

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Sulzer-Hochleistungs-Dieselmotoren  
**Autor:** Gebrüder Sulzer AG  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-82997>

#### 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:** 23.02.2026

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

Die ganze Art des Versuchs zeigt, dass es sich hier um mechanische Erosion handelt. Um sich über die Grössenordnung der Beanspruchungen klar zu werden, lässt sich die bereits aufgestellte Formel verwenden. Für eine Umfangs-Geschwindigkeit von  $40 \text{ m}$  ergibt sich ein Druck von  $570 \text{ kg/cm}^2$ , ein Betrag, dem jedes gute Material auf die Dauer widerstehen sollte. Selbst bei einer Geschwindigkeit von  $77 \text{ m/s}$  übersteigt der momentane Druckanstieg  $1100 \text{ kg/cm}^2$  nicht, zudem ist dieser Wert ein theoretisches Maximum, das in Wirklichkeit sicherlich nicht erreicht wird. Gleichwohl leisten bei dieser Geschwindigkeit nicht rostende, gehärtete Stähle, deren Ermüdungsgrenze gewöhnlich bei  $40$  bis  $50 \text{ kg/cm}^2$  liegt, nur sehr kurze Zeit Widerstand. (Schluss folgt).

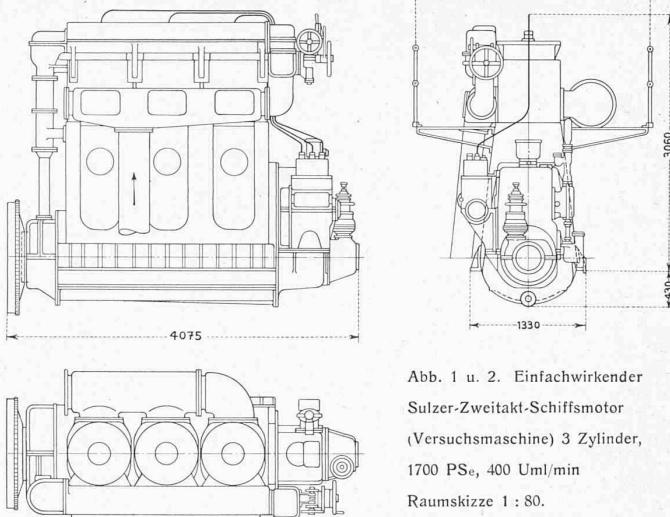
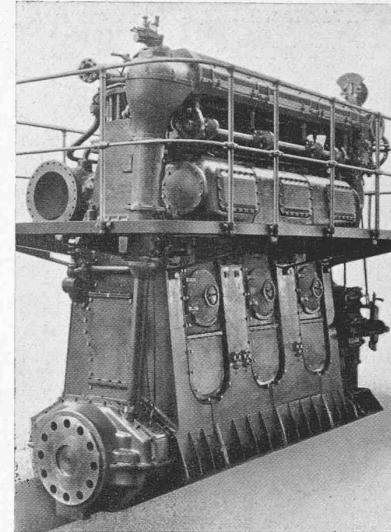


Abb. 1 u. 2. Einfachwirkender Sulzer-Zweitakt-Schiffsmotor (Versuchsmaschine) 3 Zylinder, 1700 PS<sub>e</sub>, 400 Uml/min  
Raumskizze 1 : 80.



### Sulzer-Hochleistungs-Dieselmotoren.

Mitgeteilt von GEBRÜDER SULZER Aktiengesellschaft, Winterthur.

In den letzten Jahren sind die Konstrukteure von Dieselmotoren vor wichtige Aufgaben gestellt worden, die sich als Folge des sich weiter ausbreitenden Anwendungsbereites des Dieselmotors und nicht zum kleinsten Teil auch als Folge der schwieriger werdenden Marktverhältnisse aufdrängten. Vor allem konzentrierte sich das Interesse der Motorenbauer auf die Erhöhung der spezifischen Leistung und die Verkleinerung des Gewichtes. Die Erreichung dieser Ziele brachte nicht nur die Erschliessung neuer Anwendungsbereiche mit sich, sondern sie bedeutete auch eine Herabsetzung des Preises pro Leistungseinheit.

Bei normalen Dieselmotoren lässt sich das Gewicht mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes und auf die Festigkeitseigenschaften der bei der Fabrikation zur Verwendung gelangenden normalen Baustoffe nur auf eine Grösse reduzieren, die noch ungefähr das dreifache bis vierfache jener beträgt, die bei Spezialmotoren verlangt wird. Diese untere Gewichtsgrenze beläuft sich gegenwärtig für normale Dieselmotoren je nach Leistung und System auf  $40$  bis  $60 \text{ kg/PS}_e$ . Soll sie unterschritten werden, so müssen vom Konstrukteur in weitem Umfang Spezialmaterialien herangezogen werden. Für nicht oder nur schwach beanspruchte Teile sind es Leichtmetall-Legierungen und für beanspruchte Elemente Stahlsorten mit hohen Festigkeits-Eigenschaften. Diese neuen Baustoffe ziehen wiederum neue Konstruktionsformen nach sich, da sie, wenn ihre Eigenschaften voll ausgenutzt werden sollen, nur beschränkt den bisher gebräuchlichen Formen und Bearbeitungsmethoden angepasst werden können.

Gebrüder Sulzer bauen schon seit mehr als 20 Jahren leichte Zweitakt-Motoren für Unterseeboote und andere Spezialzwecke und sind dabei auf Motorgewichte von  $25$  bis  $30 \text{ kg/PS}_e$  gekommen. Die grössten Sulzer-Maschinen dieser Art, die schon vor einigen Jahren abgeliefert wurden, leisten in acht Zylindern bei  $300 \text{ Uml/min}$   $7000 \text{ PS}_e$  und arbeiten einfachwirkend im Zweitakt. In der neuesten Zeit sind

jedoch die Anforderungen hinsichtlich Zylinderleistung und Raumbeanspruchung der Spezialmotoren bedeutend gestiegen. Anfangs 1931 entwickelten daher Gebrüder Sulzer neue Konstruktionen, die sich durch teilweise Abweichung von den früheren Auffassungen auszeichnen. Es sind Motoren, bei denen die Gewichte pro Leistungseinheit und die Raumbeanspruchung äusserst niedrig vorgeschrieben waren und von denen vorerst von verschiedenen Typen nur je eine Dreizylinder-Einheit gebaut wurde.

Als erste Ausführung ist ein dreizylindriger, einfachwirkender Zweitaktmotor in Arbeit genommen worden. Die Maschine (Abb. 1 und 2) ist hauptsächlich interessant durch ihre äusserst geringen Abmessungen. Von besonderer Bauart ist der Rahmen, der aus Stahlblechen besteht, die miteinander elektrisch verschweisst sind (Abb. 3). Die Konstruktion hat den Vorteil, dass das Material in seinem ganzen Querschnitt überall ausgenützt ist und die Bauart deshalb sehr leicht wird. Auffallend ist auch die der Firma geschützte U-Form der einzelnen Ständer, die sich am besten dem durch die Verbrennungs- und Massendrücke entstehenden Kräfteverlauf anschmiegt und bei der die horizontalen Schraubenverbindungen wegfallen (Abb. 4).

Die Konstruktion des Verbrennungszylinders mit der Anordnung der Spülung und der Kolbenkühlung ist vom bekannten einfachwirkenden Sulzer-Zweitaktmotor übernommen, nur wurde dabei durch besondere Wahl der Baustoffe und entsprechende Bemessung auf weitgehende Verringerung des Gewichts Bedacht genommen. Diese Dreizylinder-Maschine v.  $510 \text{ mm}$

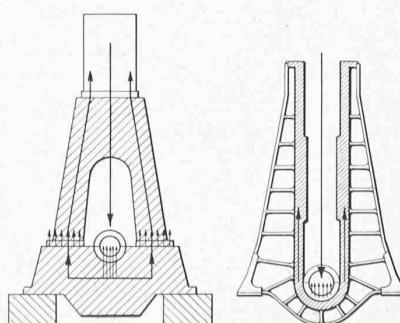


Abb. 4. Kräfteverteilung im üblichen A-Ständer und im neuen Sulzer-U-Rahmen.

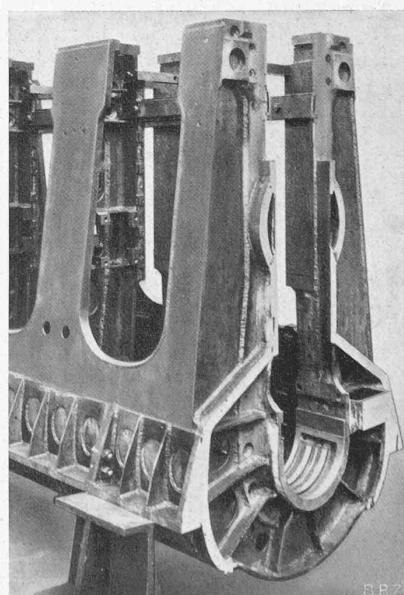
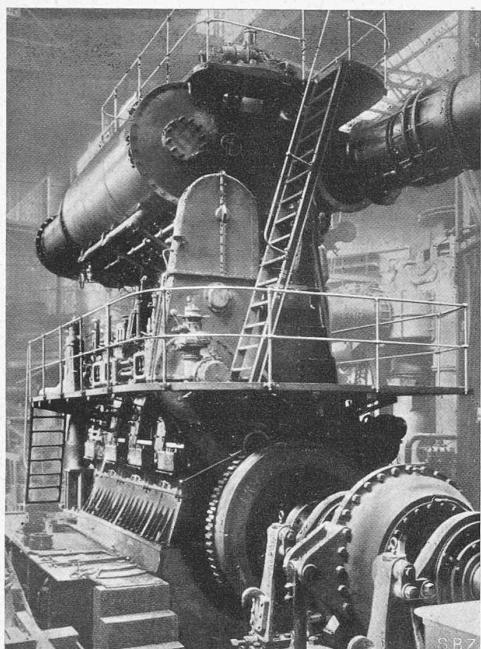
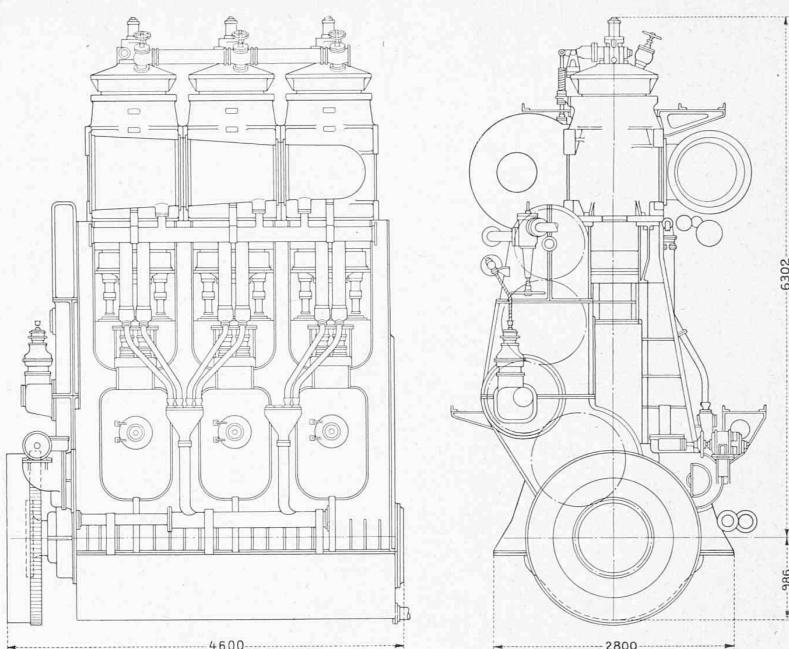


Abb. 3. Geschweißter Rahmen zum Motor Abb. 1.

Abb. 5 u. 6. Doppeltwirkender Sulzer-Zweitakt-Schiffsmotor (Versuchsmaschine); 3 Zylinder, 6500 PS<sub>e</sub>, 270 Uml/min. — Masstab 1 : 80.

Zylinderbohrung wurde zuerst mit Lufteininspritzung des Brennstoffes ausgerüstet. Die für die Einblasung notwendige Luft lieferte ein vom Motor direkt angetriebener Kompressor, während die SpülLuft von einem gesondert angetriebenen Aggregat bezogen wurde. Der Motor leistete bei 390 Uml/min während der Schlusserprobung normal 1500 PS<sub>e</sub>, und 1700 PS<sub>e</sub> bei 400 Uml/min. Dabei betrug der mittlere indizierte Maximaldruck bei unsichtbarem Auspuff 7,4 kg/cm<sup>2</sup>. Die Normallast wurde während mehrerer Tage kontinuierlich mit grosser Regelmässigkeit gehalten. Das Gewicht des Motors beläuft sich auf 11,0 kg/PS<sub>e</sub>.

In einem weiteren Versuch wurde auch die direkte Einspritzung ausprobiert. Der Brennstoff wurde mittels kurzfördernden Pumpen durch ein in der Zylinderaxe liegendes Nadelventil in den Verbrennungsraum eingeführt. Die Versuche, die in gleicher Weise wie bei der Lufteininspritzung erfolgten, ergaben ebenfalls ausgezeichnete Resultate. Als Maximalleistung des Motors wurde 1640 PS<sub>e</sub> festgestellt. Die mit dieser Neukonstruktion durchgeföhrten Proben gaben wertvolle Aufschlüsse über die Verwendung dieses Motortypes als Antriebsmaschine für Schiffe, die grosse Leistungen benötigen, bei denen aber die Maschinenraumabmessungen, hauptsächlich in vertikaler Richtung, beschränkt sind. Es können mit Motoren dieser Bauart in Schiffe ohne Schwierigkeit Totalleistungen bis zu 50 000 PS<sub>e</sub> eingebaut werden.

Noch interessantere Versuche wurden mit doppeltwirkenden Motoren durchgeführt. Zu erwähnen ist in dieser Richtung ein Dreizylinder-Motor von 680 mm Zylinderbohrung und 6000 PS<sub>e</sub> Leistung bei 265 Uml/min (Abb. 5). Die Raumabmessungen dieser Maschine sind in Abb. 6 gegeben. Auch bei diesem Motor ist der Rahmen aus Stahlblech zusammengeschweisst und entspricht in seiner U-Form den Anforderungen der Kräfteübertragung von den Zylindern zu den Hauptlagern. Zu beachten ist die ebenfalls neuartige Durchbildung der Lagerdeckelbefestigung (Abb. 7), die hier infolge der Doppeltwirkung im Gegensatz zum einfachwirkenden Motor wechselnde Kräfte zu übertragen hat.

Die Versuche wurden in zwei Serien, mit Lufteinblasung und mit direkter Einspritzung, durchgeföhrten. Die Ergebnisse beider Versuchsreihen, die sich je über 96 h Dauerbetrieb erstreckten, waren sehr befriedigend und die Maschine erfüllte die Bedingungen, die gestellt worden waren, in jeder Hinsicht. Bei der Lufteininspritzung wurde der Kompressor zur Beschaffung der Einblaseluft vom Motor selbst angetrieben; bei beiden Versuchsreihen jedoch wurde die SpülLuft von einem

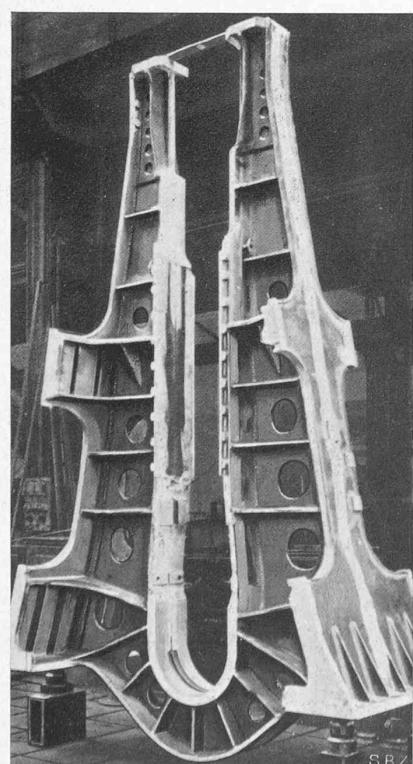


Abb. 7. Geschweißter Rahmen zum Motor Abb. 5.

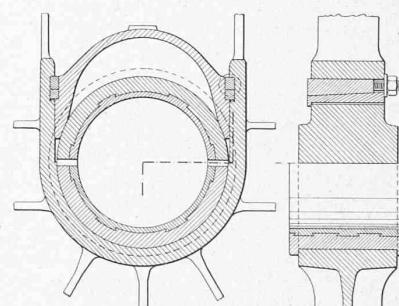
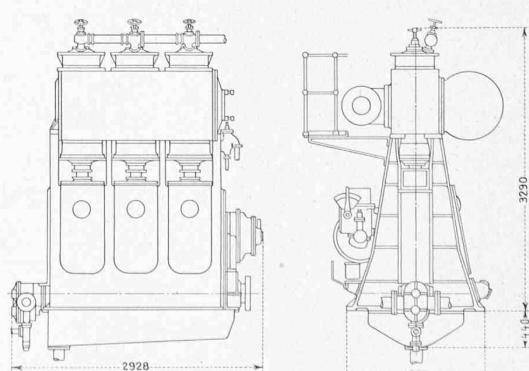


Abb. 8. Lagerdeckel-Befestigung für schnellaufende, doppeltwirkende Sulzer-Dieselmotoren.

Passagierschiffe und andere schnelle Schiffe, die grosse Leistungen benötigen, bei denen aber die Maschinenraumabmessungen, hauptsächlich in vertikaler Richtung, beschränkt sind. Es können mit Motoren dieser Bauart in Schiffe ohne Schwierigkeit Totalleistungen bis zu 50 000 PS<sub>e</sub> eingebaut werden.

Abb. 9. Doppeltwirkender Sulzer-Zweitakt-Dieselmotor von 1500 PS<sub>e</sub> bei 480 Uml/min. — Masstab 1 : 80.

## RHEINKRAFTWERK RYBURG-SCHWÖRSTADT

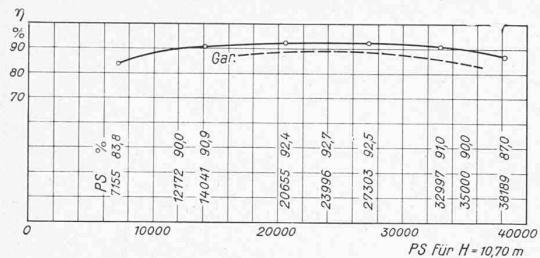


Abb. 6. Wirkungsgrade der Turbine 1 in Funktion der Leistung.

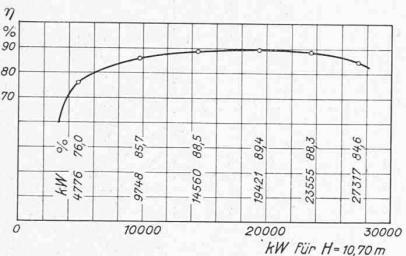


Abb. 7. Gesamtwirkungsgrad der Maschinengruppe 1 in Funktion der Leistung.

besonders Aggregat geliefert. Mit Lufteinblasung des Brennstoffes wurde bei 270 Uml/min eine Höchstleistung von 6500 PS<sub>e</sub> bei einem mittlern p<sub>mi</sub> von 6,5 kg/cm<sup>2</sup>, und mit direkter Einspritzung eine solche von 6200 PS<sub>e</sub> erreicht. Die Auspuffgase waren unsichtbar. Das Gewicht dieser Ausführung (Abb. 5) ergab sich zu 10,5 bis 11,0 kg/PS<sub>e</sub>. Der Motor wird in Zwölfzylinder-Ausführung 24000 bis 25000 PS<sub>e</sub> leisten, sodass eine Anlage mit vier Einheiten nahezu 100 000 PS<sub>e</sub> abgeben kann.

Weitere bemerkenswerte Versuche wurden gleichzeitig an einer kleinen doppeltwirkenden Dreizylinder-Einheit von 380 mm Zylinderbohrung und 1500 PS<sub>e</sub> Leistung bei 480 Uml/min durchgeführt, die mit direkter Einspritzung des Brennstoffes ausgerüstet ist. Dieser Motor besitzt einen Rahmen aus Stahlguss, da es hier weniger auf Untersuchungen hinsichtlich Gewicht ankam, die an den zwei vorher erwähnten Maschinen eingehend gemacht wurden, als vielmehr auf das Verhalten des doppeltwirkenden Systems bei kleinen Zylinderabmessungen. Abb. 9 (Seite 247) zeigt die Abmessungen des Motors, der im Verhältnis zu seiner Dauerleistung von 1500 PS<sub>e</sub> bei 480 Uml/min ebenfalls sehr wenig Platz beansprucht.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass Gebrüder Sulzer den Dieselmotorenbau auf einen hohen Vollkommenheitsgrad gebracht haben, indem gleichzeitig das spezif. Gewicht und der spezif. Raumbedarf verringert wurden. Diese Ergebnisse sind umso bemerkenswerter, als sie erreicht wurden, ohne die notwendige Festigkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit oder die leichte Ueberholungsmöglichkeit zu beeinträchtigen. Dadurch ist es heute möglich, die Anwendung der Dieselmotoren nicht nur auf besondere Schiffstypen zu erweitern, sondern diese Antriebsart auch für Schiffe vorzusehen, die höchste Leistung benötigen, wie z. B. die schnellfahrenden grossen Ozean-Passagierschiffe. Diese Entwicklung beeinflusst auch die Verwendungsmöglichkeit des Dieselmotors für stationäre Anlagen, indem mit den neuen Bauarten grosse Leistungen in kleinen Räumen untergebracht werden können.

Text hierzu Seite 249.

## RHEINKRAFTWERK ALBBRUCK-DOGERN

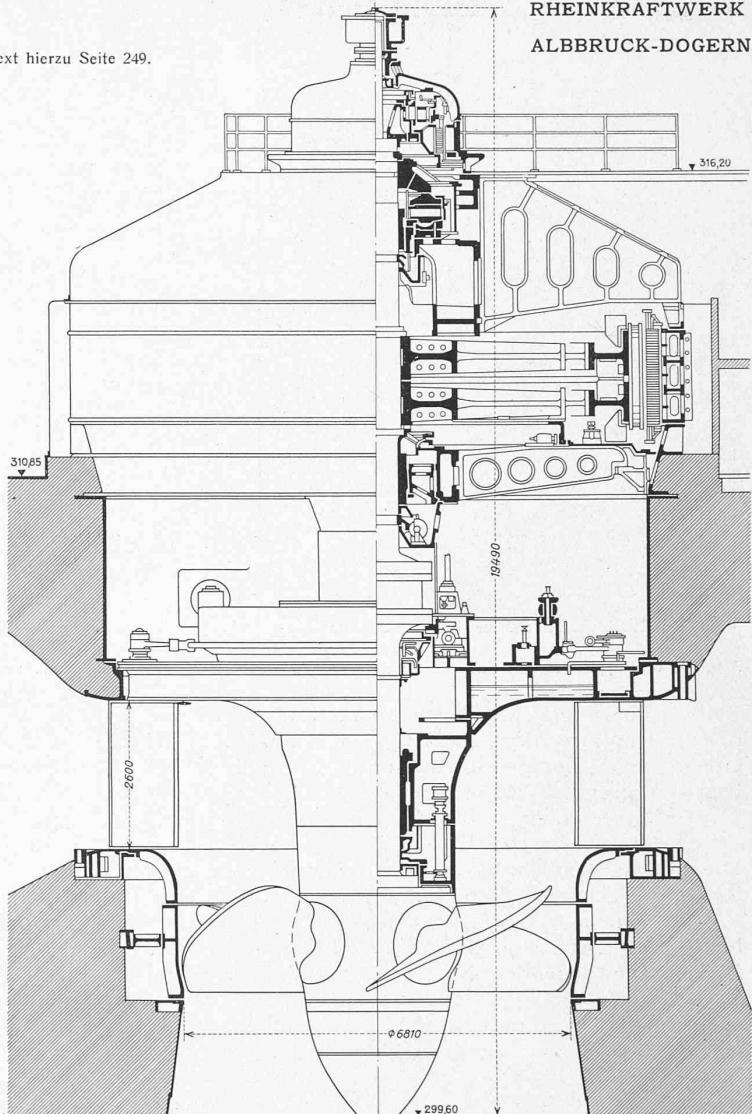


Abb. 4. Vertikalschnitt durch Generator und Kaplanturbine. — Masstab 1:120.

