

James Watt hatte in pausenlosem Suchen und Forschen der alten Dampfmaschine eine nach der anderen ihrer teuflischen Eigenschaften genommen. Sie war unter seinen ewig probierenden Händen vom plumpen Balkenbauwerk zur kleinen, beinahe schon zierlichen Maschine geworden, sich langsam an ein sparsames Arbeiten mit der teureren Kohle gewöhnend. Watt hatte durch solches Wirken die Herzen seiner Zeitgenossen so zu gewinnen vermocht, daß sie und ihre Nachfahren ihn den „Erfinder“ der Dampfmaschine nannten, obwohl es solche Maschinen lange vor ihm gegeben und obwohl er sich selbst diesen Titel niemals angemaßt hatte.

Immer weiter hatte sich in den Jahrzehnten nach 1800 die Dampfmaschine in den Ländern Europas verbreitet. Überall, vor allem in den deutschen Staaten, verbesserten und vervollkommneten die Maschinenbauer an ihr. Deutsche Namen, wie Borsig, Egells, Harkort, Dinnendahl, Freund, Hoppe, Alban, Hartmann wurden weltbekannt. Die Dampfmaschinen, jene Kohlenverschwen-der, besserten sich. Hatten die alten englischen Bergwerksmaschinen vielleicht nur drei Prozent der ganzen Kohlenwärme, die sie in sich hineinfraßen, in lebendige und bewege-nde Kraft umzuwandeln vermocht und den Rest nutzlos verschwendet, so kam man allmählich auf sechs Prozent, schließlich sogar auf zehn Prozent nützlicher Arbeit.

Aber dann schien es, — inzwischen waren die Jahre gekommen, in denen der Student Rudolf Diesel in den Hörsälen der Münchner Polytechnischen Schule sann und schrieb — als ließe sich die Dampfmaschine nicht weiter zur Sparsamkeit erziehen, als wäre es ihr unabänderliches Schicksal, daß sie neunzig Prozent der kostbaren Kohlenwärme nutzlos vergeuden mußte.

Der Student Rudolf Diesel wußte weiter, daß seit kaum zwei Jahrzehnten da und dort Männer versuchten, auf ganz neuen, auf vollkommen anderen Wegen als es die