

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Biographien

Heidelberg, 1.1875 - 6.1901/10(1935); mehr nicht digitalisiert

Lanz, Heinrich

urn:nbn:de:bsz:31-16275

wort sprach, konnte sein Lebenswerk in den Hauptzügen als vollendet gelten. Aber er war doch allzufrühe seiner gedeihlichen Wirksamkeit entrissen worden, und die Ehren, die man auf sein Grab häufte, bewiesen, wie hoch er allerwärts als eine führende Persönlichkeit unter den deutschen Kommunalpolitikern geschätzt wurde. Die Stadt Mannheim hat ihm auf dem Hauptfriedhof ein Grabmal errichtet, das seine von Johannes Hoffart geschaffene Büste ziert. Sein Andenken lebt in Dankbarkeit und Verehrung fort.

Schriften Otto Beck's: Denkschrift betreffend die Erhebung von Verbrauchssteuern in Mannheim. Mannheim 1897. — Die Wohnungsfrage mit besonderer Berücksichtigung der Mannheimer Verhältnisse. Denkschrift an den Stadtrat. Mannheim 1897. — Die Reform des kaufmännischen Bildungswesens. Denkschrift an den Stadtrat. Mannheim 1899. — Die Wohnungsfrage und die Beteiligung der Gemeinden an der Lösung derselben. Berichte und Vorträge anlässlich der Achten Konferenz der Zentralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen zu Stuttgart 15. bis 16. Mai 1899. Berlin 1900. (Schriften der Zentralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen, Heft 17.) — Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit durch die Gemeinden. Leipzig 1901. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 96.) — Die Einverleibung des Rheingebietes in die Stadtgemeinde Mannheim. Denkschrift, November 1904. Mannheim 1904. — Die Mannheimer Wohnungsfrage und die Bau- und Bodenpolitik der Stadtgemeinde. Denkschrift an den Stadtrat. Mannheim 1906.

Unter Benützung des Nekrologs in der Kommunalen Rundschau 1908, Nr. 7; siehe auch Felix Hecht im Juniheft 1908 der Süddeutschen Monatshefte, sowie zahlreiche Nachrufe in den Tageszeitungen.

Fr. Walter.

Heinrich Lanz.

Spärlieh nur erst rauchten um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts die Kamine von Maschinenfabriken über deutschen Gauen, und wo Maschinen in der deutschen Landwirtschaft Eingang fanden, da war dieser Erfolg Maschinen des Auslandes beschieden. Als Heinrich Lanz um diese Zeit als jugendlicher Teil-

haber in das Geschäft seines Vaters in Mannheim eintrat, mochte er wohl kaum ahnen, daß er einmal berufen sein werde, nicht nur dem deutschen Landwirt, sondern der Landwirtschaft der ganzen Welt Maschinen zu liefern, die in seiner eigenen Fabrik erbaut waren, daß er selber einmal Dampfmaschinen bauen sollte, welche Fabrikamine rauchen machen. Denn zunächst hatte es nur den Anschein, als ob er, die Überlieferung der väterlichen Firma fortführend, ein Verfrachter fremder Erzeugnisse, ein Händler mit ausländischen Maschinen zu werden bestimmt sei.

Am 9. März 1838 in dem schwäbischen Städtchen Friedrichshafen am Bodensee geboren, war er aufgewachsen in der Umwelt einer Transportunternehmung mit weiten Speichern und ausgedehnten Lagerräumen, die selbst in unsern Tagen hätte bedeutend genannt werden müssen. Der Vater, Johann Peter Lanz, und schon der Großvater gleichen Namens hatten sich in ihrem Beruf und im öffentlichen Leben der Stadt als tüchtige Männer bewährt und an der wirtschaftlichen Entwicklung Friedrichshafens, welches der aus Criskirch stammenden Familie zur zweiten Heimat geworden war, den regsten Anteil gehabt. Der umfangreiche Getreidehandel des alten, mehr noch die großen Gütertransporte des jüngeren Johann Peter Lanz erheischten eine freiere Blickweite kaufmännischen Geistes, als sonst wohl innerhalb der Mauern des ehemaligen Reichsstädtchens, des alten Buchhorn, gedeihen mochte. Aus der Schweiz, aus Italien, aus Österreich, aus dem Allgäu bis nach Hamburg und von hier über See gingen in regelmäßiger Reihenfolge die langen Wagenzüge des Vaters, und umgekehrt fanden auf dem gleichen Wege die Güter des Auslandes nach dem Inlande und darüber hinaus sichere Verfrachtung. Mannheim war für diese Sammeltransporte der gegebene Mittelpunkt. Hier errichtete das Friedrichshafener Stammhaus J. P. Lanz & Co. — der Kompagnon war der Schwager des Begründers Johann Peter Lanz — im Jahre 1842 eine Zweigniederlassung, die sich bald zum Hauptgeschäft erweiterte, als mit dem Bau der Eisenbahn nach Friedrichshafen der württembergische Staat die Hand auf die einträglichen Gütertransporte legte und den privaten Verkehrsunternehmungen den Boden entzog. Die Firma in Mannheim wurde Grundbau und Ausgangspforte für Heinrich Lanz. Der vollendeten Schulbildung, welche

der aufgeweckte Leichtlernernde Knabe der besseren Anstalt wegen auswärts, in Biberach, hatte suchen müssen, war der abschließende Kursus einer Handelsschule in Stuttgart und die strenge kaufmännische Lehre in dem angesehenen Mannheimer Kolonialwarengeschäft von Julius Eglinger & Co. gefolgt. Seine erste Stellung, die ihn ins Ausland, nach Marseille, führte, stärkte und schärfte Blick und Willen des strebsamen Jünglings. Mit einundzwanzig Jahren in die Lanzsche Firma in Mannheim aufgenommen, wurde er der eifrige Förderer und die treibende Kraft des Einfuhrhandels landwirtschaftlicher Maschinen, zu welchem das ursprüngliche Speditionshaus seinen Geschäftskreis ausdehnte. Erinnerungen der Kindheit und Spiele des Knaben hatten schon auf reges Interesse am Maschinenwesen ahnungsvoll hingedeutet. Eine Reise nach England, die einzuführenden Erzeugnisse an der Stätte ihres Ursprungs kennen zu lernen, mochte bereits ein erstes Gefühl seiner künftigen Bestimmung in dem jungen Deutschen aufdämmern lassen. Zunächst indessen sollte er die Aufgabe des vermittelnden Kaufmannes erfüllen, von welchem des Dichters Wort gilt: „Güter zu suchen, geht er, doch an sein Schiff knüpft das Gute sich an.“ Dieses Gute des von Heinrich Lanz gewählten Berufes war, für den mehr und mehr fehlenden Nachwuchs jugendlicher Arbeitskräfte auf dem Lande, welchen die Stadt anzog, welchen das Ausland lockte, dem deutschen Landwirt die Maschine als Ersatz darzubieten, ihm die Maschine als Helferin an die Seite zu geben in dem Kampfe, der dem deutschen Getreidebau in der übermächtigen Einfuhr ausländischer Brotfrucht sich drohend ankündigte. Unsere Landwirte von der privatwirtschaftlich wie volkswirtschaftlich so großen Bedeutung der Maschinenarbeit zu überzeugen, war zu keiner Zeit eine leichte Aufgabe gewesen. Die in der starren Natur des bäuerlichen Lebens wurzelnde Abwehr alles Neuen, die Scheu vor allem Fremdgearteten mußte selbst dem Bringer des Guten vielfach hemmend sein. Daß trotzdem die englischen landwirtschaftlichen Maschinen sich eines immer besseren Rufes erfreuten, das hatten sie Heinrich Lanz zu verdanken, der die Notwendigkeit der Maschine in der Landwirtschaft und die Vorzüge der eingeführten englischen Maschinen in seinen Geschäftsrundschreiben und Katalogen hervorzuheben und ins rechte Licht zu stellen nicht müde ward. Zur Eigenfabrikation den Schritt

zu wagen, dazu waren noch die Bedingungen nicht gegeben. Noch war die im Jahre 1860 in einem kleinen Gartenhaus in der Schwefingervorstadt Mannheims mit zwei Schloßern aufgemachte Reparaturwerkstätte zu unbedeutend, noch waren seine deutschen Arbeiter zu wenig geschult, als daß er mit den vortrefflich ausgestatteten englischen Fabriken, mit der erfahrenen englischen Arbeiterschaft aussichtsvoll in Wettstreit hätte treten können. Auch als diese ersten Stufen technischer Entwicklung überschritten, als Reparaturwerkstätten mit Dampfbetrieb in Mannheim und in der früh errichteten bayerischen Filiale zu Regensburg im Gange waren, und ein kleiner Stamm von Arbeitern zu Gebote stand, die von englischen Lehrmeistern oder in England selbst herangezogen oder auch von Heinrich Lanz persönlich in die Arbeitsweise der englischen Maschinen eingeführt worden waren, da bedurfte es noch der staatlichen Stütze in Gestalt der Schutzzölle, die einheimische Industrie zu erstarken und sie dem ausländischen Mitbewerber ebenbüchsig zu machen. Wiederum aber mußte der junge Fabrikant, der so erfolgreich den häuerlichen Widerstand gegen die Maschine überhaupt gebrochen hatte, mit der Zurückhaltung des Landwirts vor dem Neuen, jetzt die Dampfkraft, ringen. Solange die noch kleine, aus der Reparaturwerkstätte hervorgegangene Fabrik in den erweiterten alten Räumen nur Futterschneider, Göpel und Hand- und Göpeldreschmaschinen herstellte, war das deutsche Erzeugnis vor dem englischen bald bevorzugt worden. Die großen Erfolge der ersten Jahre zeugen dafür. Jetzt aber galt es, der für größere Dreschleistungen allein ausreichend starken Dampfdreschmaschine und ihrer Antriebsmaschine, der Lokomobile, die Bahn zu öffnen. Auch hier war dem Erzeuger der Händler vorausgegangen, und zwanzig arbeitsschwerer Jahre seit seinem Beginn hatte es bedurft, bis Heinrich Lanz die Fabrikation von Dampfdreschmägen aufzunehmen sich entschloß. Zunächst nur von kleineren Maschinen, deren Absatz dem klugen, besonnenen Kaufmann gesicherter erscheinen mußte als der großen und teuren englischen Maschinen. Stetig indessen wuchsen der Fabrik die Kräfte, wuchsen sie ihm selbst. Konnte doch, und gewiß mit Recht, gesagt werden, daß Heinrich Lanz, als er die Eigenfabrikation aufnahm, auf dem Gebiet der landwirtschaftlichen Maschinenkunde eine Übersicht und Erfahrung be-

faß, wie kein Zweiter in Deutschland und vielleicht überhaupt (Neubaur). Rund zehn Jahre zuvor hatte Heinrich Lanz den Fabrikbetrieb der Firma aus ihren übrigen Unternehmungen losgelöst und für eigene Rechnung und auf den eigenen Namen fortgeführt. Dampfdreschmaschinenbau und Lokomobilfabrikation fanden ihn auf seinem Grund und Boden bereits als Alleinherrscher vor. Der Lokomobilbau, anfangs nur der Dampfdreschmaschinen wegen aufgenommen, entwickelte sich zu immer größerer Bedeutung. Lokomobile für das Gewerbe und für die Industrie wurden in die Fabrikation einbezogen, und nach weiteren zwei Jahrzehnten dauernden Aufstiegs durfte Heinrich Lanz die Genugtuung erfahren, auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 die damals größte Lokomobile der Welt aus seiner Fabrik aufgebaut, sich selbst zum Preisrichter ernannt und seine Maschinen als höchste Ehrung außer Wettbewerb gesetzt zu sehen. Ein weiter Weg, dichter Geminnisse und Widerstände voll, an erfreuenden Ausblicken und Fernsichten reich, war zurückgelegt, schien noch vor ihm zu liegen. Als Unternehmen zur Verbreitung verbesserter landwirtschaftlicher Maschinen hatte Heinrich Lanz im Jahre 1859 die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse angekündigt. Er hat diesen Willen zur Vervollkommnung auf seine eigenen Maschinen übernommen, er hat selbst diesem Grundsatz nachgelebt, so als junger Anfänger im Maschinenhandel, so als greiser Beherrscher gewaltiger Fabrikwerke. Noch der Vierundsechzigjährige geht auf Studienreise nach den Vereinigten Staaten, um dort bei dem inzwischen mächtig aufgekommenen amerikanischen Mitbewerber lernbegierig Umschau zu halten. Mit Stolz kann er dem deutschen Landwirt die Ebenbürtigkeit seiner deutschen Maschinen in klaren und überzeugenden Worten darstellen. Nicht Worte aber, nicht eine noch so große Überredungskunst des gewiegten Kaufmannes und selbstbewußten Fabrikanten hätten den Erfolg zu erzwingen vermocht. Der konnte nur kommen aus den hohen Vorzügen seiner Maschinen, die begründet waren in seinem beharrlichen Bestreben, ihre Bauart stetig zu verbessern, die gewährleistet waren durch die tiefe Einsicht, daß die Technik mit der Wissenschaft gehen müsse, und daß nur strenge wissenschaftliche Prüfungsmethoden die Güte des verwendeten Materials zu verbürgen vermöchten. Der Erfolg konnte nur kommen aus der wandellosen Rechtlichkeit seiner

kaufmännischen Grundsätze; die aber waren ein Ausfluß seiner ganzen Persönlichkeit. Der weite Blick, die rasche Entschlußkraft, die nachhaltige Energie waren Erbstücke von Vaterseite gewesen. Von der Mutter, aus der schwäbischen Familie Beckh, welche dem Lande auf verschiedenen Gebieten tüchtige Männer gegeben hat, besaß Heinrich Lanz bei einer guten Gabe für das Praktische das weiche Gemüt und den offenen Sinn für die idealen Güter der Erde. Später mögen die wachsenden Anforderungen, welche die Fabrik an ihren Herrn und Leiter stellte, die zarteren Saiten seines Wesens Außenstehenden nicht immer vernehmbar gemacht haben. Die Vorsicht des erfahrenen Kaufmannes Personen und Sachen gegenüber mochte leicht als Mißtrauen gedeutet; die gleiche genaue Kenntnis aller Einzelheiten seiner Maschinen und seines Betriebes, die er selbst besaß, auch von seinen jüngsten Mitarbeitern zu fordern, als ungerecht empfunden werden; sein eiferndes Drängen und Treiben, wo er Trägheit und Nachlässigkeit zu sehen glaubte, als Härte erscheinen — wer sich zu rechtfertigen wußte, durfte in ihm eines billigen Richters gewärtig sein; wessen Streben er kannte, es ihm nachzutun im Einsatz der besten Kraft für die Fabrik, die ihrer aller Ernährerin war (seine Worte), der durfte auch einen begründeten Einwand und Widerspruch wagen; wer selbstlos abwägend und prüfend Menschen und Dinge betrachtete, seiner unbedingten Wertschätzung sich erfreuen. Genug, der Tüchtige, dessen artgleiche Natur in dem genialen Manne den Führer witterte, fühlte sich von ihm angezogen und dauernd festgehalten. In einem indessen fand er übereinstimmende Beurteilung von allen. Stets blieb sein Ohr geneigt und seine Hand offen dem Ruf der Not. In den Anfangsjahren mit ihrer kleinen Belegschaft mochte Hilfsbedürftigkeit wohl nicht häufig an ihn herantreten. Um so mehr Gelegenheit hatte er zur näheren persönlichen Fühlung mit Beamten und Arbeitern im geschäftlichen Kreise. Da konnte eine Ausstellung, die seinen Maschinen Ehrendiplome und Preise gebracht hatte, ihm Anlaß werden, seine Monteure zu einer Erholungsreise von München an den Starnberger See einzuladen oder sie von Bremen aus in einem eigens gecharterten Dampfer zu einer Fahrt in die Nordsee zu führen. Auch von herzlicher Teilnahme und treuer Fürsorge für die Familien, die Kinder seiner Arbeiter und Beamten wird manch

rührender Zug im dankbaren Gedächtnis der heute noch Lebenden bewahrt. Mit dem wachsenden Betrieb wurde dieses enge, fast väterliche Verhältnis des Unternehmers zu seiner Beamten- und Arbeiterschaft mehr und mehr gelockert, und wenn auch der schon Bejahrte, nie Ermüdende bei seinen täglichen Gängen durch die Fabrik noch dem und jenem der alten Leute mit freundlichem Lächeln zunicken konnte, so mußte diese persönliche Fühlung mit der großen Zahl jüngerer Arbeitskräfte verloren gehen. Jeder Stiftung, so sehr sie die Tat des eigensten Geistes ihres Stifters ist, wird stets durch das Paragraphengerüst ihrer Bestimmungen etwas Sachlich-Nüchternes anhaften; in ihren Wirkungen wird sie immer segensreich sein. Die Heinrich- und Julia-Lanz-Stiftung, die Beamten- und Meister-Pensionskasse, eine Fabriksparkasse, das Heinrich-Lanz-Krankenhaus; die Stiftung der Heidelberger Akademie der Wissenschaften, die Schenkung an die Handelshochschule zu Mannheim, große Schenkungen an die deutsche Landwirtschaft; die außerordentliche Unterstützung des deutschen Luftschiffwesens durch Preisausreibungen und Spenden und durch den eigenen Bau von Luftschiffen; reiche Zuwendungen an das Mannheimer Nationaltheater und so vieles andere für Wohlfahrt, Wissenschaft, Technik und Kunst, sie alle waren Auswirkungen des gleichen Sinnes der Fürsorge, des Dankes, der Förderung, der Verantwortung. Träger dieses Sinnes nach dem Tode des Gatten und Vaters waren die Gattin und die Kinder, drei Töchter und ein Sohn. Dieser Sohn, Dr. Karl Lanz, der berufene Fortführer der väterlichen Werke, folgte dem Vater bereits 1921 im Tode nach, während seine Mutter, Frau Julia Lanz, eine Tochter des Mannheimer Kaufmannes Faul, als Ehrenbürgerin der Stadt Mannheim, hochbetagt und hochgeehrt, kurz vor Weihnachten des Jahres 1926 zur Gruft getragen wurde. Ehren der mannigfaltigsten Art waren auch Heinrich Lanz beschieden gewesen. Die Gunst seines Fürsten zeichnete ihn aus. Der Handelskammer für den Kreis Mannheim gehörte er seit 1879 an. Zweimal war er zum Stadtverordneten gewählt worden. Und wenn er, der politisch nie hervortrat, auch nicht oft sprach, so fiel das Wort des aufrechten lebenswürdig-verbindlichen Mannes, wenn er sprach, um so schwerer ins Gewicht.

Es war ein reiches Leben, das am 1. Februar 1905

nach nicht ganz vollendeten achtundsechzig Jahren seine Erdenlaufbahn beschloß. Ein Kaufmann war mit ihm dahingegangen, „der jenen glücklichen vorahnenden Blick für die noch latenten, aber sicher bald mächtig hervorbrechenden Bedürfnisse des Konsums besaß“ (Behrend); der Vertreter eines Unternehmertums war mit ihm geschieden, „das selten in so hohem Maße frei ist von den häßlichen Schäden reinen Unternehmertums, selten so geschmückt und ausgezeichnet ist durch Kulturbewußtsein und Menschlichkeit“ (Huffong). Sein Werk selbst aber konnte mit seinem Tode nicht untergehen. Starke Wurzeln hatte es gesenkt in die dauernde Erde, kräftige Äste und Sprossen hatte es getrieben, so daß es weiter wachsen konnte auch ohne die gleiche pflegende Hand, ohne das gleiche wache Auge seines Begründers. Je mehr aber unsere Zeit sich gewöhnt hat, ihr Genüge im Lärm der Werkleute zu finden, im Emporschießen riesiger Bauten, die über Nacht aufsteigen, allein das erstrebenswerte Ziel ihrer Wünsche zu sehen, um so klarer sei unser ernster Blick auf solche Schöpfungen gerichtet, welche, echt in der Wurzel und im Kerne gesund, gewachsen sind unter Sonne und Regen des Himmels, und an denen unser treues und gutwilliges und ach, immer noch so junges Volk die beiden Tugenden, die ihm heute so sehr fehlen, Geduld und Hoffnung, aufs neue lernen mag. — (Quellen: Gedächtnisschrift zum Tod von Heinrich Lanz 1905. — Jubiläumswerk der Firma: Dr. Paul Neubaur, Fünfzig Jahre des Wirkens in Landwirtschaft und Industrie, 1859—1909. — Schrift zur Erinnerung an das fünfzigjährige Jubiläum der Firma 1910. — Persönliche Mitteilungen aus dem Familienkreise, von Direktoren, Beamten und Arbeitern der Fabrik, sowie eigene Eindrücke des Verfassers.)

Peter Schnellbach.

Adolf Buchenberger.

Als Heimat der Familie Buchenberger ist die Pfalz anzusehen; schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ist in Heidelberg der Name nachzuweisen. Der Großvater war Zigarrenfabrikant daselbst, der Vater Arzt in Mosbach, als Adolf Buchenberger als viertes von sechs Geschwistern am 18. Mai 1848 geboren wurde. Die Mutter, eine Tochter des Fürstlich Löwen-