NDB-Artikel

Lanz, *Karl* Maschinenfabrikant, Luftschiffbauer, * 18.5.1873 Mannheim, † 18.8.1921 Mannheim. (katholisch)

Genealogie

V →Heinrich (s. 1);

- ⚭ Mannheim 1903 Gisella (* 1885), *T* d. Industriellen →Paul Giulini (1856–99, s. NDB VI*) u. d. Fanny Clemm (*T* d. Chemie-Industriellen →August Rr. v. Clemm, † 1910, s. NDB III);

2 *S*, 3 *T*.

Leben

Nach Gymnasiumsbesuch und Militärdienst studierte L. an der TH Berlin Maschinenbau. 1897 legte er sein Examen ab, trat in die Firma seines Vaters ein und übernahm nach dessen Tod 1905 ihre Leitung. Zu diesem Zeitpunkt war das Unternehmen bereits auf dem Weg von einer Landmaschinen- zu einer allgemeinen Maschinenfabrik. L. vollendete zunächst die Verlegung mehrerer Betriebe nach dem neuen Standort Lindenhof b. Mannheim, vergrößerte dann das Unternehmen durch den Zukauf weiterer Firmen und begann den Bau von Erntemaschinen und Motorpflügen. So erwarb die 1909 in eine OHG umgewandelte Maschinenfabrik Lanz während des 1. Weltkriegs die Erntemaschinen herstellende Wery AG, Zweibrücken (seit 1916 Lanz-Wery AG). Unmittelbar nach dem Krieg wurde die Zentrifugenabteilung aus dem Mannheimer Werk ausgegliedert und als Schwarzwaldwerke Lanz KG (in Vöhrenbach/Schwarzwald) selbständig organisiert.

L. verfolgte auch die technische Entwicklung auf Randgebieten seines Wirkungskreises. So war ihm die Rückständigkeit der jungen Flugtechnik aufgefallen, die in Deutschland kaum Unterstützung erfuhr. Im Jahre 1908 begann er deren Förderung, indem er dem Berliner Verein für Luftschiffahrt 50 000 Mark für einen „Lanzpreis der Lüfte“ stiftete. Der Preis stand nur deutschen Fliegern, Flugzeug-Konstrukteuren und Flugzeugen offen. Dem Wettbewerb stellte sich 1909 →Hans Grade allein. 1910 stiftete L.|weitere 5 Zusatzpreise für die deutschen Flugpioniere Adolf Behrend, →Hermann Dorner (1882–1963), Fritz Heidenreich und →Raimund Eyring († 1911). Zur Förderung des Motorbootbaues veranstaltete L. die ersten deutschen Motorbootregatten, wie die Rheinwochen 1907/08 und die Bodenseewochen 1903–10, für die er ebenfalls einen Lanzpreis stiftete.

Ein weiteres bedeutendes Verdienst war die Aufnahme des Luftschiffbaues in L.s Unternehmen. Nach der Zerstörung des Zeppelinschen Luftschiffes LZ

4 bei Echterdingen (1908) machte der Danziger Professor →Johann Schütte eine Reihe von technischen Verbesserungsvorschlägen, die von Gf. Zeppelin jedoch abgelehnt wurden. Schütte stellte daraufhin eigene Entwürfe fertig und fand einen Geldgeber in der Familie Lanz, die Zeppelin bereits mit 50 000 Mark unterstützt hatte. 1909 wurde die Gesellschaft „Luftschiffbau Lanz und Schütte“ mit den Gesellschaftern L., Julia Lanz, →August Röchling und →Johann Schütte gegründet. Die Familie Lanz stellte ein Anfangskapital von 350 000 Mark zur Verfügung. In Mannheim-Rheinau wurde eine Montagehalle gebaut. Die für 1909 geplante Fertigstellung des Probeluftschiffs SL 1 verzögerte sich bis 1911 und wurde wesentlich teurer als vorausgesehen, so daß die Familie Lanz rund 2 Mill. Mark bereitstellen mußte. L. und Schütte schufen das dritte serienreife deutsche Luftschiff-System nach Gf. Zeppelin (1900) und August v. Parseval (1906). Bis 1918 bauten sie 22 Starrluftschiffe. Die SL 1 bewährte sich auf insgesamt 65 Deutschlandflügen und wurde 1912 für 550 000 Mark von der Heeresverwaltung gekauft.

L. gründete 1914 innerhalb seines Luftschiffbaues eine Flugzeugbau-Abteilung, in der Wilhelm Hillmann das erste deutsche Großflugzeug mit zwei Motoren baute, 1915 den ersten deutschen Jagd-Doppeldecker. Weitere Montagehallen wurden in Darmstadt und Leipzig errichtet. Bis 1923 hat L. 1 000 Flugzeuge gebaut. Um Luftschiffwerften in größerer Entfernung von der deutschen Westgrenze zu schaffen, ließ er 1915 in Zeesen b. Königswusterhausen eine große Halle bauen, wohin auch der Flugzeugbau mit Fliegerschule kam. Durch den Versailler Friedensvertrag schmolz die von L. mit so großen Hoffnungen ins Leben gerufene Luftfahrzeug-Gruppe bis 1925 zu 3 kleinen Firmen zusammen. Die Montagehallen mußten 1921/22 abgetragen werden. Dagegen florierte die Maschinenfabrik neu, als L. kurz vor seinem Tode den Einzylinder-Rohöl-Ackerschlepper „Bulldog“ herausbrachte, der dank seiner von →Fritz Huber (1881–1942) stammenden beispielgebenden Konstruktion bis 1956 gebaut wurde und eine Stückzahl von 200 000 erreichte.

Die von seinem Vater eingeleitete betriebliche Sozialpolitik hat L. konsequent fortgesetzt. Darüber hinaus hat er sich der Förderung der Wissenschaften gewidmet. Er unterstützte namentlich die Akademie der Wissenschaften in Heidelberg und die Handelshochschule Mannheim. L. starb im Alter von nur 48 Jahren in dem von ihm selbst 1907 erbauten Krankenhaus im Mannheimer Lanz-Park. Schon während seiner Krankheit und endgültig nach seinem Tode übernahm sein Schwager Ernst Röchling die Leitung der Firma. In den 20er Jahren erwarb das Unternehmen die Motorenwerke Gotha sowie u. a. Beteiligungen an den Badenia-Werken, Weinheim, und der Deutsche Perrot-Bremse GmbH, Mannheim. 1925 erfolgte die Umgründung in eine Aktiengesellschaft. Zunehmende Schwierigkeiten, besonders im Verlauf der Weltwirtschaftskrise, führten 1931 zum Ausscheiden der Familie Lanz aus dem Unternehmen. – Während des 2. Weltkriegs wurde das Mannheimer Werk weitgehend zerstört, 1956 ging die Majorität des Aktienkapitals an das amerikanische Landmaschinen- und Schlepperunternehmen John Deere & Comp, über, seit 1959 führt das Mannheimer Unternehmen den Namen „John Deere-Lanz AG“.

Dr. phil. nat. h. c. (Heidelberg 1909); KR; Ehrenmitgl. d. Heidelberger Ak. d. Wiss.; Ehrenbürger v. Friedrichshafen.

Literatur

Joh. Schütte, Der Luftschiffbau Schütte-Lanz 1909–25, 1926 *(L, P)*;

P. Supf. Das Buch d. dt. Fluggesch., 1935, I, S. 209 f. *(P)*, 271;

Braunbecks Sportlex., 1910, Motorbootwesen, S. 58 *(P)*, 168, Luftschiffahrt, S. 274;

Das Echo, 1921. S. 2719 *(P)*;

Ill. Flug-Woche 3, 1921, H. 18, S. 369 f.;

DBJ III.

Autor

Hermann Schäfer

Empfohlene Zitierweise

, „Lanz, Karl“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 624-625 [Onlinefassung]; URL: http://www.deutsche-biographie.de/.html

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