

maschinensysteme anzusehen sind, sondern er stellt, dem heutigen wissenschaftlichen Standpunkte entsprechend, das praktisch erreichbare Ideal eines Wärmemotors dar, welcher bei vollkommener technischer Durchbildung die weitestgehende Umsetzung der Brennstoffwärme in mechanische Arbeit gestattet . . . Bei aller Zurückhaltung des Urteils über den technischen Wert des Dieselschen Motors, wegen der noch mangelnden praktischen Ausführung, muß doch jetzt schon zugegeben werden, daß er berufen ist, dem Motorenbau jene Richtung zu geben, welche zur technischen Vollkommenheit der Wärmekraftmaschinen führt . . . Die hohe wissenschaftliche, technische und wirtschaftliche Bedeutung des Dieselschen rationellen Wärmemotors wird seine praktische Entwicklung gewiß beschleunigen und der vom Erfinder veröffentlichten Broschüre von selbst eine außergewöhnliche Verbreitung sichern.“

In einer Sitzung des Vereins deutscher Ingenieure in München, im Februar 1893, leitete Professor Schröter eine Diskussion über den neuen Wärmemotor ein und der Ingenieur Reischle konnte nicht umhin, mit sorgenvoller Miene eine ganze Liste von Bedenken aufzuzählen, die er gegen das Neue des Dieselschen Motors hegte.

Der Lehrer an der technischen Mittelschule in Köln Otto Köhler sprach im April in einem stundenlangen Vortrag über den „rationellen Wärmemotor im Vergleich mit anderen Wärmemotoren,“ und er prophezeite dem Neuen keine glanzvolle Zukunft.

Überall schrieb und sprach man für und gegen den rationellen Wärmemotor. Es gab auch Verspätete, die erbittert schienen, daß jener Diesel eine Idee gehabt habe, die ihnen selbst nicht eingefallen war, und sie riefen sich laut Trost zu, indem sie mit erhobener Stimme in die Welt posaunten, daß die Ideen jenes Diesel ja gar nicht neu, sondern längst dagewesen seien.

Der Ingenieur nahm alles, was diese Tage brachten, in sich auf. Er sah die Vorboten des Kampfes auf sich zu-