

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 49/50 (1907)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Der unsteuerbare Sulzer-Diesel-Schiffsmotor  
**Autor:** Ostertag, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-26693>

#### 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>**

**INHALT:** Der umsteuerbare Sulzer-Diesel-Schiffsmotor. — Das „Excelsior-Hotel“ in Rom. III. (Schluss). — Wettbewerb zur Vergrösserung der Kirche St. Johann zu Davos-Platz, II. — Künstlerische Fragen der Schaubühne. — Die Rheinkorrektion und der Diepoldauer Durchstich. — Grosser Lokomotivmotor für Einphasen-Wechselstrom. — Miscellanea: Programm für die Erweiterung der Museen in Berlin. Schmalspurbahn Lenk-Adelboden. Eidg. Polytechnikum. Rickettunnel. Elektrische Schmalspurbahn Gstaad-Lauenen. Die Pläne für das neue Künstlerhaus in Zürich. Betonrand-

steine mit Hartgusseisenschutz. Ein Museum der Geschichte der Technik und Industrie in Wien. Hafen-Erweiterung von Triest. Der Neubau für das deutsche Casino in Prag. — Konkurrenzen: Konstruktive Entwürfe für bewegliche Wehre in Flüssen. — Literatur: Moderne Fabrikalagen. Deutsche Kunst und Dekoration. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

## Der umsteuerbare Sulzer-Diesel-Schiffsmotor.

Von Prof. P. Ostertag, Winterthur.

In der Abteilung für See- und Flusstransportwesen der Mailänder Ausstellung 1906 wurde ein umsteuerbarer Schiffsmotor — System Sulzer-Diesel — im Betriebe vorgeführt, der die allgemeine Aufmerksamkeit der Fachwelt hervorrief. Berechtigung hierzu gab die Tatsache, dass in demselben zum ersten Mal ein Verbrennungsmotor gezeigt wurde, der sich wie eine Dampfmaschine in jeder Kurbelstellung direkt umsteuern lässt, dessen Kurbelwelle also nebst dem mit ihr festverbundenen Propeller von der Maschine selbst den einen oder andern Drehungssinn erhalten kann. Nur wenige einfache Handgriffe sind erforderlich, um die in vollem Gang befindliche Maschine zu stoppen und sie für Rückwärtsfahrt laufen zu lassen. Die hierzu nötige Zeit ist nicht grösser als bei der alten Dampfmaschine, deren Ueberlegenheit vor den Verbrennungsmotoren bis jetzt in der leichten Umsteuerbarkeit bestand. Welch weittragende Bedeutung aber der Einführung des Diesel-Motors als Schiffsmotor zukommt, erhellt schon aus einer Vergleichung der Gewichte der mitzuführenden Brennstoffmenge.

Für Kolbendampfmaschinen darf der Kohlenkonsum für eine effektive Pferdekraftstunde zu 1 kg bei grossen und zu 1,5 kg bei kleinen Maschinen angenommen werden; der Diesel-Motor dagegen benötigt nur 0,2 bis 0,25 kg Rohnaphta. Das Schiff braucht also nur  $\frac{1}{6}$  bis  $\frac{1}{5}$  des Kohlengewichtes an flüssigem Brennstoff mitzuführen, der bequem in Doppelböden oder Ballastanks aufgespeichert werden kann. Zudem vollzieht sich das Einnehmen desselben in das Schiff mittelst Zentrifugalpumpen oder Druckluftthebern weit einfacher und rascher; vom Tank zum Motor führen geschlossene Leitungen, die Zufuhr ist also absolut verlustfrei für den Brennstoff. Eine bedeutende Gewichtersparnis ergibt sich weiter durch den Fortfall der Dampfkessel mit ihren zahlreichen Hilfsapparaten, Speisepumpen, Oberflächenkondensatoren usw. Allerdings wird der Dieselmotor<sup>1)</sup> selbst schwerer in der Ausführung als die gleich starke Dampfmaschine. Infolge des hohen Druckes während der Verbrennung müssen das Gestänge, die Kurbelwelle und der Ständer bedeutend stärker gehalten werden; auch das Zylindervolumen der Vierakt-Maschine wird grösser. Da der mittlere effektive Ueberdruck der neuen Maschine aber mindestens das 1,8fache der mittlern Dampfspannung beträgt, so ist statt des vierfachen nur das  $2\frac{1}{4}$ -fache Volumen nötig.

Wird der Dieselmotor im Zweitakt arbeitend ausgeführt, so sind die Zylindervolumen der beiden verglichenen Maschinen nahezu dieselben. Das noch übrigbleibende Mehrgewicht des Verbrennungsmotors kann die bedeutende

Gewichtersparnis gegenüber Dampfbetrieb jedenfalls nicht wesentlich beeinträchtigen.

Die neue umsteuerbare Schiffsmaschine (Abb. 1 u. 2) entstammt den Werkstätten der Firma *Gebrüder Sulzer* in Winterthur und ist gebaut für eine normale Leistung von 100 P.S. Die vier Zylinder arbeiten im Zweitakt, d. h. ein Prozess erfordert nur einen Auf- und Niedergang des Kolbens. Beim Aufwärtsgang des Kolbens wird die vorher eingelassene Luft so hoch komprimiert, dass der vom obfern toten Punkt ab eingepresste und mit Druckluft zerstäubte Brennstoff sofort zur Entzündung gelangt. Die entstehende Wärme wird beim Niedergang des Kolbens in Energie umgewandelt. Bevor der Kolben das untere Hubende erreicht hat, gibt er die in der Zylinderwandung angebrachten Schlitzte frei und es werden die Auspuffgase durch die nachdrängende SpülLuft aus dem Zylinder getrieben. Nach Beginn des Hubes aufwärts schliesst der Kolben die Schlitzte wieder, sodass die zurückbleibende SpülLuft die Luftfüllung für das nächstfolgende Spiel abgibt. Man ersieht hieraus, dass sich der Zweitakt-

Prozess bei diesen Motoren viel korrekter ausführen lässt, als bei den Gasmaschinen, bei denen das Gasgemisch kurz nach der SpülLuft in den Zylinder gedrückt werden muss, bevor die Kompression beginnt. Durch die Mischung von Auspuffgasen, SpülLuft und Brennstoff während des Auspuffes ergeben sich weitere Verluste, welche beim Zweitakt-Dieselmotor gänzlich vermieden sind.

Die Ueberlegenheit des letztern gegenüber dem Vierakt-Motor besteht aber nicht nur in der Reduktion des

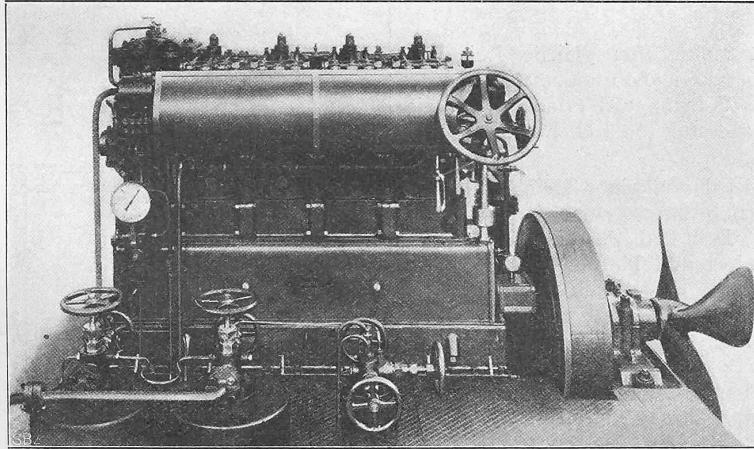


Abb. 1. Vorderansicht des Sulzer-Diesel-Schiffsmotors.

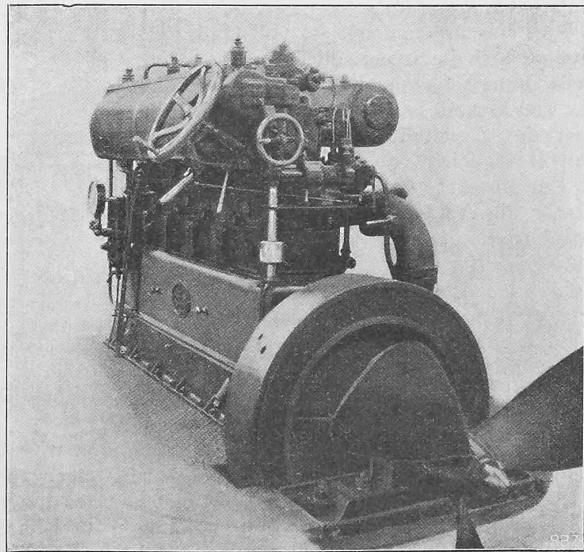


Abb. 2. Seitenansicht des Sulzer-Diesel-Schiffsmotors.

<sup>1)</sup> Bd. XLIV, Seite 253.

## Das „Excelsior-Hotel“ in Rom.

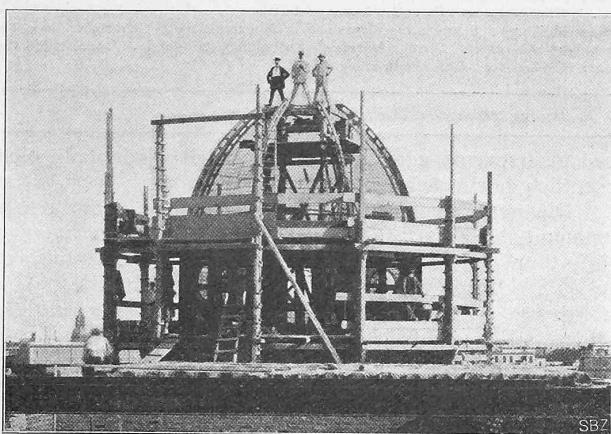


Abb. 22. Konstruktion der Kuppel.

Zylindervolumens auf die Hälfte für gleiche Leistung, sondern auch in der grössern Gleichförmigkeit des Drehmomentes, die ein kleineres Schwungrad erlaubt. Da die Auspuffventile wegfallen, sind nur die Luft-Einström- und die Brennstoff-Ventile zu betätigen.

Die Brennstoffzufuhr wird von einer kleinen Kolbenpumpe besorgt, deren Antrieb durch ein von Hand verstellbares Exzenter erfolgt. Der Hub des Exzentrums kann während des Ganges verändert und bis auf Null reduziert werden.

Die über den Zylinderdeckeln hinlaufende Steuerwelle erhält ihren Antrieb von einer senkrechten Welle mittels Schraubenrädern.

Soll umgesteuert werden, so stellt man zunächst die Brennstoffpumpe ab, wodurch die Maschine zum Stillstand gelangt. Durch eine kleine Drehung des Umsteuer-Handrades werden die auf der Welle sitzenden Nocken der Brennstoffventile und der Luftanlassventile verdreht, die einen aus- die andern eingeschaltet, und Druckluft in die Zylinder eingelassen. Ist die Maschine auf diese Weise mit umgekehrtem Drehungssinn in Gang gesetzt, so verursacht eine weitere Drehung des Handrades das Abstellen der Anlassventile und die Einschaltung der Brennstoff- und Luftventile, womit der Motor seine normale Tätigkeit wieder aufnimmt. Die erforderlichen Vorrichtungen hierfür sind durch eine Reihe von Patenten geschützt.

Das Maschinengestell ist vollständig geschlossen, auch die Steuerwelle ist eingekapselt, um ein Umherschleudern von Oel zu verhindern. Das Gestell besitzt verschiedene Türen, welche die Zugänglichkeit zu den bewegten Teilen ermöglichen.

Zur Maschine gehören drei Stahlgefässe, eines für die Anlassluft, ein zweites für die Zerstäuberluft und ein drittes als Reserve. Bei stillgestellter Maschine kann das Auffüllen mit einer Handpumpe erfolgen.

Da die Verbrennung trotz der schwer entzündbaren Mineralöle und Petroleumrückstände eine vollkommene ist, sind die Auspuffgase bei Dieselmotoren unsichtbar, was besonders für die Kriegsmarine gegenüber dem Dampfbetrieb mit seiner starken Rauchbildung von wesentlichem Vorteil ist. Die gute Verbrennung bringt aber auch dem Motor selbst Vorteile. Ein Verschmutzen der inneren Teile ist fast ausgeschlossen, wodurch häufige Revisionen von Kolben und Ventilen überflüssig werden. Die Bedienung und Wartung ist die denkbar einfachste.

## Das „Excelsior-Hotel“ in Rom.

Architekten: *Vogt & Balthasar* in Luzern und *O. Maraini* in Lugano.

## III. (Schluss.)

In konstruktiver Hinsicht bietet der Hotelneubau eine Reihe interessanter Details. Wir müssen uns raumeshalber wiederum beschränken, nur das Wichtigste zu erwähnen.

Die Fundation des Gebäudes erforderte grosse und kostspielige Arbeiten und wurde nach dem in Rom üblichen System der Pfeilerfundamente aus Stampfbeton ausgeführt. Da bekanntlich der grösste Teil der heutigen Stadt Rom auf gewaltigen Schuttaufhäufungen, die von den verschiedenen Zerstörungen herrühren, gebaut ist, muss bei den Neubauten jeweilen diese Schuttschicht, die eine Mächtigkeit von 15 m und darüber hat, mit Pfeilern durchdrungen werden, bis man auf den guten tragfähigen Boden kommt.

Es gibt in Rom Baustellen, wo solche Pfeilerfundamente 20 bis 30 m tief notwendig wurden. In unserem Falle bewegen wir uns „im Mittel“. Das ganze Gebäude ruht

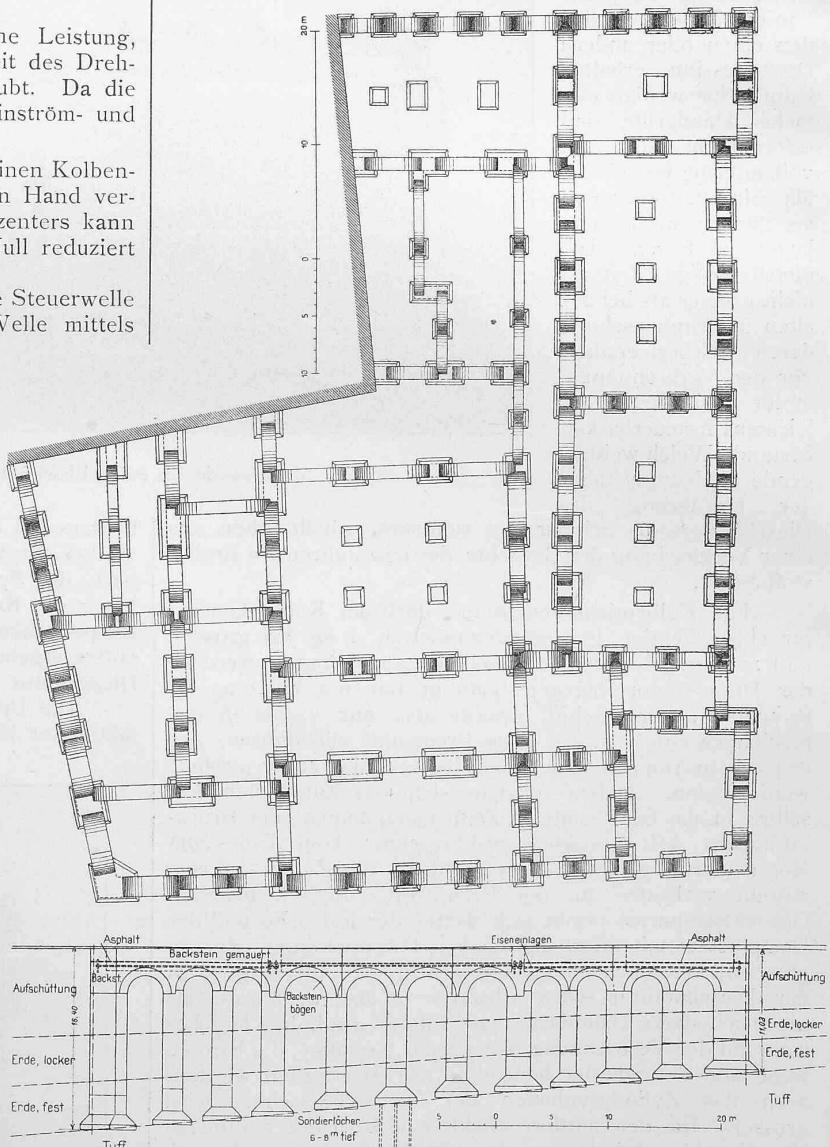


Abb. 18 und 19. Grundriss und Aufriss der Fundamente. — Maßstab 1:600.

auf 115 Pfeilern (siehe Foundationsplan Abb. 18, 19 u. 20), die mit Bogen bis auf 1,05 m Stärke untereinander verbunden sind. Ueber den Scheitel dieser Bogen sind starke eiserne Zugstangen mit kräftigen Schlaudern in das aufsteigende Backsteinmauerwerk eingelassen. Abbildung 19 zeigt die Pfeileranordnung der Hauptfassade Via Bon-