

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	101/102 (1933)
Heft:	2
Artikel:	Versuche an einem S.L.M.-Schiffs-Dieselmotor von 100 PS mit Oelschalt-Wendegetriebe
Autor:	Ott, Julius
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-82933

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: 11.01.2026

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

INHALT: Versuche an einem S. L. M.-Schiffs-Dieselmotor von 100 PS_e mit Oelschalter Wendegetriebe. — Primarschulhaus mit Turnhalle, Kindergarten und Hort am Friesenberg in Zürich. — Ein eigenartiges Grundwasser-Pumpwerk. — Seilschwebebahn nach System Rebuffel auf den Salève bei Genf. — Mitteilungen: Eidgenössische Technische Hochschule. Korrosion in wassergefüllten, abgestellten Dampfkesseln.

Das neue Paketboot „Normandie“. Betriebserfahrungen an Gurtförderern. Diesel-elektrische Leichttriebwagen der Deutschen Reichsbahn. Gestaltungsfragen beim Industriebau. Die Eisenbetonbogenbrücke über die Kinzig bei Kehl. Der Schulhaus-Flachbau. Basler Rheinhafen-Verkehr. — Necrologie: Pietro Ferrazzini. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 101

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 2

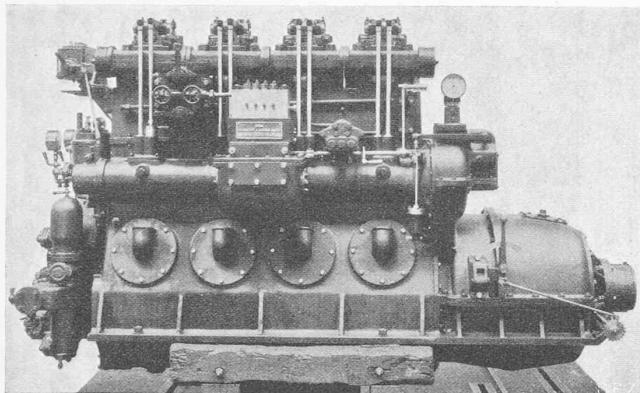


Abb. 2. Schiffsdieselmotor von 100 PS_e der S. L. M. Winterthur.

Versuche an einem S. L. M.-Schiffs-Dieselmotor von 100 PS_e mit Oelschalt-Wendegetriebe.

Von JULIUS OTT, beratender Ingenieur, Meilen.

ALLGEMEINES.

Das Oelschaltgetriebe System S. L. M. wird seit Jahren mit Erfolg im Triebwagenbau verwendet. Die Wirkungsweise ist die eines Oelschaltgetriebes mit dauernd im Eingriff stehenden Geschwindigkeitswechselräderpaaren, in deren Getrieberäder Frictionsscheiben eingebaut sind, die mittels Drucköl in ihrer Lage festgehalten und ein- und ausgeschaltet werden. Für die Schiffsfahrt, d. h. in Verbindung mit nicht umsteuerbaren Schiffsmotoren, kommen die Geschwindigkeitswechselgetriebe in Wegfall. Es sind hier nur zwei Oelschaltkupplungen vorhanden, die eine für Vorwärts-, die andere für Rückwärtsgang. Das Prinzip dieser Kupplung ist aus Abb. 1 ersichtlich.¹⁾ Mittels eines

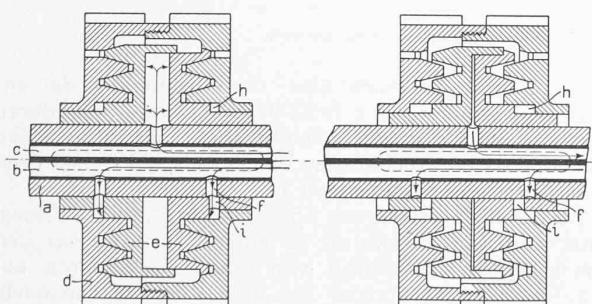


Abb. 1. Schema der Oeldruck-Reibungskupplung S. L. M. Winterthur. Links geöffnet, rechts geschlossen.

Steuerhahns wird das Drucköl nach Bedarf zu der Kupplung für Vorwärts- oder jener für Rückwärtsgang umgeleitet. Bei Vorwärtsgang ist die Motorwelle direkt mit der Schraubenwelle gekuppelt. Bei Rückwärtsgang geht die Verbindung über drei Räderpaare in Planetenanordnung, um die Drehsinnänderung der Schraubenwelle zu erhalten. Der erwähnte Schalthahn arbeitet zwangsläufig, damit immer nur eine Kupplung oder nur die Leerlaufstellung möglich ist. Die Druckölpumpe wird direkt vom Hauptmotor betätigt; sie saugt das Öl aus einem Reservoir und drückt es nach dem Schalthahn, dem Hauptsteuerorgan für

¹⁾ Wiederholt aus einer ausführlichen Beschreibung der Oeldruck-Reibungskupplung Bd. 84, S. 86 (16. Aug. 1924), auf die wir verweisen. Red.

die Getriebe- bzw. Kupplungsbetätigung. Das Getriebegehäuse ist mit dem Motor zusammengebaut und öldichtet. Wellen und Zahnräder laufen in Drucköl, nützen sich kaum bemerkbar ab und arbeiten ohne Sondergeräusch.

Abb. 2 zeigt einen von zwei nach Cebu (Philippinen) abgelieferten Schiffsmotoren, an denen der Verfasser das Arbeiten mit dem Wendegetriebe auf dem Probierstand in Winterthur überprüfte. Vier Zylinder von 230 mm bei 300 mm Hub, einfachwirkend im Viertakt mit mechanischer Einspritzung. Kompression 27,5 at. Normale Dauerleistung bei 380 Uml/min je 100 PS_e.

Dem Schiffahrtsmann auffallend ist das kurze, an den Motor angeschmiegte Getriebegehäuse von nur 700 mm Länge und etwa 500 kg Gewicht, einschliesslich Getriebe. Bei vielen andern Typen von Wendegetrieben für Schiffsmotoren bis zu 120 PS_e Leistung, die mit dem Motor nicht zusammengebaut sind, findet man Längen von 1425 bis 1740 mm; dazu kommt noch ein Zwischenraum zwischen Motor und Wendegetriebe von etwa 280 mm für den Wellenflansch. Solche Raumlängen sind auf dem Schiff, z. B. im Hinterschiff, oft nicht vorhanden. Das Mehrgewicht ist praktisch ohne Bedeutung, wogegen die Längendifferenz, z. B. beim Einbau in kleinere Frachtschiffe, außer Konstruktionsschwierigkeiten auch Verlust an Laderraum bedeutet.

MESSVORRICHTUNGEN.

Zur Bestimmung der PS_e-Leistung diente eine Wasserwirbelbremse Bauart Junkers. Bezuglich der aufzunehmenden Energiemengen verhalten sich diese Bremsapparate ähnlich wie Schiffschaubl. Zum Abbremsen von Schiffsmotoren eignen sie sich besonders, weil sie ohne weiteres in beiden Drehrichtungen zu gebrauchen sind. Sie bestehen im wesentlichen aus einem Stator, an dem nach beiden Seiten Bremshebelarme angebracht sind zur Belastung mit Messgewichten, ferner aus einem direkt mit der Motorwelle gekuppelten Rotor. Zwischen beiden mit Wasser angefüllten Aufsätzen entsteht ein dem Drehmoment des Motors entsprechendes Drehmoment durch die Bremse. Die zugeführte Energie wird in Wärme umgesetzt und durch das ständig die Bremse durchlaufende Bremswasser abgeführt. Drehzahlendifferenzen zwischen Motor und Bremse und Abzüge für Riemenverluste usw. kommen als allfällige Fehlerquellen in Wegfall.

Zur Feststellung des Brennölverbrauches diente ein auf einer Wägevorrichtung angeordneter offener Oelbehälter für einige Liter Oel, oben auf dem Motor angebracht. Für jede Motorbelastung wurde der Oelverbrauch mehrmals in Zeitabständen von 360 bis 840 sec genau abgewogen. Als Brennstoff wurde Gasöl von mindestens 10000 kcal Heizwert und einem spez. Gewicht von 0,860 verwendet. Die Auspufftemperaturen wurden alle 15 min an vier Quecksilberthermometern abgelesen.

In gleichen Zeitabständen wurden die Umdrehungszahlen, die Temperatur, sowie Zu- und Abfluss von Kühlwasser, die Getriebeöldrücke und die Presschmierungsdrücke in Zuleitung und Ableitung kontrolliert.

Um über die innern Vorgänge im Motor bei den sieben Belastungsgruppen ein Bild zu erhalten, wurden 28 Indikatordiagramme aufgenommen (Abb. 3 und 4).

VERSUCHSRESULTATE UND AUSWERTUNG.

Die Basis der Versuche (264 Beobachtungen) war der Bremsapparat unter Anwendung der Formel: $PS_e = \eta \cdot G \cdot c$, wobei: $\eta = \text{Uml/min}$, $G = \text{Bremsgewichte zu } 175, 120, 50 \text{ und } 25 \text{ kg}$, $c = \text{Bremskonstante} = 0,0015$.

In Abb. 5 sind die Werte PS_e, PS_i und der Brennölverbrauch mit Bezug auf die Umdrehungszahlen aufge-

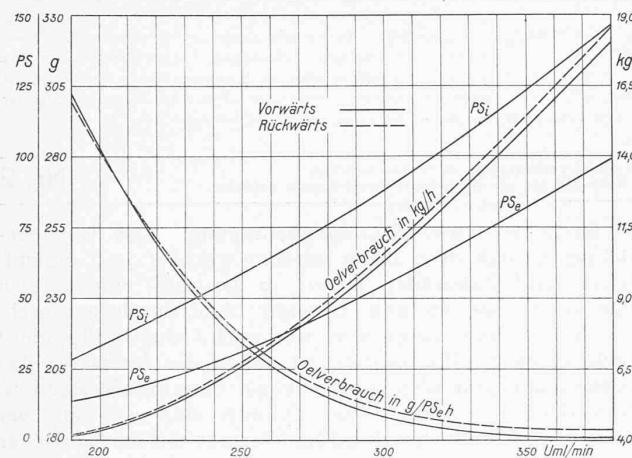


Abb. 5. Brennölverbrauch pro PS_e in Funktion von n . (PS_e - und PS_i -Werte fallen für Vor- und Rückwärtslauf beinahe zusammen.)

tragen. Bei gleichen Drehzahlen wurden im Rückwärtslauf gröserer Brennölverbrauch, grösere Bremsleistung (PS_e), kleinere indizierte Leistung (PS_i), als im Vorfärtsgang festgestellt. Bei 350 Uml/min ergaben sich die Werte:

	Brennölverbrauch	PS_e	PS_i	PS_e/PS_i
Vorwärts:	$15,03 \text{ kg/h} = 181,4 \text{ g}/PS_e h$	82,4	123,4	0,668
Rückwärts:	$15,42 \text{ " } = 184,1 \text{ "}$	83,6	122,4	0,683
Differenz:	$+0,39 \text{ kg/h } + 2,7 \text{ g}/PS_e h$	$+1,2$	$-1,0$	$+0,015$
in %	$+2,59$	$+1,49$	$+1,46 - 0,81$	$+2,25$

Beim Rückwärtsgang war der Oelverbrauch um 2,59 % höher, dafür wurde auch die PS_e -Leistung an der Bremse um 1,46 % höher. Auf das Getriebe kommt somit ein Mehrölverbrauch oder eine Leistungsminderung von nur 1,13 %, bedingt durch die Kraftübertragung über die drei Räderpaare beim Rückwärtsgang.

Die Minderung der PS_i -Leistung um 0,81 % und dadurch die Verbesserung des mechanischen Wirkungsgrades PS_e/PS_i um 2,25 % beim Rückwärtsgang haben ihre Ursache in den kleineren Getriebeöldrücken und in der Pressschmierung, wie sie in Abb. 6 ausgewiesen sind.

Der Wirkungsgrad η_{Se} PS_i minus jegliche Hilfsarbeit

muss bei Vor- und Rückwärtsgang der Schraubenwelle der selbe bleiben, da der Motor dabei weder in der Drehzahl noch in seinem Drehsinn eine Änderung erfährt. Dieser Wirkungsgrad wird in der Praxis der Schiffstechniker und See-Maschinisten mit „technisch-wissenschaftlich mechanischer Wirkungsgrad“ bezeichnet, im Gegensatz zu dem gebräuchlichen Wirkungsgrad PS_e/PS_i .

Bei 350 Uml/min wurden folgende Werte festgestellt:

	Vorwärts	Rückwärts	Differenz
Getriebeöldruck	4,98 at	3,92 at	$-21,3\%$
Pressschmierung	2,47 "	1,92 "	$-22,2\%$

Bezeichnet man die Grösse sämtlicher Hilfspumpen- und Nebenleistungen des Motors mit X für den Vorfärtsgang, so erhält man für Rückwärtsgang mit Rückschluss auf die obigen Feststellungen einen um rund 22 % kleineren Wert, von dem noch rund 2 % für Verlust im Getriebe abzuziehen sind, d. h. $X - 22\% + 2\% = 0,8X$.

	Vorwärts	Rückwärts
Hilfsarbeit	X	$0,8X$
PS_e	82,4	83,6
PS_i	123,4	122,4
PS_e	82,4	83,6
PS_i minus Hilfsarbeit	$\eta_x = \frac{82,4}{123,4 - X}$	$\frac{83,6}{122,4 - 0,8X}$

$$X = 13,0 \text{ PS}_i, \quad 0,8X = 10,4 \text{ PS}_i.$$

$$\eta_x = \frac{82,4}{123,4 - 13} = 0,746 \quad \frac{83,6}{122,4 - 10,4} = 0,746$$

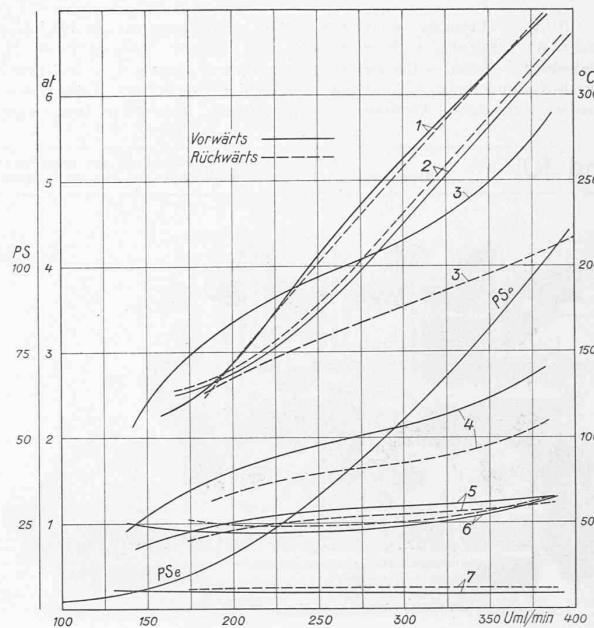


Abb. 6. Drücke und Temperaturen. — Legende: 1 Mittlerer ind. Kollendruck pro cm^2 , 2 mittlere Auspufftemperatur, 3 Getriebedruck, 4 Druck in Pressschmierung, Zuleitung, 5 Druck in Pressschmierung, Schmierstellen, 6 Kühlwasser Austrittstemperatur, 7 Kühlwasser Eintrittstemperatur.

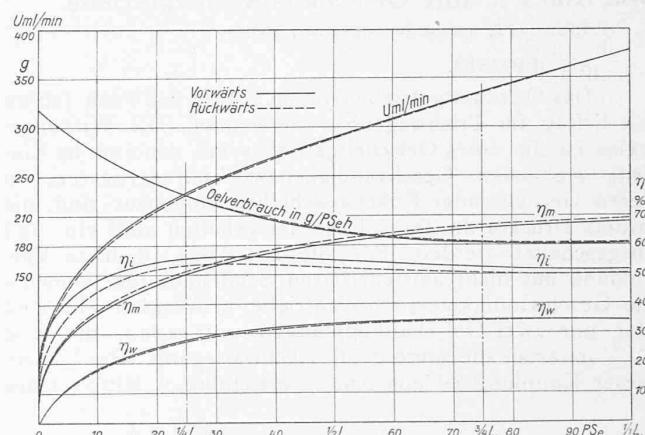


Abb. 7. Wirkungsgrade und Brennölverbrauch.

Der Nachweisversuch über die Genauigkeit der angestellten Messungen, der Indikatordiagramme und deren Auswertung dürfte damit geleistet sein. Immerhin ist zu bemerken, dass die Rechnungsweise mit PS_i bei Oelmotoren eine umstrittene Angelegenheit ist.

An der Frühjahrstagung 1932 der Institution of Naval Architects in London wurde in einem Vortrag über den mechanischen Wirkungsgrad von Marine-Oelmotoren auf Grund von Untersuchungen auf dem Versuchstand nachgewiesen, dass die Beziehungen zwischen Belastung und dem sich ergebenden Wirkungsgrad keineswegs einfach sind.

Bei Dampfmaschinen ergibt die Analyse nach der Froudeschen Methode die Charakteristik einer geneigten Geraden, während die Mittelwerte für Oelmaschinen überraschender Weise eine waagrechte Gerade zeigten. Diese Feststellungen erwiesen sich auch bei sehr sorgfältiger Nachprüfung der Indikatordiagramme als richtig. Die Erörterung war sehr lebhaft und die Ansichten längst nicht alle beipflichtend. Ein kompetenter Sachverständiger erklärte, er habe die Hoffnung aufgegeben, einen Weg zur genauen Ermittlung der PS_i von Oelmaschinen kennen zu lernen. Es sei deshalb der im Vortrag angewiesene Weg, die Werte der PS_i zu finden, nur zu begrüssen und sich nicht nur mit den PS_e zu begnügen, wie er es schon längst praktisch durchgeführt habe. Dieser Standpunkt wurde auch dem Verfasser in Winterthur vom Auftraggeber empfohlen.

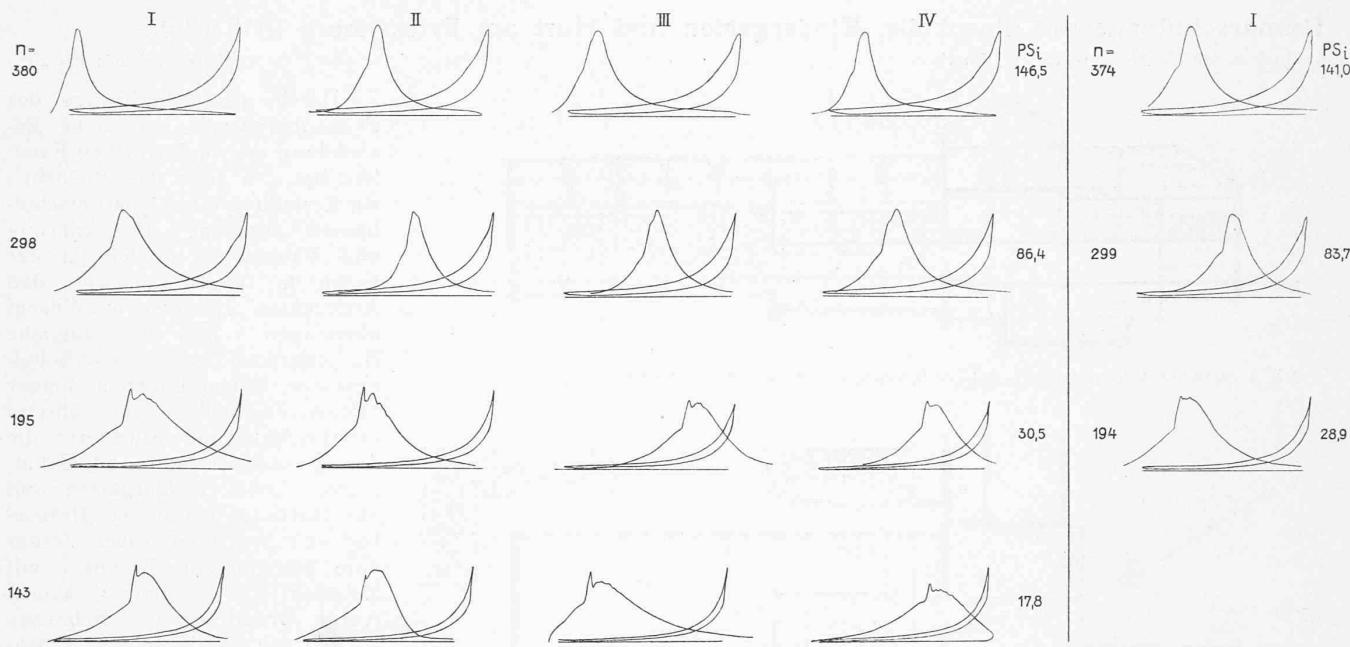


Abb. 3. Indikator-Diagramme der Zylinder I bis IV für Vorwärtsgang und Abb. 4 des Zylinders I für Rückwärtsgang.

Abb. 4.

Der Referent gab im Schlusswort zu, dass die Werte der PS_i nicht ganz zuverlässig wären, aber bei normalen Probefahrten mit Oelmotoren könne man nichts Besseres erhalten. Die Bremsversuchsergebnisse auf dem Prüfstand seien die besten Leistungsangaben, die man erhalten kann.

Gerade als Schiffahrtsachverständiger hält der Verfasser es dennoch nicht für angängig, die bei seinen Versuchen überraschenden Feststellungen zu übergehen oder auf die verschiedenen Effekte der bewegten Massen des Indikators, einer ungenauen Auswertung der vorliegenden Diagramme oder sonstigen allfälligen Unregelmässigkeiten beim Versuch selbst zuzuschreiben. Man geht auf solche Weise jeder Klärung der nicht einfachen Vorgänge bei diesen Maschinen zu bequem aus dem Wege. Ein weiteres Eingehen auf diese Probleme bleibt dem Verfasser vielleicht für später vorbehalten.

Die Differenzen im vorliegenden Fall sind übrigens so geringfügig, dass sie sich im wirtschaftlichen Wirkungsgrad der Maschine

$$\eta_w = \frac{\text{Wärmewert des Indikatordiagrammes}}{\text{Wärmewert des zugeführten Brennstoffes}} \times \frac{PS_e}{PS_i}$$

für den Schiffsreeder nicht auszuwirken vermögen.

Wirtschaftlichkeit. Das Wichtigste für den Besteller oder Schiffahrtstreibenden ist bei einer Schiffsmaschine der Aufschluss, wieviel von der dem Motor zugeführten Wärme (Brennstoff) in nutzbringende Arbeit (PS_e) an der Schraubenwelle umgewandelt wird.

Bezeichnet man mit

$$\eta_t = \frac{\text{Wärmewert des theoretischen Arbeitsdiagrammes}}{\text{Wärmewert des zugeführten Brennstoffes}}$$

$$\eta_g = \frac{\text{Wärmewert des Indikatordiagrammes}}{\text{Wärmewert des theoretischen Arbeitsdiagrammes}}$$

$$\eta_m = \frac{\text{effektive Leistung}}{\text{indizierte Leistung}} = \frac{PS_e}{PS_i},$$

so ist der wirtschaftliche Wirkungsgrad, als wichtigstes Güteverhältnis für die Beurteilung des Motors,

$$\eta_w = \eta_t \eta_g \eta_m = \eta_i \eta_m$$

$$\text{worin } \eta_i = \frac{\text{Wärmewert des Indikatordiagrammes}}{\text{Wärmewert des zugeführten Brennstoffes}}.$$

Die auf dem Probierstand festgestellten Werte für η_i , η_m und η_w sind in Abb. 7 eingezeichnet und ergeben folgende wirtschaftliche Wirkungsgrade:

Vollast = 100 PS_e: $\eta_w = 0,348$ f. Vorw., $\eta_w = 0,348$ f. Rückw.
 $\frac{3}{4}$ Last = 75 " = 0,345 " " = 0,342 " "
 $\frac{1}{2}$ Last = 50 " = 0,332 " " = 0,327 " "
 $\frac{1}{4}$ Last = 25 " = 0,281 " " = 0,275 " "

In der Schiffahrt rechnet man für Gleichdruck-Oelmotoren mit einer Wirtschaftlichkeit von 32 bis 35% bei Vollast. Die Versuchsergebnisse erreichen somit die oberen Grenzwerte. Diese Leistungen, auch bei geringerer Motorbelastung, sind außerordentlich günstige. Das untersuchte Getriebesystem mit Motor ist damit bezüglich Betriebsicherheit, Manövriertbarkeit und Wirtschaftlichkeit vielen anderen Systemen überlegen.

Auf dem Zürichsee ist ein Motorlastschiff mit einer gleichen, jedoch nur zweizylindrischen Anlage versehen worden, die im Bordbetrieb die auf dem Versuchstand erhaltenen günstigen Ergebnisse bestätigte. Fahrgeschwindigkeit mit 160 bis 170 t Ladung 11,2 km/h, Leistung 50 bis 60 PS_e. Umschaltung von voll vorwärts (410 bis 420 Uml/min) auf voll rückwärts (375 Uml/min) 2 sec, sofort zurück auf voll vorwärts (410 Uml/min) 3 sec, spielend vom Steuerstand aus direkt betätigt.

Manövriertbarkeit.

Das Umschalten auf dem Probierstand dauerte:

Bei 200 Uml/min und dem entsprechenden Drehmoment 2,5 sec von Vorwärts bis Anfahren rückwärts,

3,0 " " " zum vollen Drehmoment rückw.

Bei 300 Uml/min und entsprechendem Drehmoment: 2,0 sec von Vorwärts bis Anfahren rückwärts,

4,0 " " " zum vollen Drehmoment rückw.

Bei 380 Uml/min und vollem Drehmoment:

2,0 sec von Vorwärts bis Anfahren rückwärts,

3,5 bis 4 sec v. " " zum vollen Drehmoment rückw.

1,5 bis 1,8 sec von Stopp zu Vorwärts.

2,0 bis 2,2 " " " Rückwärts.

Leerlauf bei langsamem Gang = 220 Uml/min vom Regler aus.

Es wurden hintereinander 20 Anlassmanöver ausgeführt mit Feststellung der Druckabfälle am Luftflaschenmanometer: es ergeben sich u. a. solche von 25,0 auf 23,5 at, 20,5 auf 19,0 at, 15,0 auf 14,5 at, 14,5 auf 14,0 at, 13,3 auf 13,0 at, 12,0 auf 11,5 at, 10,5 auf 10,0 at.

Schmierölverbrauch.

Nach 6½ stündiger Laufzeit des Motors wurde ein Schmierölverbrauch von total 200 g gemessen, entsprechend einer aufgerundeten Verbrauchszahl von 0,4 g/PS_eh.