

nigfachen Formen vollziehen. Er sprach von den Entzündungs- und Verbrennungstemperaturen, vom Luftüberschuß; er leuchtete hinein in all das, was sich abspielt, wenn der Kolben im Zylinder seiner Maschine die Luft zusammenpreßt, wenn der Brennstoff eintritt, wenn der Verbrennungsvorgang mit seiner drängenden Kraft den Kolben nach abwärts stößt und das Schwungrad die freigewordene bewegte Kraft aufzunehmen beginnt. Es war ein klarer Vortrag, nüchtern und exakt in der Sprache, so wie Techniker sie lieben. Man hörte heraus, daß hinter jedem Wort eine lange Überlegung, eine beinahe peinliche Genauigkeit stand.

„Nachdem hiermit die Entwicklung der Konstruktion des Motors dargestellt ist,“ fuhr Diesel fort, „möge anhand der bei den langjährigen Versuchen erzielten Diagramme auch die Entwicklung des Verfahrens erläutert werden.“

Wie spannende Erwartung lag es über dem Saal. Es war eine sorgsame Stille im Raum, als der Sprechende nun, lebendig und klar die Höhepunkte betonend, noch einmal das technische Werden seiner Erfindung vor den Zuhörern ausbreitete. Rudolf Diesel sprach vor diesem Kreis mit keinem Wort von der ungeheueren seelischen Last, welche dieses Kämpfen ihm aufgebürdet hatte. Jene Kämpfe lagen zurück und schienen überwunden.

„Heftigste Explosionen, Zerstörungen des Indikators,“ fuhr Diesel fort, „sind während der Entwicklungszeit der Maschine häufig vorgekommen. Insofern waren die Versuche oft mit großer Gefahr verbunden, und der Entschluß, neue Vorrichtungen zu erproben, war häufig schwer und wurde manchesmal erst nach wochenlangem Zögern gefaßt. An dieser Stelle darf ich nicht versäumen, der Verdienste der an den Versuchen beteiligten Herren Ingenieure Lucian Vogel und Fritz Reichenbach um die Entwicklung des neuen Motors in dankbarer Anerkennung zu gedenken. Sie widmeten sich den Versuchen in nie zu beugender Ausdauer und beteiligten sich damit in her-