

NDB-Artikel

Lanz, Heinrich Landmaschinenfabrikant, * 9.3.1838 Friedrichshafen am Bodensee, † 1.2.1905 Mannheim.

Genealogie

V →Joh. Peter (1805–91), Kaufm., Mitinh. e. Handelsgeschäfts u. e. 1829 gegr. Speditionsfirma in F., d. regelmäßige Transporte im Alpenraum (Schweiz, Italien, Österreich) u. in Dtl. bis nach Hamburg durchführte. 1842 gründete er e. Zweigniederlassung in Mannheim, wo d. Ausbau d. Rheinhafens (eröffnet 1840) günstige Standortvoraussetzungen bot. Der Aufschwung Mannheims als Handels- u. Industriestadt einerseits, die 1847 von Friedrichshafen aus beginnende Eisenbahnerschließung d. nördl. Bodenseeraumes mit d. folgenden Verlagerung v. Gütertransporten v. d. Straße auf d. Schiene andererseits, bewirkten d. Verlagerung d. Hauptgeschäftes nach M., das v. Schwager →Louis Beckh (1811–72) geleitet wurde, während er selbst in F. blieb, wo er neben d. Geschäft noch e. weitläufige Landwirtsch. führte, S d. →Joh. Peter (1770–1856), aus Eriskirch, Gastwirt, Begründer e. Getreidehandels in F.;

M Luise Christiane (1813–1902, ev.), T d. Gottlieb Frdr. Beckh, Kameralverwalter in Buchhorn, Glashüttenverwalter in Ludwigstal b. Tuttlingen, u. d. N. N. Wucherer;

B →Wilhelm Peter (1834–1905), Kaufm. in Italien (Speditions- u. Nähmaschinengeschäft), →August (1835–1917), Kaufm., übernahm d. väterl. Firma, →Julius (1840–1920), Kaufm. in London u. San Franzisko, Kulturpionier in Guatemala, Kaffee- u. Weinhandel in Süd- u. Mittelamerika, später Rückkehr nach Dtl.;

- ♀ Mannheim 1865 →Julia (1843–1926), Vorsitzende d. Mannheimer Frauenver., Förderin d. Nat.theaters, Ehrenbürgerin v. M., T d. Kaufm. u. Weinhändlers Philipp Faul in M. u. d. Emilie Siegel; Schwager Philipp Faul, 1887 Prokurist bei L.;

1 S, 3 T, u. a. →Karl (s. 2), Helene (♀ →August Röchling, † 1937, Fabr.), Emilie (♀ →Theodor Bumiller, 1884–1912, Legationsrat, Kriegsberichterstatte, s. natur- u. völkerkundl. Slg. v. Aufenthalten in Ostafrika, Ägypten, Persien, Indien u. Sibirien übergab er d. Mannheimer Museen, s. BJ 13, Tl.).

Leben

Der vom Großvater in Friedrichshafen gegründete Getreidehandel, vom Vater zu einem bedeutenden Transport- und Handelsunternehmen für den Im- und Export erweitert, bildete die Umgebung, die L. und seine Brüder in ihrer Berufswahl entscheidend beeinflusste. Auf den Besuch der Realschule in

Biberach und eine kaufmännische Lehre in einem Kolonialwarengeschäft in Mannheim folgte für L. und die Brüder August und Julius ein gemeinsames Jahr Handelsschule in Stuttgart; anschließend arbeiteten L. und Julius als Kommis in dem Geschäftshaus Peyron & Co. in Marseille. 1859 kehrte L. nach Mannheim zurück, um in das 1842 gegründete väterliche Transportunternehmen J. P. Lanz & Co einzutreten, das sich inzwischen zu einem Handelsgeschäft u. a. für Dünger – seit den 50er Jahren hatte das Unternehmen die Alleinvertretung des aus Südamerika importierten Guano –, Sämereien, Maschinenöl, Steinkohle etc. ausgeweitet hatte und gelegentlich auch Einfuhr und Vertrieb engl. Ackerbaugerätschaften sowie von Näh- u. a. Maschinen durchführte.

Bei einem im allgemeinen um die Jahrhundertmitte niedrigen Technisierungsgrad der Landwirtschaft in Deutschland widmete sich L. diesem Importgeschäft intensiv und entwickelte eine für die damalige Zeit modern anmutende Markt- und Absatzstrategie; Großhandelseinkauf vor allem bei dem auf Maschinenexport spezialisierten Londoner Handelshaus Schwann & Co., Lagerhaltung eines breiten Angebots an Maschinentypen, Organisation von Ausstellungen und Maschinenvorführungen, kostenlose Erprobung für Landwirte, Ersatzteillagerhaltung und Einrichtung einer eigenen Reparaturwerkstatt (1860) mit zwei in England geschulten Schlossern und nicht zuletzt eine intensive, psychologisch geschickte Werbung für die Einführung arbeitssparender landwirtschaftlicher Maschinen in Katalogen und Geschäftszirkularen. Der Erfolg dieser systematischen Arbeit erwies sich rasch: In den sechs Jahren bis Ende 1865 wurden 2 300 landwirtschaftliche Maschinen im Wert von 786 000 Gulden verkauft, davon zwei Fünftel oder umgerechnet 500 000 Mark allein 1865. 1864 wurde L. Teilhaber, in Regensburg wurde eine bis 1867 unter der Leitung von Julius Lanz stehende Filiale mit Reparaturwerkstatt und Ausstellung eröffnet, und bald mußte die Mannheimer Werkstatt vergrößert und mit Dampfkraft ausgestattet werden.

Die Ausdehnung des Geschäftsumfangs führte zu einer Teilung: Ende 1865 schied L.s Onkel Louis Beckh aus und führte das Importgeschäft amerikanischer Nähmaschinen seit 1866 in einer eigenen Firma weiter, während „J. P. Lanz & Cie, Commission, Spedition, Guano“ in der Folge das Landmaschinengeschäft intensivierte. 1867 begann L. in Mannheim mit der Herstellung eigener Futterschneide-, Hand- und Göpeldreschmaschinen, während er die großen landwirtschaftlichen Maschinen – z. B. 1869 den ersten Dampfpflug in Süddeutschland für die Güter der Zuckerfabrik Waghäusel – weiter importierte. 1870 übernahm L. den von ihm geleiteten Zweig des väterlichen Unternehmens mit der Regensburger Filiale unter seinem eigenen Namen. Der kontinuierliche Ausbau der Fabrikation unter der weitblickenden Leitung und der umsichtigen, am Bedarf des Marktes orientierten Initiative des Kaufmanns mit technischem Verständnis kennzeichnen den folgenden steilen Aufstieg von „H. Lanz & Co.“ zum größten Unternehmen in Baden und dem bei weitem bedeutendsten Produzenten landwirtschaftlicher Maschinen auf dem europäischen Festland mit weiteren Filialen in Breslau (1884), Berlin (1888), Köln (1897), Leipzig (1900) sowie in Königsberg und Rostow am Don. Der Absatz der seit 1879 produzierten Dampfdreschmaschinen und Lokomobilen wurde durch die gleichzeitig einsetzende Schutzzollpolitik des Deutschen Reiches begünstigt, ihre Qualität und das Bemühen um

technische Verbesserungen bis hin zu besonderen Sicherheits- und Unfallverhütungsmaßnahmen halfen, auch den internationalen Markt zu erobern. Die Zahl der Arbeiter stieg von rund 300 (1879) auf über 1 200 (1890), erreichte – seit 1891 in neuen, großzügig weiter ausgebauten Fabrikanlagen am Lindenhof – 1899 mehr als 3 000 und hatte 1907 mit rund 3 700 ihren Höchststand vor dem 1. Weltkrieg. Auf der Weltausstellung 1900 in Paris zeigte L. die größten bis dahin gebauten Lokomobilen der Welt, sie wurden außer Konkurrenz gesetzt, L. selbst zum Preisrichter ernannt – ein Höhepunkt unter einer Vielzahl von Auszeichnungen. Der Lokomobilenbau war überhaupt bis zur Jahrhundertwende zum wichtigsten Teil des Unternehmens geworden, verlor aber mit dem noch vor dem 1. Weltkrieg einsetzenden Vordringen von Elektro- und Dieselmotoren wieder an Bedeutung.

Zeit seines Lebens konzentrierte L. sich auf die Geschicke seines Unternehmens, politische und gesellschaftliche Ehrenämter mied er, das Amt des Stadtverordneten nahm er nur für kurze Zeit wahr, länger – von 1879 bis zu seinem Tod – gehörte er lediglich der Handelskammer Mannheim an. Im Umgang war er zurückhaltend, Repräsentationspflichten überließ er seiner Frau.

Bei aller Strenge und Sparsamkeit gegenüber Familie und Mitarbeitern war L. in seinen sozialpolitischen Maßnahmen vorbildlich: Die Kranken- und Familienunterstützung seines Betriebes erweiterte er an seinem 60. Geburtstag zur „Heinrich und Julia Lanz Stiftung“ mit einem Vermögen von 1 Mill. Mark, eine 1897 gegründete Arbeitslosenkasse (20 000 Mark Kapital) für entlassene Lanz-Arbeiter wurde nur wenig in Anspruch genommen und ging noch vor dem 1. Weltkrieg in diese Stiftung ein, seit 1898 bestand eine Firmensparkasse; eine Beamten- und Meisterstiftung wurde nach dem Tode L.s von 100 000 auf 1 Mill. Mark erhöht, die Finanzmittel hierfür stammten ebenso wie diejenigen für die Errichtung des 1907 vollendeten Heinrich-Lanz-Krankenhauses aus einer testamentarischen Verfügung von insgesamt 4 Mill. Mark für wohltätige Zwecke. – Bis ins hohe Alter galt das besondere Bemühen L.s der technischen und organisatorischen Weiterentwicklung des Betriebes; als er nach einer Studienreise in die USA Stechuhren einführte, kam es 1903 unter den Arbeitern, den höchstbezahlten Mannheims, zu Streiks, in deren Folge Arbeiterausschüsse eingeführt wurden, die Betriebsverfassung also den Veränderungen der Werkstatt- und Arbeitsverhältnisse eines Großunternehmens angepaßt wurde. – GKR (1901).

Literatur

Dt. Landwirtschaftl. Presse 32, Nr. 15 v. 22.2.1905, S. 119 f. (P);

P. Neubaur, H. L., 50 J. d. Wirkens in Landwirtsch. u. Industrie, 1859–1909, 1910 (P);

P. Schnellbach, H. L. u. s. Werk, in: Der Kaufm. u. d. Leben, Beibl. z. Zs. f. Handelswiss. u. Handelspraxis 3, 1913/14, H. 7, S. 115-20;

ders., in: Bad. Biogr. VI, 1935, S. 200-07;

Matschoss, Technik, S. 151;

M. Hofer, Der Landmaschinenbau, H. L. AG Mannheim, 1929 (L);

Ein Leben f. Industrie u. Landwirtsch., Zum 120. Geb.tag v. H. L., in: Staatsanz. f. Baden-Württemberg 7, Nr. 19 v. 8.3.1958, S. 5 f.;

Wolfr. Fischer, Herkunft u. Anfänge e. Unternehmers: H. L. 1859-70, Vom Landmaschinenhändler z. Fabr., in: Zs. f. Unternehmensgesch. 24, 1979, H. 3, S. 27-44;

DBJ III.

Autor

Hermann Schäfer

Empfohlene Zitierweise

, „Lanz, Heinrich“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 622-624
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
