



Die Lanz-Geschichte

Heinrich Lanz & Co. 1870 gegründet

Heinrich Lanz wurde am 9. März 1838 in Friedrichshafen am Bodensee geboren. Sein Vater Johann Peter Lanz war zu diesem Zeitpunkt als Spediteur im Kolonialwarenhandel tätig. Diese ließ er von Friedrichshafen in Richtung Norden befördern und dort wieder gewinnbringend verkaufen.

1847 verlegte er den Firmensitz nach Mannheim, da die Infrastruktur hier durch die Industrialisierung der Eisenbahn und der Flüsse Rhein und Neckar besonders günstig gelegen war. Somit ließ sich das Absatzgebiet stark vergrößern.

Heinrich Lanz machte zunächst eine Lehre als Kolonialwarenhändler und ging daraufhin nach Marseille, Frankreich. 1859 stieg Heinrich Lanz bei seinem Vater in der Firma mit ein und übernahm den Vertrieb der britischen Geräte und Maschinen.

Sein wichtigstes Ziel vorerst war, den deutschen Landwirten bewusst zu machen, dass diese Gerätschaften ihnen erhebliche Verbesserungen und Vorteile bieten. Des Weiteren wollte er sicherstellen, dass diese auch richtig gewartet und repariert werden können. Deshalb richtete er ein Jahr später eine kleine Werkstatt ein, in der zu Beginn zwei Monteure beschäftigt wurden.

Importgeräte waren unter anderem Sämaschinen, Dreschmaschinen sowie Dampf-Dreschmaschinen. Das Geschäft war sehr rentabel und so baute Lanz seine Standorte in den Folgejahren immer weiter aus, unter anderem in Regensburg, Amsterdam, Athen, Berlin, Breslau, Brüssel, Danzig, Hamburg, Königsberg, Leipzig, Kairo, Lissabon, Madrid, Moskau, Paris, Tunis, Warschau und Wien.

Anschließend gelang es Lanz sich mit eigenen Erfindungen und Verbesserungen im Landmaschinenbereich zu behaupten. Geräte wie zum Beispiel eine verbesserte Futterschneidemaschine wurden zum Verkaufsschlager. Durch diese Erfolge und von großen Visionen geprägt, gründete Heinrich Lanz 1870 die Firma Heinrich Lanz & Co..

Die ersten Lokomobile und Dampfdreschmaschinen

Die Firma Lanz sollte stetig weiter aufblühen, denn so geschah es, dass durch den Krieg mit Frankreich sich viele Soldaten im Raum Mannheim niederließen. Durch den Sieg über Frankreich wurde König Wilhelm am 18. Januar 1871 zum deutschen Kaiser gekrönt. Dies hatte für die Wirtschaft einen enormen Aufschwung zur Folge, denn Kaiser Wilhelm sorgte für eine einheitliche Währung und ließ die Zoll- und Gewerbeschränkungen wegfallen.

1879 stellte Lanz seine ersten eigenen Lokomobile und Dampfdreschmaschinen her. Vor allem machte sich Lanz unabhängig von den anderen Firmen, denn Lanz produzierte alles aus eigener Hand. Selbst die Mitarbeiter von Heinrich Lanz schätzten das gute Betriebsklima und die hervorragende Leitung der Fabrik. Als Wahrzeichen wurde 1900 der „Lanz-Turm“ (Wasserturm) gebaut.

Auf dem Höhepunkt seiner Karriere verstarb Heinrich Lanz am 1. Februar 1905. Sein einziger Sohn Karl Lanz (18.05.1873* – 18.08.1921†) trat daraufhin das Erbe an. Dieser gründete gemeinnützige Stiftungen, sowie das Heinrich-Lanz-Krankenhaus in Mannheim.

Luftschiffe und Doppeldecker

Es war auf der EXPO-Weltausstellung in Brüssel 1910, als Lanz die größte Lokomobile der Welt mit rund 1.000 PS präsentierte, welche dort gleichzeitig die Energieversorgung sicherte. Lanz baute nicht nur Landmaschinen, sondern zusammen mit dem Professor Johann Schütte auch Starrluftschiffe aus einem Holzskelett und Doppeldecker-Flugzeuge.

Das erste Luftschiff startete 1911 seine Reise. Insgesamt wurden 20 Luftschiffe fertig gestellt, welche jedoch nur ans Militär gingen. Die 250 gefertigten Doppeldecker mit rund 200 PS dienten dem Militär als Aufklärer.

Bis zum Jahre 1914 verkaufte Lanz über 35.000 Lokomobile und Dampf-Dreschmaschinen.

Die Geburtsstunde des Bulldogs

Bullige Erscheinung als Namensgeber

Die Geburtsstunde des Bulldogs basiert auf einer Konstruktion von Dr. Fritz Huber. Dieser stellte 1921 den ersten Bulldog mit 12 PS auf der DLG-Ausstellung in Leipzig vor. Die Brennstoffgleichgültigkeit der Lanz-Bulldogs ist bis heute von anderen Typen nicht übertroffen. So begnügt sich der Einzylinder-Glühkopfmotor sogar mit Teerölen, Destillationsrückständen, wie Naphta und Mazut und sonstigen Schwerölen, für die es zu diesem Zeitpunkt keinen Verbrennungsmotor gab.

Seinen Namen erhielt dieser Schlepper aufgrund seiner gedrungene und bulligen Erscheinung mit dem Glühkopf vorne dran. Wenn bei Dunkelheit die Glühnase stark glüht, dann sehen die zwei seitlichen Löcher am Glühkopf aus wie rot leuchtende Augen.

1923 brachte Lanz dann den Felddank (FD) und den Knicklenker (Bulldog HP) auf den Markt. Leider waren diese Typen für die damaligen Verhältnisse zu teuer und so konnte noch kein großer Gewinn erzielt werden. Zusätzlich wurden die neuen Zweigang-Getriebe eingeführt, welche es ermöglichten, ohne den Motor umzusteuern rückwärts zu fahren.

Börsengang

Zwei Jahre später wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, um neue finanzielle Mittel zu bekommen. In diesem Jahr wurde auch der 5.000ste Bulldog gefertigt.

1926 gab es durch den neuen HR-Bulldog einen Entwicklungssprung. Dieser brachte eine Dauerleistung von 22 PS bei knapp über 10 Litern Hubraum und hatte vier Vorwärts- und Rückwärtsgänge. Dieser gilt übrigens als Vater der Bulldogs. Im folgenden Jahr kam der HR 2 Bulldog in die Produktion und es wurde das Fließband eingeführt. Dies war nun möglich, da die anderen Baureihen abgeschafft wurden. Somit war ein niedriger Preis von damals 5.600 Mark einhaltbar. Den HR 2 gab es in drei Ausfertigungen – als Ackerschlepper, Verkehrs-Bulldog oder Raupe.

HR 4 mit Thermosyphonkühlung

1928 kam der HR 4 mit einer Thermosyphonkühlung auf den Markt, welcher die Entstehung der Kühlerbulldogs, welche mit den breiten Moor-Rädern und mit Hartgummi-Rädern angeboten wurden. Nebenbei führte Lanz auch die erste deutsche Ballenpresse ein.

Bereits ein Jahr später kam der HR 5 (15/30), welcher für 15 PS Zugkraft und 30 PS an der Riemenscheibe steht sowie der HR 6 (22/38). Diese beiden Modelle gehören zur D 6500 Serie. Sie lösten wiederum den HR 4 ab. Besonders interessant ist, dass diese Varianten als Verkehrsbulldog mit einem neuen Schnellganggetriebe, einem festen Führerhaus und Kotflügeln angeboten wurden. Zusätzlich hat Lanz alle Erweiterungen für die Schlepper als Zusatzausrüstung angeboten, wie zum Beispiel Zapfwelle, elektrische Beleuchtung, verschiedene Bremsen, Moor-Räder und vieles mehr.

Für diese Schlepper wurden erstmals in Deutschland Luftreifen verwendet. Diese wurden von der Firma Continental aus Hannover hergestellt. Auch in diesem Jahr stellte Lanz die erste komplett aus Stahl gefertigte Dreschmaschine vor, die sogenannte „Stahl-Lanz“. Dies machte Lanz wiederum noch bedeutender in der Landwirtschaft.

1931 wurde die Aktienmehrheit der Firma Lanz von der Deutschen Bank übernommen.

Eilbulldog mit über 30 km/h

1934 kamen zwei neue HR Modelle raus, der HR 7 (D8500) mit 30 PS Dauerleistung und der HR 8 (D9500) mit 38 PS Dauerleistung. Beide Bulldogs hatten den 10,3-Liter-Glühkopfmotor. Dies waren die stärksten Vorkriegsmodelle, welche noch eine geballte Kraft von 55 PS leisten sollten (D1500).

Das bekannteste Modell von diesen ist der „Eil-Bulldog“. Diese wurden für Spediteure und Schausteller mit festem Fahrerhaus konstruiert und erreichten schon damals über 30 km/h.

Für die mittelgroßen bäuerlichen Betriebe brachte Lanz 1936 einen 20-PS-Bulldog heraus (D3500, D7500, D7506). Der D7500 war der billigste Lanz damals, von diesen wurden über 12.000 Stück verkauft.

Der II. Weltkrieg - 90 Prozent des Mannheimer Werks zerstört

Der zweite Weltkrieg war für Lanz zunächst nicht so dramatisch, da Lanz als größter Landmaschinenhersteller im Reich fast ungehindert weiter produzieren durfte. Besonders der Eil-Bulldog war für das Militär interessant.

1942 wurde der 100.000ste Bulldog gefeiert, doch der Erfolg hielt sich in Grenzen, da der Vater des Bulldogs, Fritz Huber am 14. April verstarb. Nun endete die Glanzzeit der Firma Lanz.

Folgend kam eine Regierungsverordnung, laut der alle Schlepper auf Holzgas umgebaut werden mussten, um Kraftstoff für das Militär einzusparen. Zwar gelang es den Konstrukteuren von Lanz die Bulldogs auf Holzgas umzubauen, doch taten die Bombenangriffe der Alliierten ihr übriges. Über 90 Prozent der Gebäude des Mannheimer Werks wurden zerstört. Viele Mitarbeiter verloren ihr Leben oder wurden schwer verwundet. Anschließend wurden nach der Aufteilung des Dritten Reiches die Lanz-Werke durch die Besatzungszonen getrennt.

Lanz begann zwar direkt danach wieder mit der Produktion, doch fehlten Gelder und sogar ein Tauschgeschäft wurde betrieben, um vorerst wieder an Materialien zu kommen. Es waren keine finanziellen Mittel für neue Erfindungen vorhanden. Somit setzte Lanz auf die Vorkriegsmodelle, mit denen sie Erfahrung hatten, was sich dann später einmal rächte.

Die Konkurrenz hatte hingegen viel mehr Glück gehabt, Fendt in Marktoberdorf wurde von nur einer Bombe getroffen. Nebenbei wurden die für Lanz vorher unbedeutenden Landmaschinenhersteller wie Eicher, Schlüter, MAN, Deutz, Hannomag und IHC viel einflussreicher.

Lanz hielt an den Glühkopfmotoren fest, die Konkurrenz setzte auf die sparsameren und leicht zu bedienenden Viertakt-Diesel-Motoren. Somit verlor Lanz immer mehr Marktanteile.

Bleib dir treu, so wirst du deinen Weg machen

Neustart '49

1949 führte Lanz die Halbdiesel-Bulldogs ein. Das Wort Halbdiesel kommt daher, dass diese Traktoren zunächst mit Benzin angelassen, und wenn der Motor Betriebstemperatur erreicht hatte, auf Diesel umgestellt wurden.

Der 150.000ste Bulldog verließ 1953 das Werk. Lanz hatte zu diesem Zeitpunkt eine Exportquote von 20 Prozent und erweiterte sein Absatzgebiet in den iberischen Raum mit einem Werk bei Madrid.



„Bleib dir treu, so wirst du deinen Weg machen.“ Heinrich Lanz

1955 wurden die Volldiesel eingeführt. Diese brauchten zum Starten im Gegensatz zu den Halbdieselmotoren kein Benzin mehr. Der Zylinder ist auch bei dieser Baureihe flachliegend. Insgesamt wurden die Volldiesel zunächst in vier Varianten von 16 bis 28 PS angeboten.

1956: John Deere kommt

1956 wurde der 200.000ste Bulldog fertig gestellt. Doch gleichzeitig wurde Lanz von dem amerikanischen Traktorenhersteller "Deere & Company" übernommen, da die Deutsche Bank ihre Aktienmehrheit aufgab. Die Übernahme war damals ein Vorteil für beide Parteien. John Deere konnte sich in Europa positionieren, da Lanz überall seine Vertragswerkstätten besaß und Lanz bekam neue Techniken von John Deere. Somit konnte der Vorsprung der anderen Schlepperhersteller kompensiert werden.

1958 wurde das „Lanzblau“ in die Farben Grün und Gelb von John Deere umgewandelt. Zwei Jahre später wurde dann auch der Firmenname in „John Deere-Lanz“ abgeändert.

1960 gab es noch fünf Volldiesel- und drei Halbdiesel-Modelle. Diese wurden dann bis auf die D5016 und D6016 (50 & 60 PS) eingestellt.

1967 wurde der Name Lanz aufgegeben und das Werk in Mannheim hieß nun „John Deere Werke Mannheim“, auch die Traktoren wurden nur noch mit „John Deere“ beschriftet.

Seit den 70er Jahren befindet sich im Mannheimer Werk der größte Traktorenhersteller Deutschlands „John Deere“ mit einer Exportquote von rund 90 Prozent.