

## Historische Daten zum Luftschiffbau Schütte-Lanz in Mannheim

Im April 1909 gründete der aus der Nähe von Oldenburg stammende Ingenieur Johann Heinrich Karl Schütte zusammen mit Dr. Carl Lanz und August Röchling die „Schütte-Lanz-Luftschiffsbaugesellschaft“. Damit wurde Mannheim Sitz des Luftschiffbaus. Nach den Plänen von Prof. Schütte sollte auf eigener Werft ein Luftschiff in Tropfenform mit verstärkter Konstruktion aus Sperrholz und nach innen verlegtem Schiffskiel mit Laufgang erbaut werden, an dem die Gondeln beweglich aufgehängt waren. Im Unterschied zu den Zeppelin, deren Gerüst aus Leichtmetall bestand, wurde beim Bau des Luftschiffs SL 1 mehrfach verleimtes Sperrholz verwendet, das zu Platten und Winkeln geformt war.

Mit dem Nachfolgemodell SL 2 hatte Prof. Schütte den Prototyp des technisch ausgereiften Luftschiffes geschaffen. Das Konstruktionsprinzip der Mannheimer Luftschiffe fand später im gesamten Luftschiffbau über die Grenzen des Deutschen Reiches hinaus Anwendung. Auch von Zeppelin ist in der Folge danach gebaut worden.

Das Luftschiff SL 1 startete am 17. Oktober 1911 vom Mannheimer Vorort Rheinau zum ersten Probeflug und havarierte im Jahr 1913.

Die Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz war einer der größten deutschen Konkurrenten von Graf Zeppelin. In vielen Bereichen waren die Schütte-Lanz-Luftschiffe den Zeppelin-Luftschiffen sogar voraus, konnten aber dennoch niemals die Erfolge der „Zeppeline“ feiern.

Unter Mannheims agilem Oberbürgermeister Theodor Kutzner genehmigte der Bürgerausschuss im Januar 1914 eine Vorlage von militärischer Gewichtung. Die Stadt überließ dem Militärfiskus zur Erbauung einer Luftschiffkaserne und -halle acht Hektar Waldgelände westlich der Riedbahn. Auf dem Terrain des heutigen Stadtteiles Schönau zwischen Weinheimer- und Viernheimer Weg, heute Lilienthalstraße und Tilsiter-/Rudolf-Maus-Straße, entstanden nach der Abholzung eine Luftschifferhalle, Werksanlagen, die Kaserne und erforderliches Fluggelände.

Die Luftschiffe von Schütte-Lanz wurden als „die schnellsten Zigarren der Welt“ (leichter, daher schneller) bezeichnet. Das Gerippe der Schütte-Lanz-Luftschiffe bestand aus Holz, das Luftschiffmodell SL 1 (1911), wies noch ein rautenförmiges Holzgerippe auf, ab dem Luftschiff SL 2 wurde das Gerippe mit klassischen Ring- und Längsträgern gebaut. 1914 fertiggestellt, havarierte es 1916 bei einem Aufklärungsflug an der Ost- und später an der Westfront. Die Holzkonstruktion musste mehrfach lackiert werden, um sie vor der Aufnahme von Feuchtigkeit und daher einer Gewichtszunahme zu schützen. Der Lack selbst bedeutete schon eine gewisse Gewichtszunahme.

Das Gerippe der Zeppelin-Luftschiffe bestand dagegen aus Metall, hierin lag einer der wichtigen Unterschiede! Noch dazu kam, dass beim Luftschiffbau der Fa. Schütte-Lanz die konsequente Beachtung der Stromlinienform (Schütte gilt als der Erfinder der Stromlinienform für Luftschiffe!), Leichtbau (Holz) und verbesserte Steuerungseigenschaften durch die Integration von Höhen- und Querrudern in die kreuzförmig angebrachten Schwanzflossen für einen deutlichen technischen

Vorsprung sorgten. Im Ersten Weltkrieg wurden diese Dinge auch in die Zeppelin-Technologie integriert (siehe unten).

Zeppelins erstes von zwei Motoren angetriebenes, lenkbares und daher vom Wind unabhängiges Luftschiff konnte allerdings bereits 1900 starten und über den Bodensee fahren. Trotz vieler Rückschläge setzte Zeppelin seine Arbeit fort; 1910 ermöglichte er mit einem seiner Luftschiffe den ersten kommerziellen Luftdienst für Passagiere, ein Jahr vor dem Start des SL1 –Luftschiffs von Schütte-Lanz.

Im Ersten Weltkrieg wurden „Zeppeline“ wie auch „Schütte-Lanz“ bei Luftangriffen der Deutschen eingesetzt, beide Typen erwiesen sich aber als zu anfällig bei Fliegerabwehrbeschuss. Bis 1918 wurden bei Schütte-Lanz im Auftrag von Heer und Marine 22 Luftschiffe gebaut. Auch das erste Luftschiff SL 1 wurde 1912 für 550.000 Reichsmark bereits an Heer und Marine verkauft, die über die Alternative zum Zeppelin zumindest anfänglich froh waren, gegen Ende die Luftschiffe aber nur noch widerwillig abnahmen; denn sie waren - wie bereits oben erwähnt - gute Ziele und bald nicht mehr zeitgemäß. Schütte-Lanz versuchte es ohne bedeutenden (zahlenmäßigen) Erfolg mit dem Bau von Kampfflugzeugen. Alle Hallen des Luftschiffbauers Schütte-Lanz mussten nach Kriegsende aufgrund des Versailler Vertrags im Jahr 1922 abgerissen werden, denn Schütte-Lanz hatte ausschließlich das Heer mit Luftschiffen beliefert. Man hatte bereits vier Verkehrsluftschiffe und ein Forschungsluftschiff für die Nachkriegsära geplant, was das Aus für die Luftschiffbaufirma nach dem Krieg aber nicht verhindern konnte. 1925 wurde die Fa. Schütte-Lanz endgültig aufgelöst.

Die Zeppeline bestanden nach dem Krieg im Gegensatz zu Luftschiffbau Schütte-Lanz weiter und wurden weitgehend für kommerzielle Flüge eingesetzt.

Schütte strengte nach dem Krieg einen Prozess gegen Zeppelin und den Reichsfiskus an. Es ging um Patentrechte, die mit Ausbruch des Krieges vom Staat übernommen und Zeppelin zur Verfügung gestellt worden waren (wie auch andersherum). Schütte sah sich um seine Erfindungen betrogen. Letztlich war sein größter Wunsch, genauso wie Zeppelin als Luftfahrtpionier Anerkennung zu finden. Der erreichte Vergleich deckte nicht einmal Schüttes Prozesskosten.

Schütte lehrte bis zu seiner Emeritierung im Jahr 1938 an der TH Berlin-Charlottenburg.

Von 1892 bis 1898 hatte er bereits an der Königlichen Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg Schiffbautechnik studiert und war danach beim Norddeutschen Lloyd beschäftigt gewesen. Es folgten der Besitz einer eigenen Schleppversuchsanstalt in Spezia (Italien), 1904 Professuren in Danzig und Berlin. 1908 begann Schütte sich mit der Konstruktion von Luftschiffen zu beschäftigen. Anlass war der Unfall des Zeppelin LZ 4. Schütte war Mitbegründer und Vorsitzender des Westpreußischen Vereins für Luftschiffahrt.