NDB-Artikel

Pielstick, *Gustav* Motorenkonstrukteur, * 25.1.1890 Sillenstede-Schortens (Oldenburg), † 11.3.1961 Zürich.

Leben
Nach einem Praktikum auf der kaiserl. Werft in Kiel studierte P. Schiffsmaschinenbau an der dortigen Höheren Techn. Lehranstalt. 1911 trat er in das Werk Augsburg der MAN ein und widmete sich seitdem der Entwicklung des Schiffsdieselmotors. Er gehört damit zu den Vollendern der Ideen →Rudolf Diesels (1858–1913), den er noch kennengelernt hatte, und war an der Konstruktion des ersten doppeltwirkenden Zweitakt-Dieselmotors mit sechs Zylindern und 2000 PS für das Reichsmarineamt beteiligt. Ferner konstruierte P. im 1. Weltkrieg U-Bootmotoren und nach Kriegsende die ersten Viertakt-Kreuzkopf-Motoren, danach einfach- und doppeltwirkende Zweitakt-Dieselmotoren für Handelsschiffe in Zusammenarbeit mit Blohm & Voss. 1927 brachte er den ersten Triebwagen-Diesel heraus. Als die Interalliierte Militär-Kontroll-Kommission 1927 Deutschland verließ, plante P. die großen Maschinenanlagen für die Panzerschiffe „Deutschland“, „Scheer“ und „Graf Spee“ zu je 57 000 PS aus acht Dieselmotoren. Das 1931 in Dienst gestellte Schlachtschiff „Deutschland“ besaß die größte Schiffsdieselanlage der Welt mit 71 000 PS Gesamtleistung. Diese Aggregate erwiesen sich im 2. Weltkrieg als Spitzenprodukte, die einen Schiffsverkehr ohne Stützpunkte von der Nordsee bis in den Südatlantik und den Indischen Ozean erlaubten. An diesen risikoreichen Projekten war P. entscheidend beteiligt. Dennoch favorisierte die Kriegsmarine 1935 wieder die Dampfturbinen, 1938 aber überbot P. mit seinem doppeltwirkenden Zweitakt-Dieselmotor zu 13 000 PS und einem Vau-24-Zylinder, beide mit Abgas-Turboladern versehen, die Hochdruck-Heißdampfmaschine. Als einzige Kriegsmarine der Welt ging die deutsche 1938 auf Diesel-Antriebe über und vertraute der MAN 1942 ihr Schiffsmotorenwerk im Hamburger Freihafen an. Als Direktor der MAN-Dieselmotoren-Abteilungen in Augsburg hatte P. 1934 begonnen, leichte Großmotoren für die Kriegsmarine zu konstruieren und baute den schnellaufenden Viertaktdiesel von 5400 PS mit Hochaufladung für den U-Bootbau. Als der Kraftwerksbau Anfang der 30er Jahre modernisiert wurde, konstruierte P. auch dafür Groß-Dieselmotoren sowie Diesel-Lokomotiven.

Nach Kriegsende durfte die MAN auf Anordnung der US-Militärregierung P. nicht mehr beschäftigen; er erhielt jedoch von der franz. Werftindustrie 1946 ein Konstruktionsbüro in Courneuve/Seine. Bis 1957 entwickelte er hier hochaufgeladene Viertaktmotoren mit 8 bis 24 Zylindern und 580 bis 7000 PS für Lokomotiven, Handels- und Kriegsschiffe; als „Pielstick-Motoren“ wurden diese in Schweden und Deutschland in Lizenz gebaut.|

Auszeichnungen
VDI-Ehrenzeichen (1939).

Literatur
Motortechn. Zs. 21, 1960, H. 3 *(P)*;

H. Waas, in: Schiff u. Hafen 13, 1961, H. 4 *(P).*

Autor
Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise
, „Pielstick, Gustav“, in: Neue Deutsche Biographie 20 (2001), S. 424 [Onlinefassung]; URL: http://www.deutsche-biographie.de/.html

02. Mai 2025
© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften