

Sulzer-Schiffsdieselmotor von 10000 PS

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61833>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

des öffentlichen vom privaten Verkehr bringen soll, wird grundsätzlich begrüsst, doch sollen bei ihrer Verwirklichung noch einzelne Aenderungen angebracht werden. Den Anlagen der Verkehrsbetriebe 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 Strassennetzes 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 Bauart ¹⁾ bezog sich auf einen zehnzylindrigen Motor von 580 mm Bohrung und 4500 PS bei 225 U/min. In einer späteren Mitteilung ²⁾ 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 Versuchsstand ausprobiert worden. Er ist für den Einbau in das Frachtschiff «Wonosobo» von 10 500 BRT des Koninklijke Rotterdamse 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.

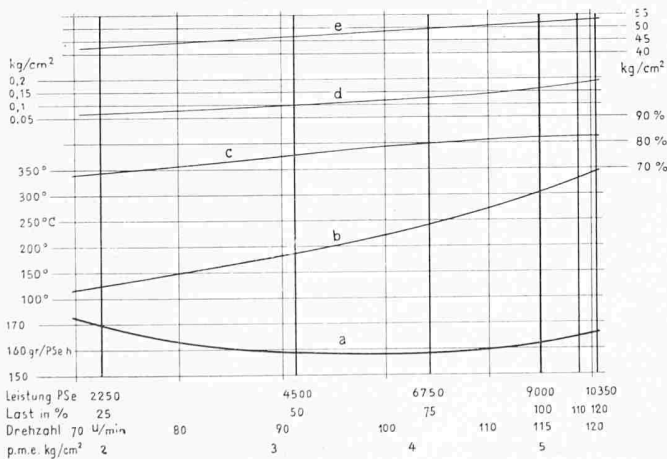


Bild 1. Versuchsergebnisse des Zweitakt-Dieselmotors 10 RSD 76/155

- 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 Ausmasse und die schönen, ruhigen Bauformen erkennen lässt.

Gegenwärtig sind Aufladeversuche an einem Einzylinder-Versuchsmotor des Typ RS 58 im Gang, die sehr erfreuliche Resultate gezeitigt haben und darum demnächst auf eine mehrzylindrige 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, Wasserwirtschaft 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 Faulschlammes und die Kompostierung in Mieten. Bei der Nachbehandlung erfolgt eine Grob- und Feinsiebung, die Hämmerung 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.

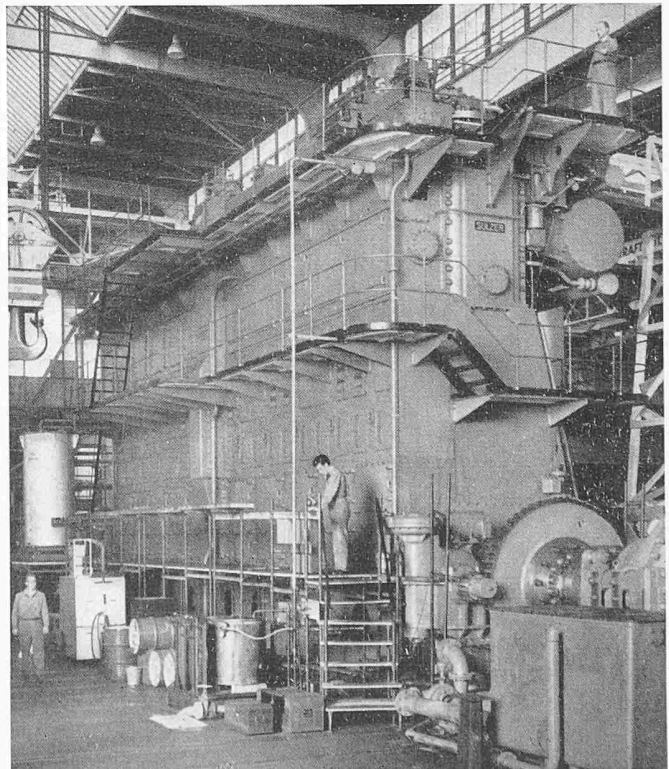


Bild 2. Der Motor 10 RSD 76/155 auf dem Prüfstand in Winterthur