

## Rudolf Diesel 150



Briefmarke zum 100-jährigen Jubiläum des Dieselmotors 1997

Wer an den Geburtstag von Wilhelm Schmidt erinnerte (S. Mitteilungen 2/08) muss auch an den von Rudolf Diesel erinnern. Auch er wurde 150, am 18 März. In der HNA stand nichts; die hatte andere Sorgen, und der Verfasser wollte seine Perlen bzw. Zeilen nicht nochmals vor die Journalisten werfen. Die Würdigung Diesels in den VDI-Nachrichten war so mager wie schlecht, knapp auch die in der FAZ, sehr gut die vom Technikgeschichte-Kollegen vom Bochumer und Westfälischen BV, Dr. Dr. Hartmut Herbst, im VDI-Ingenieur Forum Westfalen-Ruhr. Nun gilt es, nicht noch mal zu formulieren, was andernorts schon steht; andere Blickwinkel bieten sich an:

Diesel und Schmidt waren Zeitgenossen. Als ihre technische Ausbildung beendet war, reifte die Zeit für Überlegungen zur Steigerung des Wirkungsgrades bisheriger Maschinen. Das war, als beide - geboren 1858 - etwa 30 Jahre alt waren. Es kann gezeigt werden, dass für einen Kreisprozess der Wirkungsgrad  $\eta$  gleich ist  $1$  minus dem Temperaturgefälle bzw. dem Verhältnis von  $T_{\text{abgeführt}}$  zu  $T_{\text{zugeführt}}$  (mit  $T$  = Temperatur); dann kommt Schmidt zum Überhitzer und zum Hochdruckdampf, Diesel zur Luftverdichtung und Selbstzündung des "Dieseltreibstoffs" - es kann ja sein, so nahm Diesel an, dass sich Gase (Luft) und Dämpfe (Wasserdampf) ähnlich verhalten.

Beide Schmidt wie Diesel, hatten Erfolg. Schmidt gründete die Schmidt'sche Heißdampfgesellschaft (SHG) 1910 in Kassel. Diesel stellte seine Maschine 1897 im Rahmen der VDI-Hauptversammlung in Kassel vor, gemeinsam mit Prof. Schröter, von der TH München. Ein Wettbewerb zwischen Kolbendampfmaschine und Dieselmotor begann, der aber sehr bald zu Gunsten des Motors entschieden wurde. Beide deckten ein breites Spektrum von Größe, Leistung und Anwendungen ab, jedoch hatte die Dampfmaschine stets das Handicap der Zugehörigkeit von Dampferzeuger

(Kessel) und - meist - Kondensator, woraus sich auch vergleichsweise längere Inbetriebsetzungszeiten ergaben.

Der hohe Bekanntheitsgrad und die Popularität der Kolbendampfmaschine beruhen auf der Sichtbarkeit von Zylindern und Triebwerk mit Kreuzkopf, Pleuel - und Kuppelstangen an der Dampflokomotive - Sinnbild der Technik und des Berufswunsches von Generationen kleiner Jungen.

Die Öffentlichkeit des Dieselmotors ist wesentlich eingeschränkter. Sicher, er „dieselt“, und die Motorhaube des Kraftfahrzeugs ist hochklappbar. Aber die größeren Einheiten stehen oder fahren in geschlossenen Räumen, bei der Diesellokomotive wie im Schiff. Schmidts Erfindungen für die Energietechnik haben ihre Bedeutung bis heute erhalten, ebenso wie der Motor, der den Namen seines Erfinders trägt. Die Firma Henschel hatte mit beiden zu tun.



Notstromanlage des Kasseler Klinikums, ein Aggregat von 2,5 MN mit HENSCHEL DIESELMOTOR 12V2423