



LANZ-BULLDOG-CLUB

— Oyten-Backsberg e.V. —
www.Lanz-Bulldog-Club.de

gegr. 1975



Lanz-Bulldog-Club Oyten-Backsberg e.V. · Backsberg 1 · 28876 Oyten

**Lanz-Bulldog-Club
Oyten-Backsberg e.V.**

Backsberg 1
28876 Oyten

An alle Redaktionen

Pressestelle

presse@lanz-bulldog-club.de

PRESSEMITTEILUNG

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 dieser Zeit als Spediteur im Kolonialwarenhandel tätig. Die Produkte 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 er in die Firma seines Vaters ein und übernahm den Vertrieb der britischen Geräte und Maschinen.

Sein wichtigstes Ziel war jedoch, den deutschen Landwirten bewusst zu machen, dass ihnen diese Gerätschaften erhebliche Verbesserungen und Vorteile bieten. Des Weiteren wollte er sicherstellen, dass sie auch richtig gewartet und repariert werden können. Deshalb richtete er ein Jahr später eine kleine Werkstatt ein, in der zunächst 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 Heinrich Lanz, sich mit eigenen Erfindungen und Verbesserungen im Landmaschinenbereich zu behaupten. Die Geräte, wie zum Beispiel eine verbesserte Futterschneidemaschine, wurden zum Verkaufsschlager. Durch diese Erfolge und von großen Visionen geprägt, gründete er 1870 die Firma Heinrich Lanz & Co..

Die ersten Lokomobile und Dampfdreschmaschinen

Die Firma Lanz sollte stetig weiter aufblühen. Durch den Krieg mit Frankreich ließen sich viele Soldaten im Raum Mannheim nieder. Nach dem Sieg über Frankreich wurde Wilhelm I., König von Preußen, am 18. Januar



LANZ-BULLDOG-CLUB

— Oyten-Backsberg e.V. —
www.Lanz-Bulldog-Club.de

gegr. 1975



1871 zum deutschen Kaiser gekrönt. Dies hatte für die Wirtschaft einen enormen Aufschwung zur Folge, denn Kaiser Wilhelm I. sorgte für eine einheitliche Währung und ließ die Zoll- und Gewerbeschränken wegfallen.

1879 stellte Lanz seine ersten eigenen Lokomobilen und Dampfdreschmaschinen her. Mit der Produktion aus eigener Hand machte sich Lanz unabhängig von anderen Firmen. Seine Mitarbeiter schätzten das gute Betriebsklima und seine hervorragende Führung der Fabrik. Als Wahrzeichen wurde 1900 der „Lanz-Turm“ (Wasserturm) gebaut.

Am 1. Februar 1905 verstarb Heinrich Lanz auf dem Höhepunkt seiner Karriere. Sein einziger Sohn, Karl Lanz (18.5.1873* – 18.8.1921 †), trat daraufhin das Erbe an. Dieser gründete gemeinnützige Stiftungen und das Heinrich-Lanz-Krankenhaus in Mannheim.

Luftschiffe und Doppeldecker

Auf der EXPO-Weltausstellung 1910 in Brüssel präsentierte Heinrich Lanz & Co. die größte Lokomobile der Welt mit rund 1.000 PS, welche gleichzeitig die Energieversorgung der Ausstellung sicherte. Lanz baute nicht nur Landmaschinen, sondern gemeinsam mit dem Professor Johann Schütte auch Starr-Luftschiffe mit Holzskelett und Doppeldecker-Flugzeuge.

Das erste Luftschiff startete 1911 seine Flüge. Insgesamt wurden 20 Luftschiffe fertiggestellt und ausschließlich an das Militär geliefert. Auch die 250 gefertigten Doppeldecker mit rund 200 PS dienten dem Militär, verwendet 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 oder Mazut und sonstigen Schwerölen, für die sich zu diesem Zeitpunkt kein anderer Verbrennungsmotor eignete.

Den Namen „Bulldog“ erhielt der Schlepper aufgrund seiner gedrungenen, bulligen Erscheinung und dem vorn montierten Glühkopf. Wenn bei Dunkelheit die Glühnase stark glüht, erscheinen die zwei seitlichen Löcher am Glühkopf wie rot leuchtende Augen.

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

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. Im folgenden Jahr



LANZ-BULLDOG-CLUB

— Oytten-Backsberg e.V. —
www.Lanz-Bulldog-Club.de

gegr. 1975



kam der HR 2 Bulldog in die Produktion und es wurde das Fließband eingeführt. Das war nun möglich, weil 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. Dies war die Entstehung der Kühlerbulldogs, die mit breiten Moor-Rädern und Hartgummi-Rädern angeboten wurden. Zusätzlich führte Lanz auch die erste deutsche Ballenpresse ein.

Bereits ein Jahr später kam der HR 5 (15/30) und der HR 6 (22/38) auf den Markt. Der HR 5 stand für 15 PS Zugkraft und 30 PS an der Riemenscheibe. Beide Modelle lösten den HR 4 ab gehören zur D6500-Serie. 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: Zapfwelle, elektrische Beleuchtung, verschiedene Bremsen, Moor-Räder und vieles mehr.

Für diese Schlepper wurden erstmals in Deutschland Luftreifen verwendet, hergestellt von der Firma Continental aus Hannover. In diesem Jahr stellte Lanz auch die erste komplett aus Stahl gefertigte Dreschmaschine vor, die sogenannte „Stahl-Lanz“. Heinrich Lanz & Co. wurde jetzt noch bedeutender für die Landwirtschaft.

1931 übernahm die Deutschen Bank die Aktienmehrheit der Firma.

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 einen 10,3-Liter-Glühkopfmotor. Die stärksten Lanz-Vorkriegsmodelle leisteten eine geballte Kraft von 55 PS (D1500).

Das bekannteste dieser Modelle ist der „Eil-Bulldog“. Er wurde mit festem Führerhaus für Spediteure und Schausteller konstruiert und erreichte 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 derzeit der billigste Lanz, es wurden über 12.000 Stück verkauft.

90 Prozent des Mannheimer Werks zerstört:

Der II. Weltkrieg

Der zweite Weltkrieg verlief für Heinrich Lanz & Co. zunächst nicht dramatisch, da das Unternehmen als größter Landmaschinenhersteller im Reich fast ungehindert weiter produzieren durfte. Und der Eil-Bulldog war besonders interessant für das Militär.

1942 wurde der 100.000ste Bulldog gefeiert, doch der Erfolg hielt sich in Grenzen. Der Vater des Bulldogs, Fritz Huber, verstarb am 14. April des Jahres. Mit seinem Tod endete auch die Glanzzeit der Firma Lanz.

In Folge einer Regierungsverordnung durften Schlepper nur noch Holzgas verwenden, um Kraftstoff für das Militär einzusparen. Zwar gelang es den Konstrukteuren von Lanz noch, die Bulldogs auf Holzgas umzustellen, doch taten die Bombenangriffe der Alliierten ihr übriges zum Niedergang des Unternehmens. Über



LANZ-BULLDOG-CLUB

— Oytten-Backsberg e.V. —
www.Lanz-Bulldog-Club.de

gegr. 1975



90 Prozent der Gebäude des Mannheimer Werks wurden zerstört. Viele Mitarbeiter verloren ihr Leben oder wurden schwer verwundet. Nach der Zerschlagung des Dritten Reichs wurden die Lanz-Werke durch die Besatzungszonen aufgeteilt.

Lanz begann zwar sofort wieder mit der Produktion, doch fehlte notwendiges Geld. Sogar Tauschgeschäfte wurde betrieben, um wieder Material zu beschaffen. Auch für Neuentwicklungen waren keine finanziellen Mittel vorhanden. Also setzte Lanz auf die gute Erfahrung mit den Vorkriegsmodellen, was sich jedoch schnell rächte.

Die Konkurrenz hatte hingegen ein wenig Glück im Unglück gehabt. Fendt in Marktoberdorf wurde von nur einer Bombe getroffen. Einst unbedeutende Landmaschinenhersteller wie Eicher, Schlüter, MAN, Deutz, Hanomag und IHC gewannen mehr und mehr an Bedeutung.

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

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

Neustart '49

1949 führte Lanz die Halbdiesel-Bulldogs ein. Der Begriff „Halbdiesel“ entstand, weil diese Traktoren zunächst mit Benzin angelassen, und wenn der Motor Betriebstemperatur erreicht hatte, auf Diesel umgestellt wurden.

1955 verließ der 150.000ste Bulldog 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.

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

1956: John Deere kommt

1956 wurde der 200.000ste Bulldog fertig gestellt. Gleichzeitig übernahm der amerikanische Traktorenhersteller „Deere & Company“ das Unternehmen – die Deutsche Bank gab ihre Aktienmehrheit auf. Von Vorteil war die Übernahme für beide Parteien. John Deere konnte sich in Europa positionieren, da Lanz überall seine Vertragswerkstätten besaß. Im Gegenzug erhielt Lanz neue Technik von John Deere. Der Vorsprung der anderen Schlepperhersteller konnte schnell wieder kompensiert werden.

1958 wurde das „Lanzblau“ von den John-Deere-Farben Grün und Gelb ersetzt. 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 und 60 PS) eingestellt.

1967 wird der Name „Lanz“ gestrichen, das Werk in Mannheim in „John Deere Werke Mannheim“ umbenannt und die Traktoren nur noch mit „John Deere“ beschriftet.

Seit den 70er Jahren sind die John Deere Werke Mannheim der größte Traktorenhersteller in Deutschland, mit einer Exportquote von rund 90 Prozent.