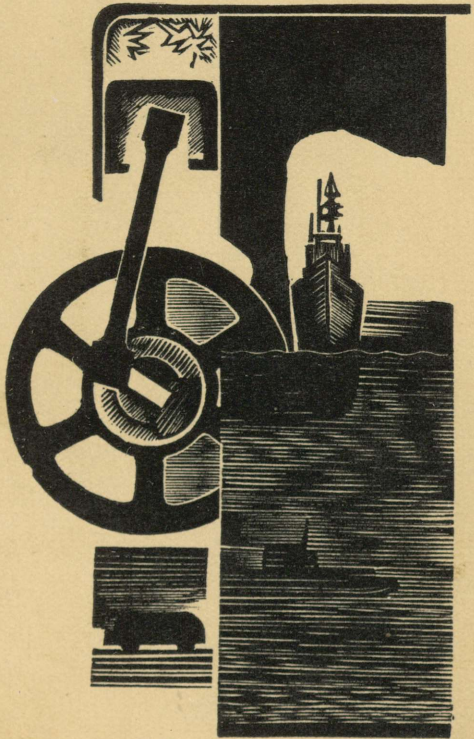


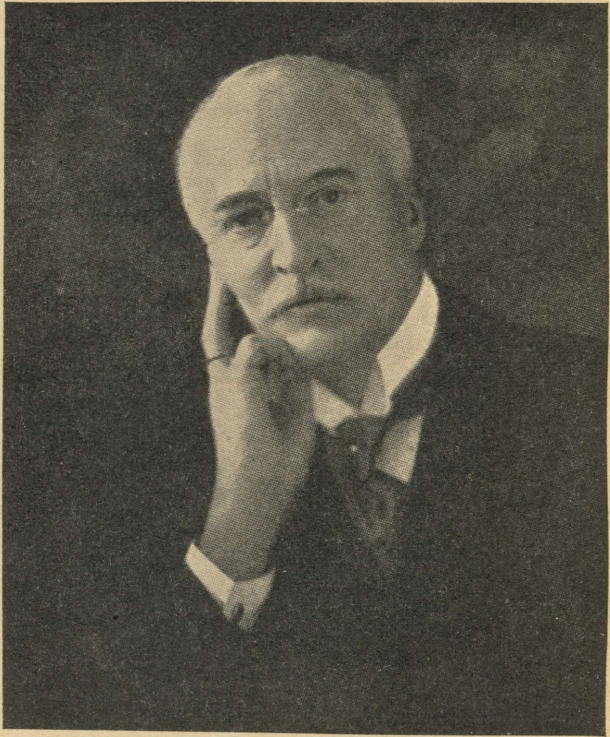
A-8451

DIESEL



SUURMEESTE ELULOOD Nr. 48
EESTI KIRJANDUSE SELTSI
BIOGRAAFILINE SEERIA
ILMUB 6 NUMBRIT AASTAS
TARTU, 28. VEEBR. 1939. Nr. 1

DIESEL



RUDOLF DIESEL (1911)

J. V. ALOSTE

DIESEL

PÖÖRDELISE TÄHTSUSEGA LEIUTAJA

EESTI KIRJANDUSE SELTS
TARTU, 1939

TEGEV JA VASTUTAV TOIMETAJA
DANIEL PALGI

Toimetuse aadress: Eesti Kirjanduse Selts, Tartu



5847
LÄBI VAADANUD XXXXXXXXXX

A-8451

EESTI KIRJANDUSE SELTSI TRÜKIKODA
TARTU, 1939

I.

ELU EESMÄRK.

Oli ilus suvepäev aastal 1878, kui professor Carl Linde, kuulus vedela õhu masina leiutaja, pidas Müncheni kõrgemas tehnikakoolis järjekordset loengut mehaanilisest soojusteooriast. Üliõpilased kuulasid kikkis kõrvu, sest haruldast asjust kõneles professor sel päikesepaistelisel hommikul. Temale omase selgusega esitas ta kuulajaile Carnot' ideaalse soojusmootori teooriat. Sadi Carnot, geniaalne prantsuse õpetlane ja termodünaamika põhjendaja, oli teoreetilistest arutlustest tuletanud oma tsükli¹⁾, mille

¹⁾ Carnot' tsükkel koosneb gaasi või auru olekute muutustest, kusjuures töötav gaas võtab soojust kõrge temperatuuriga soojusreservuaarist (aurukatlast) ja annab soojust madala temperatuuriga soojusreservuaarile (kondensaatorile), muutes seejuures osa saadud soojusest kasulikuks mehaaniliseks tööks. Nii jaotub Carnot' tsükli juures kõrge temperatuuriga soojusreservuaarist saadud soojus kaheks osaks: üks osa muutub mehaaniliseks tööks, teine osa läheb kasutult kaduma. Mehaaniliseks tööks muutunud soojushulga suhet kogu kõrge temperatuuriga soojusreservuaarist

järgi töötades Carnot' arvates ideaalne mootor peaks suuteline olema kasulikuks mehaaniliseks tööks muutma 70% äratarvitatud soojusenergiast. Sel juhul, nagu see järgneb Carnot' tsüklist, peab kütteaine põlemine mootoris toimuma isotermiliselt, s. t. püsiva temperatuuri juures. Juhtides oma kuulajate tähelepanu Carnot' ideaalse mootori haruldasele ökonoomsusele, professor ei saanud mainimata jätta ka tolelaegsete aurumasinade väga madalat kasutegurit. „Meie aurumasinade, millede kallal juba aastasada on töötanud inimsoo targemad pead, kasutegur on kõigest 10 kuni 12 protsenti, ja sedagi tingimusel, et masina võimsus ei oleks mitte vähem kui tuhat hobusejõudu,“ seletas professor. „Masinad kuni 200 hobusejõudu muudavad kasulikuks tööks mitte rohkem kui 8 protsenti kütteaines sisalduvast soojusest, ja viiekümne-hobusejõulised masinad — ainult 5 protsenti. Parim kaasagne vedur, millele ei saa paigutada kondensatorit, mis suurendaks kasutegurit, muudab mehaaniliseks tööks 5 protsenti kütteaine põlemisel tekkinud soojusest, ja sellestki tööst kulub 1 protsent mehhanismide hõõrumise peale, nii et

saadud soojushulgasse nimet. kasuteguriks. Nagu teoreetilised arvutused näitavad, on kasutegur seda suurem, mida kõrgem on kõrge temperatuuriga soojusreservuaari temperatuur ja mida madalam on teise soojusreservuaari temperatuur. Ühtlasi on Carnot' tsükli kasutegur suurim, mida üldse võib saavutada soojusenergiaga töötav masin.

päris korralikuks tööks läheb ainult 4 protsenti äratarvitatud kütteaine energiast, kuna kogu ülejäänud osa sõna otseses mõttes lendab korstnasse.“

Soojusenergia niivõrd väikese osa ärakasutamise aurumasinais näis kuulajaid üllatavat. Üks neist tundus olevat üsna rabatud. Üks silmi vaatas ta professorile, nagu oodates, et professor vahest ehk parandab äsjaesitatud andmeid, — kuid asjatult, sest päris rahulikult jätkas professor Linde oma loengut. Siis kummar-dus üliõpilane nähtavas erutuses oma loengu-vihiku kohale ja kirjutas vihikusse märkuse:

„Kas ei ole võimalik ehitada masinaid, mis sooritaksid täiusliku ringprotsessi, olemata sealjuures liiga keerulised? (11. juuli 78.)“

Selle üliõpilase nimi oli Rudolf Diesel.

II.

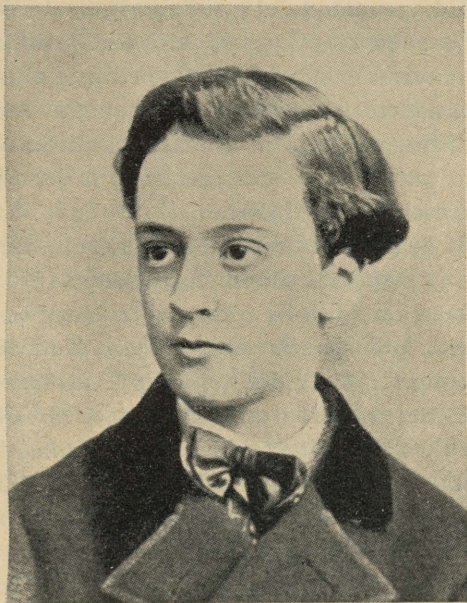
LAPSEPÕLI.

Rudolf Diesel sündis Pariisis 18. märtsil 1858. Tema isa Theodor Diesel, ametilt raamatuköitja, oli umbes 8 aastat tagasi Baierist, oma kodumaalt, välja rännanud Pariisi, siin abiellunud samuti väljarännanud sakslannaga Elise Strobeliga ja pidas nüüd Pariisis koos naise-ga väikest nahkasjade töökoda. Karm

ja rõhuv oli selle väikese käsitöölise elu sünges korteris, kus muretont alati ringi käis. Juba varakult pidi väike Rudolf koos õdede Luise ja Emmaga vanematele abiks olema, iseseisvalt tegema pikki käike läbi laialdase Pariisi tellimisi ära viies või käsikäruga materjali kohale tuues. Lastekasvatus Dieselite perekonnas oli tolleaegselt vali ja karistustega mindi meie arusaamade järgi tihtigi liiale. Nii näiteks pidi väike Rudolf ühel pühapäeval kapi külge kinniseotuna üksipäini kodus olema — karistuseks selle eest, et ta seinakella lahti oli võtnud ja vanemate koju-tulekuks mitte jõudnud seda uuesti kokku seada. Muidugi ei puudunud keset seda karmi elu ka oma väikesed rõõmud. Pühapäeviti isa Theodor, nagu tõeline pariislane kunagi, läks koos oma perekonnaga Vincennes'i metsa, kus jalutati, sõideti paadiga järvel, einetati vabas looduses ja tunti ennast üldiselt hästi. Neil jalutuskäikudel püüdis isa Theodor, kes oli otsiv vaim ja väikeselt „maailmaparandaja“, rakendada ka põhimõtteid, mida ta oli ammutanud Rousseau teosest „Émile“, ja mõnigi kord väike Rudolf leidis end ootamatult ninali kraavis, sest isa arvates pidid seesugused üllatused poissi elu vastu karastama.

Möödunud sajandi kuuekümnendate aastate Pariis oma ligi 2-miljonise elanikkonnaga oli ainuke maailmalinn mandril ja ühtlasi ka tolleaegse teadusliku ja tehnilise mõtte keskus. Kes

tollal Pariisis üles kasvas, kuulis mainitavat hulga kuulsate füüsikute, keemikute ja tehnikute nimesid, kuulis kõneldavat tollal veel uudis-



R. Diesel 12-aastaselt.

asjadest, nagu gaas, energia, mootor, õhulaev, alumiinium, elektrivalgus, akumulaator, induktioon, galvaniseerimine, fotograafia jne. Loomulikult ei jäänud ka väike Rudolf kõigest sellest mõjutamata ja juba 10—12-aastase poisike-

sena jooksis ta tihti, kui isa poolt ülesandeks tehtud käikudest aega üle jäi, Sébastopoli bulvarile, kus asus „Conservatoire des arts et métiers“ — maailma vanim tehnikamuuseum. Seal oli auru- masinaid, laevamudeleid, füüsikaaparaate, ja isegi esimene auto — Cugnot' ehitatud auruvanker kolme suure rattaga ja ette — erilisele alusele — paigutatud teekannukujulise mahuka aurukat- laga. Siin, vaikseis ja ähmaseis saalides, veetis poisike tunde, imetledes masinaid ja joonistades neid kaasavõetud vihikusse.

Nii kestis Dieselite perekonna elu oma mu- redega ja pisikeste rõõmudega aastani 1870. Kõik kolm last käisid juba ühes protestantlikus kiri- kukoolis, kus paistis eriti silma Rudolf oma andekusega. Haridusseltsilt sai 12-aastane poiss isegi teenetemedali pealkirjaga: „A Mr. R. Dié- sel 1870“. Siis tuli suur pööre — puhkes Saksa- Prantsuse sõda. Kaotatud lahingute mõjul are- nesid ja levisid pariislaste seas ikka enam ja enam umbusaldus ning vihavaen sakslaste vastu. See tegi Dieselite niigi raske elu veel kibeda- maks. Nii mõnigi kord tulid lapsed koolist koju — nuttes. Viimaks, 28. augustil 1870, kuulutati välja valitsuse korraldus, mille järgi kõigi Prant- susmaaga sõjajalal seisvate riikide kodanikud pidid Prantsusmaalt 3 ööpäeva jooksul lahkuma, kui neil ei olnud peatusluba Pariisi kubernerilt. Järgnevail päevil jooksis isa Theodor ühest ametiasutisest teise, et hankida luba Pariisi jää-

miseks. Talle anti vähe lootust ja nii elasid Dieselid teadmatuses oma saatuse üle, kuni 4. septembri varahommikul ajalehemüüjad äratasid magavaid pariislasi hüüetega „Napoleon III vangis“. 1. septembri Sedani katastroof oli rahvale teatavaks saanud kõigest varjamisest hoolimata. Järgnes revolutsioon, moodustati vabariiklik valitsus. Saksa rahvusest pariislased hingasid kergendatult, lootes, et uus valitsus võtab ehk väljasaatmiskäsu tagasi. Kuid asjatult. Juba paari päeva pärast ilmus uus, veel kategoorilisem käsk, milles vangistuse ähvardusel nõuti, et kõik sakslased lahkuksid Pariisist 24 tunni jooksul. Ei olnud nüüd enam aega pikalt aru pidada ja põhjalikult reisiks valmistuda. Kähku otsustati sõita Londoni, kuna ema Elise neiupõlves mõne aasta seal oli elanud, inglise keelt oskas ja seda ka lastele oli õpetanud. Vanade tutvuste abil loodeti seal tööd leida ja kuidagi läbi tulla. KiiRESTI pakiti hädavajalikumad asjad järelesaatomiseks, muretseti pisut toidumoon ja Dieselid lahkusid raske südamega Pariisist, mis nii paljude aastate jooksul oli neile olnud kodulinnaks.

8. septembril, pärast paar ööpäeva kestnud vintsutusrikast reisi, jõudis Dieselite perekond Londoni. Kuid lootused luua siin endile enam-vähem kindlustatud elujärg ei täitunud. Theodor Dieselil õnnestus küll paari nädala pärast tööd leida, kuid tasu oli niivõrd vilets, et sellest kuidagi ei jätkunud perekonna elatamiseks. Vanem

tütar pidi lisa teenima keele- ja muusikatundide andmisega. Sellest hoolimata oli puudus majas. Rudolfile koolihariduse andmine osutus aga päris üle jõu käivaks.

Theodor Dieseli oli vend Rudolf, kes elas Saksamaal Augsburgis, kus pidas raamatuköitjaametit. Samas linnas elas ka professor Christoph Barnickel, kelle naine Betty oli Theodor Dieseli sugulane. Nende poole pöördus nüüd Theodor Diesel oma hädas järelepärimisega, kas nad ei nõustuks väikest Rudolfit oma hoole alla võtma niikauaks, kuni Dieselitel õnnestub endale kindlam elujärg luua või vahest Pariisi tagasi pääseda. Pärast nädalaid kestnud kirjavahetust saadi Barnickelilt nõusolek, et väike Rudolf võib nende juurde Augsburgi elama asuda. Ka lubasid nad hoolitseda poisi koolitamise eest. Muidugi ei olnud niipalju raha, et üks vanemaist oleks võinud Rudolfiga kaasa sõita. Nii pidi siis kaheteistkümnepäevane poisike algama reisi Londonist Augsburgi omal käel. Varustatud kanalist ülesõidupiletiga ja mõnepäevase toidumoonaga, asus poiss novembri algul Harwich'is laevale, et alata reisi oma isa kodumaale. Mandrile jõudnud, pidi ta juba iseseisvalt Saksa konsulid ja põgenikkude abistamise komiteed üles otsima ja neilt endale edasipääsu võimalused hankima. Agar poisike tuli oma ülesandega üsna hästi toime ja jõudis pärast nädalapäevi kestnud reisi Augsburgi, külmetunult,

valutava pea ja haige kaelaga. Küll oli see täismehe eest reisija endale teel külmarohuks ühe „šnapsi“¹⁾ lubanud, kuid see oli nähtavasti vähe aidanud.

III.

KOOL.

Professor Christoph Barnickel, „Maakonna Kuningliku Töõnduskooli algebra, trigonomeetria ja aritmeetika tõeline õpetaja“¹⁾, võttis oma uue kasvandiku lahkesti vastu. Viisakas, tõsine, pisut arglik, kuid seejuures uudishimulik poiss meeldis talle üsna hästi ja varsti teevad nad üheskoos pikki jalutuskäike mööda Augsburgi tänavaid. Varsti märkas vana professor, et poisil on eriline huvi vabrikute vastu, ja kõnelustestki selgus, et poiss tahab saada mehaanikuks. Panigi siis professor oma kasvandiku õppima samasse töõnduskooli, kus ta ise oli õpetajaks. See kool oli võrdlemisi kõrgel tasemel ja rahaldas oma uut õpilast täiesti. Rudolf kirjutab vanemaile: „Ma arvan, et kool, kus ma nüüd õpin, väärib École Turgot'd. Siin on iga aine jaoks eri õpetaja ja füüsikas tehakse eraldi füüsikasaalis ka

¹⁾ Kirjas vanemaile kirjutab väike Rudolf oma puudulikus kirjaoskuses „Schnabs“.

¹⁾ Wirklicher Lehrer.

katseid, kus on välja pandud ka mitmesuguseid masinaid. Koolihoones on veel keemialaboratoorium, kus katsetatakse, ja üks töökoda, kus võivad töötada need, kes tahavad saada mehaanikuks, ja kus neil on vabalt kasutada materjal, nagu puu, raud, vask, ja mis nad üldse vajavad. Ka võivad õpilased kasutada treipinke ja muid tööriistu.“ Sellises heas koolis anduski tulevane insener innukalt õpinguile, ja olgugi et ta kaasõpilastest maha oli jäänud ja et tal oli puudulik isegi saksa keel, saab ta siiski hakkama sellega, et kuulub juba mõne nädala pärast parimate õpilaste hulka klassis. Jõuluks kirjutab Rudolf vanematele: „Tahtsin meeleldi Teile jõuluks saata puha ühed¹⁾, kuid ei läinud korda. Ka ei ole ma veel kõiki katseteid kaasa teinud. Kuid varsti tahan saada selged ühed.“

Järgmise, 1871. aasta juulikuus kolib Theodor Diesel tagasi Pariisi, kuid ka seal käib tema käsi endiselt viletsasti: sõjast rüüstatud linn ei vaja mappe ja rahakotte ega lase köita raamatuid nahkköitesse. Nii peab väike Rudolf veel aastaiks onu Barnickeli hoolde jääma. Kolmeteistkümne-aastane poiss tunneb valusasti, et ta on sunnitud sööma võõrast leiba; tema väike pea sepitseb plaane, kuidas oma „tulevikku organiseerida“, nagu ta ise väljendab. Ta katsub ise teenida tundide andmisega, annab sooviavalduse

1) Hinnangu kõrgeim aste tolle aja Saksa koolides.

stipendiumi saamiseks. See aga lükatakse tagasi, sest Rudolf Dieselil puudub Baieri kodakondsus. Rektori vastutulekul saab ta siiski väikese summa, millega on võimalik muretseda riideid ja jalatsid. Kuid peamise väljapääsu leiab väikemees selles, et õppida, õppida. Nii möödub pinevas töös ja õpinguis jälle aasta. Rudolphi usinus ja tarmikus on imetlusväärased; onu Barnickel, keda poisi põikpäisus mõnikord ärritab, ütleb ometi, et poiss on mõtleja, seega inimene, keda võib tarvitada. Olgugi et vahetevahel väevavad peavalud Rudolphi õpinguid takistavad, sooritab ta 1872. a. augustis avalikul katsumisel katse siiski väga hästi. Üks aasta jääb veel kooli lõpetamiseni, kuid juba on Rudolphi peas otsus edasi õppida kindel ja samal ajal, hoolitsedes oma tuleviku eest, ta nõuab isalt, et see muretseks talle Baieri kodakondsuse. Täiskasvanu arukusega kirjutab Rudolf isale: „Kui mul on (Prantsuse) kodakondsuse tunnistus, siis pean mina Prantsusmaal teenima 9 aastat, aeg, mis on peagu igavik, sest selle pika aja jooksul unustan ma kõik õpitu, ja kui ma 30-aastaselt jälle vabaks saan, siis on juba hilja midagi peale hakata. Kõige selle juures olen ma ju sakslane ja ei taha seepärast prantslaste juures teenida.“ Vanemad aga ei taha poja edasiõppimisplaanidest teadagi: nendele on tähtis, et poeg võimalikult ruttu teenima hakkaks ja neid aitaks. Ka ei võta isa Theodor poja kodakondsuse-küsimust sugugi

tõsiselt. Kogu aasta kestab ägeda kirjavahetuse näol vaidlus vanemate ja poja vahel. Ema ironiseerib poja teadusejanu üle ja teeb talle etteheiteid, et ta käsitööd põlgab. „Kui see nii oleks,“ vastab poeg, „siis peaksin ma ju oma lihast isa ja iseennast põlgama, kuid sellest olen ma kaugel, sest ma saan ka ise käsitööliseks; kuid tookord kirjutades mõtlesin ma käsitöölise all hari likku vabrikutöölise, kes teenib iga päev oma 2 franki; sest, armsad vanemad, ärge olge pahased minu peale, ma ei päri ju teilt palju, olen seega jäetud iseenese hoolde ja pean algama algusest. Ja kui ema arvab, et ei ole vajalik, et ma studeeriks, siis tahan vaid niipalju ütelda, et kui ma nüüd koolist lahkun, siis pean ma algul kolm aastat ühes töökojas õppima ja siis suurema osa oma elust tööline olema, enne kui vahest vanul päevil midagi iseseisvalt võin peale hakata. Kui ma aga olen studeerinud ja teooria täielikult läbi võtnud, siis saan kohe kõrgema koha ja ei tarvitse hakata tööliseks, peale selle on mul veel paremus omada haridust.“

Möödub aasta. Jällegi on töönduskoolis avalikud katsed, seekord juba lõppkatsed. Rudolf sooritab need väga hästi. Kool on nüüd lõpetatud, kuid oma kirjavahetuses vanematega ei ole Rudolf karvaväärteki edasi jõudnud. Ta ei näe nüüd muud teed, kui lunastab oma kokkuhoitud krossidega odava segarongipileti ja sõidab Pariisi, et vanemaid isiklikult veenda edasi-

õppimise paremuses. Selle asemel veendub ta Pariisis olles, et siitpeale tuleb tal oma rada sammuda juba üksi ja täiesti iseseisvalt. Nii ta ka tegi. Juba 1. oktoobril a. 1873 näeme noort Rudolf Dieselit Augsburgi tänavaid mööda tööstuskooli poole sammuvat. See kool oli kavalt tööstuskooli jätk ja oli samuti ajakohaselt sisse seatud ning rikkalikult õppevahenditega varustatud. Muude õppevahendite hulgas nägi noor Diesel seal esmakordselt pneumaatilist tulesüütajat, mis, väga võimalik, aitas ette valmistada tema mootori-ideed. See aparaat sarnanes jalgrattapumbaga, kuid silinder oli klaasist. Sees oli liikuv kolb, mille abil õhku tugevasti kokku surudes see läks niivõrd kuumaks, et silindri põhja külge kinnitatud taelatükike hakkas hõõguma. See nähtus jättis poisikesse sügava mulje. Kui Diesel pärast, juba kuulsa leidurina, kord oma noorpõlve kooli külastas koos oma poegadega, otsis ta selle riistapuu üles ja näitas poegadele selle tegevust.

Ka uues koolis andub Rudolf innukalt õpinguile ja kooliaasta lõpul sooritab klassikatse hiilgavalt. Katse sooritanud, sõidab poiss veel kord Pariisi vanemate juurde. Kuid siin ei ole miski muutunud: äri läheb endiselt halvasti ja vanemate vahel on tekkinud lahkeliid. Nimelt on Theodor Diesel, kurvastatud tütre Luise varajastest surmast ja varemgi metafüüsiliste kalduvustega, sattunud nüüd lõplikult müstikasse

ja ühtlasi langenud spiritistidest petiste küüsi. Muidugi ei võinud selline isa enam midagi pak- kuda poisile, kes tahtis oma elu ehitada mõistu- sele, selgusele ja tahtejõule. Ka ema, olgugi mõistuselt kainem, püüdis iga päev poisile sel- gekts teha, et igasugune teooria kuhugi ei kõlba ja et heale mehaanikule on küllaldane osata hästi käsitseda viili ja vasarat. Rudolf sõitis tagasi Augsburgi, kuid siiaagi pommitasid vanemad teda kirjadega, milles teda manitsetakse hakata või- malikult ruttu raha teenima. Isa jutlustab rahul- olu ja alistumist. „Ära mõtle, armas Rudolf,“ kirjutab isa, „et suurim õnn seisab selles, et saa- vutada siin maailmas kõrge koht ja rikkus, ei mitte, vaid selles, et olukorras, milles siin maa- ilmas juba kord elame, toimida igas suhtes kõige paremini, tublisti töötada vaimu ja kätega, head teha, niipalju kui suudame, ja seda võime siin maailmas igas olukorras.“ Poja vastus sellele kirjale väljendab kindlat otsust sammuda o m a rada. Noore teovõimsuse- ja mõistuse-maailm saab võitu vana spekulatiivse targutlemise ja usu- lise hardumuse maailma üle. Väga võimalik, et Rudolf Dieseli pärastine ärapäördumine kiriku- usust ja dogmast sai oma alguse neilt hingelise võitluse päevilt.

Pinevas töös ja võitluses vanematega möö- dub paar aastat. Rudolf on õppimises küll endi- selt edukas, kuid ometi seisab tema ees lahenda- mata küsimus: kuidas saab edasi? Õnnelik

juhus tuleb Rudolfile appi. Ühel päeval kooli-aasta lõpu poole tuli valitsuse ülesandel tööstuskooli revideerima selle kooli asutamisel juhtivalt tegev olnud professor Karl Max von Bauernfeind, mõjuvõimas härra, kelle käsutuses olid Nürnbergi suurtöösturi von Cramer-Klett'i poolt tehnikaõpilaste toetamiseks asutatud stipendiumid. Professor Bauernfeind, külastades tööstuskooli, päris rektorilt muidugi ka paremate õpilaste üle. Rudolf oli sel aastal kõik oma katsetööd teinud „ühe“ peale ja nii esitleti teda valitsuse komissarile kui imelooma. Bauernfeind oli umbusklik. Et poisi võimetus veenduda, korraldas ta sealsamas püstijalu Rudolfile väikese katse. Selle katse tulemuseks oli, et prof. Bauernfeind lubas Rudolf Dieselile Müncheneri kõrgemasse tehnikakooli astumise korral stipendiumi 500 guldnat aastas. Nüüd oli Rudolfil vanemate vastu tugev trump välja mängida. „Sellega,“ kirjutab ta neile, „oleksid kõrvale juhitud kõik teie vastuväited. Võib ju küll olla, et härra komissar oma lubaduse unustab, sest sellised kõrged härrad lubavad palju, aga kui nad ära on läinud, on nad tihti kõik jälle unustanud.“

Lõppkatsetel 1875. aasta suvel sai Rudolf Diesel, noorim õpilane klassis, kaheteistkümnes aines kolmeteistkümnest hinnangu „üks“ ja ainult maamõõtmises „kaks“. See oli parim katse, mis Tööstuskoolis kunagi oli sooritatud. Kooli vaheaja veetis Rudolf algul Pariisis, kus

isa äri endiselt kiratses. Ka professor Bauernfeind sõitis Pariisi, laskis endale Rudolfil Pariisi näidata ja võttis ta tõlgina kaasa reisile läbi Prantsusmaa ja Šveitsi. Rudolfil oli nüüd sõbralik eestkostja.

IV.

ÜLIÕPILANE.

Prof. Bauernfeind pidas oma sõna. Rudolf Diesel sai stipendiumi ja võis 1875. aasta sügisel astuda Müncheni polütehnikumi mehaanilis-tehnilisse osakonda. Vaevalt kaheksateistkümnenaastane noormees on järeleandmatult kindlasti otsustanud kunagi „teadustes sõnakese kaasa rääkida“. Juba oma õpingute algul tunneb ta end „päris tohutult“ tööga koormatud olevat. Ta töötab nii, et „pea huugab“ ja et ta ei saa õigel ajal magama jääda. Omaksed Pariisis murravad pead selle üle, millest küll Rudolf peaks elama, sest neilt ta raha ei saanud ja ka onu Barnickelil ei olnud võimalik teda aidata. Kuni jõuluni läbi saada aitas Rudolfil summa, mille ta oli saanud von Cramer-Klett'i „erakassast“. Kui see raha oli otsas ja häda kõige suurem, sai Diesel oma õppetöö edukuse põhjal uue, seekord juba riigistipendiumi. Peale selle andis ta prantsuse keele tunde. Sellest lisisissetulekust jätkus tal isegi

klaveri üürimiseks. Diesel käis hoolikalt loenguil ja töötas kõik kodused tööd korralikult läbi. Tõhusa töö tulemusena sooritas ta oma esimesed katsed 1876. aasta kevadel „imestusväärset“.

Diesel õppis ülikoolis ajal, mil tehnika ja teadus olid juba suutnud võita tähtsa koha ühiskondlikus teadvuses. Usu kõrvale Jumalasse oli tekkinud „usk edusse“; möödunud sõjas saavutatud võidu eest tänati küll Jumalat, kuid edaspidise sõja suhtes loodeti rohkem tehnikale. Isegi romantiline kuningas Ludwig II, kelle eriharrastuseks olid lossid ja kirikud, soosis tehnikat ja tehnilist haridust. Teaduse ja tehnika arenemine aga nõudis teatud vabadust. Nii tuli, et vanameelsel alusel seisvat riiki valitseti vabameelselt ning ülikoolides õpetati valitsuse teadmisel, isegi heakskiitmisel, usudogmatika, konservatiivse riigiõiguse ja idealismi kõrval eelmistega täielikus vastuolus seisvaid distsipliine, nagu darvinism, marksism ja materialism. Ka Diesel ei jäänud neist vabameelseist õpetusist puutumata, sest ta kuulas loenguid ka väljaspool oma eriala. Ja nii näemegi, et noor üliõpilane, kes ülikoolis viibimise esimestel nädalail koos oma katoliiklasest sõbraga lapselikus harduses põlvitades palvetab, peatselt võõrdub sellest ning murrab pead selle üle, kummal on õigus, kas usudogmal või Darwinil, ning loeb Haeckeli ja Büchneri teoseid. Muidugi ei või stipendiumisaaja üliõpilane katkestada vormilisi sidemeid

kirikuga, kuid tema usu alused on tublisti õõnestatud darvinismist ja materialismist.

Alles jaanuaris a. 1877 lahenes Dieselit nii kaua vaevanud kodakondsuse-küsimus: ta võis end nüüdsest peale pidada baierlaseks ja sakslaseks ka vormiliselt. Ta teatab end sõjaväeasutistele. Ta arvatakse reservi, kuid hiljem vabastatakse väeteenistuse-kohustusest täiesti „madala rinna“ tõttu. Vahepeal oli Rudolf Dieseli vanemate käsi Pariisis hakanud käima niivõrd halvasti, et poeg oli sunnitud tooma nad enda juurde Müncheni. Ta lootis, et vahest ehk siin isa vabaneb spiritistlikest petistest, kuid asjatult. Ka Münchenis leidis vastav petiste ring, kelle võrku isa peagi sattus. Kui isa Theodor juhtuski midagi teenima, siis läks see kohe petiste kaukasse. Rudolf pidi tahestahtmata vanemate eest hoolitsemise enese peale võtma. Kuid ka suurenenud murekoorem ei suutnud Rudolfi energiat murda, ta õppetöö arenes endiselt edukalt. 1879. a. juulikuus tahtis kahekümneühe-aastane noormees sooritada tehnika-ülikooli lõppkatseid, kuid haigestus õnnetuseks enne seda tüüfusse, millesse tol ajal Münchenis suri iga aasta palju inimesi. Diesel paranes küll tõvest, kuid eksamid olid siis juba möödas ja ülikooli lõpetamine tuli edasi lükata.

Dieseli õpetaja professor Carl von Linde oli juba ammu silmas pidanud oma õpilase tehnilist andekust. Tal olid omad kavat-

sused Dieseliga, kuna see kõneles prantsuse keelt nagu prantslane. Nimelt tahtis Linde Dieselit kasutada oma jäävabriku ehitamisel Pariisis. Selleks pidi Diesel algul praktiseerima vendade Sulzerite masinavabrikus Winterthuris Helveetsias, kus ehitati ka Linde jäämasinaid. Teadmistanuline Diesel muidugi nõustus Linde kavatsustega ja asus oktoobris teele Winterthuri, varustatud professorite Linde ja Schröteri soovituskirjadega.

Vendade Sulzerite masinavabrik Winterthuris oli oma ala parimaid, isegi maailmakuu- lus. Siin ehitati kõiksuguseid aurumasinaid, katlaid, pumпасid, tehti igasuguseid valutöid. Diesel kui värske praktikant pandi kohe tööle treipingi taha, kus ta kümme tundi päevas polte pidi lõikama. Selle töö juures ei olnud Dieseli muidugi midagi õppida. Töö ei rahuldanud teda ja ta võttis endale vabaduse omal käel vabrikus pisut ringi vaadata. Ühel niisugusel ringkäigul sattus ta vabriku katsetamisosakonda.

„Mis teie siin luusite!“ käratas Dieseli peale vurrukas meister. Kui Diesel seletas, et ta tahab õppida, torises meister: „Siin pole kool, vaid vabrik; siin tehakse tööd ega õpita.“ Kui nüüd Diesel mainis, et tal on professorite soovitusi, soovitas meister ses asjas pöörduda härra Sulzeri poole isiklikult.

Härra Sulzer, kellele vahepeal oli teatatud „kahtlasest“ praktikandist, võttis Dieseli jutule

teatud umbusaldusega. Kuid lühikeses jutlemises avameelse noormehega selgus talle peagi, et Diesel ei tegutse mõne võistleva firma ülesandel. Kui Diesel esitas veel oma soovituskirjad, tundus härra Sulzerile võimalikuna, et kuulsa professor Linde andekast õpilasest võib tema vabrikule kujuneda tubli insener, ja ta andis Dieselile kirjaliku loa vabrikus vabalt ringi liikuda, teatades sellest ühtlasi osakondade juhatajaile. Diesel kasutas saadud luba muidugi põhjalikult ja õppis praktiliselt tundma kuulsa vabriku tootmisviise. Edaspidine tutvus vabriku omanikkudega kujunes isegi teatud sõpruseks. Vabal ajal jätkas Diesel oma teoreetilisi õpinguid soojustehnika ja termodünaamika alal. Dieseli armsamaks raamatuks sel ajal oli Sadi Carnot' teos *Réflexions sur la puissance motrice du feu* (Arutlusi tule liikumapanevast jõust), milline teos ilmus aastal 1824 ja milles klassilise termodünaamika geniaalne põhjendaja kritiseeris aurumasinaid ning arendas mõtet masinas veeauru asemel tarvitada atmosfäärset õhku. Korduvalt luges Diesel Carnot' mõtteid:

„Veeauru saab moodustada vaid katlas, kuna atmosfäärset õhku saab kuumendada otsese põlemise teel temas eneses.

„Et anda õhule võimalust tugevasti laieneda ja sellega esile kutsuda suurt temperatuuri muutust, peab teda algul võtma küllalt tugeva surve all. Õhku peab enne kuumendamist kokku su-

ruma kas pneumaatilise pumba abil või mingil muul viisil...“

„Atmosfäärse õhu tarvitamine soojuse liikumapaneva jõu arendamiseks kujuneb tegelikult määratu raskeks, kuid vahest mitte lahendamatuks ülesandeks. Kui läheb korda raskusi ületada, siis osutab õhk võrreldes auruga suuri paremusi.“

Neid Carnot' mõtteid lugedes kujunes Dieseli ikka kindlamaks ja kindlamaks elu eesmärk, mille ta oli üles seadnud teatud märkusega üliõpilasviihikusse professor Linde loengul.

Järgmise, 1880. aasta algul tuli Diesel praktiseerimast Müncheni tagasi. Professor Linde eestkostmisel korraldati Dieseli erakorraline eksamikomisjoni istungjärk. Vähesed päevad enne katseid töötas Diesel veel niisuguse pingega, et omaksed teda vaevalt näha said. Dieseli tuli üksinda vastata kogu professorkonna ees. Katsed kestsid kuni 15. jaanuarini, mis oli Dieseli suurpäevaks, sest selgus, et ta oli katsed sooritanud paremini kui ükski enne teda, arvates polütehnikumi asutamisest aastal 1868. Kogu professorkond kogunes õnne soovides Dieseli ümber.

V.

ESIMESED SAMMUD.

Ehk küll noor insener tahtis anduda teaduslikule uurimistöele oma elu eesmärgi saavutamiseks, ei võimaldanud karm igapäevase leiva mure ja kohustus vanemate vastu kaua ringi vaadata. Rudolf Diesel pidi hakkama raha teenima. Võimalusi selleks ei olnud just palju. Diesel võttis vastu professor Linde ettepaneku hakata tööle Pariisis ehitatavas jäävabrikus. Tingimuste kohaselt pidi Diesel end ühe aasta jooksul vabrikus „sisse töötama“ ja siis saama vabriku direktoriks. Ehk küll vabriku finantseerijaks oli üks tollaegse Euroopa suuremaid rahamehi — parun Moritz von Hirsch — makseti Dieselile äärmiselt väikest palka: esimesel aastal kõigest sada franki kuus ja pärast direktorina ta pidi saama ainult kakssada franki. Sellest hoolimata sõidab Diesel märtsikuus a. 1880 Pariisi ning asub tööle temale omase energia ja innuga. Ta loodab kindlasti „läbi lüüa“. — „Ma kavatsen töötada nagu tosin neegreid, aga ma ütlen sulle, et mul peab olema edu...“ kirjutab ta oma õele.

Ja tõepoolest, tööd oli Dieselil Pariisis ülikülluses. Ta seab sisse ja juhib vabrikut, arvutab, joonistab ja monteerib masinaid, lahendab uuesti esilekerkivaid tehnilisi probleeme. Ka pidi ta vabriku kliente sisse töötama ja vabrikule tellimisi hankima ning katsuma müüa litsentse

Linde patendile Prantsusmaal ja kolooniais. Lühidalt, Diesel oli insener, konstruktor, leiutaja, vabrikudirektor, nõunik, organiseerija, kaupmees ja mis kõik veel muud. Teda võis näha küll kontoris, küll joonistustlaua taga, küll masinaruumis, küll reisil õlle- ja suhkruvabrikuid külastamas. Oma väikesele palgale lisatulu hankimiseks võtab ta enese peale veel ühe pärimivabriku järelevalve.

Isa Theodor aga nähtavasti arvas, et poeg nüüd ujub rahas, ja hakkas teda pommitama kirjadega, milles nõudis ikka jälle raha oma „uurimuste“ (spiritistlike muidugi) lõpuleviimiseks. Sealjuures ei unustanud ta rõhutada laste tänukohustust vanemate vastu. Ka ema oma kirjades luges pojale kristlikku moraali ning tegi etteheiteid, et poeg ei ole küllalt kokkuhoidlik. Kogu see rahamangumine, spiritism ja moraalitsemine valmistasid Dieselile palju meelekibedust. Ägestunult vastab poeg: „Viimaks tekivad minus tunded, mida isa ja poja vahel ei tohiks olla. Mu süda kisub kokku, kui mõtlen sellele.“ Ja edasi: „Pean tunnistama, et mul kergem on sellele mõtelda, kui arvestan, et kogu see asi on pärit mingist vaimuhaigusest. See on küll väga kurb, kuid ainuke viis ennast lohutada. Mõnikord mulle tundub, nagu oleksin ma pärinud midagi sarnast; tunnen oma peas pööriseid, mis väga sarnanevad hullumeelsusega.“ Nähtavasti pidi Diesel sel ajal hingeliselt palju kannatama. Ta saa-

tis suure osa oma väikesest palgast vanemaile ja pidi ise elama äärmiselt kokkuhoidlikult: isegi vabrikudirektorina ta käis lõunastamas odavas töölise söögimajas.

Lähedastes kokkupuudetes töölistega nii hästi vabrikus kui ka jõudetundidel õppis Diesel põhjalikult tundma nende elu, häda ja viletsust, seda enam, et ta ise ei olnud nendest palju paremas seisukorras. Nähtud viletsusest mõjutatud, seadis Diesel enesele üliõpilaspõlves ülesseatud elueesmärgi kõrvale veel teise, tema enese arvates palju tähtsama eluülesande: lahendada sotsiaalküsimus. Dieseli kirjades esineb töölisteküsimus varem kui mootori-idee. Juba varsti pärast Pariisi saabumist kirjutab ta: „Minus idaneb ja valmib ikka enam otsus mitte jääda siia väga kauaks, vaid ainult niikauaks, kui ma endale olen loonud seisukoha. Siin ei ole ju mul riigi suhtes mingeid õigusi, ma ei saa valida ega avalikust elust osa võtta, mis ometi on minu elueesmärk, sest et töölisteküsimus on mulle väga südamelähedane. Ma olen oma muljeist selles suhtes väga teadlik ja mul on ka oma sihid silme ees, kuid mitte Prantsusmaal.“

Läbikäimises töölistega oli Diesel küll nõudlik, kuid sealjuures lahke ja vastutulelik, ning tihti nad pöörasid tema poole oma hädadega ja muredega. Diesel tuli ikka lahkesti vastu ja tegi, mis suutis, kuid tema võim ei ulatanud ju kuigi kaugele, eriti tähtsais palga- ja tööaja pik-

kuse küsimustes. Töölised pidasid oma šefist väga lugu, ja kui kellelgi neist oli korda läinud lisaks kehvale linnatoidule maalt saada mõnd rasvast kukke või korvitäit mune, siis lasti seda hea maitsta koos šefiga.

Pingutavas töös möödub ligemale poolteist aastat. Ikka enam ja enam veendub Diesel, et ta sel kombel tööd teha murdes ei jõua kuigi kaugele. Tema elueesmärgi saavutamiseks ei jätku teadmistest ja andekusest, on tarvis raha, ja palju rohkem raha, kui talle maksetakse palgana. Raha teenimiseks suunab Diesel oma energia nüüd leiutamisele. Pariisis oli tol ajal kombeks serveerida jooke pudeleis, milles osa pudeli sisust oli külmutatud jääks pudeli põhja. Pikkamisi sulav jää võimaldas jooke maitsta külmana. Diesel leiutab menetluse toota neid pooleldi jäätunud sisuga pudeleid läbipaistvatena ja võtab sellele oma esimese patendi 24. sept. 1881. Kuu aega hiljem patendib Diesel veel menetluse ja seadise kristallselgete jääplokkide tootmiseks. Selle patendi maksuks, mille suurus oli 150 franki, ei jätkunud Dieselil oma raha, ta pidi laenama õelt. Linde Ühingu nõusolekul tellib Diesel mitmesuguseist vabrikuist osad ja ehitab neist kristalljäemasina oma süsteemi järgi. Samal ajal jätkub tal veel aega ka ühiskondlikuks tegevuseks. Diesel saadab Müncheni tehnikaülikoolile terve rea uusi mõtteid, kavu ja ettepanekuid tehnilise hariduse korraldamise alal. Eriti hoia-

tab ta noori insenere riigiteenistusse astumast, soovitades neil siirduda tegelikule käitiste juhtimisele. Oma ettepanekuile lisab ta humoorikalt:

„Allakirjutanu on üks jäänimene, see on liik, kes püüab inimeste sekka levitada võimalikult palju külma, ja nimelt jää, külma vee ja külma õhu näol. Seda liiki võib meie kodumaal kohata eriti õllepruulide juures. Viimasel ajal on tal kalduvus välja rännata lõunapoolsemaisse maadesse. Allakirjutanud eksemplar on aset võtnud Pariisis, kus ta muu seas jälgib patriootilist eesmärki võimalikult rohke külma tekitamisega jahutada Saksa põlisvaenlase kättemaksu-
iha.“

Dieseli uus jäämasin valmis peagi ja töötas hästi. Mõlemad leiutised osutusid elujõulisteks ja töotasid võrdlemisi suuri tulusid. Siis aga selgus, et lepingu põhjal Linde Ühinguga ei olnud Dieselil mingit õigust oma leiutisi omal käel ära kasutada. Kõik ühingu palgalises teenistuses seisvate isikute leiutised ja parandused kuulusid vastuvaidlematult ühingule. Diesel sai tunnustuseks vaid väikese palgakõrgenduse, kuna lõviosa tema vaevast jäi ühingule. Diesel oli pettunud. Ta kirjutab: „Kuna minu leping Lindega täiesti seob mu käed, sest et olen eluajaks kohustatud mitte tohtima ära kasutada oma leiutisi jäämasinate alal, siis loomulikult viskasin oma erauurimustes täiesti üle parda jääma-

sina ja kõik, mis sinna juurde kuulub, ja võtsin uue suuna.“ See uus suund oli ammoniaakmootor, millest edaspidi pikemalt.

Ägestunud Diesel astus otsustava sammu: ta lahkus Linde Ühingu teenistusest. Kuid Linde ei tahtnud, et selline andekas ja teguvõimas mees nagu Diesel läheks ühingu kaotsi, ja tegi sellepärast Dieselile ettepaneku hakata Linde jäämasinate esindajaks Prantsusmaal ja Belgias. Diesel võttis selle ettepaneku vastu ja hakkas ühtlasi esindama ka oma jäämasinaid, mille ehitamisõigus oli jäänud ühingu omandiks. Uus tegevusala oli Dieselile märksa tulutoovam kui endine kindlapalgaline teenistus insenerina; ta sissetulekud suurenesid mitmekordselt, isegi kuni 33 tuhande frangini aastas. Nüüd osutus Dieselil ka võimalikuks koju tuua oma kihlatu, preili Martha Flasche, kellega Diesel oli Pariisis tutvunud mõni aeg tagasi ja kes nüüd elas ta vanemate juures Münchenis, oodates paremaid aegu. Pulmad peeti Münchenis 24. novembril 1883 kitsamas perekondlikus ringis, kuhu nüüd kuulus ka Rudolphi kunagine hooldaja professor Christoph Barnickel, kes pärast oma esimese naise surma oli abiellunud Dieseli õe Emmaga. Kohe pärast pulmi sõitsid Dieselid oma alalisse elukohta Pariisi.

Oma tegevuses jäämasinate esindajana teenis Diesel võrdlemisi hästi, kuid hingeliselt oli see asi talle võõras ja valmistas tihtigi ebameel-

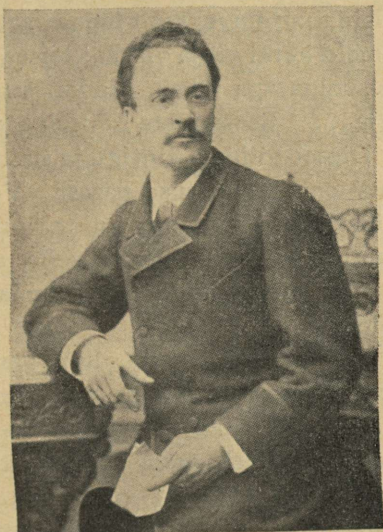
divusi ja kannatusi. Nimelt pidi Diesel oma ametis sageli viibima reisil, nädalaid veetma prantsuse väikekodanlikus seltskonnas, peamiselt õllevabrikantide juures, kelle vaimsed huvid ei



Martha Flasche.

ulatanud kaugemale alkoholist ja kokottidest. Väga kujukalt kirjeldab Diesel seda seltskonda järgnevalt: „Samal õhtul käisid masinad juba paremini ja direktor oma heameeles selle üle korraldas mulle koos ühe oma sõbraga pidusöögi parimas restoranis. Pidusöögile järgnes jalutus-

käik siin parajasti peetaval aastalaadal ja siis purjutamine õllega, nagu ma seda veel ei ole näinud; õigemini oli see üks õllesigadus. Kujutelge direktorit — kole paks, nii et kaks meest ei ulatu



R. Diesel 1883. a.

ümber haarama, nägu rasvane, punane; lotendavad, higipisaraist tilkuvad põsed; pilusilmad ja nina, kirjeldamatu nina: pikk, paks, punakas-sinakas-lilla; tüüp: siga. — Ja tema sõber, täiesti sarnane; tüüp: ka siga. — Hiljem tulid sinna veel mitmed teised sõbrad; tüüp: sead.

Ja nüüd lakuti nagu inimesööjate juures. Kuna mind see asi ei huvitanud, lasksin ma oma kannud tagasi viia peagu puutumata; nad ei mädanudki seda; lõpuks lõi esimene siga mõned klaaskannud marmorlauda vastu puruks ja teised sead laulsid sealjuures, kuni lõpuks kell pool üks politsei meid kõiki välja viskas; teised lällutasid vaid veel, mina aga läksin kindlal sammul võõrastemajja...“ Seesuguste „õllesigaduste“ juures pidi Diesel viibima tihtigi ja näiliselt neist osa võtma oma teenistuse pärast. Võib kujutella, kuidas tal süda valutab, kui ta sunnitud oli aega kasutult surnuks lööma, selle asemel et anduda oma eluülesande lahendamisele, oma mootori-ideele.

See võis olla 1884. aasta algul, varsti pärast pulmi, kui Diesel tegi oma naisele esimest korda teatavaks, et ta tahab konstrueerida ühe uut tüüpi mootori, nimelt ammoniaakmootori. Liiga kaua oli Diesel külmutusinsenerina tegelnud ammoniaagiga, nii et see viis teda tema eluülesande lahendamisel esialgu eksiteele. Dieseli ammoniaakmootor pidi põhimõtteliselt sarnanema aurumasinaga, ainult selle vahega, et töökehaks veeauru asemel pidi olema ammoniaagiaur. Aprilis a. 1885 kirjutab Diesel: „Umbes aasta juba töötan ma mootori kallal, mis töötab saada päris tarvitamiskõlvuline. Terved virnad jooniseid, arvutusi ja isegi mõned mudelid on juba olemas, aga üsna rahul ei ole ma sellega mitte, olgugi et

mul on hea lootus edule.“ Kuid ärilisest tegevusest jäi Dieseliil väga vähe aega üle, seetõttu ei edenenud asi sugugi nii kiiresti, nagu ta oleks tahtnud. Möödub aasta, teine — Dieseli mootor ei ole veel valmis. Et asjaga rutem edasi jõuda, hakkab Diesel end üleliiga pingutama. „Ma olen kogu päeva kodunt ära, söön lõunast väljas ja tulen õhtul koju enamasti väga hilja. Peale selle ma ei maga hästi, vaid olen pool aega ärkvel ja mõtlen ikka kõige üle järele. — Kui see kord õnnestub, siis ma vabanen nagu pikaajalisest vangistusest; nüüd aga elan ma kahtlevas erutuses.“ Nii kirjutab Diesel 1887. aasta suvel. Ülepingutuse tagajärjel ilmnevad Dieseliil ägedad peavaluhood, mis teda sellest ajast peale paljude aastate jooksul sagedasti piinavad.

Oma sünnipäeval, 18. märtsil a. 1888 kirjutab Diesel: „Ma olen nüüd kolmkümmend aastat vana; ma tundun enesele päris vana inimesena ja olen südame põhjas kurb, et olen töötanud ja saavutanud alles nii vähe, sest kui ma oma saavutistest enesele aru annan, siis on see niisama hea kui mitte midagi. Teisest küljest tunnen ma aga, et minu jõud alles kasvab, niisiis ei ole veel kõik lootus kadunud... Ma töötan nagu hobune, ja kuigi ma oma võimeid liiga ei hinda, siiski arvan, et seesugune määratu töö — ma pingutan end nimelt määratult — lõppude lõpuks ometi peab andma tulemuse ja et minu püüdmine ei vii mind eksitustele.“ Ja edasi, sellesama aasta

juulis: „Minu mootor edeneb päris jõudsasti. Nüüd ei kulu valmisaamiseni enam palju aega.“ Kuid ikka ja jälle valmistas ammoniaakmootor Dieselile palju muret. Ühel säärasel murehetkel ütles Diesel oma naisele: „Ma ei kahtle kindlasti mitte. Kui see ei ole mitte see, siis on see mingi teine mootor. Ta peab õnnestuma ja õnnestub kindlasti.“

Nii see oligi. Järgmise aasta aprillis oli Dieseli ammoniaakmootor lõplikult valmis, käis päris korralikult ja Diesel kavatses temaga esineda Pariisi maailmanäitusel. Kui ta aga enne näituse avamist oli tutvunud näitusel esitatavate uuemate saavutistega mootoriehituse alal, otsustas ta oma mootoriga mitte avalikkuse ette tulla. Ligemale kuue aasta töövaev oli maha visatud. Mis Diesel seejuures hingeliselt läbi elas, võib vaid kujutella. „Eile oli mul niisugune peavalukriis, et keset näitust sealt ära jooksin, sõiduki võtsin ja veel parajasti enne büroode sulgemist arsti juurde jõudsin,“ kirjutab Diesel päeval pärast oma loobumisotsust. Dieseli tugev loomus ei murdu saadud hoobi mõjul, peagi saavutab ta jälle oma optimismi. „Ma taganen, et paremini hüpata,“ kirjutab Diesel mõni päev hiljem.

Dieseli esindustegevuses tuli peale selle, et ta pidi palju reisima ja sageli viibima ebameeldivas seltskonnas, tihti ette kõiksuguseid erutusi ja pahandusi: kord annab konkurent masinistile

alikäemaksu, nii et masinad otsustaval momendil üles ütlevad; kord satub Dieselile abiks mõntöör, kes jäämasinat ei tunne, ja siis peab Diesel algusest lõpuni kõik ise tegema. Mõnikord sajab laest „vihma“ parajasti siis, kui Diesel masinat käima tahab lasta: selgub, et hankija on üles seadnud kõlbmatu veereservuaari. Kõik need pahandused ja ärritused tüütavad aastate kestes Dieseli niivõrd ära, et ta üsna tõsiselt igatseb kõigest sellest vabaneda ja võida anduda oma ideele. „Ikka tugevamini ärkab minus soov vabaneda nende näruste jäämasinate närususest. Mul on küllalt sellest. Ka ei jätku mul enam kauaks kannatust,“ kirjutab Diesel. Kõigele lisaks ei ole Dieselil Prantsusmaal kodanikuõigusi ja ta ei saa seepärast riiklikus elus kaasa rääkida, — seda aga peab Diesel väga tähtsaks. Kui siis viimaks Prantsusmaal arendatud marurahvusliku kihutustöö tagajärjel jääb koguni soiku ka äri Saksa jäämasinatega, otsustab Linde, et parem on Dieseli tööjõudu kasutada elavamal tegevusväljal, ja teeb Dieselile ettepaneku asuda tema äriasjade juhtimisele Põhja- ja Ida-Saksamaal, asukohaga Berliinis. Pärast põhjalikku järelekaalumist võtab Diesel Linde ettepaneku vastu.

VI.

DIISELMOOTORI SÜND.

Veebruaris a. 1890 siirdub Diesel Pariisist Berliini ja astub ametisse äsja asutatud Turu- ja Külmutushoonete Aktsiaseltsi juhatusliikmena. Otsese ametitegevuse kõrval hakkab Diesel endisest suurema energiaga lahendama oma eluülesannet. Ööd kui päevad mõtleb ta oma mootorist. Nüüd peab, maksku mistahes, see parim mootor maailmas saama tõelisuseks, ja nii ruttu, kui võimalik. Hoolimata sagedastest peavaluhoogetest töötab Diesel harukordse innuga ja asi edenebki märksa jõudsamini kui ammoniaakmootoriga. Juba järgmise aasta novembris kirjutab Diesel emale: „Ma tunnen end küpse olevat kavatsatud teoks. — Kavatsen juba õige pea oma kaheteistkümne aasta töö tulemusega avalikkuse ette tulla ning loodan (loodan!) saavutada edu, ja seda nimelt asja enese väärtusega, ilma protektsioonita ja upitamiseta. — Eksimine on inimlik, võib-olla ajan taga pettepidi, kuid mul on usaldust asja vastu, rohkem ei saa ma teha... Kaksteist aastat olen ma lille ennastohverdavalt hellatanud, nüüd tahan ma seda noppida ja selle lõhna nautida.“

Varsti pärast seda kirja oli Dieseli uus mootor paberil lõplikult valmis ja 28. veebruaril 1892 anti patendiametist Dieselile välja patent nr. 67207 „Põlemisjõumasinate töötamisviis ja ehi-

tus“. Katsemootori ehitamine nõudis märksa suuremaid ainelisi võimalusi, kui Dieseli oli, ka oli Diesel teadlik, et mootorit on suuteline ehitama mitte mingi väike töökoda, vaid mõni parimaid ja suurimaid masinavabrikuid. Diesel pöördus seepärast Augsburgi Masinavabriku poole, kus töötas insenerina tema üliõpilaspõlve-sõber **L u c i a n V o g e l**, ettepanekuga ehitada vabriku kulul katsemootor tema patendi järgi. Vabriku tehniline nõunik **K r u m p e r**, kellele Dieseli ettepanek anti järelekaalumiseks, leidis, et mootori ehitamine Dieseli kava järgi on tehniliselt teostamatu, ja vabriku juhatus andis Diesele eitava vastuse. Augsburgi Masinavabriku keeldumine oli Diesele rängaks pettumuseks, seda enam, et ta tahtis kaasa tõmmata just seda vabrikut kui kuulsamat omal alal. Vabriku direktori **H e i n r i c h v o n B u z**'i huvi äratamine asja vastu oli nüüd Dieseli peamiseks mureks. Aga kuidas seda teha? Pärast mõningat kõhklemist otsustas Diesel oma teoreetilised uurimused mootori üle avaldada raamatuna, valides sellele teadlikult pisut kõmuka pealkirja. Dieseli teos ilmus jaanuaris a. 1893 pealkirjaga *Ratsionaalse soojusmootori, mis peab asendama aurumasinad ja praegu tuntud põlemismootorid, teooria ja ehitus*. Sellega Diesel tabas märki: raamatuke äratas suurt tähelepanu ja elevust tehnikamaailmas. Tõusis äge kriitikatorm, mis enamikus oli küll mahategev, kuid sekka kuuldus ka üksikuid tun-

nustavaid hääli, kelle taga seisid kaalukad nimed, nagu Linde, Schröter, Zeuner. Igatahes üldine huvi asja vastu oli äratatud ja suured masinavabrikud tegid juba ise oma inseneridele ülesandeks Dieseli idee kaalutlemisele võtta. Nüüd algas Diesel uuesti läbirääkimisi juba kahe suurema vabrikuga korraga, nimelt Augsburgi Masinavabrikuga ja firmaga Friedr. Krupp Essen. Juba mõne kuu pärast, aprillis a. 1893, saavutati Dieseli ja nimetatud firmade vahel kokkulepe, mille põhjal mõlemad firmad ühinesid katsemootori ehitamiseks üheks konsortsiumiks Augsburg-Krupp. Mootori ehitamine ja sellega katsetamine pidi toimuma ühisel kulul selleks otstarbeks Augsburgi ehitatavas laboratooriumis ja Diesel pidi ehitamist ning katsetamist juhtima isiklikult, tohtimata pidada sel ajal mingit muud ametit. Palgaks katsetamise ajal määrati Dieselile 30 000 marka aastas, mida maksis Krupp üksinda, kuna muud kulud pidid mõlemad firmad kandma ühtlaselt. Nüüd võis Diesel täielikult pühenduda oma eluülesande lahendamisele.

Kohe pärast lepingu allakirjutamist alustati Augsburgis katsemootori ehitamisega Dieseli ülikoolisõbra Lucian Vogeli juhtimisel. Ühes suures montaažhoones piirati puust seinaga osaruumi, mis pidi olema laboratooriumiks. Sellal kui töökodades valmistati mootori üksikosi, valati laboratooriumis tsemendist alus mootori

monteerimiseks. Sama aasta juulikuus oli asi edenenud juba niikaugele, et oli vajalik Dieseli enese kohalviibimine. 16. juulil sõitis Diesel Augsburgi ja asus järgmisel päeval koos Vogeliga ja montöör Linderiga mootori viimistlemisele. Mootor ei olnud kaugeltki veel valmis, üksnes suured peaosad olid üles monteeritud. Vähemad üksikosad lebasid läheduses ja need tuli hoolega proovides ja palju kordi muutes masinasse sisse paigutada. See kõik nõudis veel tublisti aega. Kärsitult märgib Diesel 29. juulil oma päevikusse: „Ka täna ei ole mootor veel niivõrd valmis, et võiksin hakata proovima töö põhimõtet ennast, ja on tõenäoline, et selleks kulub veel augustikuu esimene nädal. Siis alles saan ma viimaks petrooleumi sisse pritsida ja kontrollida, kuivõrd minu teooria on õige.“ Viimaks, 10. augustil, oli asi niikaugel, et otsustati katsetega alata, olgugi et ei saadud kätte soovitud survet. Mootor pandi käima rihma abil vabriku peavõllilt, ja kui ta tükk aega oli käinud, andis Linder benssiini. Põnevas ärevuses seisid mõlemad sõbrad, silmad kiindunud indikaatorile. Kostis vali raksatus ja indikaatori tükid lendasid meeste peadest õnneks mööda. Masin ise ei olnud viga saanud: suure surve ootel oli Diesel selle ehitanud tugeva kui kahuri. Diesel oli ehmunud ja rõõmus korraga, sest vaevalt sekundi kestnud esimene katse näitas, et kõvasti kokkusurutud õhus süttib küteteaine tõe-

poolest ise. Kui oli toibunud esimesest ehmatusest, pritsiti mootorisse ikka jälle bensiini ja iga kord vastas mootor sellele tugeva mürtsuga, kusjuures väljalasketorust purskas juurdekogunenud tööliste hirmuks paksu musta tulesegast suitsu. Kuid iseseisvalt käima mootor ei hakanud. Järelejätmatult katsetas Diesel mootoriga rohkem kui nädal aega, kuid hinge mootorile sisse ei saadud. See esimene Dieseli mootor (dieselmootor), mis praegu asetseb Saksa Muuseumis Münchenis, ei ole kunagi iseseisvalt käinud oma esialgsel kujul. Loobunud katseist, kirjutab Diesel 22. augustil: „Mootor niisugusena, nagu ta on nüüd, ei käi. Peab kõrvaldama kõik lapid, millega ta praegu on paigatud, ja need asendama korralikult valmistatud osadega... Esimene mootor ei käi, teine saab käima puudulikult ja kolmas tuleb hea; kahjuks ei edene asi rutemini, sest peab ju kõik alles piiskhaaval kokku kandma. Esimesed katsed näitasid, et idee on teostatav, ja minu usk kordaminekusse on nüüd tugevdatud ka praktiliste kogemustega. Kõik siin on ühisel arvamisel, et viis nädalat katseid niisuguse asja juures on vaevalt nimetamisväärt. Kuid meil on siiski tehtud hiiglatöö, nii et kõik on väsinud, eriti ka härra Vogel ja — mina ise. Puhkeaeg on hädasti vajalik ja see kasutatakse selleks, et teha tarvilikud ümberehitused, ja siis läheb jälle lahti.“

Veidi rusutud meeolus sõidab Diesel tagasi

Berliini ja hakkab kohe täiesti ümber ehitama oma esimest masinat. Ta kõrvaldab kõik katseil esinenud puudused ja täiendab ehitusviisi uute põhimõtetega, nimelt kütteaine sissepritsimisega ja pihustamisega suruõhu kompressori abil, millele võttis novembris 1893 oma teise patendi. Mootori ümberehitamine uute jooniste järgi kestis viis kuud.

Järgmise, 1894. aasta 18. jaanuaril tuli Diesel uuesti Augsburgi. Teine katsemootor ei olnud küll veel lõplikult valmis, kuid oma uue väljanägemisega äratas ta Dieselis uusi lootusi heaks kordaminekuks: „Ma ei anna meelsasti soove ja lootusi tõsiasjade asemel, kuid ma usun, et parimad lootused on õigustatud ja et seekord tulen kindlasti võitjana välja sellest võitlusest materiaalse maailmaga.“ Asuti tööle. Sajad üksikosad uuris Diesel koos montöör Linderiga (Vogelit seekord ei olnud) hoolikalt järele, asetas paigale ja asendas uutega vähimagi kahtluse korral. Ka võetakse tarvitusele kompressor, s. t. kütteaine mootori silindrisse pritsimine suruõhu abil. Kui arvatakse kõik korras olevat, asutakse katsetamisele. Mootor pannakse jälle käima rihma abil vabriku peavõllilt. Linder annab kompressoriga bensiini. Jälle on kuulda kõva paukumist, väljalasketorust purskub tulesegast suitsu — ja muud midagi. Mootor ei võta vedu. Kuid Diesel ei jäta. Ta seab ühtteist ümber, reguleerib kütteaine sissepritsimist, pumpasid ja kat-

setab ikka uuesti ja uuesti. Säärases võitluses möödub umbes kuu aega. 17. veebruaril viimaks saabub Dieselele suurpäev — mootor käis sel päeval iseseisvalt terve minuti. Diesel askeldas mootori juures, mis paukus nagu harilikult, kuna Linder reguleeris üleval galeriil petrooleumiventtiili. Korraga pani viimane tähele, et mootori rihma pingule osa jäi lodevaks ja lodev osa tõmbus pingule, tähendab, mitte transmissiooni võll ei vedanud enam mootorit, vaid mootor vedas võlli. See silmapilk näis Linderile nii pühalik, et ta vaikides mütsi peast võttis, mispeale ka Diesel lugu märkas. Tummas rõõmus surusid mehed teineteise kätt. Mootor käis esimest korda ainult minut aega, tehes umbes 88 tiiru. Seda oli küll vähe, kuid see andis ometi päratu suuri lootusi. Sellest ajast peale käis mootor hooti iga päev natuke. Heameelest kutsus Diesel oma naise Augsburgi, et ta veenduks oma silmaga, et mootor käib. Martha Diesel tohtis oma käega mootori rihma transmissiooni tööketta peale tõmata, mootori ratas hakkas tiirlema, Linder andis kütteainet, süttimine toimus ja — mootor käis. Sel ajal kutsuti ka direktorit sageli laboratooriumi hüüdega „Mootor käib!“. Kui aga direktor laboratooriumi jõudis, valitses seal kenake vaikus. „Ma olen sellega juba harjunud,“ pomises mõnikord direktor ja läks tuldud teed tagasi.

Diesel asub teise vooru katsete juurde, mis

kestsid vahetpidamatult peagu märtsi lõpuni. Diesel saab küll vahetevahel päris rahuldavaid diagramme, märgitakse isegi 13,2 h.-j. silindris, kuid kõige selle peale ei saa olla kindel. Mootor on taltsutamatu nagu noor varss. Ikka jälle esineb rikkeid ja plahvatusi. Üldiselt on aga Diesel oma võidus kindel ja reisib, katsed seks korraks lõpetanud, aprillis Prantsusmaale ja Belgiasse. Kapitali esindajad on nähtavasti huviga Dieseli katseid jälginud ja neist rohkem rahuldatud kui Diesel ise, nii et Dieselil läheb korda sõlmida lepingud oma mootori ehitamiseks Prantsusmaal Frédéric Dyckhoffiga Bar-le-Duc'is ja Belgia firmaga „Vennad Carel“ Gentis.

Välismaalt tagasi jõudnud, algas Diesel juunikuus katsete kolmandat vooru. Et vältida hiiglaraskusi kütteaine sissepritsimisel, tuli Diesel mõttele seda enne aurustada. Selle tagajärjel sai ta vaid vahetevahel mõne paukuva petrooleumiauru plahvatuse ja väljalasketorust purskus pilvena valget, põlemata petrooleumiauru. Masina kasulikust tööst ei olnud juttugi. Ka katsed bensiiniga ei andnud paremaid tagajärgi. Nüüd oli Diesel suures kitsikuses. Kui ta oma mootoriga seekord edasi ei saa, jääb ta kindlasti laostunult ja häbistatult oma ideede ahervarrele istuma. Kõige lisaks tegi veel isa Theodor sel ajal pojale suurt muret.

Vana Diesel oli lõplikult langenud naismedümi küüsi, kes vanamehe otsivat vaimu toitis

mingisuguse katolitsismi ja spiritismi seguga ja selle eest laskis enesele hästi maksta. Isa Theodor tegi suuri võlgu, sest temale kui „kuulsa leiduri“ isale laenati lahkkel käel.

Diesel otsib isa võrgutaja üles ja manitseb teda isa rahule jätta; meedium aga haistab head saaki ja püüab ka poega võrku tõmmata. „Ka minu kallale tahtis ta asuda nendesamade asjadega; mina aga ütlesin talle: Proua M., ärge katsetagegi, mina olen kõva pätkel hammustada, pidage parem hambad eemal,“ kirjutab Diesel sel puhul. Niiviisi kahe tule vahel olles tuli Diesel vahetevahel koju Berliini, põhjalikult kurnatud, mõnikord väsimusest ja ärritusest, peavalust ja unetuist öödest täiesti haige.

Viimases hädas oli Diesel valmis oma ideest isegi osaliselt loobuma ja mootori juures tarvitusele võtma elektrisüüdet. Ta toob Robert Boschilt, kuulsalt magneetode valmistajalt Stuttgardis, elektrisüütaja. Bosch isiklikult aitab selle mootorile külge monteerida. Kuid katsed ei andnud ka nüüd mingeid tulemusi. 3. oktoobril pidi Diesel tunnistama, et kogu katsetamine on luhtunud. Diesel kirjutab sel puhul: „See ajajärk oli kõige halvem kogu arenemisloos ja oli tarvis kõigi asjaosaliste täielikku usaldust meid juhtiva teadusliku tõe vastu, et kogu asja peale mitte käega lüüa.“

Krupp soovitas Dieseli ehitada uus mootor gaasilise kütteaine tarvis ja hakata katsetama

sellega, vedela kütteainega katsetamisest aga täiesti loobuda. Diesel nõustus sellega, konstrueeris ometi veel ühe uue seadeldise vedela kütteaine sissepripsimiseks, et veel viimast korda katsetada sellega. See viimane katse toimus 11. oktoobril 1894 ja — vaata imet! — käimapandud mootor andis oma esimese põhimõtteliselt õige diagrammi. Diesel võidurõõmutses. Ta kutsus järgmiseks päevaks mõõtuandvad härrad kokku ja kordas nende ees õnnelikult oma eelmise päeva saavutist. Katse rahustas tublisti härrasid, kes juba olid hakanud rahutust tundma kulutatud raha pärast. Diesel ise aga algas kohe neljandat katsetevooru. Novembri lõpuks oli ta mootori vigadest ja puudustest teadlik ja otsustas katsetused sedapuhku lõpetada, kuna ta mootorist sel kujul enam paremaid tulemusi ei lootnud. Otsustati masin veel kord põhjalikult ümber ehitada. Töörohkuse tõttu määrati Diesele abiliseks noor insener *F r i t z R e i c h e n b a c h* ja usina töö tulemusena valmis juba järgmise (1895) aasta veebruaris Dieseli kolmas katsemootor. Märtsi algul alustati katsete viiendat vooru. Ka nüüd tuli veel palju ümber teha ja uuendada, kuni viimaks 29. aprillil mootor lõppeks andis õige diagrammi¹⁾. Veel kaks

¹⁾ Aurumasina, plahvatusmootori jt. indikaatoridiagramm ehk lihtsalt masina diagramm on kõver, mis kujutab auru või gaasi rõhu käiku masina silindris. Indikaatoridiagramm näitab ühtlasi ka ma-

päeva pingutust ja 1. mail 1895 töötas mootor iseseisvalt — kuid ainult pool tundi. „Tuleb võtta kindla tõsiasjana, et õige diagrammi käik on nüüd saavutatud,“ kirjutab Diesel sel puhul oma päevikusse. Veel mõned parandused ning muudatused ja mootor töötab juba päris korrallikult, näidates silindris 14 h.-j. ja mõni päev hiljem isegi 23 h.-j. Mootori väljapurse on vaid kuuldav, mitte enam nähtav. Diesel proovib mootorit kütta petrooleumiga bensiini asemel: tagajärjed on veelgi paremad, põlemine on palju rahulikum. „Nüüd võime rahulikult tulevikule vastu minna,“ kirjutab Diesel oma naisele. Direktor von Buz on väga rahuldatud ja otsustab mootoriga esineda Nürnbergi või Berliini näitusel.

Diesel ise aga töötab edasi palavikuliselt; terved päevad ta veedab umbses ning kuumas laboratooriumis; määrdunud ja higine, jõuab ta õhtuti alles hilja koju. „Veel ei ole töö lõpule viidud, aga selle kordaminek on kindel,“ märkib ta oma päevikusse.

Viimaks, 26. juunil 1895, otsustas Diesel oma mootorit koormata. Mootori töö ja kütteaine

sina poolt sooritatud tööhulka ühe täiskäigu kestel. See nn. inditseeritud tööhulk on alati vähem kui teoreetiline tööhulk. Selle põhjuseks on mitmesugused välditamatud energiakaod masinais. Vedrukaalutaolist seadist, mis automaatselt kirjutab üles indikaatordiagrammi, nimet. i n d i k a a t o r i k s.

kulu mõõtmised näitasid, et mootor kulutas vähem kui poole sellest kütteainehulgast, mida kulutasid teised selleaegsed mootorid, ainult energia kadu hõõrumise läbi oli veel liiga suur. Sellest hoolimata tundis Diesel end täieliku võitjana ning võis oma naisele kirjutada: „Minu mootor teeb ikka veel suuri edusamme; ma olen nüüd niivõrd üle kõigest sellest, mis senini oli saavutatud, et ma võin ütelda, et selles esmaväärses ning üllaimas tehnikaharus, mootorite ehituses, olen mina siin meie väikesel maakeral esikohal, kõigi sel alal töötavate juht siin- ja sealpool ookeani. Eks sul paisu rind neid sõnu kuuldes? Peagu võiksin ma isegi uhkeldada, kui mul oleks selleks kalduvusi. Nüüd aga olen ma seesmiselt rõõmus ja rahul ilma kära ja hõiskamiseta, teadlik sellest, et olen sooritanud kasuliku teo, ja õnnelik selle üle, et meie tulevik on kindlustatud, sest seda see on nüüd...“

Tööd ja viimistlemist oli veel palju ja alles novembris algas Diesel oma mootoriga kestvuskatseid. Veel tuli mitu kuud pingutatult võidelda, enne kui ta jõudis niikaugemale, et maikuu a. 1896 mootor töötas 17 päeva järgemööda hommikust õhtuni, ilma et oleks juhtunud mingit riket või äpardust. Mootor tunnistati nüüd lõplikult käitiskindlaks. Maailm oli saanud diiselmootori.

Katsete tulemustega täiesti rahul, otsustas vabriku juhatus asuda mootorite tööstuslikule

tootmisele. Dieselele määrati peale Reichenbachi veel abiks noor insener Immanuel Lauster ja algas kibe töö. Kõiki seniseid kogemusi arvesse võttes asuti uue, senisest suurema ühesilindrise mootori ehitamisele. Nüüd ei saanud Diesel enam aega vahetevahel Berliini oma perekonna juurde sõita, seepärast kolis perekond Müncheni. Uue mootori ehitamine võttis võrdlemisi palju aega, sest iga üksikosa tuli valmistada piinliku hoolega. Novembri lõpul oli mootor valmis ja andis, detsembris käiku lastud, kohe suure õige diagrammi. Kuid petrooleumitarvitus oli liiga suur. Diesel leidis vea varsti ja kirjutas Kruppile, täis kindlust:

„Summa summarum valmib mul jaanuari lõpuks 1897 täiesti küps, ilus ja ökonoomne mootor, millega võit kuulub kindlasti meile.“

Ja tõepoolest, 28. jaanuaril 1897 töötas Augsburgis mootor, mis kütteaine vähese tarvituse poolest jättis kaugele taha kõik senised. See oli 20 h.-jõune ühesilindriline neljatakiline mootor. Esimese takti kolvi käiguga imeti silindrisse puhas õhk, teise takti ajal kolb surus silindrisse imetud õhu kokku kuni 35 atm. rõhuni, kusjuures kokkusurutud õhk kuumenes kuni 700^o C. Kolmanda takti algul väike pump pritsis kütteaine tulisesse õhku, kus see süttis. Põlemisel tekkinud gaasid, rõhudes kolvile kolmanda takti kestel, andsid töötava tungi, mis kepsu abil kanti üle mootori väntvõllile ja hoorattale. Neljanda

takti ajal tõukas kolb tagasi liikudes äratöötanud gaasid silindrist välja. Uus mootor oma ehituselt kui ka töötamisviisilt erines tublisti sellest, mis Diesel oli arendanud oma teoreetilises teoses. See oli teooria ja praktiliste kogemuste kompromiss, ja see asjaolu andiski pärast mõnele pahatahtlikule isikule põhjuse Dieselele kallale tungida.

17. veebruaril toimetas Dieseli endine õpetaja professor Schröter koos oma assistentidega uue mootori ametlikku proovimist ja avaldas selle üle järgneva otsuse:

„Kui neljataktine ühe silindriga mootor ületab see mootor juba oma arengu esimesel astmel kõik nüüdisaegsed soojusmootorid. 18—20 h.-j. efektiivse võimsuse¹⁾ ja normaaltiirude arvu juures ta tarvitab 0,24 kilogrammi petrooleumi hobusejõu kohta tunnis, muutes 26,2% kütteaines peituvast soojusest mehaaniliseks tööks. Poole koormatuse juures tõuseb kütteaine tarvis kuni 0,28 kilogrammini hobusejõu kohta tunnis ja tööks muudetud soojuse hulk alaneb kuni 22,5%. Peab märkima veel võimsuse muutmise küsimuse haruldaselt lihtsat lahendust antava kütteainehulga reguleerimise abil, mis võimal-

¹⁾ Inditseeritud võimsusest (masina poolt 1 sek. kestel sooritatud inditseeritud töö hulk) tuleb eristada efektiivne e. tõeline võimsus, mis on hõõrdumise tõttu masina üksikute osade vahel vähem kui inditseeritud võimsus.

dab mootori võimsust muuta kergusega, nagu see on omane vaid aurumasinale. Ei ole kahtlust, et kõnesoleva ehitusviisiga mootor on see mootoritüüp, millele saab osaks suur edu turul. Seda tunnistavad kõik tema andmed. Mootori käimalaskmine külmast olekust on väga kerge. Sellise raske küsimuse, nagu on kütteaine andmine sissepritsimisega suruõhu abil, äärmiselt lihtne lahendus osutab ehitusviisi täiuslikkust, leiduri teadmisterikkust ja andekust.“ Selle ametliku avalduse mõju oli rabav.

VII.

VÕITLUS RAHA PÄRAST.

Kulutulena levis üle kogu maailma kuuldu, et Augsburgis on ehitatud ja käib üks uut liiki soojusmootor, mitte mõni parandatud aurumasin ega ka mõni plahvatusmootor muudetud kujul, vaid täiesti uus, seniolematu masin, mis töötab uuel, senini tundmatul viisil. Sel masinal ei olevat aurukatelt ega olevat seepärast tarvidust mitu tundi oodata, kuni katlas aur tekib. Ka ei olevat masina käimapanekuks paaril mehel tarvis hooratta väntamisega higistada, kuni silindris tekib esimene plahvatus, nagu see oli vajalik tollaegsete bensiini- ja gaasimootorite käimapanekuks. Uue masina käimapanekuks olevat küllaldane vajutada ühele hoovale ja kohe hak-

käivat masin külmast olekust käima, sujuvalt ja rappumiseta nagu mõni aurumasin. Kä käivat uus masin petrooleumiga ja kasutegur olevat kolm kuni neli korda suurem kui aurumasinal. See kõik kõlas väga usutamatult. Igast maailma-kaarest voolas uudishimulikke teadlasi, insenere, vabrikante ja suurte rahameeste volinikke Augsburgi, et uut masinat näha oma silmaga. Kõik on uuest mootorist vaimustatud, kuid vaimustusest üksi on Dieselele vähe: ta tahab saada täiesti iseseisvaks, sõltumatuks igasugusest rahameeste rühmast. Selleks aga vajab ta ise raha, palju raha. Saksamaal on uue mootori ehitamise õigus Augsburg-Kruppi käes. Neilt ei ole Dieselil midagi loota peale lepingus ettenähtud aastamaksu. Raha peab tulema välismaalt. Selleks aga peab uuel mootoril olema hea kuulsus. Selle saamiseks Diesel soovib, et tema mootoreid hakkaks ehitama ka kuulsaim Saksamaa gaasimootorite vabrik „Deutz“. Ta astub „Deutzi“ härradega läbirääkimistesse. Need on asjast väga huvitatud ja on nõus hakkama ehitama diiselmootoreid, nagu Dieseli uut mootorit nüüd nimetati. Kuid Augsburg-Krupp, kellede käes olid kõik õigused uuele mootorile, esitasid „Deutzile“ niivõrd rasked äritingimused, et viimane ei pidanud võimalikuks neid vastu võtta. Sellest asjast olust johtus midagi, mis kulutas Dieseli niigi väsinud närve veel tublisti. Nimelt hakkasid „Deutzi“ härrad Dieseli patendi kallal juurd-

lema ja tulid otsusele, et see on vaieldav, sest nii mõnedki isikud, nende hulgas Otto Köhler, Emil Capitaine ja Julius Söhnlein, olevat niisuguseid ideesid väljendanud ja isegi patente võtnud juba enne Dieselit. „Deutz“ teatab Augsburg-Kruppile, et nad peavad Dieseli patenti vaieldavaks, kuid on nõus mootorite ehitamise õiguse eest maksma 5% litsentsimaksu, aga mitte mingil tingimusel suuremat summat ühekordselt; kui Augsburg-Krupp sellega ei nõustu, esitavad nad Dieseli patendi tühistamise nõudmise. Dieseli silmade ette kerkis gaasimootori leiutaja Otto saatuse, kelle patent aastal 1886 tühistati kellegi Körtingi nõudmisel ja kes varsti pärast seda suri vaesuses ning viletsuses. „Deutzi“ ähvardus mõjub Dieselisse väga erutavalt. Ta kirjutab: „Eile õhtul olin ma väga rusutud meeles ja tundsin end tõsiselt haigena; ma võtsin ühe sulfonaalpulbri, magasin hästi ja täna hommikul olen väga kindel usus oma heasse asjasse ning tunnen end kole võitlushimulisena.“

Kuigi Diesel tundis, et tal on vaidlematu õigus, ei tahtnud ta siiski asja protsessini minna lasta, sest kunagi ei või teada, millega seesugune protsess lõpeb. Diesel võtab asja energiliselt käsile ning saavutab suure vaeva ja pingutusega viimaks ajutise kokkuleppe „Deutzi“ ja Augsburg-Kruppi vahel. Vastutasuks lepib ta ise vähema Augsburg-Kruppilt saadava aastase litsentsimaksuga. Uue lepingu põhjal maksavad

Augsburg-Krupp Dieselile ainult 50 tuhat marka aastas. Diesel hingab kergendatult. Ähvardav hädaoht on esialgu kõrvaldatud ja ta võib alata oma võitlust raha pärast.

Inglise firma „Mirrlees Watson Yarian Co“ Glasgow's insenerid olid viibinud Augsburgis, kolm päeva uurinud Diesel'i mootorit ja avaldanud soovi saada litsentsi. Märtsis sõidab Diesel Inglismaale, et saavutada kokkulepet Watsoni firmaga. Firma omanikud Robertson ja Watson on aga ettevaatlikud ning kavalad šotlased, peale selle on kuuldused „Deutzi“-loost ulatanud siiani, seepärast ei edene läbirääkimised kuigi libedasti. Dieselit koheldakse küll nagu mõnd suurt imelooma, nagu midagi James Watt'i taolist, kuid lepingust ei saa asja. Diesel ei saa teisiti, kui otsib üles kuulsa inglise füüsiku lord Kelvini, kellelt saab hea arvamuse oma mootori kohta. See mõjub ja varsti sõlmitakse Diesel'i ja „Mirrlees Watson Yarian Co“ vahel leping, mille põhjal šotlased maksavad Dieselile mootorite ehitamise õiguse eest kakskümmend tuhat marka aastas.

Juuni algul sõidab Diesel Prantsusmaale Bar-le-Duc'i, kus „kõikide osavõtjate määratu vaimustuse saatel“ asutatakse Prantsuse Diisel-mootorite Ühing. Diesel saab litsentsimaksuna 600 tuhande frangi väärtuses ühingu aktsiaid.

Mõni päev hiljem, 13. juunil a. 1897, peetakse Kasselis Saksa Inseneride Ühingu peakoosole-

kut. Diesel esineb siin pikema seletusega oma mootori saamisloost. Kohe pärast seda professor Schröter esitab koosolekule mootori proovimise tulemused ja annab üldiselt kiitva otsuse mootori kohta. Diesel saab määratu poolehoiu osaliseks. Ta kirjutab koju: „Eile oli suurpäev, tõeline, läbilööv edu, mis loodetavasti toob kaasa ka palju ärilisi paremusi. Igast Saksa ülikoolist oli ilmunud kas üks või mitu professorit, ja kes Saksamaal veidigi tegutseb mootoritega, oli kohal.“ Dieseli edu oli niivõrd suur, et „Deutz“ peab paremaks järele anda. Ta sõlmib Augsburg-Kruppiga lepingu, mille põhjal maksab ühekordselt 50 tuhat marka ja peale selle igalt müüdüd mootorilt 20—30% preemiat ja, mis peasi, tunnustab Dieseli patendiõigused vaidlematuks. Diesel arvab, et nüüd on kõrvaldatud iga-sugune hädaoht ja ta saab viimaks rahu, kuid eksib. Varsti teatab Dieselile professor Otto Köhler, et ta kavatseb nõuda Dieseli patendi tühistamist. Köhler oli nimelt kümme aastat tagasi avaldanud brošüüri, milles leidis Dieseli ideede väga lähedasi mõtteid, millede teostamiseks aga Köhler selle aja jooksul midagi ei olnud teinud. Uuest ähvardusest saadakse üle sel teel, et palgatakse Köhler Augsburg-Kruppi teenistusse mootoriehituse nõunikuna tasuga kolm tuhat marka aastas.

„Igal suuremal leiutisel on olnud oma patendiprotsessid; näib, et ka minu oma sellest

mööda ei pääse,“ nii oli Diesel kirjutanud „Deutzi“ ähvarduse puhul. Ja tõepoolest, ta ei pääsenudki. Veel leidus vastane, ja seekord õige kardetav: Emil Capitaine, tubli insener ja võitlushimuline mees. Capitaine oli omal ajal vedela küttaeine sissepritsimiseks mootoris patentinud mingisuguse seadeldise, millega katsetades ta aga polnud saavutanud mingisuguseid praktilisi tulemusi. Umbes samasugune sissepritsimisseadeldis oli nüüd tarvitusel Dieseli mootori juures ja sellele toetudes andis Capitaine 31. juulil a. 1897 patendiametile Dieseli patendi tühistamise nõudmise. Olgugi et Diesel on oma õiguse peale kindel, teeb ähvardav protsess talle ometi suurt muret ja palju meelehärmi.

Vahepeal töötab Diesel oma mootori juures Augsburgis. Ikka veel kestab siin pidev külastajate vool igast maailmakaarest. Diesel annab seletusi oma mootori kohta, töötab välja uusi mootoritüüpe, mis kohased autodele, roobasveoks ja laevadele, kirjutab raamatu „Diiselmootori arvestused“. Münchenis asutab Diesel oma isikliku konstruktsioonbüroo, palgates sinna ametisse noore andeka inseneri L u d w i g N o é. Ka ehitatakse Dieseli nõudel Augsburgi vabrikus uut tüüpi mootorit, nn. kompaund-mootorit, milles juba töötanud gaasid teises silindris veel kord tööle pandi, umbes nii nagu kompaundaurumasin. Uus mootor pidi Dieseli arvates olema esimesest palju ökonoomsem. Kui aga

masin valmis sai ja käima lasti, osutus, et tal ei olnud mingit paremust võrreldes esimese mootoriga, ta oli isegi halvem, sest tarvitas kütteainet hoopis rohkem. Dieselile oli see valus pettumus, millele aga peagi järgneb suur edu teisel alal. Senini oli Diesel pidanud rahale järele jooksuma, nüüd aga hakkab raha ise Dieselit otsima.

Juudi soost humalakaupmees Bernhard Bing on oma sõbrale Ameerikas—Adolphus Busch'ile, päratu rikkale õllevabrikandile — teatanud Dieseli uuest mootorist. Busch tunneb asja vastu huvi ja sõidab Euroopasse asjaga tutvuma. Septembri algul kohtuvad Diesel ja Busch Baden-Badenis. Diesel on nüüd juba äriliselt rohkem vilunud, ja kui jutt kaldub litsentsi hinnale, küsib Diesel üks miljon marka. Silmi pilgutamata on Ameerika kröösus hinnaga nõus, jätab aga enesele novembrikuuni aega järelemõtlemiseks. Ta kutsub Ameerikast välja oma tehnilise nõuniku kolonel E. D. Meieri. Viimane sõidab kohale, uurib Dieseli mootorit ja isikut põhjalikult, usutleb paljusid asjatundjaid ja esitab viimaks oma peremehele päratu pika aruande, milles Dieselist ja tema mootorist pajatatakse ainult head. Selle aruande põhjal sõlmibki Busch 10. oktoobril a. 1897 Münchenis Dieseliga lepingu. Hoobilt on Diesel nüüd miljonär. Humalakaupmees Bing saab oma „vaeva“ eest viiskümmend tuhat.

Järgmise aasta algul müüb Diesel veel mõ-

ned litsentsid vähemaise maadesse: Rootsi suurpankurile Markus Wallenbergile ja Daani laevaehitusfirmale „Burmeister & Wain“ Kopenhaagenis. Veebruaris peab ta läbirääkimisi Vene naftakuninga Immanuel Nobeliga, kellele peale Bakuu õliväljade kuulub suur masinavabrik Peterburis. Diesel leiab sel puhul, et „on hiiglahuvitav neid mitmesuguseid rahvusi tundma õppida, igäühte neist kohelda nende iseäralduste kohaselt, eriti aga igäüht neist võita“. Tõepoolest, Diesel võitis ka Nobeli ja leping kirjutati alla 16. veebruaril a. 1898. Nobeliilt sai Diesel kuussada tuhat marka sularahas ja kahesaja tuhande väärtuses Vene Diiselmootorite Ühingu aktsiaid. Diesel pidas oma lepingut Nobeliga väga tähtsaks sündmuseks. Ta kirjutab naisele:

„Pea meeles seda päeva (16. veebruar 1898); see on minu lepingu allakirjutamise päev petrooleumikuninga Nobeliga ja tõenäoliselt maailma vapustavate sündmuste algus.“

Milles need „maailma vapustavad sündmused“ siis Dieseli arvates pidid seisma? Diesel oli nimelt katsetanud oma mootorit kütta mitmesuguste odavamate õlidega kui petrooleum ja saavutanud võrdlemisi rahuldavaid tagajärgi. Seejärest hellitas ta lootust, et tema mootor areneb toorõlimootoriks, ja seda just välismaal, kuna Saksamaal kivisöekapital diiselmootori arengule selles suunas vihaselt vastu töötas.

On tähelepanuväärne, et Diesel sooritas kõik need ärilised tehingud ja sai miljonäriks ajal, kui maailmas oli olemas ja töötas rahuldavalt vaid üksainus diiselmootor, kui mitte arvestada tema teist, äpardunud kompaund-mootorit. See asjaolu tõendab, et Dieselimil oli haruldane anne inimesi veenda oma ideede õigeolekus.

VIII.

TAGASILÖÖK.

Diesel astus 1898. aastasse küll miljonärina, kuid tervislikult oli ta kurnatud alalise pingutuse, ületöötamise ja ärrituste tõttu. Ta närvid ütlevad üles. Kõigele lisaks piinab teda veel eelseisev protsess Capitaine'iga. Arstid konstateerivad Dieseli juures raskekujulist närvinõrkust (neurasthenia cerebralis), mille põhjuseks peavad liigtöötamist. Diesel ise püüab lohutada omakseid, kes on mures tema pärast. Ta kirjutab naisele humoorikalt:

„Õösi magasin päris hästi; üldse on mul sellest ajast peale, kui astusin kolmandasse miljonisse, täiesti hea uni ilma rohtudeta, — just vastupidi teistele rahameestele, kes iga miljoniga saavad vähem magada. Näib, et ma ei ole rahameheks loodud: unistan juba sellest, kuidas kogu seda mammonat mingiks ilusaks õilsaks otstarbeks jälle välja anda... Armas naine, kui saame

rikkaks, ärgem olgem rahainimesed; teeme kõike kasulikku ja head; jääme humaanseks ja inimlikuks, see on minu igatsushüüd keset kõike seda rahutut sekeldamist.“

Samal ajal, kui Dieseli tervis oli kokku vari-semas, asutati Augsburgis uus „Augsburgi Diesel-mootorite Vabrik A/S“. Raske on kindlaks teha, kes just tuli õnnetule mõttele asutada Augsburgi, kus juba töötas kaks vana ja kuulsat masinavabrikut, milliseist mõlemad kavatsesid diesel-mootoreid ehitama hakata, veel kolmas vabrik samaks otstarbeks. Igatahes figureeris Dieseli nimi asutajate hulgas ja suur publik pidas uut vabrikut Dieseli omaks ja juhitavaks; töö-poollest aga võttis Diesel uuest ettevõttest osa ainult saja tuhande margaga ja ei olnud juhatuse, vaid nõukogu liige. Diesel ise seletas, et teda oli sunnitud selle asutamisest osa võtma, aga jäi tumedaks, kes need sundijad olid. Mõningad andmed lasevad oletada, et see oli üks raha-meeste rühm pankur Schwarz'iga eesotsas, kuhu oli kaasa tõmmatud ka Dieseli onupoeg Christian Diesel. Viimane arvatavasti mõjutas Rudolf Dieselit, ja Dieseli viga seisis selles, et ta siin kergesti järele andis. Uuel vabrikul ei olnud kogenud insenere, ta pidi Augsburg-Kruppi kontsernile maksma suurema summa mootorite ehitamise õiguse eest ja peale selle igalt mootorilt 20—30% litsentsimaksu. Arusaadav, et neil tingimusil vabriku võistlusvõime ei saanud olla

kuigi suur. Kuid Dieseli nimi tõmbas. Aktsiaid osteti üksteise võidu õhinal, ja kui need olid läbi müüdnud, hakkasid nad peadpööritavalt tõusma. Pankurid ja spekulandid teenisid hästi. Kui uus vabrik viimaks käima hakkas, viibis Diesel ühes närviravilas. Kui ta sealt koju tagasi jõudis, oli vabriku kokkuvarisemine täies hoos.

Kuuldused Dieseli haigusest ulatasid muidugi ka tema vastase Emil Capitaine'i kõrvu ja see arvas nüüd paraja aja olevat Diesele hoopes andma hakata. Capitaine oli kardetav ja visa vaenlane. Kõigi võimalike abinõudega, kirjutas ja sõnas, pasundas ta üle maa, et „nõndanimetatud“ diiselmootori leiutaja on õieti tema, Capitaine; et Diesel on varastanud temalt idee, mida ta ise ei saanud teostada. Haruldase visadusega nuhkis Capitaine üles kõik Dieseli patendi nõrgad küljed, uuris välja, kuivõrd mootor oli tegelikult teisiti ehitatud, kui patendis teoreetiliselt ette nähtud. Ta pilkas ja teotas Dieselit, nimetas teda ebateaduslikuks, heitis nalja nimetuse üle „ratsionaalne soojusmootor“, seletas, et igaüks on õigustatud ehitama mootoreid, mida eksikombel nimetatakse „diiselmootoreiks“. Pilkavalt andis Capitaine mõista, et Dieseli „närvihaigus“ on tingitud vaid tema nõudmisest Dieseli patendi suhtes. Veel päeval enne asja arutamist patendiametis pidas Capitaine Frankfurdis Maini ääres kõne, milles ta Dieselit ja tema mootorit hävitavalt kritiseeris. Toetudes professor

Lüdersi ja teiste „asjatundjate“ arvamusele, segas ta tõe valega, püüdes igati avalikku arvamist Dieseli vastu ässitada, et sellega luua enesele protsessiks soodsat õhkkonda. 21. aprillil 1898 oli asi patendiametis arutusel. Haigelt oli Diesel ilmunud ennast ise kaitsma. Capitaine'i nõudmine lükati tagasi, ühtlasi pidi ta kandma protsessi kulud. Capitaine lubas edasi kaevata. Üks patendiadvokaat, nähtavasti mõlema poole ülesandel, püüdis sobitada kokkulepet. Capitaine teatas, et ta on nõus edasikaebusest loobuma, kui talle maksetakse kolmkümmend tuhat marka ühekordselt ja peale selle kuus protsenti mootorite läbikäigust. Capitaine tegi suure vea sellega, et ta esitas selle rahanõudmise Dieseli kirjalikult. Nüüd teatas Dieseli rühm Capitaine'ile, et juhul, kui ta julgeb edasi kaevata, esitatakse tema vastu süüdistus väljapressimises. Capitaine nägi end sunnitud olevat järele andma, sest ta oli tähtsa trumbi mänginud vastase kätte. Ta võttis vastu temale pakutud kakskümmend tuhat marka ja kohustus tunnustama Dieseli patenti ning õigusi ja edaspidi loobuma igasugusest polemikast ja ässitusest Dieseli vastu nii sõnas kui kirjas. Hoolimata antud lubadusest ei jätnud Capitaine oma urgitsemist siiski täiesti, nagu see ilmnes peatselt Münchени näitusele veel sellesama aasta suvel.

„Teise Jõu- ja Töömashinate Näituse Münchenis“ tõmbenumbriks olid uued diiselmootorid,

mis esinesid avalikkusele esmakordselt. Välja pandud olid mootorid neljalt kuulsamalt Saksa firmalt, nimelt Augsburgi, Kruppi, Nürnbergi ja „Deutzi“ vabrikuilt. Mootorid olid aga ehitatud teatud kiiruga ja neil oli seetõttu mõni vähem konstruktsiooniviga, mis end eriti tunda andis mootorite käimalaskmisel: mootorid paukusid ja mürtsusid, nii et kogu ümbrus kajas, aga ühe ropsuga käima ei läinud. Kui nad aga korra käima saadi ja soojaks läksid, siis käisid nad üsna hästi, olgugi et vahetevahel juhtus viperusi. Et publikule mootorite käimalaskmise raskusi mitte näidata, toimetati nii, et mootorid pandi juba hommikul vara suure paukumise ja mürtsumisega käima, lasti paar tundi käia ja pandi lühikest aega enne näituse avamist jälle seisma. Nüüd läks pärast näituse avamist mootorite käimalaskmine publiku juuresolekul üsna libedasti. Sel puhul oli Emil Capitaine'il ja tema liitlasel professor Johannes Lüders'il tege- mist. Iga hommiku olid nad juba varakult kohal, piilusid näituseväljakul ringi ja jälgisid mooto- rite käimalaskmist kahjurõõmsa irvitusega. Näi- tus avatud, luusis professor Lüders, pika halli habemega vanamees, mootoritepaviljoni lähedu- ses, astus vahetevahel ligi, laskis endale noorel valvekorra-inseneril mootorite kohta pika sele- tuse anda ja pistis siis ropusti sõimama, lubades peatselt paljastada „kogu selle vale ja pettuse“ Noor ilmsüütu insener sai muidugi ka oma jao.

Ühel ilusal päeval oli kuulda, et näitust kavatseb külastada Baieri prints Ludwig, päras-tine kuningas Ludwig III. Mootoritepaviljo-nis oli ärevust rohkem kui tarvis. Juhtus mingi-sugune viperus, ja parajasti, kui prints mooto-ritepaviljoni astus, streikisid kõik neli mooto-rit. Prints oli kuulnud, et diiselmootorid käi- vad hoopis vagusamalt kui senituntud plahvatus- mootorid. Ta vaatas paviljonis ringi ja lausus: „Mis siin paviljonis minu tähelepanu köidab, on kosutav vaikus, mis siin valitseb.“

Kõigist puudusist ja äpardusist hoolimata oli Dieseli uusil mootoreil näitusel siiski suur menu: järelepärimisi tuli kuhjana ja ka litsentse võeti õige agarasti. Isegi vennad Sulzerid, kelle vabrikus Winterthuris Diesel omal ajal praktikandina oli töötanud ja kes senini Dieseli mootori suhtes olid asunud äraootaval seisu- kohal, võtsid nüüd litsentsi diiselmootorite ehi- tamiseks.

Pärast Müncheni näitust kasvasid Dieseli ärisuhted ja asjaajamine välismaaga niivõrd suureks, et hakkasid käima Dieselil üle jõu. Tal tekib mõte erilise ühingu asutamisega luua kes- kus, kuhu oleksid koondatud kõik veel välja- andmata õigused mootori peale ja kust oleks juhitud ja sooveldatud diiselmootori arengut kogu maailmas. Diesel kirjutab Kruppile, et ta on tulnud otsusele, et tema „jõudu üksi enam ei jätku kogu äri õigeks ja asjatundlikuks juh-

timiseks. Minu püüded sellest üle saada vaid tunduvalt vapustasid mu tervislikku seisukorda, ja peale selle viib kogu see äriiline asjaajamine mind ikka jälle eemale mu ainukesest elueesmärgist, minu mootori tehnilisest täiustamisest ja edaspidiste katsete korraldamisest. Niisiis olen võtnud lähemale järelekaalumisele mulle korduvalt saabunud ettepanekud ühendada kõik minu mootori-ettevõtted üheksainsaks ühinguks.“

Möttel oli ootamatu edu. Buz, Krupp, Bing, paljud teised rahamehed ja kolm suurt panka haarasid asjast kinni ja asutasid ühingu „Üldine Diiselmootorite Ühing A/S“. See ühing võttis Dieselilt üle tema konstruktsioonbüroo, kõik osatähed seniasutatud diiselmootorite ühinguis ja kõik seni väljaandmata patendiõigused diiselmootori peale.

17. septembril 1898 sõlmiti Dieseli ja uuesti asutatud ühingu vahel ostu-müügi-leping, mille 2. punkt oli järgmine: „Ostuhind on kolm ja pool miljonit marka. Härra Diesel on sellest summast selle lepingu sõlmimisel sularahas vastu võtnud 875 000 marka ja kviteerib siinjuures nimetatud summa kättesaamist; ülejäänud summa 2 625 000 marga suuruses makstakse samuti sularahas 10 päeva jooksul pärast ühingu registreerimist.“

Tegelikult ei olnud asi küll nii suurejooneline, nagu see kõlas lepingu järgi. Maksmine

„sularahas“ oli vaid vormiliselt. Diesel sai sularahas ainult 1 250 000 marka, kuna ülejäänud osa makseti „Üldise Diiselmootorite Ühingu“ aktsiatega. Niisiis ulatas 1898. a. sügisel Dieseli varandus viie miljonini — paberi peal. Maailm pidas teda viiekordseks miljonäriks ja Diesel ise ka nähtavasti pidas end nii rikkaks. Kuid „Üldise“ aktsiad ei ole kunagi palju väärt olnud ja dividende ei maksetud peagu sugugi, nii et Dieseli ei ole kunagi tegelikult olnud nii rikas.

Varsti pärast Üldise Diiselmootorite Ühingu asutamist Dieseli tervis halvenes niivõrd, et arstid keelasid talle igasuguse tegevuse ja paigutasid ta Neuwittelsbachi ravilasse Müncheni lähedal. Arstide keelu vastu võttis Diesel ravilasse siiski kaasa plaanid ja joonised oma majast, mis ta kavatses ehitada ja milleks oli juba valmis ostetud ilus krunt Maria Theresia tänavasse Münchenis.

Dieselit ei tohtinud ravilas keegi külastada peale lähemate omaste. Kuid ühel isikul nende liigist, kes ikka seal viibivad, kus nad olla ei tohiks, õnnestus ometi kõigest keelust hoolimata Dieseli juurde pääseda. See oli ehituskruntidega hangeldajate esindaja, üks neist, kes ise mingit kasulikku tööd ei tee, kuid teistel inimestel aitavad nende vaevaga teenitud rahast hõlpsasti lahti saada. Münchenis oli ehituskruntidega hangeldamine tookord kõvasti päevakorral ja osaval agendil õnnestuski haiget Dieselit, kes

oma varanduse oli teeninud raske töö ja vaevaga, mõjutada katsuma midagi teenida ka kergema vaevaga. Kõik pidi muidugi toimuma Dieseli perekonna tuleviku kindlustamise huvides. Oma sunnitud tegevusetuses Diesel laskus võõrale alale.

Ravilasse jäi Diesel kuni järgmise, 1899. a. jaanuarikuu lõpuni, siis saatsid arstid ta kaheks kuuks Merani kosuma. Oma mootori arengu tähtsaimal võitluse ajal, kus iga nädal kerkis uusi probleeme ja raskusi konstruktsiooni alal, pidi Diesel sunnitud tegevusetuses eemal viibima. Uus Augsburgi Diiselmootorite Vabrik pidi oma tegevust algama Dieselitä; laialdane publik aga oli arvamisel, et Diesel seal töötab ja juhib ja et seal ehitatavad mootorid on mitte kellegi muu kui Dieseli konstrueeritud.

Meranis pidi Diesel viibima rikaste aristokraatlike päevavaraste seltskonnas, kuhu ta oma päritolult ei kuulunud, kes aga teda nüüd tunnustasid ta rikkuse tõttu. Südamel põhjas põl-gas Diesel kogu seda seltskonda. Sarkastiliselt kirjutab ta:

„Salanõunikud on nagu juudid! Kus on üks neist, seal on neid kohe palju; siin on üks finantsnõunik, üks salanõunik ja üks riigikohtunõunik, peale selle üks pealik ja mõned vanapiigad. Keskusteluaine: viimane ülendamine ja värskem auastmete nimestik, mis lõunalauas käest kätte käib, ja lõpuks: kas see või teine on

juba „tõeline“ või veel mitte ja kas kellelgi on nime ees juba „Eksts“. Vaimne silmaring: akti- kimbud ja rohelised lauad; sellena võtavad nad maailma, sest et nad muud midagi ei tea, mui- dugi ei tea nad mitte midagi ka minust, tiitlita inimesest. — Selle eest on aga neil lohutus, et nad kolmekümne, neljakümne või isegi enama aasta eest on suure vaevaga ära veerinud mõned peatükid „Odüsseiast“ algkeeles, — see on siis nende „ideaalne hüve“, mille väärtuses nad ka- helda ei luba ja mis asetab kõik need „akade- miliselt haritud“ kõrgemale teistest inimestest. Minule, tõtt ütelda, on palju meeldivam ja ergu- tavam kui nende „akadeemilistega“ vestelda mõne paljureisinud Hamburgi või New Yorgi kaupmehega, mõne Reini-äärse või Vene töös- turiga, kelle käsutuses on tuhanded inimesed ja mitmed miljonid, isegi mõne lihtsameelse pariisi- tariga või Müncheni kunstnikuga, või kõik- teadja tuuletallaja ning sportlasega.“

Salanõunikku Dielesi tervis siiski paranes niivõrd, et ta aprilli algul võis Müncheni tagasi tulla. Vaevalt oli ta koju jõudnud ja tööle asunud, kui hakkas tulema hiiobisõnumeid igalt poolt. Üks õlletehas, kes oli ostnud mootori uuelts Augsburgi Diiselmoo- torite Vabrikult, saatis selle tagasi kui tarvitus- kõlbmatu ja nõudis oma raha. Varsti tulid ka teised müüdnud mootorid kõlbmatutena fabri- kule tagasi. Vabrikus eneses valitses suur äre-

vus ja peataolek. Diesel võttis asja kohe uurimisele. Selgus, et direktorid ja insenerid olid endid laialt ja mugavasti sisse seadnud, istusid koos, suitsetasid ja rüüpasid õlut, tööd aga tehti kas vähe või mitte sugugi. Vahetevahel sõitis mõni direktoreist Dieseli lehestunud büroosse Müncheni, kopeeris seal mõne lõplikult välja-töötamata mootori joonised, ja nende järgi klopsisid siis meistrid ja töölised vabrikus omapead mootoreid kokku. Teadagi ei kõlvanud need kuhugi. Nende kõlbmatute mootorite eest oli muidugi vastutav Diesel oma nimega, sest olid need ju diiselmootorid. Vabriku aktsiad, mis olid seisnud pööraselt kõrgel, langesid nüüd kohutava kiirusega, aktsionäride seas tekkis kabuhirm, nende viha suundus Dieseli vastu. Kollasel ajakirjandusel oli tegemist laimuartiklite avaldamisega. Ühe sõnaga, leidis aset väike panama. Kuni elu lõpuni kostis Dieseline viha-meeste kraaksumine: „Noh, Dieseli, sa ei saanud diiselmootori ehitamisega hakkama. Kül-lap sa leiutasid selle mootori eksikombel või kogemata.“ Diesel tegi kõik, mis suutis, kuid päästa polnud enam midagi. Vabrik jäi seisma ja pilkekirjanikel oli rikkalikult ainet salmikute sepitsemiseks.

Ka Augsburgi Masinavabrikul oli tõsiseid raskusi oma ehitatud mootoritega. Selle vabriku esimene mootor oli müüdnud tulitikuvabrikule „Union“ Kemptenis. Varsti selgus, et moo-

tor, mis Augsburgis oli hästi käinud, koha peal, vähem vilunud motoristide käes enam oma kohust ei täitnud. Augsburg saatis kaks inseneri kohale. Kuude kaupa elasid need Kemptenis ja püüdsid mootoril hinge sees hoida ikka ja ikka uusi üksikosi Augsburgist järele tellides. Kõik see mõjus mootorite kuulsusele halvasti. Keegi ärimees, kes päris ühelt diiselmootori omanikult mootori kohta teateid, sai vastuseks, et see „käib üsna hästi, kui on alati käepärast paar montööri Augsburgist ja mõni tehnikaülikooli professor“.

„Deutzi“ vabrikul olid oma uute mootoritega õige kurvad kogemused. Vabrik hakkas hoogsalt pihta ja valmistas otsekohe terve seeria — 13 tükki — uusi mootoreid. Lähemal järeleproovimisel ei lasknud aga „Deutz“ mitte ühtegi neist müügil, et mitte rikkuda oma kuulsat nime. „Deutz“ murdis lepingu Augsburg-Kruppi kontserniga ja jättis diiselmootorite ehitamise hoopis seisma. Üldine arvamine aga oli: „Kui diiselmootoreid ei suuda ehitada juba „Deutz“, siis ei suuda seda ka ükski teine.“

Samasuguseid halbu teateid tuli Prantsusmaalt, Ameerikast, Inglismaalt ja vähemaist riikidest. Kusagil ei saadud diiselmootorite ehitamisega hakkama. Ainukesed lohutavamad teated tulid Peterburist Venemaalt. Seal Nobeli vabrikus ehitatud ja vabriku peainseneri Nordströmi konstrueeritud esimene mootor töötas hästi. Üldse läks diiselmootori areng Venemaal

erinevat rada. Kuna Saksa vabrikud pidid võistlevaile firmadele maksma suuri summasid litsentsimaksuna, andis Nobel Venemaal diiselmootorite ehitamise õiguse täiesti vabaks ja valmistas igale soovijale vabrikule tasuta isegi mootori joonised. Kahjuks oli neid vabrikuid Venemaal vaid mõni üksik.

IX.

VÕIT.

1899. aasta teine pool oli Dieselile ja tema mootori arengule kõige raskem. Rängast haigusest paranenud Diesel asub tööle nagu pöörane. Peamine mure oli nüüd tagasi võita vabrikantide ja juhtivate inseneride usaldus diiselmootori vastu. Diesel pöördub Euroopa ja Ameerika firmade poole, püüdes neisse istutada usku oma mootorisse, veendes neid katseid jätkama, andes neile nõu ja lahendades kerkinud tehnilisi probleeme. Oma kõikumatu usuga mootorisse läkski Dieselil korda sütitada teisigi ja katsed jätkusid nii siin- kui sealpool ookeani. Samal ajal otsib Diesel teesid, kuidas oma mootorit ehitada odavamalt, ta mõttes mõlgub kahetaktine diiselmootor. Muret teeb Dieselile tema mootori küteteaine probleem. Saksamaal oli tol korral võimul kivisöekapital, seepärast oli sisse-

veetaval õlil ja petrooleumil kõrge toll. Lootes tulevikus tollipoliitikas kaasa rääkida, paigutab ta kenakese osa oma varandusest õlisse, ostes Galiitsias mõned õliväljad. Samal ajal neelab palju raha Münchenis ehitatav tore Dieseli maja.

Austria-Ungaris on mõned vabrikud hakanud diiselmootoreid ehitama. Seal ollakse veel optimistlik ja Diesel ruttab kohe sinna, et koha peal aidata uusi pettumusi ära hoida. Nädalate kaupa reisib ta ühest vabrikust teise, võtab osa nõupidamistest ja aitab vabrikuil üle saada esimestest tehnilistest raskustest. Peab tähen-dama, et Dieselil ei olnud enam oma mootorist uusi sissetulekuid, välja arvatud võimalikud dividendid Üldiselt Diiselmootorite Ühingult, mis aga kunagi ei olnud kuigi suured.

Vaevalt on ta koju tagasi jõudnud, kui juba Galiitsia õliväljad hakkavad talle tegema suurt muret. Ikka jälle tuleb suuri summasid juurde maksta. Dieselile selgub, et võimatu on õliäri juhtida kaugelt Münchenist. Aasta lõpul sõi-dab ta kohale. Kuid ka see ei aita. Veel mitu head aastat ruineerib see õliasjandus Dieselit, kuni ta viimaks kõik oma õliväljad suurte kah-judega käest annab.

Kõik need ärilised raskused ja pingutav töö ei jätnud halba mõju avaldamata Dieseli tervi- ssesse. Diesel tarvitab jälle palju rohtusid, et rahustada oma ülespiitsutatud närve. Dieseli kirjad tollest ajast lasevad oletada, et ta ei olnud

enam kaugel täielikust tervislikust kokkuvarysemisest.

Sajandi viimasel aastal hakkab saabuma paremaid teateid. Rida vabrikuid on mootorite ehituse alal tublisti edasi jõudnud. Eriti edukas on olnud Augsburgi Masinavabrik, kus asja hingeks on noor andekas insener Lauster. Diesl külastab tihti Augsburgi vabrikut ja püüab seal saadud kogemusi jagada ameeriklastega, kes oma asjaga on pigisse jäänud. Ta kirjutab neile: „Kogu seiklusest peame kõik õppima üht asja: Teie tahtsite oma uues mootorikonstruktsioonis korruga läbi viia liiga palju uuendusi ja andsite need liiga ruttu praktiliseks tarvitamiseks vabrikust välja. Augsburgi Masinavabrikus talitatakse vastupidi: uuendused võetakse tarvitusele vaid üksikutes osades ja saadetakse tegelikku ellu ainult siis, kui need vabrikus eneses on osutunud laitmatuks vähemalt kuue kuu jooksul. Võib-olla, et seesugune talitusviis on teine äärmus, võrreldes Teie talitusviisiga, ja et oleks vahest võimalik leida mingi kuldne kesktee. Üks aga on kindel: Augsburgi Masinavabriku talitusviis viib edule, ehk küll pikkamisi, kuid see-eest matemaatilise kindlusega, kuna vastupidine talitusviis toob kaasa hiiglasuuri rahalisi kaotusi ja pettumusi.“

Aastal 1900 peeti Pariisis jälle järjekordset maailmanäitust. Augsburgi Masinavabrik esines seal ühe suurepäraselt väljatöötatud 60-ne-

-hobusejõulise diiselmootoriga, mis sai kõrgeima auhinna *Grand Prix* osaliseks. See oli tähtis võit diiselmootori arenguloos. Mootori kuulus laialdastes hulkades hakkas jälle tõusma, vabrikud said uut julgustust diiselmootorite ehitamiseks. Asi võttis ikka enam ja enam hoogu ja vaevalt kahe aasta pärast, 1902. a. maikuus, oli kogu maailmas töötamas juba 359 diiselmootorit, kogusummas 12 367 hobusejõudu. Järgmisest, 1903. aastast peale algas diiselmootori pidurdamatu võidukäik üle kogu maailma. Dieseli kangelaslik võitlus oma mootori eest lõppes täieliku võiduga. Leiduri individuaalse töö asemel asus mootorit edasi viima hulkade kollektiivne töö.

Umbes samal ajal, kui diiselmootor alustas oma võidukäiku, algas Dieseli enese majanduslikus olukorras tagurpidimine. Dieseli uus maja, mida ehitati ligemale kaks aastat, sai valmis ja 1901. aasta kevadel kolis Dieseli perekond uude toredasse majja. Maja ehituskulud aga osutusid märksa suuremaks, kui esialgu oli kavatsatud, ja ehitajaga tekkis rahalisi sekeldusi, mis lõppesid küll ilma kohtuta, kuid ometi tekitasid palju paksu verd. Kogusummas, ühes krundiga, läks see tore maja, pigem loss, Dieselile maksma üheksasada tuhat marka. Tore maja nõudis ka toredat sisustust: uhkeid mööbleid, kalleid vaipu ja suurmeistrite originaalmaale, see kõik maksis omakorda ränka raha.

Tore ja toredasti sisustatud maja nõudis ka toredaid eluviise, ja see maksis jällegi pöörast raha — ligi 90 tuhat marka aastas. Sellele lisaks töid Galiitsia õliväljad iga aasta suurt kahju. Kuid kõik see ei olnud otsustava tähtsusega. Saatuslikuks kujunes Dieselile teatud libekeelse agendi külustus, kellel häbematust oli arstide keelust hoolimata haige Dieseli juurde ravilasse sisse tungida. Diesel laskis end ettemaalitavast kergest teenimisvõimalusest kaasa kiskuda ja ostis hangeldajailt ühe miljoni marga eest ehituskrunte. Peatselt selgus, et need krundid ei olnud kaugeltki seda väärt, mis Diesel nende eest pidi maksma, pealegi olid nad enamikus võlgadega koormatud. Diesel tundis end olevat petetud. Ta süüdistas hangeldajaid selles, et need talle kruntide kohta valetateid olid andnud ja osava manöövriga kruntide hinnad kunstlikult üles ajanud enne temale, uusrikkale, pakkumist. Hangeldajad muidugi ei tahtnud asjast teadagi. Diesel otsis abi kohtult. Ta algas hangeldajate vastu protsessi ja — kaotas. Kelmid olid seaduse piire küll oma mõõdupuu järgi venitanud, kuid neist mitte üle astunud. Diesel pidi hangeldajatele maksma suure summa sularahas ja neilt üle võtma hulga vähese väärtusega ja suurte võlgadega koormatud krunte ning kõigele lisaks kandma suured kohtukulud. Ühe sõnaga, nagu väljendus üks kaasaegne, Diesel sai oma miljonist lahti viisil, millele juriidi-

lisest küljest ei saanud teha mingit etteheidet. Selle protsessi tagajärjel hakkas veerema laviin Dieseli pea kohal. Kõigist püüdmistest hoolimata ei läinud Dieselil korda seda pidurdada. Ligemale kümme aastat rabeles Diesel vastu, siis mattis laviin ta enese alla.

Välispidi aga oli kõik korras. Diesel oli kuulus, rikas, omas häid suhteid kogu maailmas, elas uhkes majas ja reisis palju. Ei lähemad sõbrad ega perekond, ükski peale Dieseli enese ei teadnud tõelist olukorda. Diesel oli liiga uhke selleks, et oma häda kellelegi kaevala; eriti püüdis ta oma raskusi varjata perekonna eest. Ainuüksi omal jõul püüdis ta kokkutõmbuvast silmusest välja rabelda. Vaid korduvad haigusjuhud ja piinavad peavaluhood andsid välismaailmale tunnistust Dieseli raskest heitlusest. Kõigest hoolimata oli Dieselil siiski küllaldaselt meeleskindlust selleks, et asuda sotsiaalküsimuse, oma teise eluülesande lahendamisele.

X.

SOLIDARISM.

Juba a. 1880 oli noor Diesel, töötades Pariisis algaja insenerina ja puutudes lähedalt kokku töölistega, seadnud endale veel teise eluülesande, nimelt — lahendada sotsiaalprobleem. Diesel oli

oma elu lõpuni kindlal arvamisel, et tulevik toob ennenägematuid sotsiaalseid vapustusi. Nii mõnigi kord ütles ta oma pojale Eugenile: „Sina elad seda üle. Sa elad seda kindlasti läbi.“ Ajal, kui tema mootor käis pidurdamata tõusuteed, leidis Diesel mahti asuda oma teise eluülesande juurde. Ta luges palju rahvamajanduse ja sotsiaalküsimuse alalt, tegi märkmeid ja kogus vajalikke statistilisi andmeid. Samuti nagu mootori-idee propageerimiseks, avaldas Diesel nüüdki teose oma sotsiaalsete ideede üle pealkirja all *Solidarismus. Natürliche wirtschaftliche Erlösung des Menschen* (Solidarism. Inimese loomulik majanduslik vabanemine). Sõna „loomulik“ all mõtles Diesel kindlasti „mõistuspärane“. Teos sisaldab kaks osa. Esimene osa „Solidarismi põhiolu, organisatsioon ja mõjuvõime“ arendab nii-ütelda sotsiaalse masinavärgi teooriat, kuna teine osa „Solidaristlikud lepingud“ annab juhtnööre selle masinavärgi ülesehitamiseks. Oma teoses määrab Diesel ära kapitalistliku majandussüsteemi suured puudused, konstateerib elukalliduse tõusu kapitali ja spekulatsiooni lülimise tõttu tootja ja tarvitaja vahele. Teda rusuvad majanduslik viletsus ja konjunktuuri kõikumised, mis ikka jälle ähvardavad laialdaste rahvahulkade olemasolu.

Diesel on veendunud, et inimeste üksmeel, kogu rahva sotsiaalse massi läbiimbumine solidaarsusest, s. t. üksmeelse tegutsemise mõttest,

annab hiiglasuuri tagajärgi. „Seda uut omahuvide võrrutamist üldhuvidega nimetan ma solidarismiks; mõtlen aga selle all veel rohkem, nimelt kogu majanduslikku organisatsiooni, kogu sotsiaalset ülesehitust kõigi ta materiaalsete ja eetiliste järeldustega ja sotsiaalseid lepinguid endid, milledele põhjeneb see sotsiaalne ülesehitus.“ Diesel asendab ühiskonnamõiste eetiliselt kõrgema solidaristliku mõtlemise mõistega, üksmeelsusega teos ja tunnetes, kujutelmaga ühest suurest üldsusest, milles kõik teenivad kõiki.

Solidarismi praktilist teostamist kujutleb Diesel järgnevalt. Iga rahva liige laseb iga päev ainult üheainsa penni erilisse hoiukarpi. Mõne aja pärast maksab ta karpi kogunenud hoiuse erilisse, nn. rahvakassasse. Sel kombel kogunevad lühikese aja jooksul miljonitesse, isegi miljardidesse ulatavad summad, millega asutatakse solidaristlikke ettevõtteid, vabrikuid ja tehaseid, mis ei kuulu enam mõnele üksikule kapitalistile või kapitalistide rühmale, vaid kogu rahvale. Sellega oleks juba üks osa rahvast majanduslikult kapitali orjusest vabastatud. Väikesest algusest kasvavad aegamööda välja võimsad solidaristlikud käitised, mitte ainult tööstuse, vaid ka põllumajanduse alal. Vahelkauplemine kaob, kogu rahvas on töös ühendatud mesilasperena, tootmist ja kaubavahetust finantseerib piiritu rikas „rahvakassa“. Varsti kujuneb kogu rah-

vuskeha majanduslikult uueks, solidaristlikuks. Tähelepandamatu ohvri kaudu iga üksiku poolt liituvad kogu rahva majanduslikud jõud üheks harmooniliseks tervikuks, rahvamajanduse struktuur kujuneb kord-korralt ümber ilma revolutsioonita ja ilma olemasolevate rühmahuvide kahjustamiseta.

Peatükis „Üleskutse solidarismile“ kirjutab Diesel: „Te panite tähele, et solidarismis ei ole midagi, mis oleks vaid doktriin, teooria, omavoli või enesepete; kõik on tõelikkus, mis põhjendab olemasolevate suhete ärakasutamisel kehivate seaduste piirides ja rahulikult arengul koos täieliku individuaalse vabaduse säilitamisega. Kõik tugineb solidaristlike jõudude loomulikule kokkumängule. Asjatult otsite siit teostamatuid ja võimatuid asju; seesuguseid ei ole; rangelt järjekindlasti areneb see ja laseb end arvutada elust enesest, tõsiasiadest. Kõik seisab tegelikult kättesaadavana teie silmade ees!

Te olete ka taibanud, missugune jõud just aitab teil saavutada seda ülevat sihti; see on teie igapäevane vennapenn, see iga üksiku väike, märkamatu ohver, mis teie arvu tõhul ja aja toimel kasvab miljonkordseks ja annab teile kui üldsuusele mõõtmatult suure materiaalse ja moraalse võimu.

Teie olete otsustanud seda teie üksmeele abil saavutatud määratud võimu kasutada üld-

suse heaoluks, mitte võitluseks ja hävitamiseks, vaid suureks rahu- ja ülesehitamis-tööks, majandusliku vabanemise, solidarismi otstarbeks.

Mis teie kui üldsus tahate, see sünnib! Ühenduses olete võitmatud; teie majandusliku vabanemise saladus peitub teie solidarismis.

Solidaarsus on seadus, mis võimsalt ja selgesti kerkib üles meie kultuuri tumedal ja segasel taustal, millesse koondub meie aja püüe vabanemise poole, tungides ürgjõuliselt esile segadusest, mis meid ümbritseb. Eksimatult viib see hõiskavale võidule, vabanemisele, suurele, vabale, tõelisele inimsusele, uuele kultuurile, mis inimsoo vahendeid võimsalt tõstab.

Inimesed ei ole rahul, nad tunnevad, et meie kultuur on sunnitud, ebaloomulik, et see ei anna ei elule mingit sisu ega tegevusele mingit pidet; määratu igatsus millegi parema ja kõrgema järele täidab inimsugu, kõik igatsevad õiglust ja armastust. Teie õpetlased, teie kirjanikud, teie ajaloolased, teie kultuuriteadlased — kõik nad hüüavad: ei või enam nii edasi minna, maailm on küps paremaiks aegadeks! Kas te ei kuule, vennad-õed, kuidas maailm kõikjal kajab teie prohvetite hüüdeist: Hoiduge ühte, olge solidaarsed!

Rahvas, sul on jõudu, rahvas, sul on võimu!
Ärka üles! Liiguta end, asu tööle! Moraalsed jõud määravad sinu saatuse. Ära ole kauem ükskõikne oma saatuse vastu, usu enesesse, usu

oma tahte võimsusse. Võta omaks see suur üld-
suse heaks tegutsemise ideaal; rõõmsalt ja kind-
lasti taotle seatud sihti: oma majanduslikku vaba-
nemist. Kui ka selle saavutamine nõuab mär-
treid, võit kuulub siiski sulle!“

Dieseli teos ilmus a. 1903 kümne tuhandes
eksemplaris ja oli hinnalt väga odav, kuid läbi
müüdi vaid mõnisada. Suur liikumine, mida
Diesel oli oodanud, jäi tulemata. Raamatuke võeti
vastu osalt heatahtliku üleolekuga, enamalt jaolt
aga vihase pilkega. Leidusid vaid mõned üksi-
kud, kes olid Dieseli ideest vaimustatud. Diesel
ise, tookord veel jõukas, hakkas solidarismi tege-
likult organiseerima, kulutades selleks otstarbeks
palju raha ja energiat. Ta palkas ametisse ühe
noore, ideest vaimustatud majandusteadlase, kes
pidi ajakirjandust jälgima, kõiksuguseid tarvi-
likke andmeid koguma, kavasid valmistama, kir-
javahetust pidama ja organiseerimiskoosolekuid
korraldama. Vahetevahel esines Diesel ise koos-
olekuil ettekannetega solidarismi üle. Ta saatis
nimekamaile isikuile oma raamatukese, astus
nendega kirjavahetusse ja püüdis neid igati oma
ideele võita. Ligemale aasta aega oli Dieseli
majas solidarismi alusel teatud elevus: inimesed
tulid kokku, arutlesid asja igakülgsest, valmis-
tasid kavasid.

Pikapeale jäi asi soiku; veel mõne kuu seisis
Dieseli söögitoas laual solidarismi hoiukarp, siis
kadus ka see. Kuid Diesel ise ei lasknud kunagi

märgata, nagu oleks ta kaotanud usu solidarismisse. Ta oli isegi veendunud, et sotsiaalküsimus on solidarismiga lõplikult lahendatud, ja oma elu lõpuni ta hellitas mõtteid kord veel tegelikult solidarismi teostamisele asuda. Kuid selleks vajab ta palju raha, ja püües seda teenida viis ta jällegi solidarismist eemale. Usku solidarismisse aga Diesel ei kaotanud. „Et ma leiutasin diiselmootori,“ ütles Diesel, „on hea ja ilus. Kuid minu peateene seisab selles, et olen lahendanud sotsiaalküsimuse.“

XI.

KUULSUSE TIPUL.

Ühel sügisesel päeval aastal 1904 ookeanaurik „Pretoria“ alustas Hamburgi sadamast järjekordset reisi Ameerikasse. Laeva pardal viibisid paljude teiste reisijate hulgas ka Rudolf ja Martha Diesel. Ameerika Diiselmootorite Ühing oli hakanud arendama energilist tegevust ja Dieseli ärisõber Adolphus Busch oli juba mõni aeg tagasi kutsunud Dieselit Ameerikasse tutvuma oma tehastega. Nüüd, mil St. Louis's, Buschi kodulinnas, peeti maailmanäitust, leidis Diesel olevat paraja aja sõbra kutset täita.

Ameerikas elas Diesel mõne nädala Buschi külalisena, jälgis mootorite ehitamist tehastes, tutvus põhjalikult tehnika uuemate saavutistega

maailmanäitusel ja tegi lõpuks koos naisega pika reisi põiki läbi Ameerika mandri, pannes kõikjal teravasti tähele Ameerika elu-olu. Nii mõnigi asi sellel noorel maal ei olnud Dieseli arvates kiiduväärt Euroopaga võrreldes, kuid tehnika alal tundus kõikjal värskust ja võimsat hoogu. Oma Ameerika-muljetest kirjutab Diesel:

„Ameerikas on igapähele „vabadus“ teha, mis ta tahab. Seda „vabadust“ kasutatakse peaaegalikult selleks, et „teisi“ kõige metsikumal ja hoolimatul kombel rõhuda ning välja kurnata. Ameerikas ollakse ikka mõne rahamehe või ühingu käpa all.“ Diesel leiab, et Ameerikas on liiga arenenud jaht dollari järele ja vaevalt leiduvat huvi mingi muu asja vastu. Olevat kasvamas kibedus suurkapitali, Rockefelleri ja teiste miljardäride vastu. Vabrikuis töötavat seadusvastaselt palju lapsi, kes nooremad kui neliteist aastat. Puuduvat vabrikute inspeksioon, töökaitse ja teised sotsiaalsed asutised. Ka panevat ameeriklased liigset rõhku välisele küljele, reklaamile, kuna sisuline külg jäävat tagaplaanile, millest Dieseli arvates on tingitud Ameerika elu-olu vastuolud, nagu: suurepärased konservivabrikud — viletsad konservid; toredad mööblivabrikud — kole mööbel; tänavaehitamise masinad — viletsad tänavad; suurepärased auru-leivavabrikud — ei mingit söödavat leiba jne.

Ka maailmanäitus St. Louis's ei rahuldanud Dieselit täiesti. Ta leiab sinna kuhjatud olevat

liiga palju palaganlikku ja aastalaadalikku, kõik-suguseid karusselle ja käevaatajaid, mis kipub ära varjama näituse tõsise ja õpetliku külje.

Novembri lõpul on Diesel jälle Münchenis tagasi. Ameerika-reis on teda kõigest hoolimata siiski tublisti kosutanud ja värskendanud, andnud uut hoogu ja uusi lootusi. Suure virna tehnilisi märkmeid on Diesel Ameerikast kaasa toonud. Ta pea on tulvil uusi ideid ja värsket hooga asub ta tööle. Diesel seab uuesti sisse oma isikliku konstruktsioonbüroo, astub lähemasse kontakti Sulzeriga. Ta tahab konstrueerida suuri laevamootoreid, automootoreid, esimest mootorvedurit. Ta loodab kindlasti leiutada ühe uue töötamisviisi, mis jätaks varju tema enese algmootori.

Kuid vaenlaste viha Dieseli vastu ei ole väinud, pigem veel tõusnud. Varsti hakkab nende mürgikarikast tilkuma Dieseli pihta. Siin-seal ilmub laimuartikleid; kuulduv ettepanekuid „diiselmootor“ ümber nimetada „õli-mootoriks“, sest Dieselil ei olevat mingisuguseid teeneid selle mootori saamisloos, kõik olevat olnud juba varem teada ja mootor olevat lõplikult välja töötatud hoopis teiste isikute poolt. Keegi laskis lendu pilkava nimetuse „diisel- ja ko-mootor“. Kogu see ässitus ja kihutus riivab sügavasti Dieseli enesearmastust, paneb teda kannatama raskeid moraalseid piinu. „See on kole,“ kirjutab Diesel oma naisele, „et lubatakse

poisikestel, alles päris noortel inseneridel, otsustada asja üle, milleks mina olen kulutanud kogu oma elu. Vähe seda, neil on veel poolehoidjaid, kes on valmis lõhkuma kõik, mis mina olen loonud.“

Dieseli patendi kehtivus lõppes alles 1907. aastal, kuid juba enne seda tähtaega hakkasid mitmed välisfirmad endid lepinguvahekorra Üldise Diiselmootorite Ühinguga välja rabelema. Diesel nähtavasti rõõmustab selle üle. Ta kirjutab 26. aprillil 1906:

„Üldine“ hakkab ragisema igast kandist; Austria ühing ähvardab teda protsessiga; Sulzer järgneb 14 päeva jooksul ja Dyckhoffil läheb ka varsti lahti... Ja mina olen seejuures asjast puhalt väljas; et mul ei ole enam kohustusi, siis ei tule mängu isegi minu nimi. Lepingule Sulzeriga kirjutan alla täna.“

Diesel ise nimelt oli samuti katkestanud lepingu Augsburgi Masinavabrikuga, mis vahepeal oli Nürnbergi Masinavabrikuga ühinenud ühiseks firmaks „MAN“ (Masinavabrik Augsburg-Nürnberg). Ei ole sellest ajast küllaldaselt dokumentaalseid andmeid, mille põhjal oleks võimalik otsustada, mis põhjusel Diesel rõõmustas, kui välisfirmad katkestasid oma lepingud „Üldisega“, kuna Dieseli kui aktsionäri huvid olid ometi viimasega seotud. Kas oli ta oma aktiad ära müünud või põles temas fanaatiline

soov maksku mis maksab jälle ise oma asja pere-meess olla.

Diesel töötas nüüd lepinguvahekorras Sulzeriga. 1906. aastaks olid Dieselil oma büroos valmis konstrueeritud automootor, diiseli-väikemootor ja mootorvedur (diisellokomotiiv), viimane Dieseli ja raudtee-insener Adolf Klose ühistööna. Neist kolmest osutus tegelikul katsetamisel elujõuliseks vaid diiseli-väikemootor. See väike 5 hob.-jõuline mootorike käis hästi ja tal oli Venemaal ka hea turg. Diesel organiseerib ühingu väikemootorite tootmiseks. Kuid see Dieseli looming ei ole enam kaitstud mingisuguse patendiga, seda võib ehitada igauks. Loomulikult ei suuda Diesel võistelda suurte kapitalijõuliste firmadega, kellel pealegi on nüüd juba palju suuremad kogemused diiselmootorite ehitamise alal kui Dieselil endal. Loodetud kasude asemel toob uus tegevusharu Dieselile vaid kahju. Laviin veereb edasi.

1907. aasta tõi Dieselile rõõmsa üllatuse. Rühm söekapitali mõjust enamvähem eemal seisvaid erapooletuid teadusmehi otsustas tunnustada Dieseli teeneid mootorihituse alal. Selle väljenduseks andis Müncheneri tehnikauilikooli nõukogu oma endisele õpilasele „doktor-inseneri“ auastme ja tegi ettepaneku vastu võtta tehnikauilikooli professori amet. Diesel võttis auastme vastu sügava hingelise rahuldustundega ja hakkas oma nime ette kirjutama „Dr.“, kuid

professoriametist loobus. Nüüd pidi oma liikme austamisest tahestahmata osa võtma ka söekapitali mõju all seisev Saksa Inseneride Ühing, kes oli paar aastat tagasi hinnanud kõrgeima auhinaga auruturbiini leiutajate välismaalaste Parsons'i ja Laval'i teeneid, jättes kõrvale kaasmaalase Dieseli. Nii toimiti muidugi põhjusel, et auruturbiin oli söekapitalile kasulik leiutis, kuna diiselmootor seda ei olnud.

Audiplom anti Dieselile kätte 1907. a. suvel Saksa Inseneride Ühingu pidulikul koosolekul, millest võttis osa ka keiser Wilhelm II. Isegi sel pidulikul sündmusel ei saanud Dieselit torakamata jätta. „Meie muidugi tunnustame diiselmootorite suurt edu,“ ütles oma kõnes professor A. Riedler, „kuid see edu on rohkem kaubanduslik kui tehniline.“

Pärast pidulikku talitust laskis Wilhelm II, kuulsate vurrudega keiser ja Preisi esimene sõdur, endale värsket audoktorit esitella. Keisrit huvitas tehnika niivõrd, kuivõrd see aitas tema maa- ja mereväge varustada moodsate relvadega, mis võimaldaksid „Jumala valitud“ Saksa rahval, samuti „Jumala poolt määratud“ keisri juhtimisel täide viia oma ajaloolise missiooni. Sellelt seisukohalt näis keisrile tahtekindel ja andekas Diesel olevat kohane mees töötamiseks sõjaministeeriumi salajaste leiutiste täideviimisel ja ta tegi Dieselile ettepaneku hakata sõjaministeeriumi ülesandel töötama koos professor

A. Riedleriga. Dieselil ei olnud aega asja põhjalikumalt kaalutella, vahest ta ka ei sõandanud kõrget pakkumist tagasi lükata: ta nõustus.

Professor Riedler katsetas sel ajal „kreeka tulega“. Neist katsetest kasvasid välja Maailma-

Diesel

A. Diesel

Rudolf Diesel.

R. Diesel.

R. Dieseli allkirja näiteid a. 1876, 1890, 1898 ja 1912.

sõjas sakslaste poolt tarvitatud kuulsad leegihaitjad. Nendele katsetele pandi keisri perekonnas erilist rõhku ja tihti oli kuulda lendlauaset: „Katsugu aga inglased nüüd Schleswigis maanduda.“ Prof. Riedleri katsetest võttis nüüd osa Dieselgi. Kuid peatselt selgus, et töötamine kasarmuõhkkonnas sugugi ei sobinud vabadusega harjunud Dieselile, ka tekkisid tal mõ-

ningad lahkarvamised professor Riedleriga. Diesel loobus koostööst ja lahkus salajaste ülesannete teenistusest, põhjendades lahkumist sõjaväeasutiste paindumatusena katsete korraldamisel. Dieseli sõbrad olid üllatatud.

„Kas Te ei karda enda peale tõmmata keisri viha?“ küsisid nad Dieseliilt.

„Keisri viha on piiratud Saksa riigi piiridega. Mina aga, olles vaba, võin elada ja töötada kustahes,“ vastas Diesel.

„Ainult mitte Inglismaal,“ parandasid Dieseli vastust sõbrad.

„Miks mitte?“

„Vaevalt keiserlik valitsus peab sobivaks, et inimene, kes tunneb professor Riedleri tegevust nii põhjalikult, viibib Inglismaal.“ Diesel kehtitas õlgu. Tal ei tulnud mõttessegi, et keegi võiks teda kahtlustada riiklikkude saladuste reetmise tahtes. Kuid inimesed, kes kindralstaabi asju rohkem tundsid, teadsid, et kahtluse alla võib sattuda igäüks. Kuus aastat hiljem oli Dieseli sõpradel põhjust meenutada seda vahejuhtumit Dieseli elus.

Vabanenud sõjaministeriumi salajasest teenistusest, unustab Diesel peatselt selle painajalikkuse ja andub uue innu ning energiaga töötamisele oma konstruktsioonbüroos.

Oma ülikoolisõbra — Peterburi polütehnikumi professori Georg Döpfi — kutsel külastas Diesel 1910. a. kevadel Venemaad. Siin oli dii-

selmootori areng algusest peale olnud edukas, kuna seda igati toetas vägev õlikapital. Peale kasutamise statsionaarse mootorina oli diiselmootor siin edukalt tarvitusele võetud laevamootorina. Juba 1904. a. liikus Volgal Nobeli õlitanklaev „Sarmat“ diiselmootori jõul, kusjuures tagasikäiguks kasutati veel elektrimootorit. Kuid juba 1908 konstrueeris Nobeli peainsener Nordström esimese edasi-tagasi-käiguga (reversiivse) neljataktilise laevamootori. Sellest ajast peale oli mootorlaevade arv jõudsasti kasvamas.

Diesel esines Peterburis pikema ettekandega diiselmootori saamisloost ja sai elavate kiiduavalduste osaliseks. Järgneval päeval oli Rahvusvahelise Mootorite Näituse pidulik avamistalitus, millest Diesel võttis osa aukülalisena. Näitusel köitis Dieseli erilist tähelepanu Kolomna masinavabriku 300-hobusejõuline laevamootor. Peterburist sõitis Diesel Moskvasse, kus kordas oma ettekannet ja sai samuti vaimustatud poolehoidu osaliseks. Ta nautis kuulsat vene külalislahkust ja leidis, et see muidu nii mahajäänud maa diiselmootorite ehitamise alal ometi Lääne-Euroopast ette oli jõudnud.

Peterburi kaudu kodumaale tagasisõidul näidati Dieselele Nobeli vabrikus kaht tugevajõulist laevamootorit, mis olid määratud paarile vähemale ehitatavale sõjalaevale. Suure vaevaga oli Nobel saanud konservatiivse mereminis-

teeriumi niikaugele, et see nõustus uusi sõjalaevu varustama diiselmootoritega. Ta andis tagatise, et asendab diiselmootorid, kui need osutuvad sõjalaevadele ebasobivaks, omal kulul aurumasinatega. See üritus oli diiselmootorile teatud määral tuleprooviks, sest sõjalaeva manööverdamisvõime peab olema eriti suur ja seda võimaldab vaid eriti kuulekas masin. Diesel oli kogu asjast muidugi väga huvitatud ja palus endale kohe saata teateid tegelikkude tulemuste kohta. Varsti pärast seda teatas Nobel Diesele Sak-samaale, et uute laevade proovisõit oli andnud üle ootuste häid tulemusi; mootorid olid laevadele võimaldanud kõigiti painduvalt manööverdada ja tarbe korral isegi täielt edasikäigult silmapilkselt üle minna täiele tagasikäigule.

Diesel jõudis Venemaa-reisilt koju uute mõtetega ja uute ideedega. Kui diiselmootor kõlbas liikumapanijaks jõe- ja vähematele merelaevadele, miks ei võinud ta siis arvesse tulla ka suurte ookeanilaevade juures. Tõepoolest, Euroopa laevaehitajad olid senini liiga vähe tähelepanu pööranud diiselmootorile. Diesel hakkab energiliselt õhutama mootorlaevade ehitamist kõikjal. Glasgow's, Inglismaal, peetakse inglise laevaehitajate kongressi. Diesel sõidab kohale ja esineb kongressil hiilgava ettekandega. Asjalikult ja veenvalt esitab ta kuulajaile mootorlaevade paremusi võrreldes aurulaevadega. Hästi põhjendatud ettekanne leiab suurt poolehoidu.

Järgnevad elavad läbirääkimised. Kongressi juhataja lausub lõppsõnas:

„Täna inglise laevaehitajad kuulsid, mis neil tuleb teha lähemas tulevikus.“

Pisut hiljem peetakse Londonis rahvusvahelist laevaehitajate kongressi. Diesel on kutsutud kongressist osa võtma aukülalisena ja saab üldise poolehoiu osaliseks. Ta võtab ka nüüd sõna ja kõrvaldab osavate väidetega kuulajate südameist vähimagi kahtluse ning hirmu uue asja ees. Laevaehituses toimub otsustav pööre.

Juba järgmise, 1911. aasta algul alustavad mitmed suured laevatehased Saksamaal, Inglismaal, Taanis suurte mootorlaevade ehitamist ja sellesama aasta novembris lastakse Kopenhaagenis vette maailma esimene ookeani-mootorlaev „Selandia“. See ajalooline sündmus tõmbab enesele kogu maailma tähelepanu. Järgmise aasta jaanuaris algas „Selandia“ oma esimest reisi. Väljunud Kopenhaagenist, võttis laev Uleåborg'is peale kaks tuhat tonni tšementi ja suundus Londoni. Londonist jätkus reis Kaug-Itta. Saksa meres tegi laev läbi esimese tormi ja näitas, et ta suudab sellele niisama hästi vastu panna kui aurulaevad. Juba esimestel sõidupäevadel selgus, et laev tarvitab tunnis keskmiselt vaid 165 grammi õli hobusejõu kohta, nii et ta oma õlitagavaraga võis pidevalt sõita 75 ööpäeva. See oli juba suur paremus võrreldes aurulaevadega.

Kui „Selandia“ jõudis Londoni sadamasse, oli Inglismaal parajasti söekaevurite streik. Paljud laevad seisis süte puudumisel ja nende omanikud vaatasid kadestades „Selandiat“, mis võis oma reisi vabalt jätkata, tarvitamata ühtegi untsi seda neetud sütt.

Sadamasse ilmusid uut imelaeva vaatama admiraliteedi esimene lord, kõrged ametnikud, ajakirjanikud ja hulk rahvast. Siin-seal vaidlesid lihtsameelsemad selle üle, kas see „aurik“ seal on juba täiesti valmis või veel mitte. Ja neil oli selleks põhjust, sest „Selandial“ ei olnud korstnaid, kuna ta neid ei vajanud. Kuid kahtlejail oli siiski õigus: tuligi nii välja, et „Selandia“ ei olnud tookord veel täiesti valmis, sest hiljem ehitati talle siiski peale kaks suurt korstnat, mida ta ei vajanud. „Selandia“ oli nimelt segaveolaev ja võttis peale kauba pardale veel reisijaid, kelle jaoks oli 24 ilusat kajutit. Kuid need jäid tühjaks, reisijaid ei leidunud. Inimesed ei julgenud sõita niisugusel imelikul laeval, millel puudusid korstnad. Laevaühing ei saanudki teisiti, kui ehitas laevale peale kaks toredat korstnat. Ühte neist paigutati mootori väljalaske sumbutaja, teine jäi niisama iluasjaks ja inimliku konservatiivsuse sümboliks.

Kui „Selandia“ 1912. aasta juunis oma esimeselt Kaug-Ida reisilt Kopenhaageni tagasi jõudis, ootas teda sadama kail juubeldav rahvahulk. Üldine vaimustus oli suur. Ajalehed tõid

pikki kirjutisi Dieselist ja tema mootorist. Laevasõidu arengus oli alanud uus ajajärk. Laevnikud veendusid selle esimese reisi põhjal diiselmootori kasulikkuses. Oli ju „Selandia“ küll läinud maksma paarsada tuhat marka rohkem, kui oleks maksnud niisama suur aurulaev. Kuid reisi tulemused näitasid, et selle, mis ta maksis rohkem, võib tasa teha ühe aastaga. „Selandia“ vajas hoopis vähemat meeskonda kui aurulaevad; ta võis peale võtta palju rohkem kaupa, kuna tal ei olnud ruumi raiskavaid söepunkreid; ta võis kütteõli-tagavara pikaks reisiks kaasa võtta sealt, kus see oli odavam; ta ei tarvitsenud pikal reisil kallist aega viita vahesadamais süsi võttes. Paremused olid käegakatsutavad ja juba ühe aasta pärast oli kogu maailmas mitusada mootorlaeva.

Doktor-insener Rudolf Diesel oli nüüd oma kuulsuse tipul. Kakskümmend kaheksa paremat ja suuremat vabrikut kümnes eri riigis ehitasid vaid temanimelisi laevamootoreid; vabrikuid, mis ehitasid statsionaarseid mootoreid, oli võimatu loendada. Sajad võimsad mootorlaevad kandsid Dieseli nime laiali üle kogu maailma. Diesel sai virnade kaupa tervitustelegramme; igal pool, kuhu ta ilmus, saatsid teda vaimustatud ovatsioonid; talle pakuti kõiksuguseid auameteid; talle annetati ordineid, mida ta kunagi ei kandnud. Diesel ise kirjutab selle elevuse kohta oma naisele:

„Sa ei usu, missugune nõiatants nüüd nende

mootorite ümber lahti on läinud. Lähen ma kuhutahes, igal pool joonistatakse, ehitatakse, konstrueeritakse ja käsitellakse diiselmootoreid. Et see kriisini viib, on kindel. Ja nii mõnedki murravad seejuures oma kaela.“

XII.

LAVIIN VEEREB.

Samal ajal, kui Dieseli kuulsus kasvas maailmakuulsuseks, pidas Diesel ise ägedat võitlust oma varandusliku laostumise vastu. Kohtuotsuse põhjal oli Diesel pidanud hangeldajate ühingule maksma suure summa ja sellelt üle võtma väheväärtuslikud ning võlgadega koormatud krundid. Nende võlgade protsendid õonestasid nüüd pidevalt Dieseli majanduslikku aluspõhja. Kui Diesel saadud kahjud lihtsalt omaks oleks võtnud ja edaspidiseist kokkupuuteist hangeldajate ühinguga hoidunud, oleks ta ehk pikapeale oma majanduslikest raskustest üle saanud. Kuid Dieseli uhkus ja õiglustunne olid riivatud. Ta tundis, et teda on petetud, ja ta ei tahtnud asja niisama jätta või, nagu ta ise väljendas, ta ei tahtnud, et teda peetakse rumalaks. Et ta aga õiguslikul alusel hangeldajate ühingule midagi teha ei saanud, otsis ta muid võimalusi tasumängu mängimiseks. Näiliselt esildus seesu-

gune võimalus a. 1908. Ehituskruuntidega hangeldajate ühingust oli välja kasvanud üks teine samalaadiline, ütleme sahkerdajate ühing, ja mõlemad ühinged, uus ja endine, olid end sidunud mingisuguse keeruka juriidilise sõlmega lepingu näol. Paljud nimekad juristid olid arvamisel, et see leping on vaieldav, ja tulid mingisuguseil keerukail juriidilistel kaalutlustel otsusele, et isik, kelle käes on sahkerdajate ühingu aktsiad, võib hangeldajate ühingu vastu esitada nõudmise kahe miljoni marga suuruses, kusjuures selle protsessi võitmine on enam kui kindel. Diesel sai sellest kuulda (selle eest juba hoolitseti), haaras asjast kinni ja hakkas sahkerdajate ühingu aktsiaid üles ostma, makstes nendest head hinda. Kui aktsiad olid Dieseli käes, esines ta hangeldajate ühingu vastu nõudmisega kahe miljoni marga suuruses. Kaks aastat kestis protsess; Diesel võitis alles teises instantsis, kuid kaotas protsessi lõpuks riigikohtus. Nimekate ja kuulsate advokaatide arvamised olid osutunud petlikuks. Diesel pidi kandma suured kohtukulud ja tema varanduslikus bilansis figureerisid nüüd sularaha asemel kahtlase väärtusega sahkerdajate ühingu aktsiad, millede kurss päev-päevalt langes. Selle protsessi tulemus oli Diesele raskeks ja saatuslikuks hoobiks, kuid ta ise püüab asjade tõelist olukorda omaste eest kõigiti varjata. Ta kirjutab lohutavalt: „Ma ei igatsegi nüüd enam uusi ettevõtteid asutada,

mul on nüüd küllaldaselt puhast sissetulekut; olen näidanud, et ma veel elan ja et mind peab arvestama, ja see on mulle peaasi. Veel pisut kannatust ja mõni aeg kibedat tööd, siis järgnevad ilusad päevad ja head tagajärjed meie vanaks eaks ja ilus tulevik meie lastele.“ Tegelikult ei olnud asi aga sugugi nii roosiline. Muidugi oli Dieselil siit ja sealt teatud sissetulekuid protsentide, dividendide ja lepingute põhjal saadavate summade näol, kuid seda kõike oli vähe Dieseli rahaliste tarviduste rahuldamiseks, sest juba kuulsusekohane elamine nõudis suuri summasid. Sularaha saamiseks teeb Diesel katset maja ära müüa, kuid naine on väga selle vastu ja Diesel ei söanda naisele selgitada majamüümise vajaduse tõelisi põhjusi. Maja jääb küll müümata, kuid Diesel koormab selle obligatsioonidega, mis omakorda tekitavad lisakulusid protsentide näol. Tarvidus ruttu raha teenida muutub viimaks Dieseli juures niivõrd suureks, et ta hakkab äriliselt nii ütelda mõtlematult rabelema. Ta realiseerib oma paremate väärtpabe-rite viimase ülejäägi ja püüab siis saadud rahaga asutada tehniliselt liiga varajasi ning isegi spekulatiivse iseloomuga ettevõtteid. Näiteks asutas ta Münchenis Elektromobiilide Ühingu, mis aga kohe tõi suuri kahjusid. Dieselist levib kuuldus, et see on mees, kes otsib oma rahale suuri ja kiireid teenimisvõimalusi. Muidugi ei olnud kõiksuguseist kelmidest ja spekulantidest

puudu ning Diesel sai pakkumisi kuhjana. Muude hulgas ilmus Dieseli juurde keegi mees, kes seletas, et temal olevat väga tulutoov ettevõtte, mingisugune loteriiäri katoliku kirikute ehitamiseks, kuid ta olevat sattunud ajutistesse raskustesse ja olevat sunnitud võtma osaniku. Kui Diesel tema nüüd hädast välja aitab osanikuks-astumisega, leiab ta endale peale suurte kasude veel ühe uue surmani tänuliku sõbra, kes Dieselit kui „päästjat“ iial ei unusta. Libe keel ja kaastunde mangumine mõjusid Dieselisse ja ta laskus sellesse spekulatsiooni. Diesel paigutas oma viimase sularaha loteriiärisse, kuid sai suurte kasude asemel vaid suurte murede ja pettumuste osaliseks. Viimaks asutas Dieseli äri- osanik, keda Diesel oli „päästnud“, mingisugusel ettekäändel, missuguseid leidub ju alati, uue ettevõtte, kus Diesel enam osanik ei olnud, ja viis kõik oma kirikute ehitamised üle uude ettevõttesse. Endine ettevõtte tuli likvideerimisele ja Diesel oli oma rahast — ligemale 168 tuhat marka — lahti „juriidiliselt päris laitmatul viisil“.

Dieseli varanduslik seis oli juba niivõrd õõnestatud, et see viimane võrdlemisi väike kaotus lõi tal lõplikult jalad alt. Sularaha hankimiseks tuli Dieselil nüüd teha laenu, mida ta senini piinlikult oli vältinud. Laenu lubas Diesel tasuta kindlal tähtajal, 1. oktoobril 1913. Veel ei olnud kadunud viimne lootus. Oli ju Diesel kaasa

aidanud kahe suurema firma — Sulzer Helveetias ja Busch P.-Ameerika Ühendriikides — lähenemiseks. Selle tagajärjel asutati diiselmootorite ehitamiseks Ameerikas uus firma „Busch-Sulzer-Diesel Engine Co“, kes juba 1912 hakkas ehitama suurt mootorivabrikut. Selle valmisaamine aga viibis mitmesugustel põhjustel ja ühtlasi lükkus edasi ka loodetavate tulude saamine. Hirmuga läks Diesel vastu 1. oktoobrile, mil ta oma kohustused pidi lunastama. Pöörduda aga oma ülikaste ärisõprade, kas Buschi või Nobeli poole, avaldada neile oma tõeline seisukord, esineda nende ees abivajajana — seda Dieseli uhkus ja enesetunne ei lubanud. Eugen Diesel kirjutab selle ajajärgu kohta oma isa elus: „Esiialgu oli veel mingisugune võnkumine suurte lootuste ja rusuvate murede vahel. Viimane pool aastat Dieseli elus pidi aga olema lausa põrgu.“

XIII.

VIIMNE TRIUMF.

1912. aasta algul tegi Ameerika Inseneride Ühing Dieselile ettepaneku sooritada ringreis Ühendriikides ja esineda Ameerika linnades ettekannetega diiselmootori saamisloost. Kuna samal ajal Ameerikas äsjaasutatud „Busch-Sulzer-Diesel Engine Co“ kavatses panna nurgakivi

uuele mootorite vabrikule, siis arvas Diesel, et tema ringreis kujuneb ka heaks propagandaks uue vabriku tooteile, ja võttis vastu temale tehtud ettepaneku. Ka Martha Diesel oli mõttest vaimustatud ning oli nõus saatma oma meest sellel ringreisil. Dieseli kaasmaalased Münchenist kasutasid juhust, et „näidata“ ameeriklastele „saksa rahvuslikku geeniust“, ja avaldasid omakorda soovi saata Dieselit tema Ameerika-reisil. Nii sõidabki siis Diesel märtsis 1912 nagu mõni kroonitud pea arvuka saatjaskonnaga teiskordselt Ameerikasse, areneva tehnika maale. Kuulsat leidurit saatsid sel reisil peale tema naise Saksa Muuseumi liikmed: Dieseli ülikoolisõber Oskar von Miller, Baieri peaminister von Podewill, Müncheni linnapea von Borscht ja hulk mitmesuguseid direktoreid ja aktsionäre.

Seekordne reis Ameerikasse kujunes Diesele tõeliseks triumfikäiguks. Igal pool, kuhu ta vähegi ilmus, tekkis tõeline Dieseli-vaimustus. Hotellid, kus ta peatus, olid kogu päeva ümbritsetud vaimustatud rahvahulgast; ajalehtede kirjasaatjad ja fotomehed jälgisid teda kõikjal, ja mõnigi kord pidi Diesel isegi veel voodist välja tulema, et vastata mõne reporteri paarile rumalale küsimusele. Väga paljud töösturid ja õpetlased külastasid Dieselit tema peatuskohas ning soovisid temaga vestelda. Ajalehed kubisesid lööklauseist ja artikleist, milles kõneldi uue õli-ajajärgu algusest ja söeajajärgu lõpust, saksa

leidurist ja „nõiameistrist“, kes oma õlimootoriga olevat välja tõrjunud aurumasina ja tegevat lõpu auruaajajärgule nii maal kui merel; neis artiklis fantaseeriti tuleviku diiselaustost ja tuleviku suurtest lahingulaevadest, mis liiguvad diiselmootori jõul. Ühe sõnaga, Dieseli-vaimustus kujunes paiguti Dieseli-deliiriumiks.

New Yorgi Mehaanikainseneride Ühing korraldas Diesele suurejoonelise vastuvõtu ja valis ta oma auliikmeks. Rohkearvulise auditooriumi ees esines Diesel ettekandega diiselmootorist ja selle saamisloost, kusjuures ettekannet selgitasid valguspildid. Kui Diesel kõneles kuulajakonnale oma sügavaist elamustest mootoriga katsetamise ajal, ta sattus vaimustusse isegi: ta näos peegeldus ammendamatu energia, ta silmad särasid ja hääles kõlas paindumatu tahtejõud. Tormiliste kiiduavalduste saatel lahkus Diesel ettekande lõppedes kõnetoolilt. Ta sai suurima kiiduavalduse osaliseks, mida ühe ameeriklase suust üldse võib kuulda: „Mister Diesel on tõeline ameeriklane.“

Oma ettekannet kordas Diesel veel paljudes Ameerika linnades ja igal pool oli üldine vaimustus suur. Ülikoolilinnas Ithakas tabas Dieselit reumatismihoo. Ta jalad olid paistes, nii et ta oma saapaid jalga ei saanud panna. Kohe korraldasid üliõpilased kogu linnas hästi suurte saabaste jahi. Hulk suuri saapaid toodi Diesele hotelli. Ta võis nende hulgast valida endale

paraja paari ja sai sel kombel oma ettekande ikkagi ära pidada.

St. Louis's, kus elasid Dieseli sõbrad Adolphus Busch ja kolonel Meier, oli tung Dieseli ettekandele niivõrd suur, et ta pidi selle pidama ühes suures kirikus, sest ükski muu ruum ei suutnud mahutada kokkutulnud rahvamurdu. Pärast ettekannet pandi nurgakivi uuele diiselmootorite vabrikule, kusjuures piduliku talituse sooritas Diesel kui aukülaline.

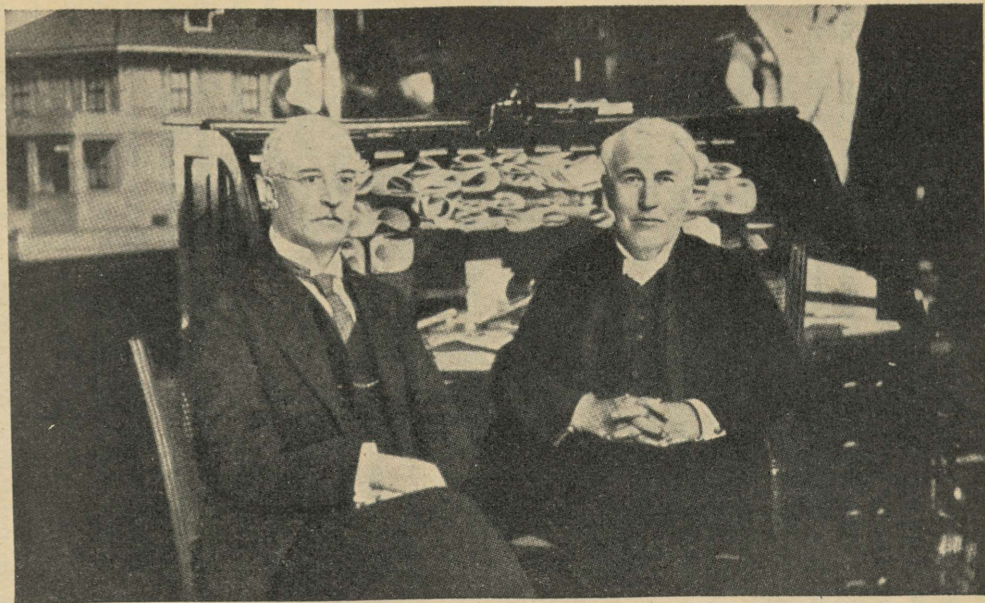
Ameeriklased tulid mõttele korraldada kahe kuulsa leiduri — Dieseli ja Edisoni — kohtamine. Dieseli enesearmastus oli Ameerikas leidnud täielikku rahuldust; ta teeneid oli tunnustatud, seepärast võis ta rahuliku südamega vastu võtta ameeriklaste ettepaneku kohata Edisoniga kui samaväärne samaväärsega. Dieseli tagasisõidul New-Yorki toimuski siis ameeriklaste suureks rõõmuks 6. mail 1912 kahe kuulsuse kohtamine. Edison võttis Dieseli oma elukohas Orange City's vastu lihtsalt, kuid südamlikult. Vestluses puudutasid mõlemad leidurid vähe nende leiutistega seoses olevaid küsimusi; Diesel jutustas Edisonile oma Ameerika-reisi muljeist ja Edison Diesele oma Euroopa-reisist. Vestluse lõpul avaldas Edison Diesele oma kuulsa noorusliku jume saladuse ja pidas talle isegi lühikese naljatoonilise loengu korralikkude elukommete ning mõõduka söömise ja joomise tähtsusest nooruslikkuse säilitamisel. Ainult korraliku

magamise suhtes ei saanud Edison Dieselile näpunäiteid anda, kuna ta ise tihti keset ööd voodist tõusvat ja mõnda pähetulnud ideed aren dama hakkavat. Ka Dieselil ei olnud Edisonile ses suhtes midagi ette heita. Ka tema harrastas magamises samasugust „korralikkust“. Sõbrali kul lahkumisel kordas Edison Dieselile veel ma nitsevalt: „Ärge sööge liiga palju.“

Dieseli Ameerikas viibimise ajal tegi üks Ameerika rahameeste rühm Dieselile ettepa neku astuda nende teenistusse ja võtta enda peale ühe uue suure Diesel-ühingu organiseerimine. Tingimuseks oli, et Diesel pidi iga aasta viibima Ameerikas vähemalt kuus kuud. Tasu selle eest oli hiilgav isegi Ameerika oludes. Nii meelitatv kui see ettepanek Dieselile tema olukorras ka oli, lükkas ta selle ometi tagasi. Diesel tundis end seotud olevat oma vana ärisõbra Adolphus Buschiga ega tahtnud seda sõprust murda, tuues pigem ohvriks omaenese huvid.

Dieseli Ameerikast lahkumise ajaks oli sadamasse kogunenud määratu rahvahulk; Dieseli kajut oli täis kiilutud lilli ja mitmesuguseid kin gitud mälestusesemeid, nii et ta ise vaevu sisse mahtus; ja kõiki autogrammi-soovijaid ei suut nud Diesel rahuldada parimagi tahtmise juures. Kui laev hakkas liikuma, lendas kaldal hulk kübaraid õhku. Diesel oli sügavasti liigutatud temale osaksaanud tähelepanust.

Hiljem, kui laev oli juba ulgumerel, jalutas



R. Diesel ja Th. A. Edison.

Diesel lõbusas meeleolus koos oma saatjatega laevalael. Dieseli saatjaskonnas oli teatavaks saanud, et ta oli tagasi lükanud ameeriklaste hiilgava pakkumise. Dieseli ülikoolisõber Oskar von Miller avaldas sel puhul minister von Podewillile oma imestust. Seepeale vastas minister patriootilise fraasiga:

„Härra Dieselil leidub kodumaalgi küllaldaselt tegevust.“

„Vähe head leidub talle seal,“ mõtles Oskar von Miller iseeneses, kuid jäi ministrile vastuse võlgu.

XIV.

VIIMNE VÕITLUS.

Oskar von Milleri arvamine osutus õigeks. Äsja Ameerikas triumfisõidu sooritanud Diesel sai, kodumaale tagasi jõudnud, pilke, laimu ja mõnituse osaliseks. Dieseli Ameerika-loorberid olid tema vaenlaste vahepeal vaibunud viha uuesti keema ajanud ja kõigest jõust pistsid nad nüüd kisama: Dieselile saavat osaks teenimata au, sest tegelikult ta polevat üldse nõndanimeetatud diiselmootori leiutaja. Edasi järgnes vana laul võõraste ideede omastamisest, õnnelikust juhusest jne. Dieselile, kes midagi nii kõrgelt ei hinnanud nagu oma head tehnilist nime ja teeneid mootori ehitamise alal, oli kõik see

väga valus kuulda. Pealegi ei seisnud seekord mõnitajate ning laimajate jõugu eesotsas mitte mõni „poisike“, mõni noor insener, vaid auväär- ses vanuses prof. Johannes Lüders Aache- nist. See ligi kaheksakümne-aastane vanahärra oli aastaid kogunud sappi Dieseli vastu ja hak- kas nüüd suure hooga seda valama Dieselit lai- mavasse teosesse, mis pidi ühe kõmukirjastuse väljaandel ilmuma mõnitava pealkirja all „Die- seli müüt“, alapealkirjaga „Kaasaegsete õlimoo- torite tekkimise dokumentaalne ajalugu“. Lü- dersi teos ei olnud veel trükivalmis (see ilmus alles pärast Dieseli surma), kuid kirjastus oli juba varakult lasknud trükkida prospekti, mille muidugi oli kirjutanud Lüders ise ja milles põh- jalikult käsitleti ilmumisel oleva raamatu sisu ja toodi mahlakaid teksti- ja stiilinäiteid tuleva- sest raamatust. Seda kõmuprospekti levitas kir- jastus agarasti ja üks eksemplar saadeti koju kätte ka Dieselile. Prospekti sisu oli Dieseli suhtes läbi ja läbi laimav; Diesel tembeldati mingiks puuduliku eelharidusega inseneriks, kes on tunginud võõrale alale, kus teatava kavalu- sega ning pettusega on suutnud oma nime ümber luua müüdi, nagu oleks tema leiutanud mingi- suguse mootori. Lüders kirjutab: „Puuduliku teadusliku ja praktilise ettevalmistusega, asus Diesel lahendama temale seatud ülesannet.“ „See, mis teame tema (s. t. Dieseli) elukäigust, laseb võimalikuna paista, et ta ei ole kunagi olnud

läbi ja läbi haritud masinainsener.“ „Müüt võib põhineda ka mingil tõsiasjal, ja nii on lugu ka Dieseli-müüdiga. Diesel võttis a. 1892 patendi teostamatule mootorile, mida ta ise nimetas „rationaalseks soojusmootoriks“, ja korraldas siis võõral kulul katseid, milledest ligemale nelja aasta kestes kujunes nüüdne, patenditud mootorist täiesti erinev õlimootor. Selle juures ei avaldanud Diesel mingit leidurlikku tegevust, nii nagu see saab tõestatud. Ja sellepärast tuleb arvamist, nagu oleks tema olnud õlimootori leiutaja, pidada müüdiks; püsima jääb vaid tõsiasi, et ta andis tõuke õlimootori tekkimisele. Õlimootori loomist tuleb aga pidada nende teeneks, kes võimaldasid Diesele korraldada katseid, milledest uus mootor välja kasvas. Et need katsed neelasid uskumatult suure summa, ligemale 400 000 riigimarka, tuleb arvata ainuüksi Dieseli süüks, sest ta ei seisnud sugugi enda peale võetud ülesande kõrgusel.“

Võib vaid kujutella, mida tundis oma südames eeltoodud ja teisi seesuguseid ridu lugedes Diesel, kes oli kogu oma elu pühendanud mootorile, kellele tema mootor oli olnud elu eesmärgiks. Algul oli Diesel päris nõutu ega teadnud, mis teha. Ta pöördus oma sõprade poole, et kuulda nende arvamist. Sõprade vastused olid väga erinevad. Mõned arvasid, et Lüders on tuntud kisakõri, kelle väljendustele ükski mõistlik inimene niikuinii mingit tähelepanu ei pööra,

ja soovitasid Dieselil Lüdersi rünnakule reageerida lihtsalt vaikimisega. Teised aga arvasid, et Lüders on teaduslikult kõrgesti haritud ning tark mees, sealjuures aga visa ning pahatahtlik vastane, kellega poleemikasse laskuda on hädaohtlik, sest Lüders on harjunud sellega, et viimane sõna jääb temale. Ka need soovitasid Dieselil reageerida vaikimisega. Diesel ise aga tundis, et ta peab oma teotatud nime kaitseks avalikult välja astuma. See ülesanne oli seda raskem, et professor Lüdersil oli vormiliselt mõneski asjas õigus. Tegelik diiselmootor erines tõepoolest tunduvalt Dieseli teoreetilisest „rationaalsest soojusmootorist“, mille peale Diesel oli võtnud patendi. Teoreetiline mootor pidi töötama isotermiliselt, s. t. püsiva temperatuuri juures, kusjuures rõhumine pidi tõusma mitmekordseks; tegelikus mootoris aga tõusis küttaaine põlemisel temperatuur kahe- kuni kolmekordseks, kuna rõhumine jäi peaaegu püsivaks; teoreetiline mootor ei vajanud mingit jahutamist, tegelikult aga varustati juba teine katsemootor vesijahutiga; teoreetilises mootoris pidi õhk kõvasti kokku surutama 200-atmosfäärilise rõhumiseni, tegelikult aga ei saavutatud ühegi diiselmootori juures rõhumist üle 40 atmosfääri; ja lõpuks, teoreetilist mootorit pidi köetama söetolmuga, tegelikud mootorid aga tarvitasid vaid vedelaid küttaaineid. Kõik need asjaolud ei vähendanud muidugi Dieseli kui dii-

selmootori leiutaja teeneid. Diesel oli kummatigi maailmale loonud täiesti uue mootoritüübi, mida varem ei tuntud, ent siiski oli Dieseli vastastel põhjust kinnitada, et diiselmootori saamisloos ei mänginud mitte niivõrd osa Dieseli vaimutöö kuivõrd õnnelik juhus.

Võimalus avalikult üles astuda enesekaitseks avanes Diesele peatselt. 21. novembril 1912 peeti Berliinis Laevaehituse Ühingu neljateistkümnendat peakoosolekut. Diesel oli juhatust juba aegsasti palunud võtta päevakorda tema ettekanne diiselmootori saamisloost. Dieseli ettekande eel tundus koosolekusaalis teatud elevust; publikut oli ilmunud rohkesti, kohal olid paljud nimekad Dieseli vastased, esimestes ridades istus kõrgeid aukandjaid hiilgavais mundreis ja ordeneis, nende hulgas ka keisri enese esindaja. Kui Diesel kõnetooli astus, võeti ta vastu tagasihoidliku kiiduavaldusega: tundus teatud jahedust. Rahulikult ja asjalikult, ainult paiguti allasurutud erutusest paisuval häälel esitas Diesel kuulajaskonnale oma mootori saamisloo esimesest ideest peale kuni Augsburgi katsemootori ametliku proovimiseni. Ta kirjeldas üksikasjaliselt kõiki raskusi, milledega tuli võidelda mootori loomisel, mainis oma abiliste tänuväärset osa uurimistöö õnneliku lõpuni viimisel ja rõhutas eriti, et kogu pikk ning vaevarikas uurimistöö oli võimalik ainult Augsburgi Masinavabriku ja Kruppi ainelise

toetuse tõttu. „Teoreetilistest oletustest kuni idee praktilise teostamiseni Augsburgi-mootoris a. 1897 tuli läbi käia raske teekond, ja et see teekond läbi käidi, olen kõigepealt tänu võlgu Augsburgi Masinavabrikule kaasaaitamise eest ja Kruppile rahalise toetuse eest,“ kõneles Diesel oma ettekande lõpul.

Juba ettekande ajal tundis Diesel, et ta võidab kuulajate poolehoidu ikka enam, ja kui ettekanne lõppes, puhkesid kestvad kiiduavaldused.

Pärast Dieselit asus kõnetooli professor A. Riedler. Teravasti arvustas ta Dieseli ettekannet, leides, et Diesel ei ole leiutanud mingit turuküpset mootorit, vaid on andnud ainult idee, mille lõplikult teostasid teised. Töötamiskõlvulise mootori loomine olevat ainuüksi Augsburgi Masinavabriku ja selle endise direktori Heinrich von Buz'i teene, Dieselit võidavat õlimootori leiutajaks pidada vaid niivõrd, kui võrd Stephensoni võib pidada kaasaegse veduri või Watt'i moodsa aurumasina leiutajaks.

Professor Riedleri terav esinemine Dieseli vastu kutsus kuulajaskonnas esile üldise rahulolematuse nurina, üksnes siin-seal oli kuulda nõrka käteplaginat. Sõna võttis Dieseli vastu veel professor A. Nägel, kuid ka tema väited ei leidnud kuulajaskonna poolehoidu. Teised Dieseli vastased pidasid seepeale esinemist otstarbetuks ja jätsid sõnaõiguse kasutamata.

Diesel tuli sellest võitlusest näiliselt võit-

jana välja, kuid ta tundis, et see võit ei ole täielik ega lõplik, sest ta teadis, et vastased valmistuvad uueks rünnakuks ja ilmunisel on Lüdersi laimuteos. Seda silmas pidades otsustas Diesel ka ise pöörduda laiemate hulkade poole oma nime kaitseks ja selleks otstarbeks kirjutada raamatu diiselmootori saamisloost, tehes sellega ühtlasi oma andmed kättesaadavaks tulevastele tehnikaajaloo uurijaile. Ta hakkas hoolega materjale koguma ning ettevalmistusi tegema ja pühendas suure osa järgnevaist elupäevist oma teose kirjutamisele. Dieseli raamat ilmus 1913. aasta septembris, paar nädalat enne Dieseli surma, pealkirjaga „Die Entstehung des Dieselmotors“ (Diiselmootori tekkimine) ja sisaldab peale diiselmootori saamisloo rea Dieseli üldfilosoofilisi mõtteid leidurite ja leiutamise kohta üldse. Mõned neist on toodud käesoleva raamatu lõpus.

XV.

LÕPU EEL.

Rudolf Dieseli viiekümne viies eluaasta oli lõpukorral. Vaenlaste kallaletungid ja võitlus rahaliste raskustega ei jätnud oma mõju avaldamata Dieseli tervisele. Jällegi piinasid teda ägedad peavaluhood, millega vahetevahel käis kaasas südamenõrkus. Sellele kõigele lisaks

mõjus Dieselisse hingeliselt rusuvalt tema noorema poja Eugeni loobumine inseneri elukutsest. Aastaid oli Diesel hellitanud lootust, et nooremast pojast saab talle väarikas järglane, kes tema mootoriasja üle võtab ja täiuseni viib. Juba varajasesst lapsepõlvest peale oli Diesel nooremale pojale kinkinud peamiselt tehnilisi mänguasju ning teda sageli kaasa võtnud vabrikuisse ja tehnilistele näitustele, püüdes pojas igati äratada huvi masinate ja mootorite vastu. Pärast keskkooli lõpetamist oli poeg isa soovil mõne aja praktiseerinud Winterthuris Sulzerite juures, samas, kus omal ajal praktiseeris isagi. Praktika järel oli poeg terve aasta õppinud tehnikauilikoolis inseneriteadust, sooritanud isegi nõutavad eksamid, ja teatas siis korraga isale, et ta huvi puudumisel loobub masinainseneriks õppimast ja hakkab õppima geoloogiat. Dieseli unistused kuulsast inseneride dünastiast varisesid kokku. Sellest ajast peale muutus hingeline vahekord isa ja poja vahel jahedamaks ning vahetevahel tuli ette vähemaid kokkupõrkeid, kuna Diesel kaldus süütuimaski asjas nägema oma tahte ignoreerimist ja endale vastutöötamist.

Dieseli tervislik seisukord halvenes silmanähtavalt ja 1912. a. lõpul saatsid arstid ta ühte Lõuna-Tirooli kuurorti (Lagenschwabach). Samas kuurordis oli tol ajal puhkusel Adolphus Busch, kes juba esimesel kokkupuutel märkas

Dieselis mingit erilist muutust. Ta leidis, et tema „vana sõbra Dieseliga ei ole kõik korras, ta on nii rõhutatud, sugugi enam endine Diesel“. Viimimine kuurordis ei aidanud palju. Juba järgmise aasta algul siirdub Diesel tagasi Müncheni ja hakkab töötama oma teose käsikirja kallal.

Kevadel (1913) Martha Diesel, kes oli mures oma mehe tervise pärast, pani ette veeta koos mõni aeg Sitsiilias, kus Diesel veel ei olnud viibinud. Ta arvas, et pikem reis mööda ilusat rannikut ja mahe kliima mõjuvad Diesel tervisesse kosutavalt. Diesel nõustus. Nii reisi-tigi kahekesi Sitsiiliasse. Ja tõepoolest tundis Diesel end Sitsiilias esialgu väga hästi; ta tegi kaasa kõik väljasõidud ja matkad ning nautis looduse ilu päris hoolega. Tagasisõidul Capri ja Napoli kaudu lausus Diesel naisele ootamatult:

„Nii, nende ilusate kohtadega võib nüüd lõplikult hüvasti jätta.“

Martha Diesel, kes oma mehe sõnade erilist mõtet ei taibanud, küsis naeratades:

„Miks siis?“

„Vaevalt saan neid veel kord näha,“ vastas Diesel mornilt.

Müncheni tagasi jõudnud, jätkas Diesel oma raamatu kirjutamist. Ta töötas erilise hoole ning põhjalikkusega, hankides hulga täiendavat materjali ja kontrollides mitmekordselt kõik faktilised andmed. Samal ajal esinesid Diesel

käitumises mõned iseäralikud nähtused, mida omaksed tol korral kuidagi ei osanud seletada.

Nii näiteks kutsus Diesel ühel päeval noorema poja enda juurde ja ütles talle: „Sa oled oma õpiainet vahetanud ja sellega kaotanud palju aega. Ma annan sulle õppimise lõpuleviimiseks kümme tuhat marka. Selle rahaga pead sa oma õpingud lõpetama ja endale hankima koha tegelikus elus. Tollest ajast peale ei saa ma enam midagi sinu heaks teha.“ Nende sõnadega ulatas Diesel pojale pangatšeki kümne tuhande marga peale ja käskis tal avada isikliku arve Riigipangas. Pojale näis see suure summa temale kätteandmine väga iseäralikuna, kuna ta ometi veel ei kavatsenud perekonnast lahkuda. Kuid heameele pärast ei hakanud ta asja pikemalt juurdlema.

Mõni päev hiljem tormas Diesel väsinud ilmega ootamatult poja tuppa ja lausus: „Kuuled, Eugen, ma tahtsin sulle ainult ütelda, et kõik mööbel sinu toas kuulub sulle, on sinu omand. See kuulub ainuüksi sinule.“ Lausunud need sõnad, lahkus Diesel niisama kiiresti, nagu ta oli ilmunud, andmata pojale mingit täiendavat seletust.

Juulikuu viimastel päevadel jõudis Diesel lõpule oma teose kirjutamisega ja saatis käsikirja kirjastajale. Raamatu kirjutamisel tarvitatud arhiivmaterjalid seadis ta heasse korda ja andis need siis üle Saksa Muuseumile. Sel suvel ei

läinud Diesel enam, nagu harilikult, pikemale suvireisile, vaid siirdus koos perekonnaga suvevaheaega veetma maale oma tütre juurde. Maal tundis Diesel end üsna hästi, vahetevahel kaebas küll südamenõrkuse üle, kuid sellest hoolimata võttis ette pikki jalamatku ja tegi kaasa isegi mõne mäetippu ronimise.

Augustikuu lõpul sõitis Dieseli noorem poeg Wemdingi, kus ta pidi sooritama oma suvepraktika geoloogias. Diesel ise hakkas koos naisega külastama sõpru. Ta külastas neid kõiki järjekorras, just nagu teeks ta lahkumisvisiite enne pikaajalisele reisile asumist. Küllastuste järjekorras jõudis Diesel viimaks ka Sulzerite juurde Winterthuri. Siin ootas teda suur üllatus: vabrikus oli ehitamisel kahetuhande-hobusejõuline diiselmootor. Sulzer ootas, et Diesel tunneb uue mootori vastu erilist huvi, kuid pettus: Diesel jäi kuidagi ükskõikseks, ta muutus isegi kurvemaks, kui oli olnud. „See ei olnud enam endine uhke härra Diesel,“ ütles proua Sulzer oma mehele, kui Diesel oli lahkunud.

Külustusreisid sooritanud, saatis Diesel naise selle ema juurde Remscheidi, paludes teda 20. septembriks sõita tütre juurde Frankfurti, kuhu lubas ka ise sõita samaks ajaks. Diesel ise aga ruttas koju Müncheni, kus teda ootasid tema teose korrektuurpognad. Ta tegi korrektuuri, kirjutas raamatule veel lühikese lisa ja jäi ootama teose ilmumist. Umbes nädala pärast saatis kir-

jastaja Dieselile paarkümmend eksemplari tema teosest mustas köites. See oli Springeri kirjastuse köidete tavaline värv, kuid tol hetkel tundus see Dieselile kuidagi sümboolsena. Ta võttis sule ning kirjutas iga raamatu esilehele hoolikalt pühenduse ja saatis siis raamatud posti kaudu oma sõpradele.

Pühapäeval, 14. septembril andis Diesel kõigile oma teenijaile ja majahoidjale vaba päeva ning saatis nad koos perega lõbutsema, jäädes ise ihuüksinda koju. Ta kirjutab sel puhul oma päevikus: „Olen täiesti üksi kodus, suurepärase töötada, kuid — kole, kui ei ole midagi teha. Võib end tunda elusa laibana hiiglamausoleumis. Mitte mingi hinna eest ei tahaks ma selles majas elada, kui kord tõesti peaksin üksi olema. Siit on näha, kui vähe sellest kasu on... Esialgu aga tunnen end hästi oma üksilduses.“

Nagu hiljem selgus, oli Diesel endale siiski tegevuse leidnud. Kui majahoidja õhtul koju tuli, tundis ta oma korteris suitsulõhna. Asja lähemalt järele uurides astus ta kõrvalasetsevasse keskkütte katlaruumi ja nägi, et katelt oli köetud, katla kolle oli täis hõõguvat paberituhka. Nagu näha oli Diesel teenijate äraolekul siin põletanud suurel hulgal mingisuguseid pabereid. Mis paberid need olid ja mis põhjusel Diesel nad põletas, jäi teadmata.

Paar päeva hiljem kirjutas Diesel oma nooremale pojale Wemdingi, et ta sõidab Frankfurti

ja peatub läbisõidul poja juures. Frankfurdist pidi Dieseli reis jätkuma Belgiasse ja sealt Inglismaale.

20. septembril jõudiski Diesel poja juurde Wemdingi. Ta näis olevat kaunis hea tervise juures, kuid ilme oli väsinud ning nukker. Dieseli jälgis poja geoloogilisi töid ja leidis selle kivide korjamise ja maasongimise olevat ebahavitava. Õhtusel jalutuskäigul jutustas poeg isale õudse loo ühest kohalikust vaesestunud enesetapjast. Diesel kuulas loo vaikides lõpuni, aga mõni hetk hiljem äkki peatus, haaras käega südame kohalt ja tuikus jalgel. Ehmunud poeg tõttas isa toetama. Olles toibunud, seletas Diesel poja järelepärimise peale, et tema südamega ei olewat kõik päris korras. Järgmisel päeval jätkas Diesel reisi Wemdingist Frankfurti. Poeg, kes oli mures isa tervise pärast, sõitis kaasa. Diesel nõustus sellega kohe, kuigi ta harilikult tööde katkestamist ja asjatut kulude tegemist ei sallinud.

Frankfurti jäi Diesel mõneks päevaks. Autofirma „Adlerwerke“, kelle teenistuses oli Dieseli väimees, andis Dieselile kasutada tugeva jõulise masina. Sellega tegi Diesel väljasõidu linna ümbruskonda, võttes kaasa kogu perekonna. Kogu väljasõidu ajal oli Diesel üsna lõbusas meeleolus. Kui õhtuks linna tagasi oli jõutud, korraldas Diesel oma perekonnale veel lõbusa koosviibimise kuskil restoranis.

Järgmisel päeval külastas Diesel poja saatel oma Frankfurdis elutsevat tädi, kes veetis eluõhtut kuskil vanadekodus. Vanakese juurest lahkudes tuli tänavale pääsemiseks avada jalgvärv, mille link oli varustatud mingi keeruka mehhanismiga. Diesel ei saanud värvat kuidagi lahti. Poeg aga taipas kohe mehhanismi saladuse ja avas värava hõlpsasti. Seepeale lausus Diesel tähendusrikkalt: „Jäädakse ju vanaks. Peab eemalduma ja andma ruumi nooremaile.“

Autovabrikus „Adlerwerke“ näidati Diesele kaheksasaja-hobusejõulist diiselmootorit. Diesel seisis mootori platvormil, jälgis võimsa masina töötamist tükk aega ja lausus siis: „On ilus luua ja leiutada nii, nagu loob ja leiutab kunstnik. Aga kas kõigel sel asjal on olnud otsustarve, kas inimesed on seeläbi saanud õnnelikumaks, seda ei suuda ma praegu enam otsustada.“

Saabus päev, mil Diesel pidi algama oma teekonda Genti ja sealt edasi Inglismaale, et osa võtta Londoni Diiselmootorite Ühingu peakoosolekust. Lahkumisel andis Diesel oma naisele väikese käsikohvri, mille ta Münchenist kaasa oli toonud, ning lausus kuidagi eriliselt rõhutades ja lauset korrates: „Hoi seda kohvrit hoolikalt, hoi hoolikalt seda kohvrit!“ Hiljem selgus, et kohvris oli kakskümmend tuhat marka raha, mis oli nähtavasti määratud Martha Dieseli tuleviku kindlustamiseks.

Jaama tuli Dieselit saatma vaid poeg Eugen,

kuna teistel perekonna liikmetel ei olnud aega. Jaama kassast lunastas Diesel poja suureks imetuseks esimese klassi pileti — reisirongile. Ka piletimüüjale pidi veidi imelikuna tunduma reisija, kes nõudis esimese klassi piletit aeglaselt sõitvale rongile: seesugused piletid olid kassas tublisti tolmunud. Varemalt oli Diesel ikka sõitnud kiirrongiga. Mõni päev hiljem selgus Eugenile, et isa oli tahtnud oma reisi alata täielikus üksinduses. Kui rong ette oli sõitnud, saatis Eugen oma isa tema kupeesse, vestles veel lühikest aega, jättis siis hüvasti ja lahkus, ootamata rongi ärasõitu. Ta ei võinud aimatagi, et ta oma isa enam iialgi ei näe.

XVI.

DIESELI SALADUS.

Niisiis, ühel reedesel päeval, 26. septembril 1913, sõitis Rudolf Diesel päris üksi reisirongi esimese klassi kupees Frankfurdist Belgia piiri poole. Lugemiseks reisil oli ta kaasa võtnud ühe köite Schopenhaueri teosest „Parerga et parali-pomena“ (Kõrvalprodukte ja lisandeid), ja just selle köite, milles kuulus mõtteteadlane arutleb varandusest ja selle tähtsusest inimese elus.

Järgmisel päeval jõudis Diesel Genti ja peatus võõrastemajas „Hôtel de la Poste“. Veel

samal päeval kirjutas ta oma naisele: „Reis oli igav, ma olin peagu kogu aja üksi ja lugesin palju — Schopenhauerit, kelle olen lugemiseks valinud juba mõni aeg tagasi ja kelle ka reisile olin kaasa võtnud: raskeltmõistetav, kuid naudingurikas. Tema süstemaatilis-filosoofiliste vaadetega ei saa ma nõus olla, ja just sellepärast, et need on süstemaatilised, s. t. paindumatud, ja et kogu mõtlemist ning olemist peab neisse paindumatutesse raamidesse paigutama vägisi, ka siis, kui see sinna ei sobi ja kui raamid ise ei ole uuemate teaduslike saavutistega enam kooskõlas. — Kuid tema üldised, mitte süstemaatilised mõtted ja vaated võin ma peagu eranditult omaks võtta. Igatahes kuulub Schopenhauer kõigi aegade suurimate ja huvitavaimate mõtlejate hulka ja tema lugemine pakub imestusväärset naudingut, millele mõnikord tahaksin anduda ka koos Sinuga. — Erilist ei ole mul täna midagi teatada. Carels'i ei ole ma veel näinud, näitust ka mitte, see kõik alles tuleb; minu esimene mõte pidi kuuluma Sinule... Oma südamega ei ole ma kahjuks viimasel ajal enam hästi rahul; ma pean seda Sulle kord ometi ütlema. Eugeniga rääkisime selle üle palju.“

Sel Dieseli kirjal oli väga iseäralik saatus. Harjumuse tõttu tahtis Diesel selle adresseerida Müncheni, oma perekonna alalisse elukohta. Täna nimeetus oligi ära kirjutatud ja ka linna nimetusest täht M, siis meenus Dieselile, et ta

naine viibib Frankfurdis, ja ta kirjutas linna nimetusena „München“ asemel „Frankfurt a/M.“, kuid jättis parandamata tänava nimetuse. Pärast pikemaid eksirännakuid jõudis see kiri, nagu mingisugune õudne sõnum teisest maailmast, kurbusest murtud Martha Dieseli kätte — liiga hilja.

Juba 27. septembril sõitis Diesel Gentist Brüsseli, kus külastas üht oma sõpra, saksa inserneri Fritz Faudit. Faudi oli leiutanud ühe uut laadi mootori kolvi rõnga ja valmistas seesuguseid rõngaid müümiseks. Diesel otsis Faudi üles selle väikeses büroos ja jutt kaldus peagi äriasjadele. Faudi andis Dieselele mõista, et äri kolvirõngastega ei lähe kuigi hästi ja teeb talle suurt muret. Dieseli näoilme muutus, ta ise näis nagu kokku vajuvat. Faudi järelepärimisel selatas Diesel, et ka temal on suuri muresid, ja ta ei tea, kuidas neist üle saada. Viis, kuidas Diesel seda ütles, pani Faudi jahmatama. Talle oli kohe selge, et ta jutukaaslasel on hoopis suuremad mured kui tal enesel. Hilise ööni viibisid kaks murest muljutud sõpra koos, püüdes teineteist vastastikku lohutada ja leida lõbusamat vestlusainet. Kui Diesel viimaks lahkus, saatis Faudi ta raudteejaama. Juba läbi vaguniakna, rongi liikuma hakates hüüdis Diesel: „Küll läheb seegi mööda!“

28. ja 29. septembril kirjutab Diesel mitu kirja ja postkaarti oma naisele ja lastele. Ta

kaebab neis jälle oma tervise üle. Poeg Rudolfile kirjutab ta: „Mõni aeg ei tunne ma end nii hästi, nagu tahaksin. Südamega on mul palju tegemist. Mõnikord arvan, et ta jääb üsna seisma. Sealjuures on mul imelikud pisted peas ja üldine enesetunne on halb.“ Kirjas naisele 28. septembrist kirjeldab Diesel üksikasjaliselt, kuidas ta külastas koos Carels'iga näitust, ja avaldab rõõmu selle üle, et ta on osanik Carels'i ettevõttes, mis ehitab näitusel eriti silma paistnud diiselmootoreid. Diesel kirjeldab Carels'i masinavabrikut, mis nüüd ehitavat õigupoolest ainult diiselmootoreid ja mida sel aastal uute juurdeehitustega suurendatavat kahekordseks; ta lisab kirjale isegi vabriku pildi. Kuid ka mure kõrvalhelid ei puudu kirjas: „See vabriku suurendamine ja uus vabrik Ipswich'is teevad Carels'ile (ja mulle) suurt muret, sest et vastavad tellimised ei taha kuidagi kokku tulla, vaid isegi märgatavalt kokku kuivavad Balkani sõja, rahandusliku kriisi ja konjunktuuri halvenemise tõttu. Ka ei jäta diiselmootorite ehitamisse halba mõju avaldamata petrooleumitrustide mahhinatsioonid.“

Kirjas oma pojale Rudolfile annab Diesel talle mitmesuguseid väga täpseid juhtnööre äri-
listeks toiminguks, palub nende täideviimisest talle telegraafi teel teatada ja annab selleks oma aadressi Inglismaal. 29. septembril kell 4 pärast lõunat kirjutab Diesel Gentist veel oma pojale Rudolfile:

„Kavatsen kohe koos härra George Carels'iga alata reisi Antwerpenist Harwich'i (Antwerpen-Harwich'i liin, Scheldet mööda alla); homme (30. sept.) kell 6 hommikul saabume Harwich'i, siis järgneb sõit Ipswich'i, uue vabriku vaatamine ja pärast lõunat sõit Londoni. — Telegrafeerisin täna hommikul, et peatun Londonis ikkagi Key-sers Royal Hotel'is, juba vanast harjumusest. Sinna siis tuleb saata t ä h t s a d teated minu eilsete juhtnööride kohaselt.“ Ka oma naisele ja tütrele teatab Diesel, et ta sõidab Inglismaale.

1913. a. 29. septembri õhtupoolikul astusid Diesel, George Carels ja viimase peakonstruktor Luckmann Antwerpenis auriku „Dresden“ pardale, et alata sõitu Harwich'i. Kui laev järgmisel hommikul vara sihtkohta saabus, ei olnud Dieselit laevalael näha. Arvati, et ta vahest oma kajutis riietumisega on hilinenud. Mindi vaatama, kuid — Dieselit ei olnud kajutiski. Üks laevaohvitser leidis reelingu lähedalt kadunud doktor Dieseli kübara ja mantli...

1. oktoobril andsid härrad Carels ja Luckmann Saksa peakonsulaadis Londonis seletuse, mis protokolliti järgnevalt: „29. septembril pärast lõunat algasime meie koos härra dr. Rudolf Dieseliga sõitu Antwerpenist Harwich'i ja nimelt Great Eastern liini aurikul „Dresden“. Varsti pärast seda, kui olime möödunud Vlissingenist, umbes kell 10 õhtul, lahkusime härra Dieselist käepigistusega ja läksime puhkama. Ka

härta Diesel läks oma kajutisse pärast seda, kui ta laevateenijale ülesandeks oli teinud äratada teda järgmisel hommikul kell veerand seitse.

Meie tõusime järgmisel hommikul samal ajal, ja kui olime riietunud, imestasime, et härta Diesel veel oma kajutist ei olnud ilmunud. Luckmann läks siis teda otsima. Et ta teda einelauruumist ei leidnud, koputasime tema kajuti uksele. Kuna me vastust ei saanud, astusime sisse ja nägime, et voodi oli puutumata, tema öösärk oli kokkupanduna voodi peal ja tema reisi-
tarbed tundusid kõik alles olevat. Igasugune otsimine jäi tagajärjetuks. Teatasime asjast otsekohe laeva juhatusetele ja, kui laev oli randunud, ka ametivõimudele Harwich'is. Ka Saksa asekonsulile teatasime loost ja viimase poolt korraldatud põhjalik laeva läbiotsimine ei andnud tulemusi. Tuleb oletada, et Diesel on seni selgumata viisil kukkunud üle parda. — Härta Dieselil pagas ja leitud võtmed on hoiul Great Eastern Railway juhatuse käes Harwich'is. — Härrad Carels ja Luckmann seletavad, et härta dr. Diesel oli õhtul veel heas tujus ega olnud ka merehaige. Meri olevat olnud täiesti vaikne. (Londonis, 1. oktoobril 1913. Peakonsulaat.)“

Carels'i suulise seletuse järgi olevat Diesel viimasel õhtul olnud heas tujus ning parima tervise juures ja olevat end väljendanud väga optimistlikult diiselmootori tuleviku kohta. Varsti pärast Antverpenist väljumist söödud kolmekesi

koos õhtust ja Diesel olevat söönud hea isuga. Pärast jalutatud tekil ja umbes kell 10 jäetud hüvasti, et minna magama.

Järgmisel hommikul oli ärevus suur, kui Diesel leiti puudu olevat. Ta ei olnud oma voodis maganud, kõik oli korras ja magamiseks ette valmistatud, öösärk valmis pandud. Dieseli võtmekimp rippus ühe väikese kohvri luku küljes ja must uur (kulduuri ei olnud ta kaasa võtnud) rippus nii, et voodist võis hästi aega näha. Kõik oli täiesti heas korras. Dieseli taskukalendris-märkmikus oli 29. septembri kuupäeva järel pliiatsiga tehtud väike must rist.

Londoni ajalehed teatasid maailmale kohe kuulsa leiduri salapärasest ning jäljetust kadumisest, Saksa ajalehed tõid sama teate päev hiljem, 1. oktoobril. Kuid asjatult otsis lugeja ajaleheridadest vastust küsimusele, mis oli siis laeval õieti juhtunud. Paljud oletasid enesetapmist; mõned aga, kes teadsid Dieseli omaaegsest koostööst professor Riedleriga, arvasid, et Dieseli kadumise saladus on ühtlasi ka Saksa kindralstaabi saladus, sest Dieselil olnud kavatsus müüa inglastele üht oma uut sõjaliselt tähtsatu leiutist. Leidus isegi inimesi, kes teadsid väita, et Diesel polevat üldse Belgiast lahkunud ega laeval viibinud. Krooni pähe pani üldisele segadusele Üldise Diiselmootorite Ühingu Londoni osakond, kes mõni päev hiljem saatis Dieseli

perekonnale absurdse telegrammi: „Kuuldused on alusetud. Doktor Diesel viibib Londonis.“

Nädalat poolteist hiljem, 10. oktoobril, mär-gati kodusadamasse Vlissingeni tõttavalt Hol-landi valitsuse lootsilaevalt „Coertsen“ meres lainetel õõtsuvat laipa. Tormisest merest hooli-mata peatas kapten laeva, paat lasti vette ja rühm madruseid sõudis suurte raskustega võideldes laiba juurde. Otsiti läbi laiba riiete taskud, ei leitud aga mingisuguseid dokumente ega raha. Võeti siis kaasa mõned laiba riiete taskuis leidu-nud vähemad esemed, laip ise aga jäeti lainete hooleks, sest meremeestel ei ole viisiks laipu pardale võtta, pealegi ei teatud laeval veel midagi kuulsa leiduri kadumisest. Vlissingeni jõudnud, andis kapten laibalt võetud esemed sadamapolit-seisse, kust otsekohe teatati leiust Dieseli pere-konnale. Dieseli noorem poeg Eugen sõitis Vlis-singeni ja sedastas, et laibalt võetud esemed olid kuulunud tema isale doktor-insener Rudolf Die-selile. Ametivõimud kirjutasid välja Rudolf Dieseli surmatunnistuse. Küll saadeti veel loot-silaev „Coertsen“ merele tagasi laipa otsima, sel-lele lisaks toimetas hulk kalalaevu otsimist mitu päeva, kuid kõik vaev oli asjata. Meri ei andnud Dieseli põrmu oma rüpest enam tagasi.

Veerand sajandit on möödunud Dieseli lah-kumisest; probleemid, millised Diesel püstitas oma mootori suhtes ja mis jäid tema poolt lahen-

damata, on ammu lahendatud; Dieseli mootor — diiselmootor — on arenenud võimsaks masinaks, mis paneb liikuma laevu, traktoreid, ronge ja lennukeid, kuid ikka veel ripub kõige selle suurejoonelise arengu kohal meeletehetele aetud Dieseli enese kahtlus: „On ilus luua ja leiutada nii, nagu loob ja leiutab kunstnik. Aga kas kõigel sellel ajal on olnud otstarve, kas inimesed on seeläbi saanud õnnelikumaks, seda ei suuda ma nüüd enam otsustada.“

XVII.

DIESELI MÕTTEID JA AFORISME.

Septembris 1913, ainult paar nädalat enne Dieseli viimset reisi, ilmus tema raamat „Diiselmootori tekkimine“. Tunduva osa oma viimastest elupäevist pühendas Diesel selle teose viimistlemisele. Toome sellest raamatust mõned Dieseli üldfilosoofilised mõtted:

„Leiutis koosneb kahest osast; need on: idee ja selle teostus.

Kuidas tekib idee?

Võib ju olla, et see mõnikord kerkib esile välkkiiresti, enamalt jaolt aga kooritakse see vaevarikas otsinguis pikkamööda välja arvukaist eksimustest; võrdlemise ja olulise mitteolulisest eraldamise teel surutakse see teadvusse

kord-korralt ikka suurema selgusega, kuni vaimu-
silm näeb seda täiesti selgesti. Idee ise ei teki
sealjuures mitte teooria ega deduktsiooni abil,
vaid intuiitiivselt. Teadus on vaid abinõuks
otsimisel ja katsetamisel, kuid ei ole mõtte
looja.

Aga isegi, kui teaduslik järelekatsumine on
näidanud, et mõte on õige, ei ole leiutis siiski veel
küps. Alles siis, kui loodus ise on temale katse
abil esitatud küsimuse vastanud jaatavalt, on
leiutis lõpule viidud. Ja isegi siis on see vaid
mõtteilmas asuva ideaali ja reaailmas teostatava
kompromiss.

Kunagi ei saa leiutiseks pidada üksnes ideed;
võetagu leiutiste nimestikust missugune tahes:
pikksilm või Magdeburgi poolkerad, ketrus-,
õmblus- või aurumasin, ikka tuleb leiutisena
arvesse ainult teostatud idee. Leiutis ei ole
kunagi puhtvaimne saadus, vaid mingi idee ja
materiaalse maailma võitluse tulemus; seepärast
võibki iga lõpuleviidud leiutise juures näidata, et
tihti olid mitmed juba palju varem mõlgutanud
sääraseid mõtteid enam või vähem kindlalt ja
teadlikult.

Ikka asub idee ja valmis leiutise vahel leiu-
tamise päristöö ja kannatuse aeg.

Ikka vaid väikese osa kõrgel lendlevaist mõt-
teist saab materiaalsele maailmale peale suruda,
ikka näeb valmis leiutis hoopis teisiti välja kui

algul mõttes mõlkunud ideaal, mida kunagi ei saavutata. Seepärast töötab ka iga leiutaja oma ideedes, kavades ja katseis kuulmatu langusega. Peab palju tahtma, et midagi saavutada. Ja sellestki jääb vähe lõpuni püsima.

Meie patendiseadus tunneb üldiselt ainult idee kaitset, kuid mitte leiutise kaitset, sellepärast võib meie patendiseadus väärtusliku tõelise leiutise hävitada, kui ta vaid teeb kindlaks, et selle idee juba kusagil, mõnes ammu unustatud kirjatöös, vedeleb.

Idee tekkimine on loova mõttetöö rõõmurikas aeg, millal kõik tundub võimalikuna, sest et sel ei ole veel midagi tegemist tõelisusega.

Täideviimine on aeg, millal luuakse kõik vahendid idee teostamiseks, ikka veel loovalt, ikka veel rõõmsalt; see on looduse vastupanu murdmise aeg, millest tullakse välja kinnitatult ja karastatult, isegi, kui alla jäädakse.

Leiutise tarvitusse-viimine on aeg, millal võideldakse rumaluse ja kadedusega, mõttelaiskuse ja kurjusega, huviringkondade salajase ja avaliku vastupanuga; see on pöörane aeg, millal võideldakse inimesega, kannatamislugu isegi siis, kui ollakse edukas.

Niisiis, leiutada tähendab viia pikast eksimuste reast väljakoorigitud õige põhimõtte läbi arvukate pettumuste ja kompromisside tegelikule edule.

Seepärast peab iga leiutaja olema optimist;

võimsa idee täielik tõukejõud peitub vaid selle ürgesiletooja üksikhinges, ainult selles on küllaldaselt püha tuld idee elluviimiseks.“

Edasi järgnevad veel mõned filosoofilised mõlgutused Dieseli pärandist.

„Suurvaimule on tema töö elu eesmärk, hari-likule inimesele vaid vahend. Suur on ainult see, kes püüab saavutada mitte oma asja, vaid üht objektiivset eesmärki; suur isik ei ela mitte endale, vaid kõigile. Et aga üks ei saa alati elada kõigile, siis ei saa ka suurvaim alati olla suur.“

„Ka tõeline andekus vajab sooveldamist. Ei ole valelikumat kõnekäändu kui see, mis räägib end läbivõitlevast suurvaimust. Sajast suurvaimust lähevad üheksakümmend üheksa avastamatu-tena põhja ja ainult sajas vahest surub enda läbi, harilikult võideldes kirjeldamatute raskus-tega. Viimasest tõsiasjast teeb üldsus siis võltsi järelduse: geniaalne andekus esinevat ikka koos niisama suure andekusega ületada väliseid ras- kusi. Kuid suurvaimu ja eluvisaduse vahel ei ole vähimatki sidet, vaid juba ette on hoopis tõenäo- liselem oletus, et suurvaimu silmapaistev väljaare- nemine andekuse mõttes ei jäta enam palju ruumi kõigile neile nõksudele, mis on vajalikud edu- kaks võitluseks väliste elutarvete eest. Loogiline oleks selline järeldus: kui suurvaim end läbi võit- leb, siis on tal end eluvõitluses ülal hoida raskem kui igal muul inimesel. Kes siis koos geniaalse

andekusega erandlikult ei oma ka erakordset andekust eluvõitluseks, sel on vähe väljavaateid suuta end eluvõitluses ülal hoida, kui teda selles ei aidata.“

„Nagu kord ja kohus õpib inimene vaid seda, mis teda huvitab. Kui kasvatajad seda arvestavad, siis suudavad nad igast inimesest midagi teha.“

„Ainult kaitsemine toob kaotuse.“

„Kes tahab end täiuslikult välja arendada, peab olema vaba.“

„Tähtsaim (esimene) iseloomu-omadus on energilisus.“

„Tahe, mitte teadmine määrab inimese saaduse.“

„Tahtejõud, mitte usk liigutab mägesid paigalt.“

„Tahta on võida.“

„Kõik raske, kõik uue peab tegema üksi.“

„Ikka läheb teisiti.“

„Isiku austamises on sakslasel kõik alles õppida.“

„Sakslane austab aumärki ja aunime, mitte aga inimest.“

„Inimestest võib võitu saada vaid kasutades nende kirgesid.“

„Normaalnimest (normaallammast) juhitakse rohkem tunnete kui mõistuse abil. See on väga tähtis suurtele inimeste juhtidele.“

„Peaks olema mitte: armastage üksteist, vaid: aidake üksteist.“

„Ristiusk annab inimestele vaid lootusi. Üks uus reformaator peaks neid mõtlema õpetama.“

„Ei ole ei tasu ega kari, vaid üksnes järeldused.“

„Ei ole kõrgemat seadust kui tõde.“

„Mida pikem elu, seda vähem pettumusi, sest ollakse end võõrutanud lootustest.“

KASUTATUD KIRJANDUS:

Diesel, Eugen, Diesel. Der Mensch, das Werk, das Schicksal. Hamburg, 1937.

Gumilevski, Lev, Rudolf Dizel. Moskva, 1935.

Matschoss, K., Männer der Technik. Berlin, 1925.

SISUKORD.

	Lk.
I. Elueesmärk	5
II. Lapsepõli	7
III. Kool	13
IV. Üliõpilane	20
V. Esimesed sammud	26
VI. Diiselmootori süünd	38
VII. Võitlus raha pärast	52
VIII. Tagasilöök	60
IX. Võit	72
X. Solidarism	77
XI. Kuulsuse tipul	83
XII. Laviin veereb	96
XIII. Viimne triumf	100
XIV. Viimne võitlus	106
XV. Lõpu eel	112
XVI. Dieseli saladus	120
XVII. Dieseli mõtteid ja aforisme	128

HIND 1 KR. 50 S.