

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	95/96 (1930)
Heft:	24
Artikel:	Versuche über die Strömungsverhältnisse an der Austrittskante eines vereinfachten Dampfturbinen-Leitschaufel-Modelles
Autor:	Stodola, A.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-44011

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: 11.02.2026

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

INHALT: Versuche über die Strömungsverhältnisse an der Austrittskante eines vereinfachten Dampfturbinen-Leitschaufel-Modells. — Die interstaatlichen Brücken zwischen New York und New Jersey. — Wald- und Hochwasserschutz. — Wettbewerb für ein Kunst- und Konzerthaus in Luzern. — Mitteilungen: Die Funktion des „Graf Zeppelin“ und ihre Neuerungen. Vom neuen Rangierbahnhof Basel

S. B. B. Basler Rheinhafenverkehr. Neue Hochdruck-Dampfanlage. Die Studien-gesellschaft für Automobilstrassenbau. Der schweizerische Städte-Tag 1930. Schweizerischer Techniker-Verband. — Nekrologie: Carl Müller. Emile Paschoud. — Wettbewerbe: Protestantische Kirche in Bowil (Bern). — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Sektion Bern.

Versuche über die Strömungsverhältnisse an der Austrittskante eines vereinfachten Dampfturbinen-Leitschaufel-Modells.

Von Prof. Dr. A. STODOLA, Zürich.

Die Versuche des englischen „Steam Nozzle Research Committee“ haben bekanntlich erwiesen, dass durch Abschrägung (chamfering) des Leitkanalsteges am Austritt die Strömzahl¹⁾, d. h. das Verhältnis der wirklichen zur theoretischen Ausflussgeschwindigkeit, erheblich verbessert werden kann. Man war aber wenig unterrichtet über die dabei herrschenden Strömungsverhältnisse. Wir teilen daher im folgenden einige Beobachtungen mit, die wir hierüber, dank dem Entgegenkommen der A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie., Zürich, in deren Strömungslaboratorium anstellen konnten.

Die Versuchseinrichtung bestand aus einem Gebläse, durch das in einem Rohr von 200 mm l. W. eine Stromgeschwindigkeit von bis 50 m/s erzeugt werden konnte. In das Ende des Ausflussohres wurde eine 5 mm dicke polierte Platte diametral eingefügt, die innen abgerundet war, aussen zunächst stumpf belassen und nachher beidseitig auf eine Länge von 30 mm so abgeschrägt wurde, dass der halbe Winkel an der entstehenden scharfen Kante 5° betrug. Die Platte ragte um 20 mm über das Rohrende

¹⁾ Abkürzender zweisilbiger Bezeichnungsvorschlag für den neu-silbigen Ausdruck „Geschwindigkeitskoeffizient“.

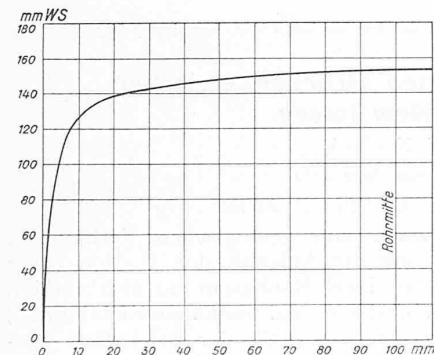


Abb. 1. Gesamtdruck längs eines Durchmessers vor dem Einbau der Platte.

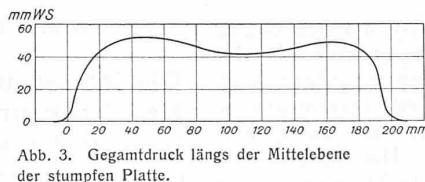


Abb. 3. Gegamtdruck längs der Mittelebene der stumpfen Platte.

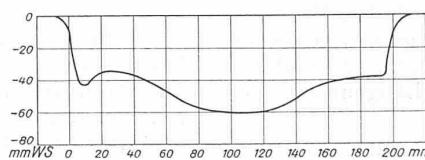


Abb. 5. Gesamtdruck längs der Kante der zugeschrähten Platte.

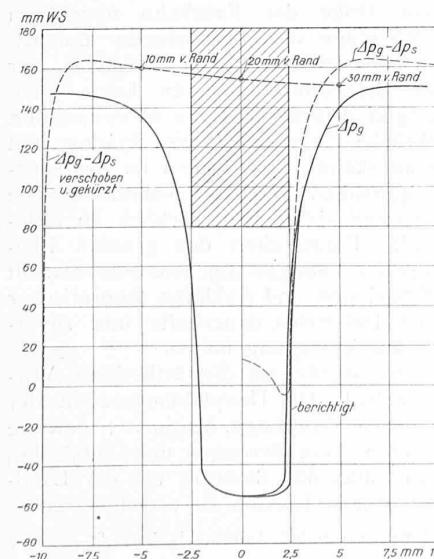


Abb. 2 (links). Gesamtüberdruck und dynamisches Druckgefälle nach Einbau der stumpfen Platte von 5 mm Dicke.

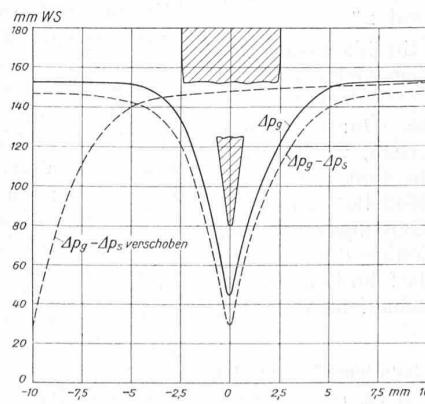


Abb. 4. Gesamtüberdruck und dynamisches Druckgefälle bei zugeschrähter Platte.

hervor. Zur Beobachtung des Gesamtdruckes diente ein Staurohr von 0,5 mm l. W., 0,7 mm Aussendurchmesser. Der statische Druck wurde durch ein vorne geschlossenes, mit geschoßförmiger Spitze versehenes Röhrchen von 0,8 mm Aussendurchmesser bestimmt, das 3,0 mm vom Ende mit einer durchgehenden Bohrung von 0,5 mm versehen war.

Abb. 1 zeigt den Gesamtdruck längs eines Durchmessers vor dem Einbau der Platte, Abb. 2 den Verlauf des Gesamtüberdruckes Δp_g und des Unterschiedes $\Delta p_g - \Delta p_s$ d. h. des dynamischen Druckgefälles nach Einbau der Platte längs eines zur Platte senkrechten Durchmessers bei stumpfem Ende in 0,3 mm (axial gemessen) Abstand des Staurohrendes, Abb. 3 den Verlauf des statischen Unterdruckes Δp_s längs der Mittelebene der Platte.

Wie ersichtlich, stellt sich hinter der Plattenkante ein erheblicher Unterdruck ein, der nach Durchschreitung eines eigentümlichen Höckers erst knapp am Plattenende auf Null herabsinkt. Der Grund hierfür liegt offenbar im Mitreißen von Luft in die durch die stumpfe Kante verursachte Lücke und dem Widerstand, den die an den Enden in die Lücke nachdringende Luft im engen Hohlraum erfährt. Die von Tollmien mit Erfolg durchgeführte Berechnung der turbulenten Vermischung eines Strahles mit seiner Umgebung würde die Mittel an die Hand geben, die Grösse des entstehenden Vakuums vorauszubestimmen. Wir behalten uns vor, hierauf wie auch auf die Ermittelung der Krümmungshalbmesser der Strombahnen später zurückzukommen.

Bei abgeschrägtem Stegende zeigt Abb. 4 den Verlauf des Gesamtüberdruckes Δp_g und des Geschwindigkeitsdruckgefälles $\Delta p_g - \Delta p_s$ längs des zur Platte senkrechten Durchmessers in 0,3 mm Abstand von der Kante; Abb. 5 desgl. längs der Kante.

Aus diesen Schaubildern wollen wir vorderhand die durch den Steg bewirkten Energieverluste ermitteln. Wir beschränken uns auf die Umgebung der Plattenmitte, wo wir die Strömung bis zum Erreichen des ungestörten Gebietes auf eine Breite $\Delta' = 30$ mm als ebene betrachten dürfen.

Es bedeutet:
 $\Delta p_g = p_g - p_a$: den Ueberdruck des mit dem Staurohr gemessenen Gesamtdruckes über die Atmosphäre:
 $\Delta p_s = p_s - p_a$: den Ueberdruck des statischen Druckes.

Die Geschwindigkeit in irgend einem Punkte ist

$$w = \sqrt{\frac{2g}{\gamma} (\Delta p_g - \Delta p_s)} . \quad (1)$$

Ist Δp_t der Gesamtdruck-Ueberschuss im ungestörten Gebiet, so wird die theoretische Geschwindigkeit in irgend einem Punkt

$$w_t = \sqrt{\frac{2g}{\gamma} (\Delta p_t - \Delta p_s)} . \quad (2)$$

Der kinetische Energieverlust für 1 kg der durchströmenden Menge ist dann an der betrachteten Stelle

$$Z = \frac{w_t^2 - w^2}{2g} = \frac{\Delta p_t - \Delta p_g}{\gamma} \quad \dots \quad (3)$$

Um den Gesamerverlust zu bestimmen, benützt man am besten die als „Stromenergie“ bezeichnete Grösse¹⁾

$$W = \int_0^F dG \left[\frac{w^2}{2g} + \int_{p_0}^p v dp \right] \quad \text{mit } dG = df w \gamma \quad (4)$$

Aus dieser thermodynamischen Gleichung (die eine Konstanz der Temperatur, wie die üblichen „hydraulischen“ Gleichungen, nicht voraussetzt) berechnet sich die zwischen zwei Querschnitten F_1, F_2 , geleistete Gesamtreibungarbeit als

$$A_r = \int_0^{F_1} - \int_0^{F_2} = W_1 - W_2 \quad \dots \quad (5)$$

Bei stärkeren Entspannungen würde hierin allerdings die Bestimmung des Integrals $\int v dp$ Schwierigkeiten machen, da man, um die Abhängigkeit des v von p zu ermitteln, die „Wärmegleichung“ mit heranziehen müsste. Im vorliegenden Fall sind die Druckänderungen so klein, dass die Annahme $v = \text{unveränderlich}$ erlaubt ist, obschon die Änderungen von v von gleicher Grössenordnung sind, wie die von p . [Man kann in der Tat den Unterschied der Druck-

glieder in Gleichung (5) als $\int dG \left[\int_{p_1}^{F_1} v dp - \int_{p_2}^{F_2} v dp \right] = \int dG \int_{p_2}^{p_1} v dp$ schreiben, wobei für alle Punkte $\int_{p_2}^{p_1} v dp = v_0 (p_1 - p_2)$ mit

unveränderlichem v_0 gilt.] Somit lautet Gl. (5) ausführlicher, da sich das Integral $\int v_0 p_0 dG$ in beiden Gliedern weghebt, indem man statt dessen $\int v_0 p_a dG$ als + und — hinzufügt,

$$A_r = \int_0^{F_1} \left(\frac{w_1^2}{2g} + v_0 \Delta p_{s_1} \right) w_1 \gamma df - \int_0^{F_2} \left(\frac{w_2^2}{2g} + v_0 \Delta p_{s_2} \right) w_2 \gamma df \quad (6)$$

Die Reibungsarbeit ist, wie bekannt²⁾, um den Betrag der wiedergewinnbaren Reibungswärme grösser als der kinetische Energieverlust gegenüber reibungsfreier Strömung. In unserem Falle ist dieser Unterschied verschwindend klein. Im Integral (6) sind beide Glieder auf das gleiche Gesamtgewicht G i. d. sec. zu beziehen. Die Integrationsbreite wird zweckmässig bis zu dem Punkt auszudehnen sein, wo der statische Ueberdruck verschwindet. Wir haben in der Mündungsebene eine Breite von 30 mm in Betracht gezogen. Wenn mehr Beobachtungen vorlägen, verlohnnte es sich, die Verluste absolut auf die Längeneinheit der Stegkante umzurechnen.

Eine vorläufige Auswertung mit Benützung weiterer Beobachtungen, die hier noch nicht aufgenommen werden konnten, bei welchen die Eintrittskante zugeschräft war, ergab als Energieverlust bei stumpfer Austrittskante rund 5 %, bei zugeschräfter Austrittskante rund 2 %.

Diese Zahlen beweisen, dass eine Strahlablösung bei der zugeschräften Schaufel, wie man „dem Gefühle nach“ erwarten könnte, nicht eingetreten ist, so dass sich die Zuschärfung günstig auswirken konnte. Durch weitere Versuche soll die Grenze festgestellt werden, von welcher ab ein Wirbel-Totraum sich zu bilden beginnt. Auch die Ausdehnung der Untersuchung auf Modelle wirklicher Leitschaufeln ist geplant, denn die Genauigkeit dieser Messungsart lässt sich wohl über diejenige der Gesamtimpuls-Bestimmung steigern, und man darf hoffen, für die Beurteilung der Dampfwirkung in Leitschaufeln nützliche Gesichtspunkte zu gewinnen.

¹⁾ Siehe deren Ableitung in „Dampf- und Gasturbinen“ S. 33. Da hier die innere Reibung eine massgebende Rolle spielt, sei auf die Begründung der Energiegleichung auf S. 881 und insbesondere S. 883 auf den zweiten Absatz von oben hingewiesen. Hier sind die Voraussetzungen, auf denen die Ableitungen S. 30 beruhen, näher präzisiert und zugleich die strenge Richtigkeit der auf Seite 30 vereinfacht abgeleiteten Ergebnisse dargetan.

²⁾ „Dampf- und Gasturbinen“, S. 44.

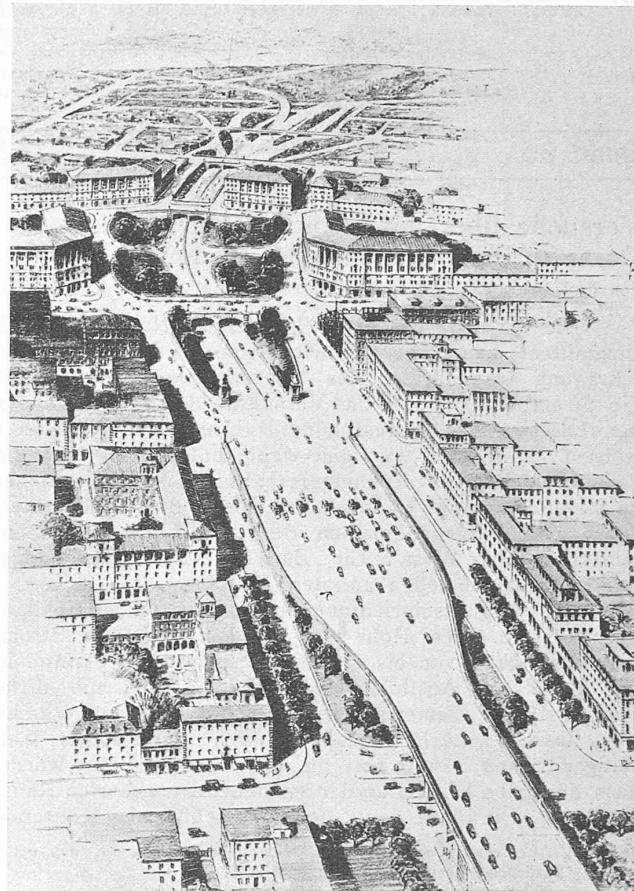


Abb. 5. Zufahrt zur Brücke auf dem westlichen Ufer, Seite Jersey City.

Die interstaatlichen Brücken zwischen New York und New Jersey.

Von Ing. O. H. AMMANN, New York.

(Fortsetzung statt Schluss von Seite 288).

III. DIE BRÜCKE ÜBER DEN HUDSON RIVER.

Die geographischen und geologischen Verhältnisse beschränkten die Lösung der Aufgabe, den Hudson River im nördlichen Teil der Insel Manhattan zu überbrücken, schon zu Beginn der Vorarbeiten auf bestimmte Richtlinien.¹⁾ Die Lage des Bauwerkes, innerhalb der behördlich festgelegten Grenzen, ergab sich aus dem Verlauf der beiden Ufer. Die grosse Breite des Flusses und der Verlauf der Felsformation bestimmten die grosse Spannweite der Mittelöffnung, während die Höhe der Fahrbahn über dem Wasserspiegel der Höhenlage der bestehenden Zufahrtsstrassen angepasst werden musste. Beim Vergleich der Kosten verschiedener Brückenarten waren keine weitgehenden Untersuchungen erforderlich; die ökonomischen Vorteile einer Hängebrücke für derart grosse Spannweiten sind heute allgemein anerkannt, dazu kamen im vorliegenden Falle noch die günstigen lokalen Verhältnisse. Die technische Aufgabe bestand daher hauptsächlich im rationalen Ausarbeiten aller Einzelheiten des grossen Bauwerkes. Die Werkzeuge der heutigen Ingenieurwissenschaft erlaubten ein tiefes Eindringen und Abklären theoretischer Probleme, während die Industrien dauerhafte und zuverlässige Baumaterialien zur Verfügung haben.

Besonderes Gewicht wurde auf die ästhetische Wirkung des Bauwerkes gelegt. Die Hauptabmessungen der Brücke waren wohl durch ihre Lage bestimmt; gewisse Teile jedoch, wie Pylonen, Verankerungen und Zufahrten, gaben Möglichkeiten in Fülle, das Bauwerk mit der Landschaft zu einem harmonischen Ganzen zu verschmelzen.

¹⁾ Vergl. die Ausführungen von Ing. Ammann in Band 85, Seite 7 (3. Januar 1925). Red.