

Heinrich Lanz Mannheim

Die Geschichte, vor den Bulldogs

Heinrich Lanz wurde im Jahre 1837 geboren. Er trat 1859 in das Geschäft seines Vaters, die Fa. J.P.Lanz &Co in Mannheim ein und gliederte eine Abteilung zur Vermittlung englischer Maschinen für die Landwirtschaft an. England war damals führend in der Technologie für die Landwirtschaft.

In Deutschland begann die Industrialisierung erst langsam, es wurde alles noch durch die Zersplitterung in viele Teilstaaten gebremst. Es herrschte in vielen Bereichen große Armut, was auch zu einer großen Auswanderungs-welle nach Amerika führte. Die langsam aufkommende Industrie zog Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft ab. Der darauf folgende Arbeitskräftemangel zwang die Landwirtschaft zu stärkerer Mechanisierung.

Heinrich Lanz sah darin eine Chance für sein Geschäft. Wie ging er das an? In England gab es eine große Ausstellungsszene und Technikvereine die das Wissen um die neuen Maschinen im Lande verbreiteten. Das wollte er in Deutschland auch einführen.

Er suchte die Verbindung zu Firmen in England und USA um dort Maschinen zu kaufen und sie im Lande an den Mann zu bringen.

Sein Weg waren viele Vorträge, Ausstellungen und ganz besonders seinen Katalog, den jedes Jahr herausbrachte. In diesem Katalog waren die Maschinen ausführlich beschrieben. Nicht nur die Technik, sondern besonders die Anwendung der Maschinen und die Kostenkalkulation.

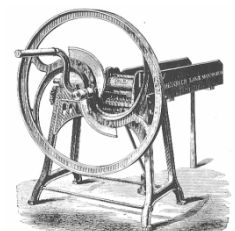
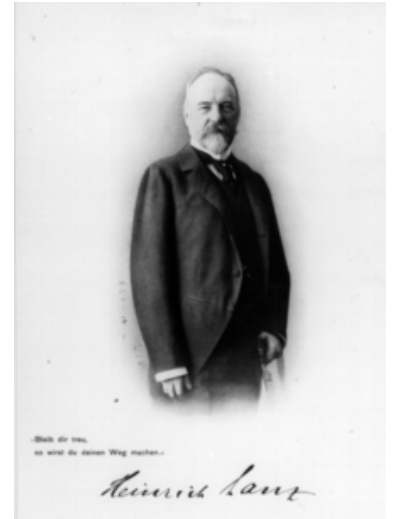
Die Landwirtschaft hatte ja einen Arbeitskräftemangel, die Bevölkerungszahl stieg sehr stark an. Man musste die Produktivität erhöhen um die Menschen ernähren zu können. Aber es gab eine weit verbreitete Technikfeindlichkeit bei den Bauern, sie mussten erst von den Neuheiten überzeugt werden.



Lanz war in dieser Aufgabe nicht alleine, auch Max Eyth aus Kirchheim/Teck sah es als seine Aufgabe an, moderne Maschinen und Arbeitssysteme in die deutsche Landwirtschaft zu bekommen. Er war deutscher Vertreter der renommierten englischen Dampfpflugfabrik Fowler in England.

Er gründete unter anderem die Vorgängergesellschaft der DLG. Die Zeit war dazu reif, Lanz sprang sofort auf und sah das

Riesengeschäft für seine eigene Firma.
Was hat Lanz da so angeboten?



Strohschneider, Häckselmaschinen, Dreschmaschinen, Dampf-Lokomobile, Dampfpflüge, Göpel, Mähmaschinen.

Lanz hatte Großes vor, er wollte expandieren. Das begann aber erst richtig nach dem Krieg gegen Frankreich 1870/71. In Deutschland wurde ein Nationalstaat gegründet in dem die regionalen Grenzen fielen.



Diese regionalen Grenzen waren vorher ein gewaltiges Handelshemmnis. Wurden Waren z.B. von Mannheim nach Königsberg geliefert ging es über diverse Grenzen mit Zöllen und eigenen Bestimmungen. Sogar die Spurweiten der Eisenbahn, die Währungen und die Zeitzonen waren unterschiedlich.

Am 1. Januar 1870 errichtete Heinrich Lanz seine eigene Firma in Mannheim.

Er war neben Carl Benz der zweite Pionier der den Industriestandort Mannheim ganz nach oben brachte.

Jetzt konnte er loslegen, Deutschland war jetzt das Geschäftsfeld. Begünstigt wurde alles durch den Bau der Bahnlagen. Die Maschinen konnten schnell und billig in alle Regionen versandt werden.

Zweigniederlassungen wurden in Regensburg und Friedrichshafen gegründet, mit Reparaturwerkstätten und großem Ausstellungsgelände.

Im Jahr 1872 wurden englische Maschinen, aber auch eigene Produkte mit einem Gesamtgewicht von ca. 48000 Zentnern und einem Wert von fl. 1 130000.- verkauft (es gab noch keine Mark nur Florin)

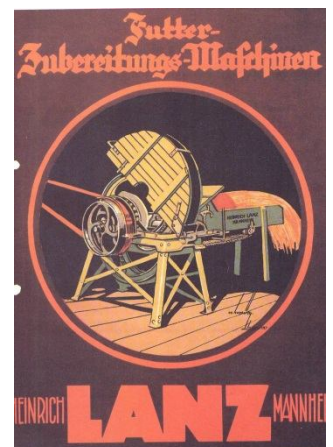
Lanz beschäftigte in diesem Jahr 290 Arbeiter in Produktion und Reparatur, sowie 23 Personen im Direktions-, Aufsichts- und Rechnungsbereich.

Die Eigenproduktion wurde stark ausgebaut, eine tragende Säule waren die Futterschneidemaschinen.

Die –Mannheimer Maschine- wurde pro Jahr in ca. 1800 Exemplaren verkauft. Seit 1870 wurden Hand-Stiften-dreschmaschine nach amerikanischem System produziert.

Im Jahr 1874 erstreckte sich das Verkaufsgebiet Deutschland, Österreich-Ungarn, Holland, Belgien, Schweiz, Russland, Frankreich und Italien. Es wurden im Jahr 10000 Maschinen im Wert von 3 Millionen Mark (die gab es inzwischen) abgesetzt.

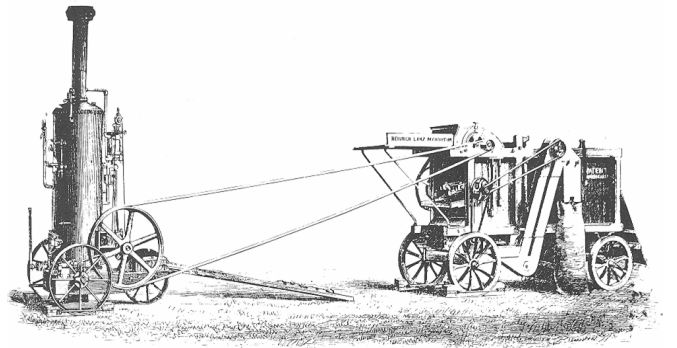
Ab ca. 1875 begann im Mannheim die Produktion von großen Dreschmaschinen, dann ab 1879 begann die Produktion von Dampflokomoiblen. Damit kam Lanz ganz groß ins Geschäft. Die Lokomobile waren, mit einer Monatsproduktion von bis zu 120 Stück ein Renner im Betrieb.



Im Jahr 1902 zog man mal Bilanz und addierte alle bis jetzt produzierten Maschinen. Da kam einiges zusammen:

- 191024 Häckselmaschinen
- 22392 Verschiedene Maschinen
- 66392 Göpel
- 134285 Göpel- u. Handdreschmaschinen
- 8222 große Dampfdreschmaschinen
- 1143 Strohpressen
- 12772 Lokomobile

Zusammen über 436000 Maschinen



Interessant ist auch die Entwicklung der Belegschaft bei Lanz:

Gründung der Firma

- 1859 2 Arbeiter
- 1875 213
- 1885 659
- 1890 1234
- 1901 2040
- 1903 2235
- 1905 2828
- 1909 3655



GESAMTANSICHT DER FABRIK

Die Löhne betragen im Durchschnitt

1878 **3.52 Mark** 1907 **5.53 Mark** 1909 **5.84 Mark** aber nicht pro Stunde, sondern **pro Tag!**

Seit 1888 hatte Lanz eine Filiale in Berlin. Erst in der Neuen Hochstraße 55, dann in der Friedrichstraße 186 und ab 1908 ganz vornehm –Unter den Linden 57/59- Hier zählte die Belegschaft 61 Beamte, 40 Monteure und 15 Arbeiter
Man sieht welchen Stellenwert die Fa. Lanz in der Landwirtschaft und in der deutschen Industrie hatte.



Das Programm der Firma wurde immer größer und umfangreicher. Lokomobile, die Spezialität von Lanz, wurden immer größer. Sie wurden nicht nur in der Landwirtschaft, sondern auch im Handwerk und der Industrie eingesetzt. 1910 hatte man die Spitze der Technik erklommen und stellte auf der Weltausstellung in Brüssel eine Lokomobile mit satten 1000Ps vor.
Sogar an Schiffs-Dampfmaschinen wagte sich Lanz. Es gab als größte Maschine ein Exemplar mit über 5000Ps



Nach 1897 übernahm auch die Dreschmaschinen und Dampfmaschinen der Lanz auf dem Programm. Auf der rechten Seite ein Blick auf den Lanz-Werkstandort zur Zeit, als die Dampfmaschinen noch die wichtigsten Arbeitskräfte waren.



Nach 1897 übernahm auch die Dreschmaschinen und Dampfmaschinen der Lanz auf dem Programm. Auf der rechten Seite ein Blick auf den Lanz-Werkstandort zur Zeit, als die Dampfmaschinen noch die wichtigsten Arbeitskräfte waren.



Lanz hatte inzwischen in Mannheim einen Riesen-Industriestandort geschaffen. Tausende von Arbeitern aus dem Umland arbeiteten beim Lanz.

Lanz hatte eigene Stromerzeugung mit riesigen Lokomobilen, eigene Wasserversorgung, ein Schienennetz mit eigenen Lanz-Lokomotiven und einen guten Zugang zur Bahn und Flussschiffahrt.

Die Qualität der erzeugten Maschinen maß sich an den Vorbildern aus England und USA. Daran wurde man gemessen! Doch mit den Jahren änderte der sich von den Engländern im 19. Jahrhundert

geforderte abwertende Stempel -MADE IN GERMANY- zu seinem Gegenteil. Er wurde, und ist noch immer ein Qualitätssymbol und Zeichen deutscher Tüchtigkeit.

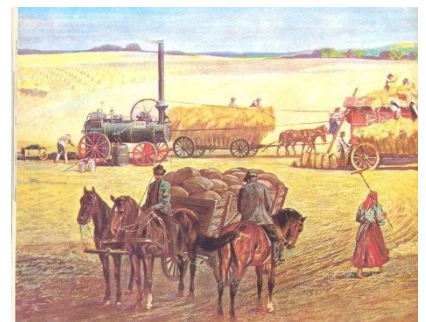
Heinrich Lanz sah seine Aufgabe, von der Abhängigkeit der Landmaschinen-Lieferungen aus England befreit zu werden. Immer mehr Maschinen wurden in den Lanz-Werken gebaut und der deutschen Landwirtschaft zur Verfügung gestellt.

Aber es reichte nicht diese Maschinen zu bauen und zu verkaufen. Es gab keine Händler, keine Werkstätten, keine Ersatzteillager und auch keine Kunden die mit solcher Technik vertraut waren. Also musste man neben der Infrastruktur auch ein Wissen und Können mit der

Technik von Landmaschinen an den Kunden bringen.

Also schöne Kataloge, Ausstellungs-besuche, Kalkulationshilfen, Schulungen vielerlei Art waren genauso wichtig wie der eigentliche Verkauf.

Ein Beispiel dazu: Lanz baute große Dreschsätze mit Lokomobilen, Dreschmaschinen und Pressen. Für einen normalen Bauern in Süddeutschland mit seinen vielleicht 3ha. Grund und Boden war das unerschwinglich. Brachte man aber einige Bauern dazu, eine Dreschgenossenschaft zu bilden war der Bedarf für so eine große Maschine plötzlich vorhanden und finanzierbar.



Lanz gab Kalkulationen, Vertragsvorschläge und Ideen zur Führung solcher Organisationen heraus um die künftigen Mitglieder von der Machbarkeit zu überzeugen. Auch Lohnunternehmen wurden von Lanz gezielt gefördert um diesen Kundenkreis als künftige Kunden zu erhalten.

Heinrich Lanz, der große Pionier der Landmaschinen-Technik starb leider viel zu früh im Jahr 1905.



Sein einziger Sohn Dr. Karl Lanz führte das Werk seines Vaters sehr erfolgreich fort.

Karl Lanz hatte viele Interessen, die Landmaschinen waren nur ein Teil davon. Seine Begeisterung galt auch der Luftfahrt, die in jenen Jahren ihren Anfang nahm.

Zusammen mit dem Flugzeugpionier Prof. Johann Schütte gründete er 1909 in Rheinau eine Luftschiffwerft. Man war der große Konkurrent zum Zeppelin aus Friedrichshafen. Die Luftschiffe (nicht Zeppeline!) wurden mit einem aufwendigen Sperrholzgerippe gebaut und im 1. Weltkrieg nur an Heer und Marine geliefert.



Nach dem 1. Weltkrieg musste der Bau dieser Luftschiffe auf Anordnung der Siegermächte eingestellt werden. Das letzte Luftschiff, die LZ126 wurde im Rahmen der Reparationen für die USA gefertigt.

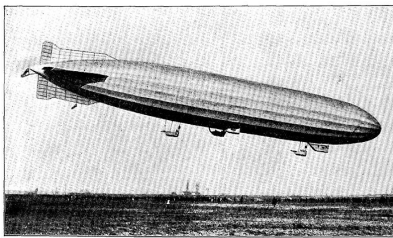


Fig. 5. Schütte-Lanz-Luftschiff SLZ.

Eine kurze Statistik zur Größe dieser Starr-Luftschiffe:

Größe bis 200000m³ mit 18 Motoren, Gesamtleistung von ca. 5400Ps (!) Über 100 Passagiere und 38t Nutzlast, Geschwindigkeit bis 130km/h.

Wer die neuen Zeppeline NT am Bodensee schon mal gesehen hat, ist bestimmt von den gewaltigen Aufmaßen überrascht. **Aber die LANZ-Luftschiffe waren bis zu 20mal so groß!**

Doch die 21 Luftschiffe waren nicht alles was bei Schütte-Lanz gebaut wurde. Von 1915-1918 baute man in Zeesen/ Brandenburg ca. 100 Jagdflugzeuge und Bomber für die kaiserliche Luftwaffe des 1. Weltkriegs.



Die Maschinen hatten Motoren der Firmen Mercedes oder Benz 150-180Ps und hatten eine Bewaffnung von 2 MG. Diese Produktionen waren nach dem Krieg verboten, daher verlegte man sich auf die Autoindustrie und baute in Brandenburg von 1920-1924 Karosserien und auch kompl. PKW unter dem Namen Schütte-Lanz.

Die Fa. Schütte-Lanz existierte noch bis 2007 in Mannheim als Hersteller von Sperrholz-Konstruktionen.

Aber Lanz baute noch viele andere Geräte, z.B. die Lanz-Fahrräder, Lanz Nähmaschinen und Lanz Buttermaschinen!

Lanz und die Region:

Die Familie Lanz war mit den Jahren reich geworden. Aber dieser Reichtum wurde sozial eingesetzt. Die Gründung des Heinrich Lanz-Krankenhauses, vieler sozialer Projekte und z.B. der Stiftung von Professuren an der Universität Heidelberg zeugten vom sozialen Bewusstsein der Familie.



Das wurde getrieben vor allem von der Witwe von Heinrich Lanz, Frau Julia Lanz. Beispiele dazu sind die Gründung einer der ersten Kranken- und Familienkassen und einer Arbeitslosenkasse in Deutschland. Sogar eine eigene Sparkasse wurde von Lanz gegründet. Etwas unerhörtes, aus Sicht anderer Unternehmer wagte Heinrich Lanz, Er gründete schon 1903

in seiner Belegschaft Arbeiterausschüsse, ein Vorläufer der heutigen Mitbestimmung des Betriebsrates. Die Mitglieder der Ausschüsse wurden von den Arbeitern in geheimer Wahl gewählt.

Das große Heinrich Lanz-Krankenhaus in Mannheim war ein sichtbares Zeichen der sozialen Verantwortung des großen Mannheimer Mäzens.

Heinrich Lanz gründete im Jahr 1897 eine Freiwillige Feuerwehr in der Fabrik. Diese Feuerwehr sollte auch kostenlos bei Einsätzen im Umfeld der Fabrik zum Einsatz kommen.

Alle Arbeiter der Fabrik bekamen ab 1906, sofern sie mindestens 10 Jahre in der Firma waren einen voll bezahlten Urlaub von 9 Tagen, bei über 15 Jahren Tätigkeit 12 Tage und die über 20 Jahren sogar 15 Tage.

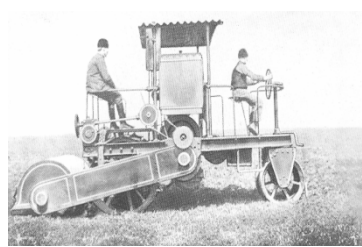
Im Jahre 1908 stiftete Frau Julia Lanz die Heinrich Lanz – Erinnerungsmedaille die alljährlich am 9. März an verdiente Mitarbeiter, die mindestens 30 Jahre beschäftigt waren, verliehen wurde.

Eine Kapelle wurde von der Familie Lanz gestiftet und im Lindenhof gebaut.

Am 22. Mai 1909 stiftete Carl Lanz der Universität Heidelberg eine Akademie der Wissenschaften. Die Spende dazu betrug 1 Million Mark.

Das ist so eine kurze und unvollständige Aufzählung der sozialen Taten der Familie Lanz. Zu Ehren des verstorbenen Firmengründers wurde 1910 das Lanz-Denkmal im Werk Mannheim aufgestellt.

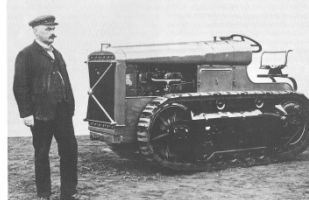
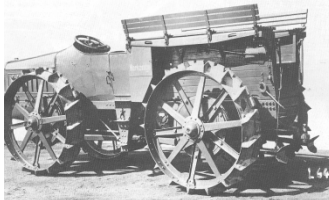
Dort blickt Heinrich Lanz noch heute über sein Werk, das aber schon lange Jahre John Deere aus USA betreibt.



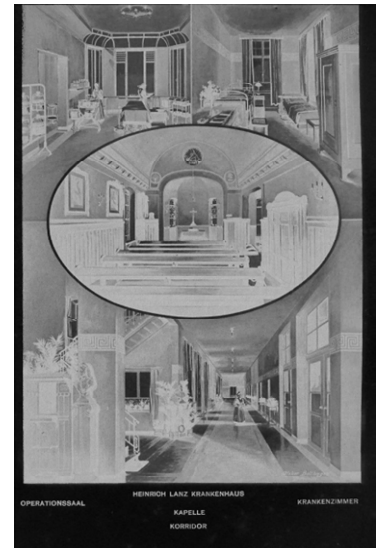
Schon vor dem Krieg hatte sich Lanz die Rechte an einer selbstfahrenden Bodenfräse System Köszege gesichert und aus dieser Maschine den berühmten Landbaumotor entwickelt.

Die Maschine hatte einen 70Ps Vierzylinder-Benzinmotor und wog fast 5 Tonnen.

Nach Beginn des Krieges wurde die Produktion dieser Maschinen eingestellt und stattdessen wurden Militärzugmaschinen und Kettenschlepper für das Militär gebaut.



Der Aufstieg der Fa. Lanz war bis zum 1. Weltkrieg fast unbegrenzt. Man hatte sich zum Marktführer in Europa hochgearbeitet. Das Ende des Krieges beendete jedoch alle Träume von unbegrenztem Wachstum.

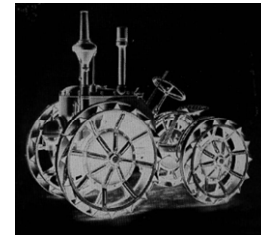
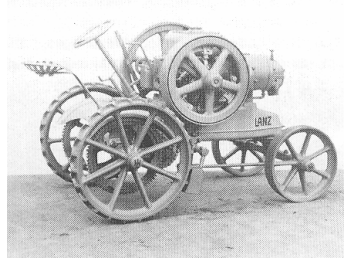
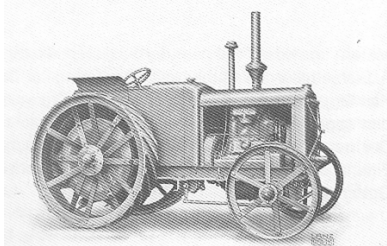


Europa war nach dem Weltkrieg verarmt, die Märkte waren weggebrochen, die großen Maschinen konnten sich nur noch wenige leisten.



Bei Lanz in Mannheim arbeitete seit einiger Zeit ein genialer Konstrukteur, Fritz Huber. Er entwickelte einen Ackerschlepper für die große Anzahl der kleineren Landwirtschaftlichen Betriebe. Es war der Bulldog mit seinem 12Ps Glühkopfmotor, das war die Technik für den Wiederaufstieg der Firma Lanz zwischen beiden Weltkriegen.

Man baute zwar noch einige Zeit die Landbaumotoren, den Feldmotor und den Felddank mit dem Zweizylinder-Glühkopfmotor. Aber die Zukunft gehörte dem Bulldog.



Doch das ist wieder eine andere Geschichte.

Werner Gutruf