

facheren Weg die Kraft aus dieser Kohle herausholt. Eine Maschine ohne Feuerrost, ohne Kessel, ohne Wasserdampf, sollte sein neuer Motor werden, eine Maschine, welche Kohle, zu Staub gepulvert, unmittelbar im Arbeitszylinder verbrennt.

Es gehört zu den Erkenntnissen jedes Erfinderlebens, daß manchmal die ersten und ältesten Ideen sich zu ganz neuer Richtung wandeln. Das geschah auch hier: dem Erfinder offenbarte sich, welche himmelhohe Schwierigkeiten sich auftaten, wenn man feingepulverte Kohle in den Motorzylinder hineinblasen und dort verbrennen wollte. Es war einfach unmöglich, mit dieser Aufgabe fertig zu werden. So blieb man beim flüssigen Brennstoff, der sich williger und gehorsamer betrug.

Aber trotzdem ist die Idee des Motors, der mit Kohlenstaub läuft, aus den forschenden und suchenden Köpfen nie entschwunden. Man hob sie ganz langsam, Stufe um Stufe, immer näher zur Wirklichkeit empor. Der Ingenieur Rudolf Pawlikowski, einstmals Diesels Assistent, ging der Idee des Kohlenstaubmotors mit der gleichen Verbissenheit nach, mit welcher der Erfinder am Ölmotor gearbeitet hatte. Er und andere Männer brachten die Idee Schritt um Schritt vorwärts bis in die jüngste Gegenwart hinein, in der ein entscheidender neuer Antrieb kam. Die Presse schrieb:

„In Fortsetzung eines dem Haus der Technik in Essen vom Hauptamt für Technik gegebenen Auftrages, sich als neutrale Stelle mit allen mit dem Kohlenstaubmotor in Verbindung stehenden Problemen zu beschäftigen und einen eingehenden wissenschaftlich und wirtschaftlich untermauerten Vorschlag für eine weitere Förderung der Lösung des Kohlenstaubmotor-Problems einzureichen, wurde am 3. Juni 1942 unter der Führung des Hauses der Technik und unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. habil. Wagener eine Arbeitsgemeinschaft „Kohlenstaub-Motor“ gegründet, die sich aus den Sachbearbeitern der Entwicklungsfirmen und der an der weiteren Förderung des