

# RUDOLPH DIESEL

## Ein Erfinderschicksal

Von Artur Fürst



Phot. Kester & Co.  
Rudolph Diesel

Am 30. September 1913 sprang bei der Überfahrt nach England ein Mann über Bord des Dampfers und ertrank. So endete durch freiwillige EntschlieÙung das Leben eines der größten und erfolgreichsten Erfin-

der des neuesten technischen Zeitalters. Rudolph Diesel fand sich in seinem 55. Lebensjahr so sehr in private MiÙhelligkeiten verstrickt, daß er meinte, die Erfüllung der Hoffnungen, die er an einen Besuch in England geknüpft hatte, nicht mehr abwarten zu können, sondern den Weg durch jenes finstere Tor sogleich antreten zu müssen.

Mit seiner Erfindung steht die Tat Diesels in keinem unmittelbaren Zusammenhang. Freilich ist es ihm nicht beschieden gewesen, den von der Technik überreichten Lorbeerkrantz auf die entwölkte Stirn zu drücken; er hat seine hohe Gestalt manchen stürmenden Angriffen der Fachwelt entgegenstemmen müssen. Aber er hatte doch das Glück genossen, seit dem Anfang des Jahrhunderts seinen Namen auf der ganzen Erde mit der Benennung der zukunftsreichsten Kraftmaschine verbunden zu sehen und damit den Hauch der Unsterblichkeit über seinem Scheitel wehen fühlen. Das Wort „Dieselmotor“ ist in den technischen Sprachschatz für immer übergegangen und kann auch außerhalb der deutschen Grenzen nicht mehr durch die mattere, unpersönliche Bezeichnung „Schwerölmotor“ verdrängt werden, die den Feinden deutscher Geistesarbeit willkommener ist.

Darüber kann gar kein Zweifel sein: Rudolph Diesel ist der Schöpfer der am günstigsten arbeitenden aller Kraftmaschinen der

Gegenwart. Aus seinem Geist entsprang der theoretische Gedanke, und er blieb Führer der praktischen Entwicklung bis zu dem Augenblick, in dem die Großfabrikation aufgenommen werden konnte. In dem zweiten Stadium mußte er Mitarbeiter haben. Es ist ihm nun nicht zum Ruhm angerechnet worden, daß der glühende Eifer, mit dem er für seinen Gedanken eintrat, und die Überzeugungskraft, die von seiner Persönlichkeit strahlte, vermocht hat, Männer von hervorragenden technischen Eigenschaften zur Mitarbeit in seinem Laboratorium zu gewinnen, zu einer Zeit bereits, als dieses noch für einen verlorenen Vorposten angesehen werden mußte. Man hat ihm vielmehr häufig, so auch bei festlicher Versammlung in der Aula der Technischen Hochschule zu Berlin, vorgeworfen, daß die neue Maschine eigentlich Diesel & Co.-Motor genannt werden müsse; denn mehr als ein Mitarbeiter sei Mitschöpfer gewesen. Auch die beiden großen Firmen, die in opferwilligster und ausdauernter Weise Diesel zur Seite gestanden haben, wurden in den Urheberkreis einbezogen. Und ferner machte man dem Erfinder zum Vorwurf, daß er ursprünglich die Absicht gehabt hätte, eine Wärmekraftmaschine von ganz anderer theoretischer Grundlage herzustellen, als sie tatsächlich als reifes Werkzeug der Technik aus dem Laboratorium hervorgegangen ist.

Beide Versuche, Diesels Erfinderpersönlichkeit zu verdunkeln, können nicht als berechtigt anerkannt werden.

„Erfinden heißt, einen aus einer großen Reihe von Irrtümern herausgeschälten richtigen Grundgedanken durch zahlreiche MiÙerfolge und Kompromisse hindurch zum praktischen Erfolg führen. Deshalb muß jeder Erfinder ein Optimist sein; die Macht der Idee hat nur in der Einzelseele des