

Lucian Vogel (1855–1915), Maschinenbauingenieur aus Riedlingen, der wichtigste Mitarbeiter Rudolf Diesels bei der Entwicklung des Dieselmotors



Abb. 1: Lucian Vogel.

Lucian Anton Vogel (Abb. 1) wurde am 7. Januar 1855 in Riedlingen geboren, und zwar als zweiter Sohn des aus dem nahen Andelfingen stammenden Oberamtsarztes Dr. Rudolf Vogel und seiner Ehefrau Anna Maria, geb. Mennet. Deren Eltern bewirtschafteten die Riedlinger Posthalterei. Da der Vater schon drei Jahre nach Lucians Geburt verstarb und die Mutter danach eines schweren Leidens halber bis zu ihrem Tod in einer Heilanstalt leben musste, wurde Lucian bei einem Bruder seines Vaters, Aquilin Vogel, in Augsburg erzogen. Dort besuchte er das Gymnasium, studierte dann am Münchner Polytechnikum Maschinenbau und trat 1876 in den Ingenieursstab der Maschinenfabrik Augsburg ein. 1881 verheiratete er sich mit Emma Buz, der Tochter von Heinrich Buz, dem „alleinverantwortlichen“ Direktor der Maschinenfabrik Augsburg. Dieser Schwiegervater war ein äußerst zupackender und erfolgreicher Entrepreneur, der dafür 1907 sogar in den Adelsstand erhoben wurde; ganz im Gegensatz zu ihm wurde Lucian als „von Natur aus schüchtern, wenn auch hartnäckig“ beschrieben.

Aus der Ehe mit der allseits beliebten Emma Buz gingen drei Töchter hervor: Dora (1882–1964), Ida

(1883–1962) und Elisabeth (1885–1945). Emma verstarb 1912 im Alter von 50 Jahren.

Bereits 1888 wurde Lucian Vogel in der Maschinenfabrik Augsburg Oberingenieur und Leiter der Eismaschinenabteilung mit Prokura. Seine folgenreichste Entscheidung war dann wohl, dass er, den eine Schul- und Studienfreundschaft mit Rudolf Diesel verband, sich 1892 bei seinem Schwiegervater nachdrücklich für die Unterstützung der Entwicklung eines neuen Motors einsetzte, der nach Diesels Erwartungen einen weit höheren Wirkungsgrad erzielen sollte als die damals üblichen Dampfmaschinen und Gasmotoren.

Allerdings befanden sich zu diesem Zeitpunkt Diesels Ideen nur auf dem Papier. Deshalb ersuchte Buz den Chef des Dampfmaschinenbaus in seinem Hause, Oberingenieur Krumper, um ein Gutachten. Dieser konnte sich nicht entschließen, dem Augsburger Werk die Entwicklung des Motors zu empfehlen, wohl weil dieser in jener ursprünglichen Version unrealistische Drücke von 150 Atmosphären aushalten sollte. Dennoch ließ Vogel nicht davon ab, bei seinem Schwiegervater für die Entwicklung des Motors zu werben. Jedenfalls entschloss sich Buz im selben Jahr 1892, dafür ein Versuchslabor einzurichten.

Vogel wurde dabei der erste und wichtigste Mitarbeiter Diesels. Als einer, der – wie Diesel – durch die Thermodynamik-Vorlesung von Prof. Carl v. Linde am Münchner Polytechnikum fasziniert worden war, hatte er Diesels Ideen voll übernommen und kümmerte sich als begeisterter und hochbegabter Mathematiker in den Folgejahren vor allem um die wissenschaftliche Entwicklung des Motors (Abb. 3).

Als langjähriger Chef des Kühlmaschinenbaus hatte Vogel auch in der Fertigung von Maschinen Erfahrung, was dem Theoretiker Diesel weitgehend fehlte. Er beteiligte sich daher ebenso intensiv an der praktischen Gestaltung zweier Prototypen des neuen Verbrennungsmotors, sowie an deren unzähligen Versuchsläufen. Vier Jahre lang schlugen letztere fehl, deshalb war es besonders wichtig für das Projekt, dass Vogels unbeugsamer Glaube an den Erfolg immer wieder die Bereitstellung neuer finanzieller Mittel erreichte – wenn auch auf Kosten des Familienfriedens.

Als der Motor dann 1897 endlich lief, erreichten diese Spannungen paradoxerweise einen Höhepunkt, weil der Generaldirektor das bisher Erreichte nach Vogels Meinung zu wenig anerkannte. Und als Buz



Abb. 2: Lucian Vogel im Kreise seiner Familie, etwa ums Jahr 1900. Links im Bild seine Frau Emma und seine Tochter Elisabeth, rechts stehend Tochter Ida und sitzend Tochter Dora.

die von Vogel vorgelegte Kostenaufstellung für die Herstellung eines ersten Verkaufsmodells durch seinen Vorstand der Kalkulation kritisch überprüfen ließ, platzte dem beleidigten Schwiegersohn der Kragen: er kündigte seine Stellung! Die Situation um den „Rationalen Wärmemotor“ war zu diesem Zeitpunkt zusätzlich dadurch sehr belastet worden, dass die Gasmotorenfabrik in Deutz die Dieselschen Patente anzufechten drohte. Während der langen Zeit der Versuchsläufe waren Grundideen zum Funktionieren des Motors tatsächlich gegenüber den im Patent gemachten Vorschlägen verändert worden. Diesel musste in einem Vortrag vor der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Kassel seine Erfindung verteidigen und versäumte dabei leider, die Leistungen seines Freundes und Mitarbeiters Vogel gebührend zu erwähnen. Als dieser ihm diese Unterlassung in einem Brief (vom 7. Februar 1897) sehr deutlich zum Vorwurf machte, versuchte Diesel (in einem Brief vom 17. Februar 1897) seinen Fehler ernsthaft wieder gut zu machen:

„Lieber Freund! Für Deine Mitteilungen vom 7. ds. danke ich dir bestens. Gleichzeitig benutze ich die Gelegenheit, da ja der Deutzer Besuch eine Art Markstein in der Entwicklung der Motorangelegen-

heit bildet, Dir für Deine bisherige Unterstützung und treue, unermüdliche Mitarbeiterschaft meinen tiefsten Dank auszusprechen. Ich habe Dir ja schon bei vielen Gelegenheiten ausgesprochen, wie hoch ich deine Mitwirkung von der ersten Stunde an bis heute zu schätzen wusste und kann dich nur bitten, mir dieselbe auch fernerhin im gleichen Maße zu Teil werden zu lassen. Solche Jahre, wie wir sie zusammen verlebten, zeitigen Freundschaften für das Leben. Danken kann ich Dir nur, indem ich Dich versichere, dass Du auf mich unerschütterlich zählen kannst.“

Dennoch brach Vogel auch mit dem langjährigen Freund und zwar endgültig. Er fühlte sich offensichtlich von den zwei Männern, die ihm beruflich die wichtigsten waren, Buz und Diesel, nicht genügend anerkannt und konnte dieses Gefühl nur durch den Abbruch aller Beziehungen zum Ausdruck bringen. Freilich verscherzte sich Vogel dadurch für immer die öffentliche Würdigung seines Beitrags an der Entwicklung des Dieselmotors, als dieser – viel später – seinen Siegeszug in der Welt antrat. „Es war gewiss nicht leicht, mit meinem Vater zu arbeiten, da er keinen Widerspruch vertrug“ bekannte etwas resigniert seine älteste Tochter Dora 40 Jahre später der Direktion der MAN, als diese

sie um einen Bericht eines familiären Zeitzeugens über diese so turbulente Zeit ersuchte.

Zwei Monate nach seiner Kündigung in Augsburg, am 15. Juni 1897, nahm Vogel – kurioserweise nach einer Empfehlung von Diesel – eine Stelle als Leiter der Abteilung Motorenbau in der Maschinenbau-Actiengesellschaft Nürnberg an, die damals noch zur Maschinenfabrik Augsburg in gewisser Konkurrenz stand. Als dann zwei Jahre später die zwei großen süd-deutschen Maschinenhersteller aufgrund der unternehmerischen Weitsicht von Buz zur Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) fusionierten, legte Vogel auch seine dortige Tätigkeit nieder. Er beteiligte sich erst kurze Zeit an einer Maschinenfabrik in Erfurt und dann an der Maschinenfabrik Keller und Knappich in Augsburg. Dies entsprach jedoch gar nicht den Wünschen seines mächtigen Schwiegervaters; so zog Vogel sich mit seiner Frau als Privatmann nach Starnberg zurück und bearbeitete dort in privaten Aufträgen für die MAN wissenschaftliche Probleme. Nach den Angaben seiner Tochter Dora stand er auch dort täglich um 5 Uhr früh auf und rechnete dann stundenlang.

Als 1914 der I. Weltkrieg ausbrach und er nicht ins Feld ziehen konnte, bildete er als ehemaliger Oberleutnant der Reserve der Kavallerie voll Eifer Soldaten im Reiten aus. Er starb 1915 – sechzigjährig – in Augsburg. Seine Gebeine ruhen dort neben denen seiner Frau im neuen Buzschen Familiengrab auf dem Protestantischen Friedhof an der Haunstätter Straße.

Die enge Freundschaft zwischen Lucian Vogel und Rudolf Diesel wurde sehr gut dargestellt in einem Spielfilm „Diesel“, der im Jahre 1942 von der UFA mit Gerhard Lamprecht als Regisseur und Willy Birgel in der Hauptrolle gedreht wurde. Drehbuchautor war Eugen Diesel, der jüngste Sohn von Rudolf Diesel.

Der Film mit einer Länge von ca. 90 Minuten (25 B/s) wurde kürzlich überarbeitet und digitalisiert und ist nun auf DVD erhältlich. Leider kann man ihn derzeit nur als Teil einer Kombi-Ausgabe erwerben, die unter dem Titel „Brüche und Kontinuitäten 01“ vertrieben wird, und zwar in der Aufmachung 6 DVDs im Pappschuber, Bildformat: 4:3 Vollbild s/w, System: PAL, Tonformat: Dolby Digital 2.0 mono, Sprache: Deutsch, Ländercode: 2, FSK: ab 12 J, Label: Studio Hamburg Enterprises bei Alive AG, EAN: 4052912260412. Der unverbindliche Preis beträgt 49,90 Euro.

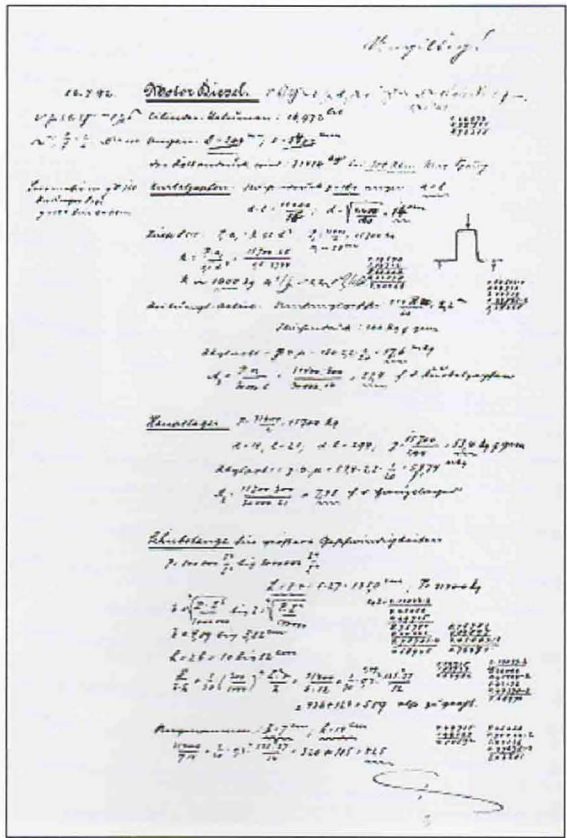


Abb. 3: Eine Seite aus der Kladder von Lucian Vogel mit allerhand Berechnungen, die er jedoch schließlich als „ungültig“ verwarf.

Anmerkungen

Dieser Lebensbericht beruht auf der angegebenen Literatur und auf Unterlagen im Dossier über Lucian Vogel im Historischen Archiv der MAN Augsburg. Sein Verfasser, ein Urenkel von Lucian Vogel, dankt der Archivarin, Frau Gerlinde Simon, für die Gestattung der Einsicht in das Dossier. Die Abbildungen wurden digitalisiert von PD Dr. Karl J. Föhr. Dank auch an Herrn Winfried Aßfalg, den Leiter des Museums *Schöne Stiege* in Riedlingen, der die Abfassung des Berichts angeregt hat, sowie allen Nachkommen von Lucian und Emma Vogel, denen ihre Familiengeschichte am Herzen liegt.

Reinhardt.ruedel@uni-ulm.de

Bildnachweis

- S.62 Historisches Archiv der MAN Augsburg
- S.63 Dr. Reinhardt Rüdél, Ulm
- S.64 Dipl.-Ing. Peter Rüdél, Kleinseebach

Quellen- und Literaturverzeichnis:

- Bähr, Johannes; Banken, Rolf; Flemming, Thomas: Die MAN. Eine Deutsche Industriegeschichte. München: C.H. Beck (2008).
- Diesel, Eugen: Diesel. Der Mensch, das Werk, das Schicksal. Hamburg: Hanseatische Verlagsanstalt (1937).