

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 1

Artikel: Sulzer-Schiffs dieselmotor von 10000 PS
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61833>

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: 26.01.2026

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

des öffentlichen vom privaten Verkehr bringen soll, wird grundsätzlich begrüßt, doch sollen bei ihrer Verwirklichung noch einzelne Änderungen angebracht werden. Den Anlagen der Verkehrsinfrastruktur auf dem Bubenbergplatz kann für den Tagesverkehr im wesentlichen zugestimmt werden, immerhin muss für Grossveranstaltungen die bestehende Anlage bevorzugt werden. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass diese nur an wenigen Tagen voll ausgenutzt wird. Der Einführung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn in das Untergeschoss des Hauptbahnhofs kann bei angemessener Kostensenkung zugestimmt werden, denn nur durch Entfernung dieser Bahn können die Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz dauernd saniert werden.

Das vorgeschlagene Tangentendreieck für den privaten Verkehr wird gebilligt, der Gemeinderat liess sogar von privaten Ingenieurbüros Projekte mit Kostenvoranschlag für die entscheidenden Rampen der Westtangente ausarbeiten. Ueber die äussere Umfahrung der Stadt haben sich die Gutachter entsprechend ihrer Aufgabe nicht geäussert, doch widmet der Gemeinderat diesem wichtigen Punkt nach wie vor die Aufmerksamkeit. Mit kleinen Korrekturen stimmt der Gemeinderat auch der Organisation des Strassenverkehrs mit gerichtetem Fahrverkehr (Einbahnstrassen und Einbahnviereck) zu. Die Idee der Schaffung einer grossen Parkfläche über den Perrons des Bundesbahnhofs soll trotz grosser Kosten weiter verfolgt werden.

*

Abschliessend stellt der Gemeinderat fest, dass sich die Expertenvorschläge auf sorgfältige Unterlagen stützen und folglich eine gute Grundlage für die Neuordnung des städtischen Verkehrs bilden.

Sulzer-Schiffsdieselmotor von 10 000 PS

DK 621.436:629.12

Die hier ausführlich beschriebene Neukonstruktion in geschweisster Bauart¹⁾ bezog sich auf einen zehnzylindrigen Motor von 580 mm Bohrung und 4500 PS bei 225 U/min. In einer späteren Mitteilung²⁾ konnte bereits ein wesentlich erweitertes Fabrikationsprogramm für Motoren der beschriebenen Bauart bekanntgegeben werden. Der Prototyp des dort erwähnten Zehnzylindermotors des grösseren Typs mit 760 mm Zylinderdurchmesser und 1550 mm Hub ist neulich im Werk Winterthur fertiggestellt und auf dem Versuchstand ausprobiert worden. Er ist für den Einbau in das Frachtschiff «Wonosobo» von 10 500 BRT des Koninklijke Rotterdamsche Lloyd in Rotterdam bestimmt und leistet 10 000 PSe bei 115 U/min. Das Leistungsgewicht des nackten Motors beträgt 62 kg/PS. Dank der niedrigen Drehzahl eignet sich der Motor zum direkten Antrieb der Propellerwelle und verbürgt einen guten Propellerwirkungsgrad. Ueber das Betriebsver-

1) SBZ 1953, Nr. 40, 41, 42.

2) SBZ 1953, Nr. 50, S. 739.

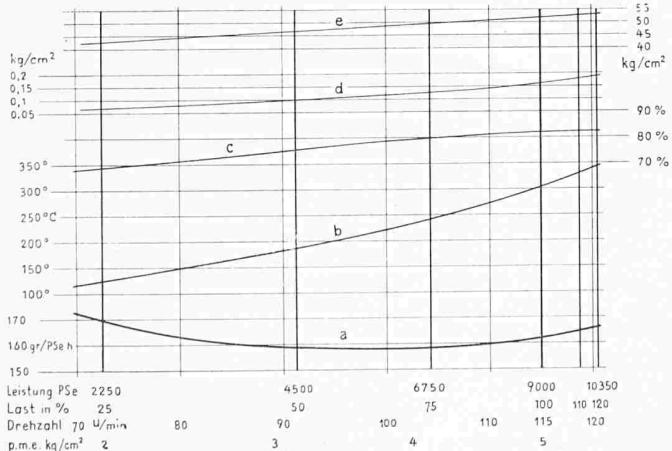


Bild 1. Versuchsergebnisse des Zweitakt-Dieselmotors 10 RSD 76/155

- a) Brennstoffverbrauch
- b) Auspufftemperatur
- c) mechanischer Wirkungsgrad
- d) Spüldruck
- e) Zünddruck

halten geben die Kurven auf Bild 1 Auskunft, die die Ergebnisse der Prüfstandversuche wiedergeben, während Bild 2 die sehr bedeutenden Ausmassen und die schönen, ruhigen Bauformen erkennen lässt.

Gegenwärtig sind Aufladeversuche an einem Einzylinder-Versuchsmotor des Typ RS 58 im Gang, die sehr erfreuliche Resultate gezeigt haben und darum demnächst auf eine mehrzylindrig Maschine ausgedehnt werden. Ueberdies ist schon vor geraumer Zeit ein Zwölfzylindermotor des neuen Typs mit Abgasturboladern in Arbeit genommen worden. Er wird schon in diesem Jahr auf dem Prüfstand stehen und 15 bis 16 000 PS abgeben können.

MITTEILUNGEN

Das Kompostwerk Baden-Baden, beschrieben in «Das Gas- und Wasserfach» 1954, Heft 12, wurde im Herbst 1953 als erstes des deutschen Bundesgebietes in Betrieb genommen. Es hat die Aufgabe, als Grossversuchsanlage (für 60 000 Einwohner) Stadtmüll und Abwasserfaulschlamm durch gemeinsame Kompostierung zu einem Bodenverbesserungsmittel umzuwandeln. Die bisher übliche Aufschüttung des Hausmülls auf offenen Halden bedeutet eine Gefahr für Hygiene, Wasserkirtschaft und Bodennutzung; daher wurde seit mehreren Jahren eine wirtschaftlich bessere Lösung des Problems im In- und Ausland gesucht, mit besonderem Erfolg in den Niederlanden, wo bereits in einigen Städten Kompostanlagen für Stadtmüll bestehen. Die Verbrennung des Mülls erfordert zu hohe Bau- und Betriebskosten, auch lässt sie die landwirtschaftlich nutzbaren Stoffe verlorengehen; sie ist daher nicht vertretbar. In Baden-Baden wird erstmalig mit dem Müll auch der Faulschlamm der Kläranlagen in bestimmtem Mischungsverhältnis und mit optimalem Wassergehalt im gleichen Werk verwertet. Der Vorgang im Kompostwerk verläuft folgendermassen: Die Vorbehandlung umfasst das Sammeln und Vorsieben des Frischmülls, die Altstoffauslese, die Beimischung des Faulschlamms und die Kompostierung in Mieten. Bei der Nachbehandlung erfolgt eine Grob- und Feinsiebung, die Hämmern des mittelfeinen, noch verwertbaren Materials, schliesslich der Abtransport zum Verbraucher bzw. auf Lagerplätze. Die Baukosten wurden zu 370 000 DM = 6 DM/Einw., die Betriebskosten zu 1 DM, einschliesslich Kapitaldienst zu 1,43 DM pro Einwohner und Jahr ermittelt.

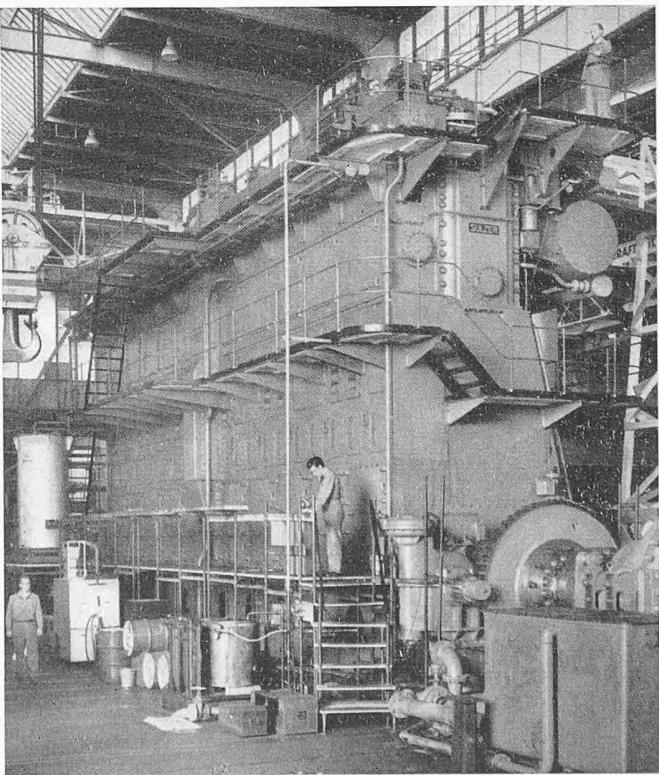


Bild 2. Der Motor 10 RSD 76/155 auf dem Prüfstand in Winterthur