

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 92 (1974)
Heft: 33

Artikel: Sicherheitsbetrachtungen beim Beulen von Kastenträgern
Autor: Dubas, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-72433>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Sicherheitsbetrachtungen beim Beulen von Kastenträgern

Von Prof. Dr. P. Dubas, Zürich¹⁾

DK 624.04 : 624.075.4

Einleitung

In den Jahren 1969 bis 1971 sind drei grosse Stahlbrücken während der Montage eingestürzt, eine weitere ist beschädigt worden. Diese Tragwerke besitzen ein gemeinsames Merkmal: ihre Hauptträger sind kastenförmig ausgebildet. Da die Einstürze an anderer Stelle ausführlich beschrieben sind [1], soll als *Einleitung* nur eine Zusammenfassung gegeben werden, wobei die Unfälle nicht chronologisch, sondern nach den Einsturzursachen eingereiht werden.

Am 2. Juni 1970 ist eine der 77 m langen Öffnungen der Brücke in *Milford Haven* (Wales) während des Freivorbaus des letzten Montageelementes eingeknickt. Bis zum Aufprall auf den Boden hat sich der Kragarm als starrer Körper über dem Pfeiler gedreht, so dass die Einsturzursachen in diesem Bereich zu suchen sind. Nach Ansicht des Experten [2] war der Stützenquerschott ungenügend bemessen und ungünstig versteift; zudem bewirkt die Schrägstellung der Stehbleche des einzelligen trapezförmigen Hauptträgers waagrechte Druckspannungen im Querschott. Das Ausfallen des die Auflagerkräfte einleitenden Querschottes führte zwangsläufig zum Ausbeulen der angrenzenden Gurt- und Stehbleche und damit zur Bildung eines Gelenkes über dem Pfeiler. Dieser Unfall hat somit nur indirekt mit dem Beulen von Kastenträgern zu tun; er bestätigt allerdings, dass die Krafteinleitungsprobleme mit grösster Sorgfalt zu verfolgen sind, weil sie oft, auch in unserem Land, zu Unfällen bei Gerüsten oder anderen Konstruktionen geführt haben.

Die Montageunfälle bei der *West Gate Bridge* in Melbourne und bei der *Rheinbrücke Koblenz* werden gemeinsam behandelt, weil meiner Ansicht nach in beiden Fällen die konstruktive Ausbildung der Gurtblechstöße eine massgebende Rolle beim Versagen gespielt hat.

¹⁾ Vortrag, gehalten an der Studenttagung der SIA-Fachgruppe für Brückenbau und Hochbau (FBH), vom 20. und 21. Oktober 1972 in Zürich.

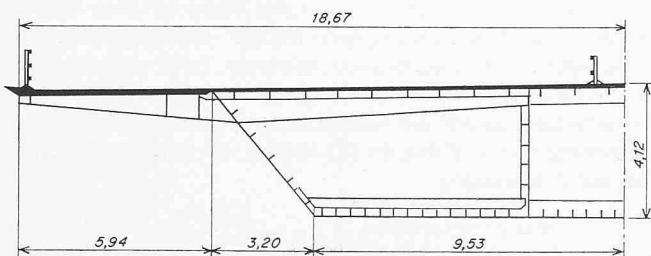


Bild 1. West Gate Bridge: Querschnitt einer Brückenhälfte

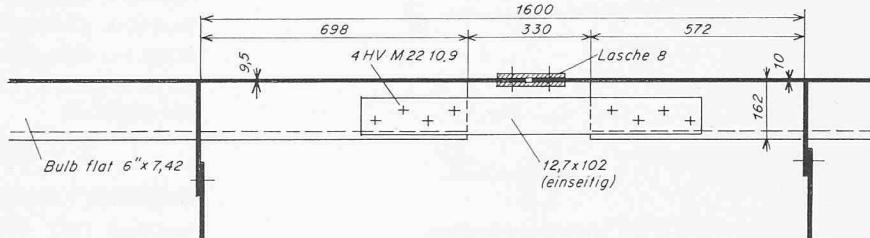


Bild 2. West Gate Bridge: Ausbildung der Fahrbahnerstöße

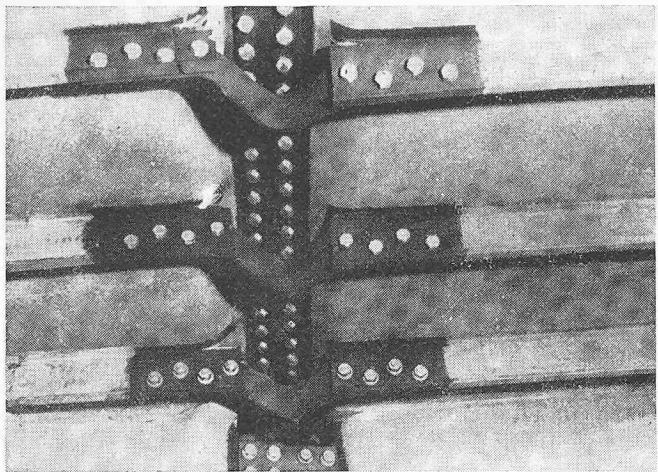


Bild 3. West Gate Bridge: Ausgeknickte Stoßlaschen

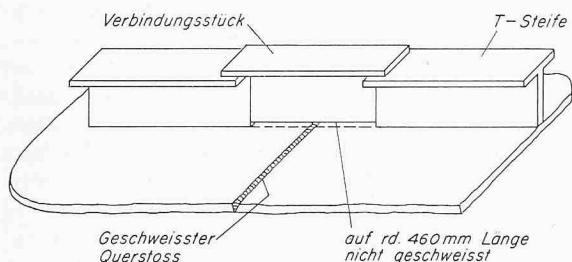


Bild 4. Rheinbrücke bei Koblenz, Untergurtquerstöße

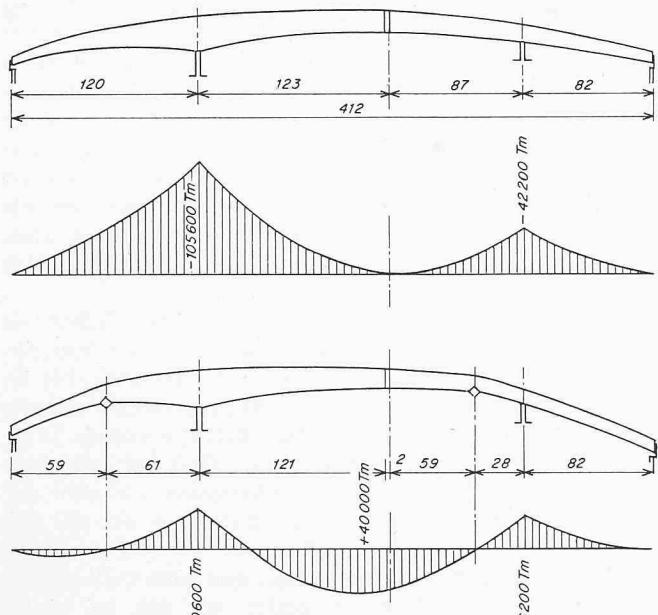


Bild 5. Donaubrücke Wien: Momentenflächen unter Eigengewicht vor und nach der Beschädigung

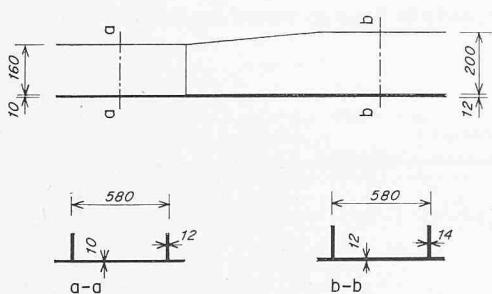


Bild 6. Donaubrücke Wien, Untergurtquerstöße

theorie, bei der eine kontinuierliche Versteifung vorausgesetzt ist, hat diese Erkenntnis mehr konstruktiver Natur wenig zu tun.

Beim Montageunfall der *Praterbrücke Wien* sind die äusseren Umstände denjenigen in Koblenz ähnlich. Der Freivorbau von beiden Seiten aus war gerade beendet und das Schlussstück eingesetzt, allerdings ohne die eigentlichen Gurtbleche. Die Montageregulierung durch Absenken über den Pfeilern war aber noch nicht durchgeführt, so dass die Momentenfläche noch dem Freivorbauzustand entsprach (Bild 5, oben). Zwängungsspannungen infolge Temperatureinwirkungen nach dem Zusammenschliessen waren die unmittelbare Ursache von zwei Knickstellen (Bild 5, unten) im Bereich der Minimalquerschnitte. Da die ausgebeulten Bodenbleche und Stehbleche keinen nennenswerten Biege widerstand mehr besitzen, wirkte das beschädigte Tragwerk als Gerberträger [5]. Im Bereich des Schlussstückes, wo nur die Stehbleche und die Gurtansätze eingebaut waren, konnte das anfallende hohe Moment noch knapp aufgenommen werden; es kam hier zur Bildung plastischer Verformungen. Die beschädigten Stellen konnten verhältnismässig leicht ersetzt werden [6] und die Brücke ist in der Zwischenzeit dem Verkehr übergeben worden. Nach Ansicht der Experten [7] haben neben den erwähnten Temperatureinwirkungen folgende Einflüsse mitgewirkt: Unterschätzung der Momente aus Eigengewicht, verminderte Tragfähigkeit der Längssteifen im Bodenblech, einmal wegen ihrer Ausbildung als kippgefährdete Flachstähle (Bild 6), zudem durch unberücksichtigte Exzentrizitäten (Querschnittsänderungen) und Verformungen (Schrumpfungen). Unter den tatsächlich vorhandenen Druckbeanspruchungen sank die mit min. 1,25 nachgewiesene Beulsicherheit des Bodenbleches auf praktisch eins.

Überkritisches Verhalten von druckbeanspruchten Platten

Dies hätte aber nicht unbedingt zu Beschädigungen führen müssen: Bild 7 zeigt das unterschiedliche Verhalten des Knickstabes, der druckbeanspruchten Platte und des längsgedrückten Zylinders [8]. Beim Knickstab führt das Erreichen der kritischen Spannung zum Zusammenbruch. Beim Zylinder kommt es sogar zu einem Durchschlagen der Gleichgewichtslage, so dass die Spannungen im überkritischen Bereich bedeutend kleiner als die theoretische Beulspannung ausfallen; bei Zylindern mit Imperfektionen, wie sie bei industriemässiger Herstellung immer vorkommen, beginnt das Durchschlagen lange vor dem Erreichen der kritischen Spannung, und diese theoretische Beulspannung verliert jede praktische Bedeutung. Bei der längsgedrückten, an den vier Rändern gelagerten Platte ist dagegen eine Erhöhung der Tragfähigkeit nach dem Ausbeulen durch Spannungsumlagerung möglich; im Bereich endlicher Beulverformungen, d.h. im sog. überkritischen Bereich, werden die Beanspruchungen infolge Membranwirkungen umgelagert. Die ausgebeulten mittleren Teile entziehen sich der Kraftaufnahme, während die Randstreifen im Erschöpfungszustand gerade die Fließgrenze σ_F erreichen. Nach einer Näherung von v. Kármán [9] beträgt die mittlere Spannung bei der Erschöpfung

$$\sigma_{Er} = \sqrt{\sigma_{kr} \sigma_F}$$

wobei σ_{kr} die klassische Beulspannung der linearen Theorie bedeutet. Üblicherweise führt man an Stelle der über die Plattenbreite gleichmässig verteilten gedachten Erschöpfungsspannung σ_{Er} eine mitwirkende Breite b_r ein, die durch die Größtspannung σ_F gleichmässig beansprucht sein soll und sich somit ergibt zu

$$b_r = b \sqrt{\sigma_{kr}/\sigma_F}$$

Zahlreiche Versuche haben die Brauchbarkeit dieser Näherung bestätigt [10]. Das Verhältnis $\sigma_{Er}/\sigma_{kr} = \sqrt{\sigma_F/\sigma_{kr}}$ drückt das

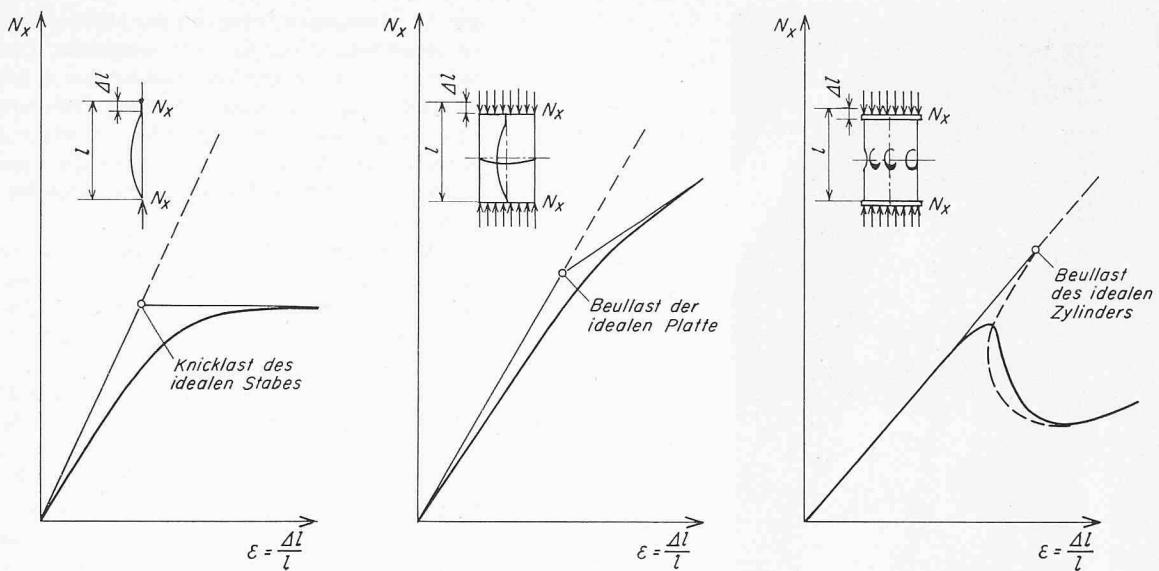


Bild 7. Überkritisches Verhalten des Knickstabes, der Platte und des Zylinders

Ausmass der überkritischen Reserven aus; diese nehmen mit zunehmender Platten schlankheit auch zu.

Im Falle der Donaubrücke, mit einem Verhältnis der Plattenbreite zur Bleckdicke von 58, hätte diese Reserve bei St 44 etwa 20 % betragen sollen, dies unter der Voraussetzung, dass sich die Teilsteller einer längsversteiften Platte im überkritischen Bereich wie eine geometrisch gleiche Einzelplatte verhalten. Man nimmt somit an, dass die Längssteifen auch im überkritischen Bereich, bis zur Erschöpfung, voll wirksam bleiben.

In der klassischen Beultheorie ergibt sich die erforderliche Mindeststeifigkeit einer Längssteife aus der Bedingung, dass die Beulform mit verbogener Steife dem Beulwert k entspricht, den die höhere natürliche Beulform mit Knotenlinie längs der Steifenachse besitzt. Eine längsgedrückte quadratische Platte, z.B. mit einer einzigen Steife der Mindeststeifigkeit γ^* versehen, beult bei $k = 16$ entweder nach Form a in zwei Halbwellen über die Plattenbreite aus (Bild 8).

Versuche an längsversteiften Biegeträgern [11, 12] haben allerdings gezeigt, dass die nach der klassischen Theorie der Mindeststeifigkeit bemessenen Aussteifungen im überkritischen Bereich nicht gerade bleiben und somit nicht bis zur Erschöpfung voll wirksam sind. *Massonnet* [11] hat deshalb schon vor 20 Jahren vorgeschlagen, die theoretischen γ^* -Werte, wie sie z.B. in den bekannten Tafeln von *Klöppel* [13] enthalten sind, mit einem Korrekturfaktor von 3 bis 5 zu multiplizieren, wenn man die volle Tragfähigkeit im überkritischen Bereich erreichen will. Eine ungenügende Steifigkeit der *Stehblechsteifen* eines Blechträgers führt allerdings kaum zu einem grossen Abfall der Traglast, weil der Biegewiderstand hauptsächlich durch die Gurte gegeben ist.

Bei den Kastenträgern, dagegen, ist das Beulverhalten des druckbeanspruchten Gurtbleches für die Traglast massgebend; um die auch in der SIA-Norm Nr. 161 zugelassenen geringen Sicherheitsgrade gegen Beulen anwenden zu dürfen, sind somit ein befriedigendes Verhalten im überkritischen Bereich und eine genügende überkritische Tragreserve unbedingt erforderlich. Die Hauptfrage, die sich hier stellt, ist somit diejenige der Bemessung der Längssteifen der Druckbleche.

Versuche an Kastenträgern

Nach der Bekanntgabe des Schadensfalles der Donaubrücke sind am Institut für Baustatik und Stahlbau der ETHZ

vier Modellträger untersucht worden [14]. Zwei Träger hatten 800 mm breite und 3 mm starke Druckbleche mit drei Längssteifen, die zwei anderen 600 mm breite und 4 mm starke Bleche mit zwei Steifen, so dass die Teilsteller von 200 mm und die Gurtflächen gleich waren. Für den einen Träger jeder Serie waren die Längssteifen ungefähr nach der theoretischen Mindeststeifigkeit γ^* bemessen, während der andere Träger etwa viermal steifere Längsrippen besaß. Nach der linearen Beultheorie hätten sich die beiden Träger gleich verhalten sollen, zieht doch eine Erhöhung des Steifigkeitswertes über die Mindeststeifigkeit definitionsgemäß keine Vergrösserung der Beulwerte mit sich. In Wirklichkeit haben sich die beiden Träger einer Serie ganz anders verhalten.

Wir betrachten als Beispiel die Versuchsträger A₁ und A₂ mit 800 mm Gurtbreite und 3 mm Blechstärke. Die Belastung wurde durch zwei symmetrisch angeordnete Pressen angebracht, so dass die Querschnitte im Messbereich auf reine Biegung beansprucht waren. Beim Träger A₂, d.h. beim Träger mit der theoretischen Mindeststeifigkeit, hat sich eine einzige grosse Beule über die Gurtbreite ausgebildet. Die aus Flachstählen bestehenden Längssteifen haben diese Verbiegung mitgemacht und sind somit sinusartig ausgeknickt (Bild 9); ihr Biegewiderstand ist aber nicht durch sekundäre Instabilitätserscheinungen wie Kippen bzw. Beulen vermindert worden. Die Steifen haben sich daher an sich befriedigend verhalten, waren aber zu weich um Knotenlinien der Beulfigur einzwingen zu können. Dies geht deutlich aus dem Verlauf der Vertikalauslenkungen in Funktion der Pressenkraft hervor (Bild 10): die Verschiebungen der Punkte I, II und III in den Steifenachsen verlaufen ähnlich wie diejenigen eines Zwischen-

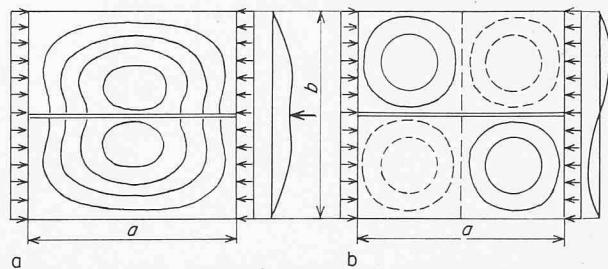


Bild 8. Symmetrisches (a) und antisymmetrisches (b) Beulen einer längsversteiften Platte

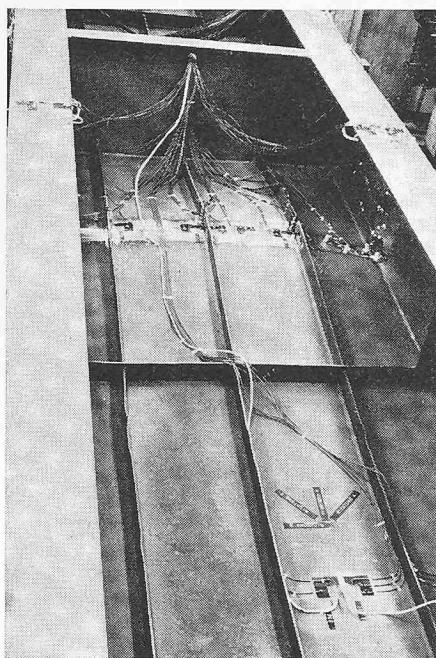


Bild 9. Innenansicht
Versuchsträger A₂

punktes A. Die anfänglichen Unebenheiten betragen im Mittel rund 3 mm und erreichen somit die Blechstärke, wie dies auch bei Grossausführungen der Fall sein kann. Mit zunehmender Belastung wachsen die Auslenkungen zuerst langsam an; ab etwa 5 t verflachen dagegen die Kurven und die Erschöpfung wird schon bei rund 8 t erreicht. Die der kritischen Spannung der klassischen Beultheorie entsprechende Belastung sollte aber um 30% höher liegen: eine Sicherheitsmarge durch überkritische Reserven fehlt also vollständig, im Gegenteil, das Bruchmoment erreicht knapp das mit dem normenmässigen Sicherheitsgrad ermittelte zulässige Moment. Der ausgebeulte Querschnitt trägt zudem die Erschöpfungslast nicht weiter, so dass sich kein plastisches Moment im Sinne des Traglastverfahrens sondern eher ein richtiges Gelenk ohne Biegewiderstand ausbildet.

Die Spannungsumlagerung bei steigender Belastung ist aus der Verteilung der Längsdehnungen im Messquerschnitt ersichtlich (Bild 11). Bei kleiner Last sind die Dehnungen, als Mittelwerte zwischen Blechinnen- und Blechaussenseite gemes-

sen, in Übereinstimmung mit der klassischen Bieglehre nahezu gleichmässig verteilt. Mit steigender Last bildet sich in Feldmitte eine ausgeprägte Tasche; am Schluss nehmen hier die Dehnungen bei weitersteigender Belastung sogar ab. Der Spannungs- bzw. Dehnungsverlauf ist somit demjenigen einer unversteiften Platte ähnlich, wobei die Erschöpfung durch Fliessen der den Stehblechen angrenzenden Randfaser eingeleitet ist.

Beim Träger A₁, mit den viermal steiferen Rippen, ist dagegen die Dehnungsverteilung bis zur Erschöpfung nahezu gleichmässig (Bild 12); wohl bilden sich Girlanden zwischen den Steifen, so dass jedes Teilstück — nicht mehr die Gesamtplatte — die Verteilung einer unversteiften Platte zeigt. In den Steifenachsen erreichen allerdings die Dehnungen nicht ganz die Werte der Randdehnungen. Ein Vergleich zwischen der theoretisch möglichen Erschöpfungslast und der versuchsmässig ermittelten von 12,5 t zeigt, dass der für die Bemessung des Versuchsträgers gewählte Vergrösserungsfaktor von 4 für die Rippensteifigkeit noch nicht optimal ist; ein Multiplikator von 5 wäre wahrscheinlich noch besser. Allerdings ist schon die Versuchplatte eindeutig in Einzelbeulen mit Knotenlinien bei den Steifen ausgebeult, d.h. genau in der Form, die dem max. Beulwert entspricht; dies obwohl die anfänglichen Auslenkungen nach einer Halbwelle über die Gesamtbreite verlaufen.

Das Diagramm der Vertikalauslenkungen in Funktion der Pressenkraft (Bild 13) zeigt das unterschiedliche Verhalten der Punkte III und VI in den Steifenachsen und der Zwischenpunkte IV und V. Bei den Steifen bleiben die Auslenkungen praktisch konstant, nehmen anfänglich sogar ab. Im Teilstück ist der Zuwachs im unterkritischen Bereich, d.h. unterhalb der kritischen Beulspannung, gering; im überkritischen Bereich beschleunigt sich die Zunahme infolge der Beanspruchungsumlagerung durch Membranwirkung. Im Unterschied zum Versuch A₂ ist bei A₁ die dem überkritischen Bereich entsprechende Reserve bedeutend. Dieses günstigere Verhalten erklärt auch die Vergrösserung der Erschöpfungslast von 8 t auf 12,5 t, d.h. um 55%. Berücksichtigt man die vom Gurtblech selbst aufgenommene Druckkraft (ohne Steganteile), so beträgt die Zunahme sogar 80%. Mit einem Mehrgewicht von nicht einmal 2%, am richtigen Ort angebracht, hat man somit die Tragfähigkeit nahezu verdoppeln können. Dabei beträgt der Mehrpreis noch weniger als 2%, bleiben doch die Bearbeitungskosten praktisch die gleichen.

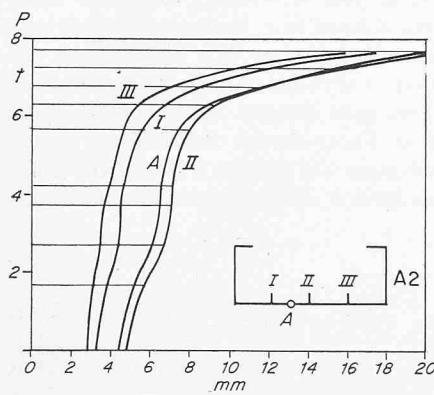


Bild 10. Versuchsträger A₂: Verlauf der Vertikalauslenkungen in Funktion der Pressenkräfte

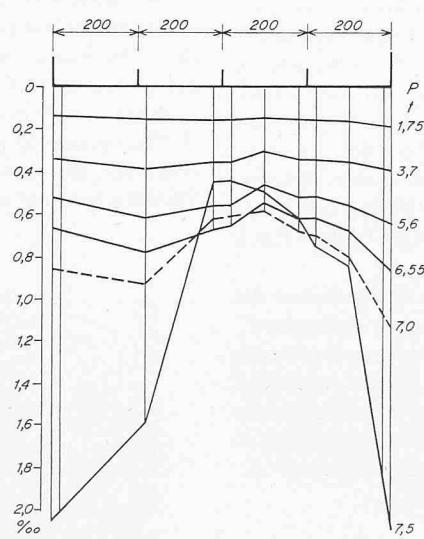


Bild 11. Versuchsträger A₂: Verteilung der Längsdehnungen für verschiedene Laststufen

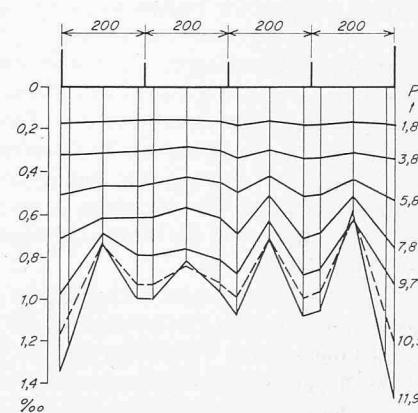


Bild 12. Versuchsträger A₁: Verteilung der Längsdehnungen für verschiedene Laststufen

Die Auswertung der vier Versuche zeigt, dass man bei längsversteiften Gurtblechen ein befriedigendes überkritisches Verhalten erhält, wenn man die nach der klassischen Beultheorie ermittelten Steifigkeitswerte γ mit einem Faktor von rund 5 multipliziert; beim Beulnachweis einer gegebenen Konstruktion ist entsprechend nur 1/5 der vorhandenen Steifigkeit in Rechnung zu stellen. Die Erschöpfungsspannung erreicht dann, wie bei einer unversteiften Platte, den Wert $\sqrt{\sigma_{kr} \sigma_F}$, wobei die kritische Spannung σ_{kr} von der Art der Versteifung und von den geometrischen Größen abhängt. Selbstverständlich sind noch weitere Versuchsergebnisse nötig, um diese Bemessungsregel zu erhärten.

Schlussfolgerungen

Wie sind nun diese aus den Schadensfällen und aus den Versuchen gewonnenen Erkenntnisse in der Konstruktionspraxis zu verwerten?

Vom *konstruktiven* Standpunkt aus ist zuerst die Notwendigkeit einer sorgfältigen Untersuchung der Krafteinleitungs- und -übertragungsprobleme zu unterstreichen. Für die Längssteifen sind Unterbrechungen ihrer Verbindungen mit dem versteiften Blech strikte zu vermeiden, dies besonders im Bereich von Querstößen.

Beim *Beulsicherheitsnachweis* ist das tatsächliche Verhalten im überkritischen Bereich zu beachten. In der Norm SIA Nr. 161 sind nur Sicherheitsgrade bezüglich der kritischen Spannung der klassischen Beultheorie vorgeschrieben. Diese Sicherheiten sind niedrig angesetzt, weil sie nur bei Tragwerken mit ausreichenden überkritischen Reserven angewendet werden dürfen. Man kann sich fragen, ob es nicht zweckmässiger wäre, auf die Sicherheit bezüglich σ_{kr} überhaupt zu verzichten und den Sicherheitsnachweis nur auf die Erschöpfung der Tragfähigkeit zu beziehen.

Personlich bin ich nicht dieser Meinung: wenn wir den Verlauf der Beulauslenkungen in Funktion der Belastung (Bild 13) betrachten, sehen wir, dass *zwei Grenzzustände* zu berücksichtigen sind. Beim ersten Knick, d.h. etwa in der Höhe der klassischen Beulspannung σ_{kr} beginnen die Verformungen schneller anzuwachsen; die Tragfähigkeit ist wohl noch nicht erschöpft, aber die *Gebrauchsfähigkeit* der Konstruktion ist schon in Frage gestellt. Der zweite Grenzzustand ist durch das Erreichen der *Traglast* festgelegt.

Welcher dieser beiden Zustände soll nun als für die Bemessung massgebend angesehen werden? In der europäischen Stahlbaupraxis ist es üblich, die Gebrauchsfähigkeit als Hauptkriterium zu wählen. So wird beim Zugstab die Sicherheit auf die Fliessgrenze, d.h. auf das Auftreten grösserer Verformungen, und nicht auf die Bruchfestigkeit bezogen. Analog ist bei den Reibungsverbindungen mit HV-Schrauben eine Sicherheit gegen Gleiten vorgeschrieben, weil eine Gleitung um das Lochspiel zu bleibenden Verformungen führt und somit die Brauchbarkeit des Tragwerkes beeinträchtigt; ein Versagen tritt dagegen erst mit dem Erreichen der Zugfestigkeit im massgebenden Querschnitt des Grundmaterials oder durch Aufreissen der Randzone vor der ersten Schraube (Lochleibungsdruck) ein. Auch bei den Reibungsverbindungen wird somit die erhebliche Tragreserve des «Nachgleitbereiches» nur durch die Festsetzung einer relativ kleinen Sicherheit gegen Gleiten berücksichtigt.

Weil der erste Knickpunkt in Bild 13 keine eindeutige Grenze der Gebrauchsfähigkeit darstellt, sondern nur den Beginn grösserer Verformungen ankündigt, dürfen bei Beulproblemen die Sicherheitsgrade bezüglich σ_{kr} noch reduziert werden, z.B. auf 1,0 oder sogar darunter, falls man zusätzlich auch die Sicherheit bezüglich der Erschöpfung der Tragfähigkeit kontrollieren und dabei einen Wert von rund 1,6 bis 1,7 einhalten würde. Diese doppelte Kontrolle würde den projektierenden Ingenieur zwingen, die überkritischen Reserven im

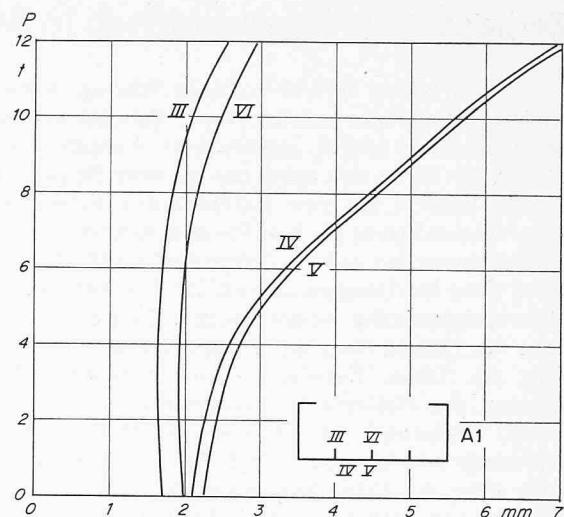


Bild 13. Versuchsträger A1: Verlauf der Vertikalauslenkungen in Funktion der Pressenkräfte

Einzelfall *quantitativ* zu ermitteln. Die gefährliche Anwendung von kleinen Sicherheitsgraden auf Beulfälle ohne ausreichende Reserve im überkritischen Bereich, wie sie heute noch zu oft vorkommt, wäre damit unterbunden.

Literatur

- [1] R. Maquoi, Ch. Massonnet: Leçons à tirer des accidents survenus à quatre grands ponts métalliques en caisson. «Annales des Travaux Publics de Belgique», 1972, Nr. 2, S. 69; vergleiche auch «Costruzioni Metalliche», 1973, S. 84.
- [2] H. Shirley-Smith: Report on Collapse of Milford Haven Bridge (unveröffentlichter Expertenbericht).
- [3] Report of Royal Commission into Failure of West Gate Bridge, Melbourne 1971; C. H. Rixon, Gov. Printer, Publ. Nr. 7037/71.
- [4] W. H. Bisse: Zur Ursache des Stahlbrücken-Absturzes Koblenz-Horchheim. «Der Tiefbau», 1973, S. 12.
- [5] P. Cicin: Betrachtungen über die Bruchursachen der neuen Wiener Donaubrücke. «Der Tiefbau», 1970, S. 665.
- [6] R. Heckel: The Fourth Danube Bridge in Vienna – Damage and Repair. Developments in Bridge Design and Construction, S. 588, Crosby Lockwood, London 1971.
- [7] K. Sattler: Nochmals: Betrachtungen über die Bruchursachen der neuen Wiener Donaubrücke. «Der Tiefbau», 1970, S. 948.
K. Roik: gleicher Titel. «Der Tiefbau», 1970, S. 1152.
- [8] M. Esslinger: Eine Erklärung des Beulmechanismus von dünnwandigen Kreiszylinderschalen. «Der Stahlbau», 1967, S. 366.
- [9] Th. v. Kármán, E. E. Sechler, L. H. Donnell: The Strength of Thin Plates in Compression. «Trans. Americ. Soc. Mech. Engrs.», Vol. 54 (1932), S. 53.
- [10] F. Stüssi: Grundlagen des Stahlbaus. 2. Auflage, Springer Berlin 1971, S. 442.
- [11] Ch. Massonnet: Essais de voilement sur poutres à âme raidie. Abhandl. IVBH Band 14, Zürich 1954.
Ch. Massonnet, E. Mas, H. Maus: Essais de voilement sur deux poutres à membranes et raidisseurs tubulaires. Abhandl. IVBH Band 22, Zürich 1962.
- [12] D. R. J. Owen, K. C. Rockey, M. Skaloud: Ultimate Load Behaviour of Longitudinally Reinforced Webplates Subjected to Pure Bending. Abhandl. IVBH Band 30/I, Zürich 1970.
- [13] K. Klöppel, J. Scheer: Beulwerte ausgesteifter Rechteckplatten. Wilh. Ernst & Sohn, Berlin, 1960.
K. Klöppel, K. H. Möller: Beulwerte ausgesteifter Rechteckplatten, II. Band. Wilh. Ernst & Sohn, Berlin, 1968.
- [14] P. Dubas: Essais sur le comportement post-critique de poutres en caisson raidies. IVBH, Berichte der Arbeitskommissionen, Band 11, Seminar London 1971, S. 367.

Adresse des Verfassers: Dr. Pierre Dubas, Professor für Baustatik und Stahlbau, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Rämistrasse 101, 8006 Zürich.