



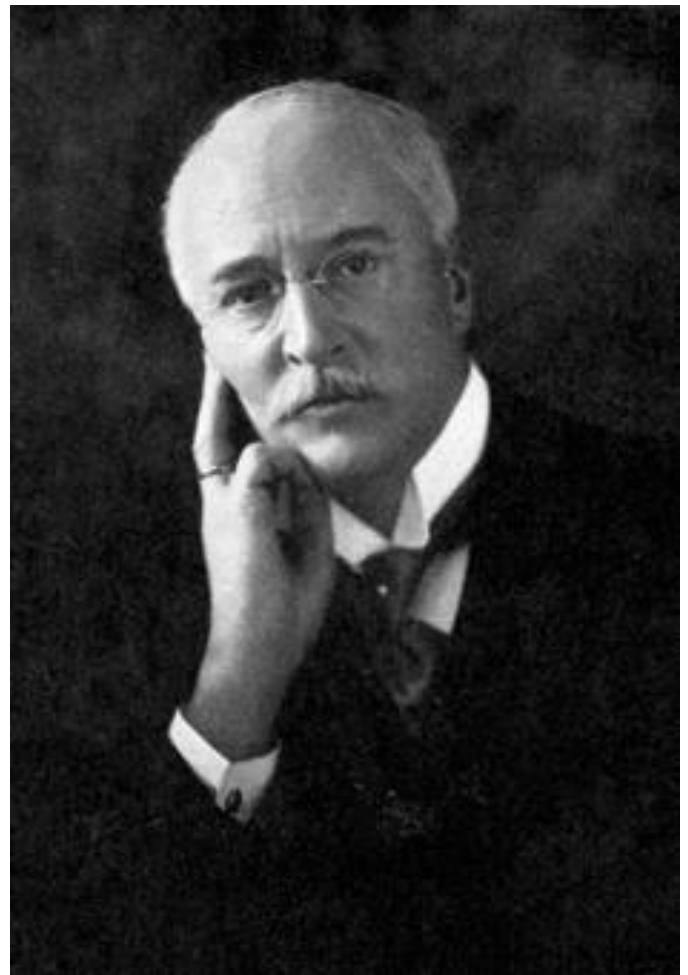
Die Villa des Erfinders Rudolf Diesel, Maria-Theresia-Straße 32

Ein Übergang von der Großbürgervilla zum kleinen Schloss

Jakob Möhl, Königlicher Hofgartendirektor und Nachfolger von Carl von Effner hatte 1890 den Auftrag erhalten, eine Lösung für die Weiterführung der Prinzregentenstraße über die Prinzregentenbrücke und das Isarufer nach Osten zu erarbeiten. Gleich nach der Eingemeindung des kleinen Bauerndorfes Bogenhausen im Jahr 1892 begann die Erschließung des neuen Siedlungsgebietes. Der neue Stadtteil entwickelte sich rasch zu einer der beliebtesten Wohngenden Münchens für Künstler, Wissenschaftler, Unternehmer und Gelehrte. Malerisch am rechten Isarhochufer gelegen, entstand ein Villengebiet, das höchsten Ansprüchen entsprach. Sechs Jahre nach der Eingemeindung erwarb der berühmte Erfinder Rudolf Diesel 1898 einen Bauplatz an der Maria-Theresia-Straße 32.

Rudolf Diesel – sein Leben

Rudolf Diesel war 1858 als Sohn eines aus Bayern ausgewanderten Lederhandwerkers in Paris zur Welt gekommen. Da nach der Schlacht von Sedan alle Deutschen aus Paris ausgewiesen wurden, floh die Familie nach London. Im Alter von vierzehn Jahren schickten ihn seine Eltern aus finanziellen Gründen zu einem Onkel nach Augsburg. Mit Hilfe eines Stipendiums begann er 1875 an der Technischen Hochschule in München ein Maschinenbau-Studium, das er 1880 als Bester seines Jahrgangs ablegte. Im No-



vember 1883 vermählte sich Rudolf Diesel in München mit Martha Flasche, der Tochter eines Notars. 1890 zog Rudolf Diesel mit seiner Frau und seinen drei Kindern Rudolf, Hedy und Eugen nach Berlin, übernahm die Leitung des technischen Büros der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen und wurde in den Vorstand der neu gegründeten Aktiengesellschaft für Markt- und Kühlhallen gewählt.

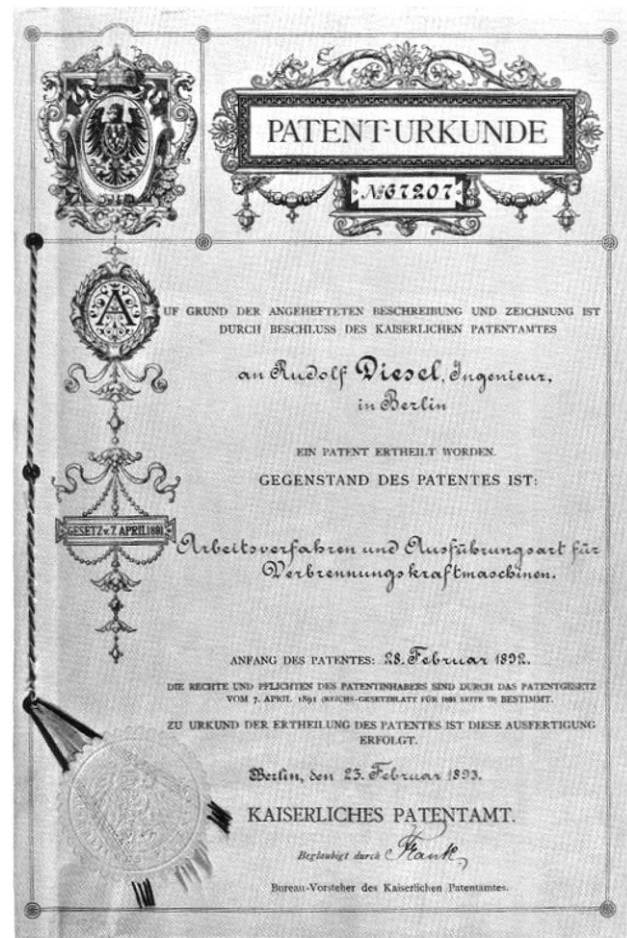


Entwicklung des Dieselmotors

In Berlin begann er, sich der Entwicklung einer neuen Wärmekraftmaschine zu widmen. In den Vorlesungen Carl von Lindes hatte er gehört, dass die damaligen Dampfmaschinen einen geringen Prozentsatz der Energie des Brennstoffes in Leistung umsetzten. Das war die zentrale Frage der damaligen Energietechnik, die insbesondere auch für die Schifffahrt von größter Bedeutung war. Im Februar 1892 reichte Diesel beim Kaiserlichen Patentamt in Berlin eine handschriftliche Anmeldung mit dem Titel "Neue, rationelle Wärmekraftmaschine" ein. Trotz vieler Widerstände entwickelte er zwischen 1893 und 1897 in der Maschinenfabrik Augsburg unter Direktor Heinrich von Buz und mit finanzieller Beteiligung von Friedrich Krupp seine Wärmekraftmaschine: *den Dieselmotor*. Diesel wurde schlagartig berühmt und reich. Auf der Weltausstellung in Paris im Jahr 1900 gewinnt Diesels Maschine den begehrten „Grand Prix“: die höchste technische Auszeichnung, die von einer Jury der bedeutendsten Wissenschaftler vergeben wurde.

Der Bau der Diesel-Villa

Nachdem Rudolf Diesel zu Erfolg und Reichtum gekommen war, beauftragte er den bekannten Architekten Max Littmann, einen Entwurf für eine Villa auf dem von ihm erworbenen Bauplatz Maria-Theresia-Straße 32 anzufertigen. Die von Littmann entworfene Villa gehört zu den repräsentativsten und teuersten Gebäuden, die damals in Bogenhausen gebaut wurden. Bereits der Baugrund war sehr teuer gewesen. Für das 2.300 Quadratmeter große Grundstück zahlte Diesel

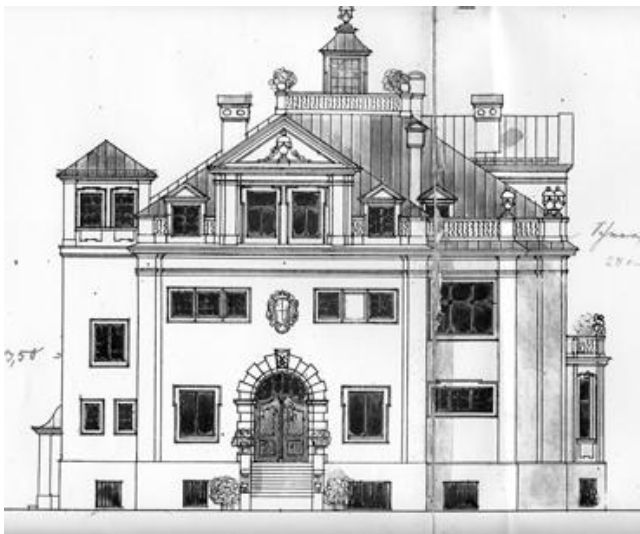


160.000 Mark an die Heilmann'sche Immobiliengesellschaft. Der Architekt von Diesels Villa, Prof. Max Littmann, war der Schwiegersohn von Jakob Heilmann. Beide waren Inhaber der berühmten Baufirma Heilmann & Littmann, die sich auf den Bau von Villen, Theatern und Monumentalbauten spezialisierte. Ihr berühmtestes Bauwerk war das zeitgleich mit der Dieselvilla erbaute Prinzregententheater.

Auch der Bau des Hauses wurde deutlich teurer als ursprünglich geplant, da sich Diesel auch hier als Perfektionist erwies. Sein Sohn Eugen schrieb hierzu in seinem 1937 erschienenen Buch „Diesel, Der Mensch, das Werk, das Schicksal“: „Der Bau des Hauses Maria-Theresia-Straße 32 durch Professor Littmann dau-



erte etwa zwei Jahre. Da mein Vater alles mit der äußersten Folgerichtigkeit und unter Durchmessung aller dazugehörigen Kreise zu unternehmen pflegte, so beschäftigte er sich auch bis in alle Einzelheiten sowohl mit der baulich-technischen wie mit der künstlerischen Seite des Hausbaues.

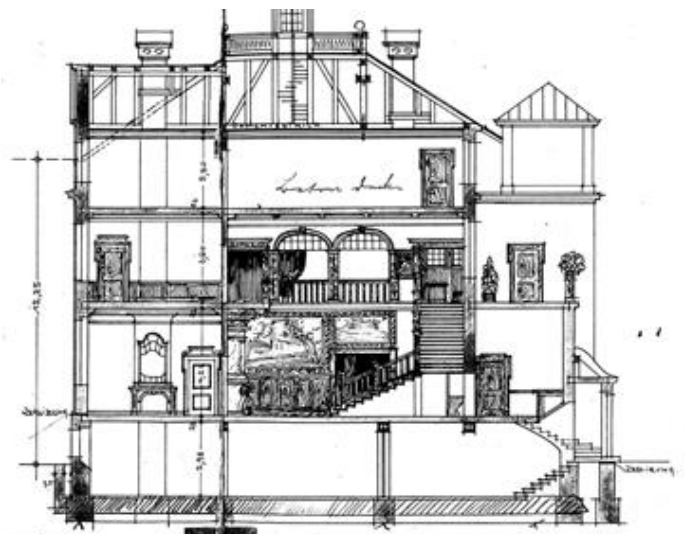


Er lud sich dadurch eine große neue Arbeitslast auf, die ihm viel Freude, aber auch viel Ärger verursachte und seine Gesundheit schädigte.

Diesel – der Perfektionist

Der Bauplatz war sehr teuer gewesen. Er hatte etwa zweihunderttausend Mark gekostet. Der Bau selbst wurde viel kostspieliger, als es Diesels Plänen entsprach. Der eine Grund war, dass Diesel das Haus nicht gut genug haben konnte. Er ließ besondere doppelte Grundmauern bauen, damit das Haus rasch trocknete und nie durch Bodenfeuchtigkeit gefährdet war. Alle Doppelfenster wurden mechanisch durch die denkbar beste Anordnung gekoppelt, so dass sich beide Fenster gleichzeitig bewegen ließen, und überhaupt wurden alle handwerklichen und technischen Arbeiten auf die voll-

kommenste Weise ausgeführt. Die Küche war eine der schönsten Münchens. Neben ihr lag eine große besondere Abwaschküche. Das hochherrschaftliche Haus war ein Übergang von der Großbürgervilla zum kleinen Schloss. Parkett, Fliesen, Wände – alles war von entzückend großartiger Beschaffenheit.



Der zweite Grund des Teurerwerdens war, dass der Bauunternehmer auf eine Neigung Diesels geschickten Einfluss zu nehmen wusste. Die Mode der reichen Häuser der Jahrhundertwende war die Halle, der Mittelraum des Hauses. Hallen kann man groß und klein, stolz oder behaglich machen. Zuerst war ein kleiner Raum geplant, aber meine Mutter wünschte sich eine geräumige Halle, ganz gegen ihr sonstiges etwas ängstliches Wesen. Und die Halle wurde sehr groß und sie wurde sehr stolz. Sie ging durch zwei Stockwerke, hatte eine breite Treppe mit einem aus dem Vollen geschnitzten Eichenholzgeländer, oben das Billard- und Jagdzimmer, und die umlaufende Galerie, unten in den Ecken behagliche Sitzräume, einen gewaltigen Kamin mit dem Bilde des Hausherrn da-



rüber und Glasmalerei in den hohen Fenstern. ...Diese gewaltige Halle sprengte die ursprünglich geplanten Ausmaße des Hauses und trieb die Kosten erschreckend in die Höhe. Wenn die repräsentative Mitte des Hauses weitläufig und hoch ist und alle Zimmer, die doch auch schön und groß sein sollen, um diesen mächtigen Hohlraum herumgruppiert werden müssen, so ist klar, dass das ganz Haus überaus teuer im Bau und in der Unterhaltung werden muss. Der ganze Lebensstil und damit die Höhe der Unkosten wird von der Halle abhängig, die Heizung wird teurer, das Personal zahlreicher, das Fest üppiger.“

Ein rotes Auto stand vor der Villa...

Das Dieselhaus kostete schließlich mit dem Bauplatz und der Einrichtung ungefähr neunhunderttausend Mark. Diesels Sohn schreibt hierzu weiter in seinem Buch: „Fast eine Million von den fünf war also nicht mehr zinsgebend, sondern unkostenfressend geworden. Ist das bei fünf Millionen leichtsinnig gehandelt gewesen?“ ...

Aber gewiss, es war schön, dies Haus mit seinem lieblichen Gartenzimmer, dem großartigen englischen Wohnzimmer, dem Louis-XV-Salon, dem Arbeitszimmer Diesels in dem merkwürdigen Jugendstil jener Tage, das der Architekt so gewollt hatte und das gar nicht zu seinem Bewohner passte. Ein Prachtraum war das Esszimmer mit seiner Mahagonitafelung und dem großartigen Marmorkamin. Es waren fünf Badezimmer da, und die Dienstboten hatten eine Flucht bequemer Zimmer. Die Kellerhalle war so groß, dass die Jungens darin radeln konnten, und ein schöner Garten umgab das Haus.

Von 1905 an pflegte ein rotes Auto vor dem Tor der Villa bereitzustehen.“ (Diesel, a.a.O., S.370-373)

Eine Flucht von hohen Räumen

Im Frühjahr 1901 bezog Rudolf Diesel im 42.Lebensjahr mit seiner Familie das Haus und lebte hier bis zu seinem frühen und mysteriösen Tod im Jahr 1913.

Die jetzigen Eigentümer der Villa führten mich durch das Haus. Ich habe alles noch so vorgefunden, wie es der Sohn Rudolf Diesels in seinem Buch beschrieben hat. Das Haus wurde in beiden Weltkriegen nicht zerstört und steht unter Denkmalschutz. Die Außenfassaden wurden von den Eigentümern originalgetreu restauriert und erhielten hierfür den Fassadenpreis der Landeshauptstadt München. Die repräsentativen Ausmaße des Hauses wirken für heutige Verhältnisse geradezu bedrückend. Man schreitet durch eine Flucht von riesigen und hohen Räumen, die häufig durch Kassettenüren miteinander verbunden sind. Ich durfte auch Einblick nehmen in die Pläne aus dem Jahr 1899. Hier sind über die Stockwerke verteilt folgende Räumlichkeiten aufgeführt: Diele, Garderobe, Zimmer für Sekretär, Zimmer des Herrn, Salon, Wohnzimmer, Anrichte, Esszimmer, Billardzimmer, Schlafzimmer der Eltern, Zimmer Mademoiselle, Zimmer der Tochter, Studierzimmer, Schlafzimmer der Knaben, Mädchenzimmer, Hausmeisterwohnung im Souterrain, Waschküche und Bügelzimmer, Vorratzszimmer für Gemüse und Speisen im Keller. Terrassen und Balkone bieten einen wunderbaren Blick in den Garten, auf die Maximiliansanlagen und die nahe gelegene Kirche St. Georg.



Kurz nach dem Einzug in die Villa erlitt Diesel einen Nervenzusammenbruch. Sein Sohn schreibt hierzu: *„Die nie enden wollende Folge von Erregungen und Triumphen, eine nach allen Seiten zerrende und zersplitternde Arbeitslast, das Übermaß an seelischen und geistigen Beanspruchungen drohten Diesel in den Untergang zu reißen.“*



Um seine Gesundheit zu schonen und seine Familie abzusichern, verkaufte Diesel seine Rechte am Dieselmotor an die neu gegründete „Allgemeine Gesellschaft für Dieselmotoren“. Der Verkauf war für ihn wie eine Befreiung. Das Glück aber schien ihn fortan verlassen zu haben. Diesels 1903 erschienenes Buch „Solidarismus“ blieb erfolglos. Seine Grundstücksgeschäfte und Spekulationen brachten ihm große Verluste. Die serienmäßige Ausstattung

von Autos mit Dieselmotoren durfte er nicht mehr erleben.

Das tragische Ende

Am Ende seines Lebens war die hochherrschaftliche Villa an der Maria-Theresia-Straße – inzwischen von ihm verbittert „Mausoleum“ genannt – für Rudolf Diesel nur noch eine Last. Er wurde in der Nacht vom 29. auf den 30. September 1913 zum letzten Mal lebend an Bord des Passagierdampfers „Dresden“ auf der Überfahrt von Antwerpen nach England gesehen. Es gibt Spekulationen, dass Diesel ermordet wurde, da er den Engländern ein Jahr vor Ausbruch des 1. Weltkrieges Patente verkaufen wollte. Wahrscheinlicher ist, dass er – vom finanziellen Ruin bedroht – den Freitod wählte.

Seine geniale Erfindung macht ihn bis heute zu einem der bedeutendsten Erfinder aller Zeiten. In München wurde in der Ruhmeshalle hinter der Bavaria seine Büste aufgestellt. Zahlreiche Gymnasien in Deutschland sind nach ihm benannt, in fast jeder großen Stadt gibt es eine Straße mit seinem Namen. Und Bogenhausen hat Diesel eine Villa hinterlassen, die in ihrem großbürgerlichen Repräsentationsstil zu einer der schönsten des ganzen Viertels gehört.

Michaela März-Lehmann

- Literatur: -Eugen Diesel. Diesel, Der Mensch, Das Werk, Das Schicksal. Hamburg 1934
-Dorle Gribl, Prominenz in Bogenhausen, Villen und ihre berühmten Bewohner Volk Verlag München 2009
-www.terra-x.zdf.de, Das Diesel-Rätsel, aufgerufen 26.7.2011
-www.volkverlag.de/newsletter/newsletter-1109-prominenz-in-bogenhausen, aufgerufen 26.7.2011
-http://www.dieterwunderlich.de/Rudolf_Diesel.htm