

Vorwort

Leichter, stromlinienförmiger und wendiger: Die Schütte-Lanz-Luftschiffe standen für Innovation. Sie stellten die größte, deutsche Konkurrenz zu den Zeppelin-Luftschiffen dar und forcierten durch zahlreiche Wechselwirkungen zwischen den beiden Unternehmen den technischen Fortschritt auf dem Gebiet des Luftschiffbaus.

Die Firma *Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG* wurde am 22. April 1909 in Rheinau gegründet von dem Ingenieur Johann Schütte, dem Industriellen Karl Lanz und unter Beteiligung des Industriellen August Röchling. Das Unternehmen produzierte bis 1918 insgesamt 22 Luftschiffe für Heer und Marine.

Die hier gesammelten, historischen Fotografien zeigen die Schütte-Lanz-Luftschiffe – ihr Äußeres, Inneres und ihre Einzelteile – aus den verschiedensten Perspektiven und dokumentieren sie an unterschiedlichen Produktionsschritten. Die Aufnahmen ermöglichen somit einen umfassenden Einblick in Bau und Design der, liebevoll genannten, „fliegenden Zigarren“, den einst nur Mitarbeiter erhalten konnten.

Anstoß zur Planung des ersten Schütte-Lanz-Luftschiffes und damit zur Firmengründung gab der verheerende Unfall des Zeppelins LZ 4, welcher im August 1908 nach einer Notlandung von einer Sturmböe gegen einen Baum geschleudert worden war. So wendete Johann Schütte sich als Reaktion darauf

neun Tage später mit Verbesserungsvorschlägen an das Reichsamt des Inneren und schrieb einen Brief an den Zeppelin-Konstrukteur Theodor Kober, welcher jedoch unbeantwortet blieb. Also entschloss Schütte selber aktiv zu werden:

„Nachdem ich aufgrund der Lektüre über die gegenwärtig vorhandenen lenkbaren Luftschiffe gesehen habe, daß an allen Ecken und Kanten die elementarsten Fehler gemacht sind, beabsichtige ich, selber ein Luftschiff zu bauen.“¹

Johann Schütte war Schiffbauingenieur und Professor an der Technischen Hochschule Danzig. Während seines Studiums und seiner Zeit beim Norddeutschen Lloyd hatte er Erfahrungen und Erkenntnisse zur Strömungslehre und dem Verhältnis von Geschwindigkeit und Widerstand gesammelt, welche er innovativ von dem Schiffbau auf den Luftschiffbau übertrug.

Überzeugt von Schüttes Fähigkeiten und Plänen trat Lanz in Verhandlungen mit diesem. Karl Lanz war – ebenso wie sein Vater Heinrich Lanz – einer der einflussreichsten Industriellen seiner Zeit und mit der Firma *Lanz & Co.* der bedeutendste Hersteller landwirtschaftlicher Maschinen in Kontinentaleuropa. Als Förderer des technischen Fortschritts galt seine Leidenschaft insbesondere der Luftfahrt; er war Mitglied im *Berliner Verein für Luftschiffahrt* und Präsident des *Deutschen Luftflottenvereins* in Mannheim.

Nach Abschluss der Verhandlungen wurde alsbald eine gewaltige Montagehalle gebaut auf einem 101 Hektar großen Gelände in Rheinau. Dort entstan-

¹ Steiner-Welz, Sonja; Welz, Reinhard: *Schütte-Lanz Luftfahrzeuge aus Mannheim*, Vermittler Verlag e.K., 2006, S. 60.

den das erste Schütte-Lanz-Luftschiff, das SL 1, das Schütte zusammen mit seinen Studenten im Wintersemester 1908/09 entworfen hatte, sowie die weiteren einundzwanzig.

Bei den Schütte-Lanz-Luftschiffen handelte es sich ausschließlich um Starrluftschiffe. Diese unterscheiden sich von den Prallluftschiffen, der häufigsten Bauform, dadurch, dass sie ein komplettes Gerippe aus Trägern und Streben besitzen. Dieses steife Skelett sichert einerseits die Formstabilität des Schiffes, andererseits ermöglicht es im Inneren die Konstruktion gänzlich voneinander unabhängiger Gaszellen. Somit kann eine höhere Sicherheit gewährt werden, da im Falle einer Beschädigung der Außenhaut weniger schnell Gas austritt und im Gegensatz zu Prallluftschiffen sich nicht der gesamte Auftriebskörper, sondern nur die beschädigte Zelle entleert.

Die Besonderheit der Schütte-Lanz-Starrluftschiffe stellte das Material dar: In Anlehnung an den Schiffbau bestanden die ersten Skelette aus verleimten Sperrholz, welches gut instand zu halten, elastisch und vor allem leicht war. Da zusammengeklebte Elemente jedoch empfindlich gegenüber Feuchtigkeit waren und die Schütte-Lanz-Luftschiffe immer größer konstruiert wurden, sodass Holz nicht mehr genügend Stabilität gewährleistete, wurden daraufhin Luftschiffe, ähnlich den Zeppelin, mit Aluminium- bzw. Duralumin-Gerippe geplant. Weitere Spezifika der Schütte-Lanz-Luftschiffe waren zudem die erleichterte Steuerbarkeit und eine optimierte Aerodynamik.

Obwohl für die Nachkriegszeit ein Forschungs- und vier Verkehrsluftschiffe geplant waren, produzierte die Firma *Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG* aus-

schließlich Militärluftschiffe für die Verwendung im Ersten Weltkrieg. Dies führte nach Kriegsende zu Patentstreitigkeiten mit der *Zeppelin GmbH*, da das Deutsche Reich von dem Recht Gebrauch gemacht hatte, Erfindungen, die militärischen Zwecken dienten, anderen Firmen zur Verfügung zu stellen, solange der Patentinhaber später entschädigt wurde. Deshalb profitierten Zeppelin-Luftschiffe, die zwischen 1914 und 1918 produziert wurden, von Schüttes Verbesserungen wie beispielsweise der Stromlinienform des Schiffkörpers und durch neuartige Motorenanordnung und Zentralverspannung.

Der Versailler Vertrag, der den Krieg beendete, bedeutete zugleich das Aus für die *Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG*. Gemäß den Vertragsbestimmungen wurde die Luftschiffproduktion 1922 stillgelegt und die Firma 1925 aufgelöst.

Neben den Luftschiffen hatte das Unternehmen auch circa 500 Flugzeuge in ihrem Werk in Zeesen in Brandenburg gebaut und der Zweigbetrieb *Schütte-Lanz-Werke AG* in Königs Wusterhausen-Zeesen hatte Karosserien für Automobile hergestellt. Des Weiteren wurden noch bis 1924 komplette Personenwagen unter dem Namen Schütte-Lanz produziert.

Die technologischen Erfahrungen, die im Luftschiffbau gesammelt worden sind, werden weiterhin in anderen Bereichen, primär im Sperrholzbau, genutzt. So existiert die Firma weiter als *Finnforest Schütte-Lanz GmbH*, welche bis 2007 noch überwiegend Verschalungsplatten produziert hat.

Nach der Einstellung des ursprünglichen Unternehmens und der Demontierung der Produktionsanlagen begannen Ende 2014 die Arbeiten für die Erschließun-

gen des Geländes als *Wohn- und Gewerbepark Schütte-Lanz*. Die letzten verbliebenen Luftschiffhallen von 1911 stehen mittlerweile unter Denkmalschutz.

Auch wenn die Schütte-Lanz-Luftschiffe – trotz zahlreicher Vorzüge – nie so erfolgreich waren wie die ihres Konkurrenten Graf von Zeppelin, so leistete die *Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG* doch einen einflussreichen Beitrag zur deutschen Ingenieurskunst und besaß nicht nur in der nationalen, sondern auch der internationalen Luftfahrtgeschichte hohe Relevanz.

Der SEVERUS Verlag hat aufgrund des großen Interesses an dem Thema beschlossen, mit den historischen Abbildungen einen unmittelbaren Einblick in die Produktion der schwebenden Giganten zu bieten. Die Bilder sind dem Buch „Der Luftschiffbau Schütte-Lanz 1909–1925“ von 1926 entnommen.

Julia C. Möller
SEVERUS Verlag