

## NDB-Artikel

**Buz, Heinrich** Ritter von (seit 1907) Maschineningenieur, \* 17.9.1833 Eichstätt (Bayern), † 8.1.1918 Augsburg. (evangelisch)

### Genealogie

V → Carl (1803–70), beteiligte sich als Ing. am Bau der 1. Schienenverbindung Augsburg-München (1838), Dir. der „Carl Reichenbachschen Maschinenfabrik Augsburg“ (1844), der späteren „Maschinenfabrik Augsburg AG“ (1857), S des Heinr. Gottlieb aus Wiesenbronn b. Kitzingen, später bayerischer Beamter, u. der Maria Anna Nolden aus Dahn (Rheinpfalz);

M Adolphine Sax aus Neustadt/Donau; Halbbruder → Aug. (1841–1903), übernahm 1863 die v. seinem V erworbene Engertsche Zündholzfabrik in Augsburg, mit der er 1882 das Deggendorfer Werk u. a. Firmen der Zündholz- u. Wichsebranche z. „Union AG“ vereinigte;

◉ Augsburg 1857 Sophie, T des Maschinenfabrikanten → Carl Reichenbach (1801–83, N v. → Frdr. König [† 1833], Erfinder der Schnellpresse), der sich des Druckereimaschinenbaues annahm;

2 S, 3 T, u. a. → Rich. (1865–1932), ab 1921 Generaldirektor der MAN, verdient um die Entwicklung des Dieselmotoren- u. Druckereimaschinenbaues.

### Leben

B. studierte an der Polytechnischen Schule in Augsburg und als Schüler → F. Redtenbachers am Polytechnikum Karlsruhe. Den jungen Ingenieur führte der Weg nach dem Elsaß, Paris und London. 1857 trat er in die Maschinenfabrik Augsburg AG ein, seit 1864 war er für die Führung allein verantwortlich. Unter ihm erlangte das Werk einen hervorragenden Platz im europäischen Maschinenbau. 1873 entstanden die erste Rotationsmaschine für Zeitungsdruck und die erste Lindesche Kältemaschine in Deutschland. 1879 baute die Fabrik als erstes Unternehmen in Deutschland eine liegende zweikurbelige Verbunddampfmaschine. 1888 folgte, wiederum als Erstaussführung in Deutschland, eine Dampfmaschine mit dreistufiger Dampfexpansion, die dem Unternehmen Weltruf einbrachte. 1893 schloß B. den historisch gewordenen Vertrag mit Rudolf Diesel ab, der in seiner Schrift „Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors“ neue Ideen für eine bessere Wärmeausnutzung vorgetragen hatte. Nur B. unerschütterlichem Glauben an die Verwirklichung dieser Theorie und seiner nie erlahmenden Willenskraft war es zu verdanken, daß nach jahrlangen, mit großen Geldopfern verbundenen Versuchen, bei denen Mißerfolge nicht erspart blieben, 1897 der erste ortsfeste Ölmotor mit der von Diesel erstrebten Wärmewirtschaftlichkeit die Fabrik

verlassen konnte. Bald folgte der Schiffsdieselmotor, der für den Einsatz der U-Boote im Kriege so wichtig werden sollte.

1898 vereinigte B. die Augsburger Fabrik mit der „Maschinenfabrik-AG Nürnberg“ (früher Klett & Co.) zur „Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg AG“. Das Unternehmen, das seit 1909 den Namen „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG“ (MAN) führt, leitete er bis 1913 als Generaldirektor in Augsburg zusammen mit Anton Rieppel in Nürnberg. B. Wohlfahrtseinrichtungen für seine Arbeiter waren vorbildlich, große Verdienste erwarb er sich um die Augsburger Lokalbahn und auch um den Augsburger Stadtgarten mit seinen schönen Anlagen. Er gehörte zu den bedeutendsten Unternehmern seiner Zeit; Zeitgenossen nannten ihn den „→Bismarck der deutschen Maschinenindustrie“. Er überspannte niemals seine Ziele und war überzeugt, daß nur bei Beschränkung auf einige Hauptgebiete Höchstleistungen zu erzielen seien. - Als B. 1884 die Leitung des Augsburger Unternehmens antrat, beschäftigte die Fabrik rund 450 Arbeiter und Angestellte, bei seinem Rücktritt 1913 waren es über 4000.

### **Literatur**

C. Matschoß, *Gesch. d. Maschinenfabrik Nürnberg*, in: VDI-Btrr. 5, 1913, S. 244-97 (L);

F. v. Welsch, in: *Pfadfinder u. Führer d. Industrie, = Industrie-Warte*, 1913, H. 14;

VDI-Zs. 62, 1918, Nr. 34, S. 261 (P);

F. Haßler, *Aus d. Gesch. Augsburgs, seiner Gewerbe u. seiner Industrie*, in: VDI-Btrr. 14, 1924, S. 180-82 (L, P v. C. Reichenbach u. V Carl B.);

O. Bitterauf, *Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG ...*, 1924 (*auch f. V Carl u. C. Reichenbach*);

A. Kuhlo, in: *Gesch. d. bayer. Industrie*, 1926 (P);

*Das Werk*, 1932, S. 429;

VDI-Nachrr., 1932, Nr. 29, S. 2;

*Denkschr. ... z. 100. Geburtstag H. v. B.s*, 1933;

E. Diesel, *Diesel*, 1937;

F. Büchner, *100 J. Gesch. d. MAN*, 1940 (*auch f. V Carl*);

*Schiffbau*, 1943, S. 3 (P);

*Denkschr. „50 J. Dieselmotor“*, hrsg. v. d. MAN, 1948;

E. Diesel-G. Strößner, Kampf um eine Maschine, Die ersten Dieselmotoren in Amerika, 1950;

P. v. Lossow. in: DBJ II, S. 225-30 (u. Tl. 1918, L). - *Zu V Carl:*)

MAN-Werkztg. 23, 1953, Nr. 4, S. 7; *zu Halb-B Aug.:*

Die chem. Industrie 26, 1903, S. 529;

BJ VIII (Tl. 1903, L); *zu S Rich.:*

Bayer. Industrie, 1932, Nr. 14 (P);

Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 34, 1933, S. 56.

### **Portraits**

Ölgem. v. W. Räuber, München, u. Denkmal (MAN, Werk Augsburg).

### **Autor**

Georg Strößner

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Buz, Heinrich Ritter von“, in: Neue Deutsche Biographie 3 (1957), S. 85-86 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---