# Heimatmuseum Brühl

## Führer durch die Ausstellung
## Raum 1
## für unsere Gäste.

Bitte geben Sie diese Mappe nach Beendigung Ihres Rundgangs wieder bei uns ab. Danke.

# In Raum 1 stellen wir Folgende Themen vor:
# Schütte-Lanz Luftschiffbau

1. Ausstellungen
2. Firmengründer, Geldgeber, Ingenieure und Besatzungen, Beamte und Arbeiter.
3. Versuchsluftschiff SLI.
4. Luftschifftypen.
5. Technik im Einzelnen.
6. Schütte-Lanz Flugzeugbau.
7. Die Hallen und Werkstätten in Brühl / Rheinau.
8. Schütte-Lanz Luftschiffe und Flugzeuge in der Kunst.
9. Ballonfahrten
10. Nachfolgewerke

Anmerkung zur Nummerierung:
SLI & SLII (Römische Zahlen)
SL3 bis SL22 (Arabische Zahlen)

# Propellerantrieb
# im Luftschiff- und Flugzeugbau

Der Propeller, der über der Tür zu Raum 1 führt, wurde in einer der Werkshallen von FinForest, dem Nachfolgewerk von Schütte-Lanz Holzwerke, gefunden. Größe, Material und Aufbau des Propellers verweisen auf ein Flugzeug. Trotz der vorhandenen Signatur und Inventarnummer konnte er bislang nicht zugeordnete werde. Auch eine Anfrage an das TechnikMuseum Berlin führte nicht weiter.

Der Ausstellung verleiht es jedoch die Möglichkeit, auf den Flugzeugbau bei Schütte-Lanz – auch in Brühl – hinzuweisen. Zumindest der Typ SL GI wurde 1915 von Ingenieur Wihelm Hillman in Brühl entwickelt – und dort auch „verbraucht“, i.e. bei einer Bruchlandung zerstört.

Beschreibung: Propeller mit der Ligatur SL (oder PL)
Beschriftung S...B 1455
Nu.... 38769 - mittlere Zeile
Ligatur PL - untere Zeile
Material: Holz
Provenienz Leihgabe der Fa. Dörfler über Oliver de Andrade an Heimatverein Brühl. Leihvertrag als Dauerleihgabe im Jahr 2017.
Fundort: SL-Werhalle
**Inv. Nr. SLTechnObj002**

# Schütte-Lanz Luftschiffbau - Ausstellungen

- Plakat zur Ausstellung „100 Jahre Jungfernfahrt. Starrluftschiff Schütte-Lanz“ 2011 – 2012 in der Rathausgalerie in Brühl.

Inv.-Nr. SLAusst2011B001

Aus Anlass des 100jährigen Jubiläums der Jungfernfahrt von SLI am 17. Oktober 1911 richtete der Verein in einer der letzten verbliebenen Werkshallen der Schütte-Lanz Werke eine Festveranstaltung aus. Das Foto zeigt SLI am um 5:40 Uhr über dem Werksgelände.

Bedeutsam sind die Unterschriften auf dem Plakat, die den Nachkommen der Luftschiffbauer und Luftschiffer zuzuordnen sind:

Helga Schenck, Enkelin von Georg Christians;

Michael Kober, Urenkel von Adalbert Schmitt;

Dr. Jandirk Schütte, Enkel von Johann Schütte;

Ulla Dommermuth. Enkelin von Emil Schwab.

Von Januar bis Mai 2012 folgte in der Rathausgalerie die Ausstellung **Schütte-Lanz Luftschiffbau entwickelt ‚Standardluftschiff‘ in Brühl.**

# Gemälde „SL9 über Helgoland“ von Josef Ruep.

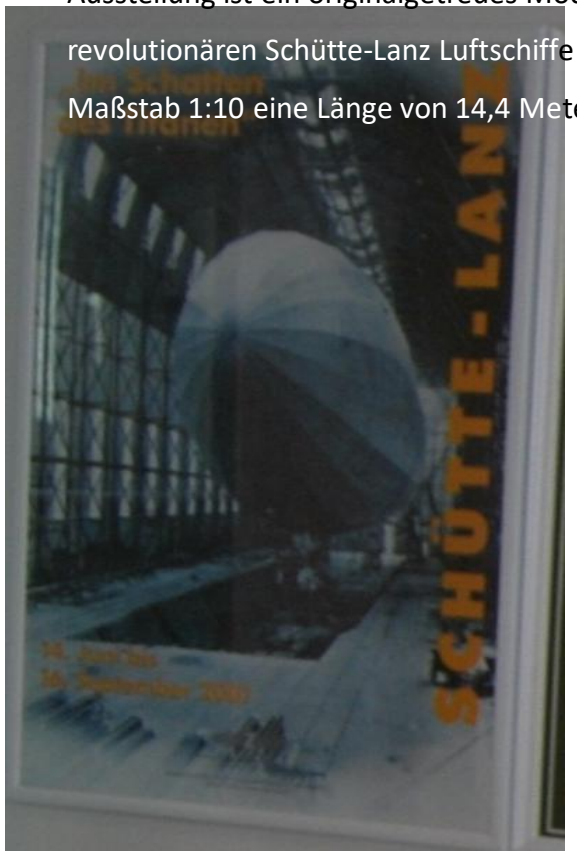
Das Gemälde „Schütte-Lanz SL 9 über Helgoland“ stellt das Schütte-Lanz-Luftschiff während der Überfahrt über die Nordseeinsel dar. Das Hoheitsabzeichen ist unten mittig auf dem Auftriebskörper angebracht – und damit auch in der Mitte des oberen Bilddrittels platziert. Von den Ausläufern eines Wolkenbandes wird das Schiff gleichsam auf den Fingerspitzen einer Hand über die Wolken in den klaren, sonnendurchfluteten Himmel gehoben. Die mächtigen Abgasfahnen der Motoren streichen parallel zum Heck des Schiffskörpers weg und vermitteln dadurch den Eindruck von eindrucksvoller Maschinenkraft und hoher Geschwindigkeit. Die im Fahrtwind stramm flatternde Reichskriegsflagge am Heck unterstützt diese Aussage. Das solchermaßen den Göttern des Olymp gleichgestellte Luftfahrzeug wirkt selbst auf die Natur beruhigend: Die in Bildmitte gesetzte fast ebene Fläche der Insel Helgoland wird von einer spiegelglatten Nordsee umspült.

Josef Ruep, Schütte-Lanz SL 9 über Helgoland, 65 cm x 85 cm, Pastell / Aquarell, Privatbesitz,

# Schütte-Lanz Luftschiffbau - Ausstellungen

Im Jahr 2009 gestaltete das Aeronauticum, Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz ,eine Sonderausstellung. Hans Weihe konnte dazu einige Ausstellungsobjekte aus Brühl beisteuern. Die Ausstellung „Luftkreuzer aus Brühl. 100 Jahre Luftschiffbau Schütte-Lanz.“ wurde am 11. März 2009 eröffnet.

Vom 14. Juni 2001 bis 16. September 2001 zeigte das Zeppelinmuseum Friedrichshafen „Im S*chatten des Titanen: Johann Schütte – Ein Pionier der Luftschifffahrt* .“ Ein besonderer Blickfang der Ausstellung ist ein originalgetreues Modell des technisch revolutionären Schütte-Lanz Luftschiffe SLII, das im Maßstab 1:10 eine Länge von 14,4 Meter hat.



# Luftschiff SLI, Luftschiffbau, Geschäftsleitung

Bei Fragen zur Technik des SL-Luftschiffbaus wenden Sie ich bitte an unsere Mitarbeiter.

- Diese Wand mit gerahmten Fotos der Entwicklung von Schütte-Lanz Luftschifftechnik, Versuchsluftschiff SLI und den Gesellschaftern der Firma vermittelt einen Überblick über das breit gefächerte Thema.
- Die frühe Aufnahme des Versuchsluftschiffs SLI dominiert die Wand und weist damit auf die Bedeutung hin: Es war der erste Versuch überhaupt, den Luftschiffbau mit wissenschaftlichen Methoden zu entwickeln.
- Die kleineren Fotos rechts und links verweisen auf technologische Fortschritte bei den verschiedenen Schütte-Lanz Luftschiffen.
- Die Luftschifferkarte zeigt die Standorte der Luftschiffhallen im damaligen Deutschen Reich auf und gibt einen Einblick in die Navigation.

Die Aufnahme der Gesellschafter der Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG aus dem Jahr 1917 verdeutlicht u. a. den Charakter des Familienunternehmens.

# Luftschiff SLI, Luftschiffbau, Geschäftsleitung

# SLI – ein Versuchs-luftschiff

Zu den wichtigsten Merkmalen eines Luftschiffs gehörten nach der Auffassung von Schütte die folgenden Punkte:

- Die Stromlinienform des Gerippes und dessen paraboloidförmigen Enden.
- der Bau des Gerippes aus 1 mm dicken, zusammengeleimten Holzfurnieren aus Espenholz.
- Die Propeller werden direkt hinter den Motorengondeln eingebaut und von zwei Motoren über eine dritte Antriebswelle angetrieben.
- Seiten- und Höhensteuer bestehen aus einfachen Flächen, die von einem einzigen Lenkapparat aus bedient werden.
- Die Gondeln werden unstarr über Seile am Auftriebskörper aufgehängt.
- Das Luftschiff erhält eine doppelte Hülle.

Das Gerippe, das Ingenieur Carl Huber in Berlin nach den Maßgaben von Johann Schütte baut, hat eine doppelte Aufgabe: Es ist das Gerüst, das den gesamten Auftriebskörper umschließt, und es trägt die an ihm befestigten Lasten. „Diese Gerippe möglichst leicht, elastisch und dennoch fest genug zu konstruieren und zu bauen“ ist die besondere Herausforderung an die Ingenieurskunst des frühen 20. Jahrhunderts. Beim Holzgerippe der Bauart Huber werden die Sperrholzlamellen an Knotenpunkten zu einem rautenartigen Gebilde vereinigt – auf allen Fotos von SL1 deutlich zu erkennen.

Inv.-Nr. SL01B001

# Die Gesellschafter, Firmenleitung und Familienangehörige 1917

1917 fanden sich die Geldgeber und die Ingenieure der Schütte-Lanz Luftschiffbau OHG zusammen.

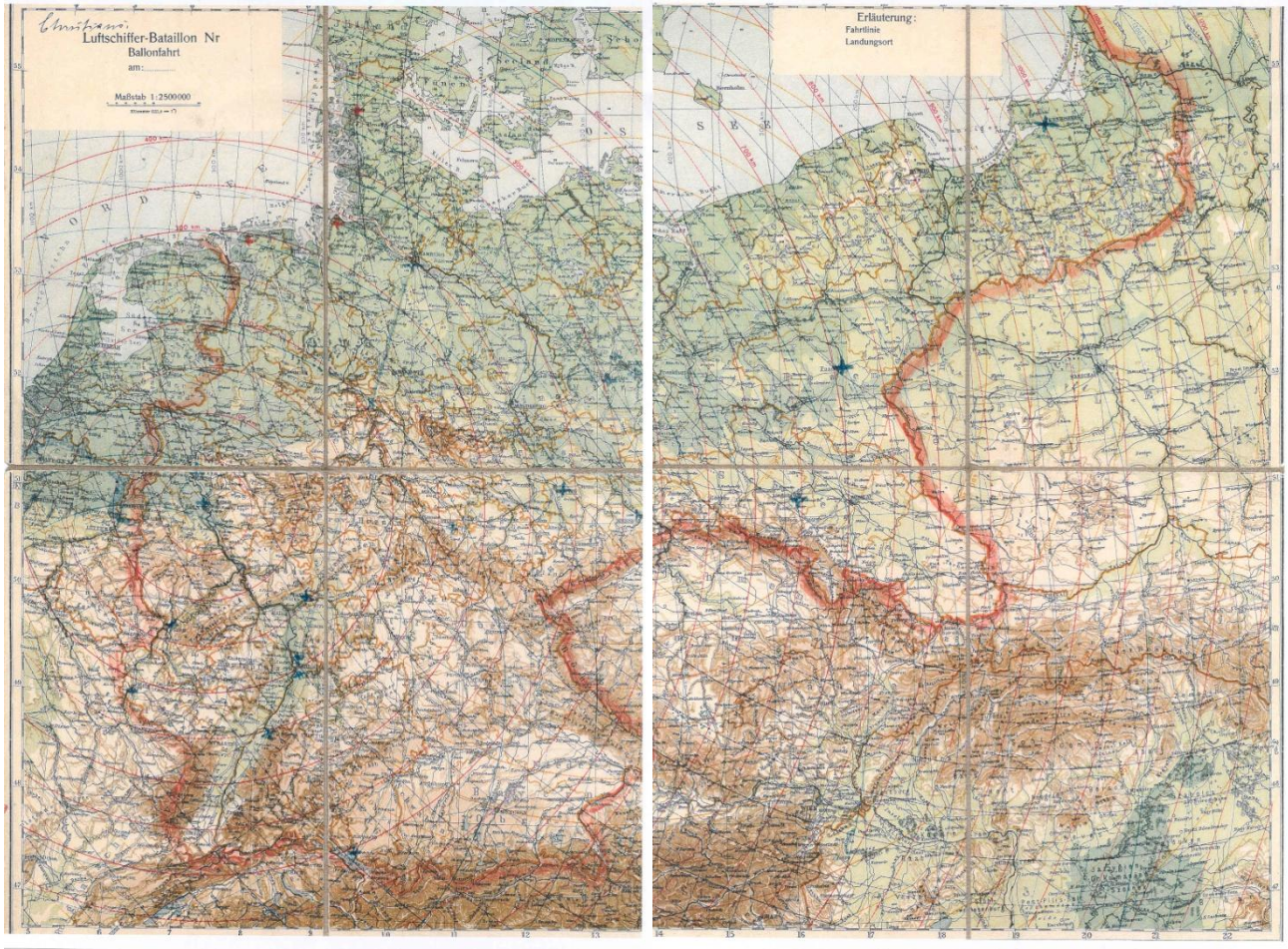
Im Einzelnen (v.l.n.r.):

- Kruckenberg , Franz (s.u.)
- Christians  Georg (s.u.)
- Zabel, Paul, kaufmännischer Direktor und Prokurist. Empfahl 1909 Karl Lanz die Gründung der Luftschiffbau OHG
- Lanz, Karl (s.u.)
- Schütte, Johann Heinrich Karl (s.u.)
- Stromeyer, Heinrich, Admiral und Direktor der Niederlassung in Brühl.
- Hagsfeld
- Röchling, August (s.u.)
- Frau Gisella Lanz, geb. Guilini, Ehefrau von Karl Lalnz.
- Frau  Helene Röchling, Ehefrau von August R.
- Frau  Julia Lanz, Witwe von Heinrich Lanz (†1905) und Mutter von Helene, verh. Röchling, sowie von Karl Lanz.

Inv.-Nr. SL-Pers001

# Karte für Luftschiffer-Batallion

Nachlass Christians




Die Karte zeigt mit den blauen Kreuzen (handschriftliche Einträge) die Landestellen für Luftschiffe. Dies gilt auch für die roten Kreuze, doch sind diese wohl die Landeorte, die Christians bei seinen Überführungsfahrten mit SL-Luftschiffen selbst anfuhr.

Inv.-Nr. Primus - SLTechnObj008

# Schütte-Lanz Luftschiffhalle 1918,
# Liste der Fahrten von SLI

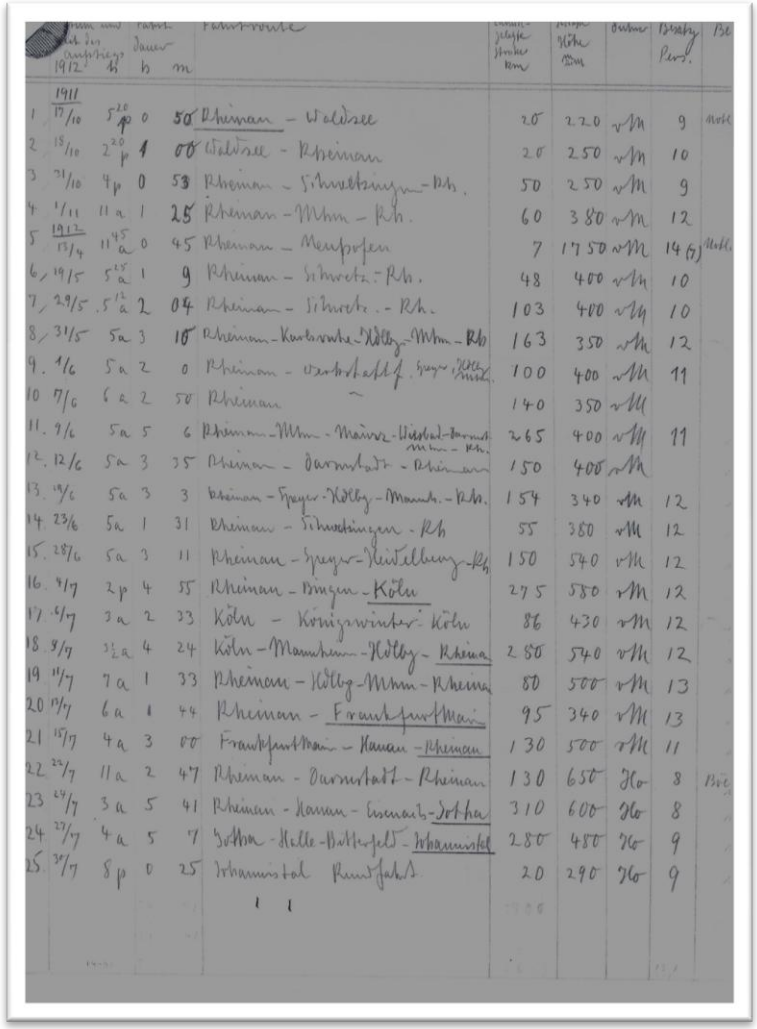
- Es reicht nicht aus, die Länge, Höhe und Breite der Luftschiffhalle sowie die Ausfahrbahnen den ständig wachsenden Größen der Schiffe anzupassen. Es müssen Leitungen zur Übernahme von Wasserstoffgas, Benzin und Ballastwasser verlegt werden. Zum Wasserstoffgasleitungs-netz gehören Einrichtungen zum Abfüllen aus Stahlflaschen oder den Hochdruckkesseln der Eisenbahntransportwagen. Die Wasserversorgung benötigt eine größere Anzahl von Brunnen, Pumpwerk, Wasserbehälter und ein Leitungsnetz, das auch für Feuerlöschzwecke dient. Benzinbehälter müssen feuersicher gelagert werden; in der Brühler Werft ist der Treibstoff in unterirdischen Tanks außerhalb der Halle gelagert. Über ein Leitungsnetz sind die Tanks mit der

# Luftschiffwerft Schütte-Lanz in Brühl /2
1914 - 1918

- Halle verbunden. Schmieröllager, Materiallager und Werkstattgebäude, Munitionsmagazin sind auf dem Gelände unterzubringen. Kamin, Kesselhaus und Kohlelager sind zu bauen. Der Wetter- und Nachrichtendienst benötigt eigene Räume. Unterkünfte für die Wachmannschaft und Bordbesatzung müssen vorhanden sein. Ein Arbeiterhaus mit Kantine und Wohnräumen für etwa vierzig Arbeiter sowie ein Ingenieur-haus mit einem Büro sowie mehrere Wohnungen liegen in unmittelbarer Nähe der Halle. Büros werden auch in den Werkstätten eingerichtet Für die Einpendler müssen Umkleide- und Waschräume sowie Toilettenanlagen zur Verfügung gestellt werden. Und für die geplanten Tests von Auftriebskörpern, Tragfähigkeitsberechnungen, Motoren und Propellern, Ableitung statischer Elektrizität und vielem anderem werden auf dem Areal Versuchsstationen und Laborgebäude errichtet.

Intarsienarbeit, Arbeit von Hans Weik
Inv.-Nr. SLKunstObj009.

# SLI – Liste der Fahrten (1)

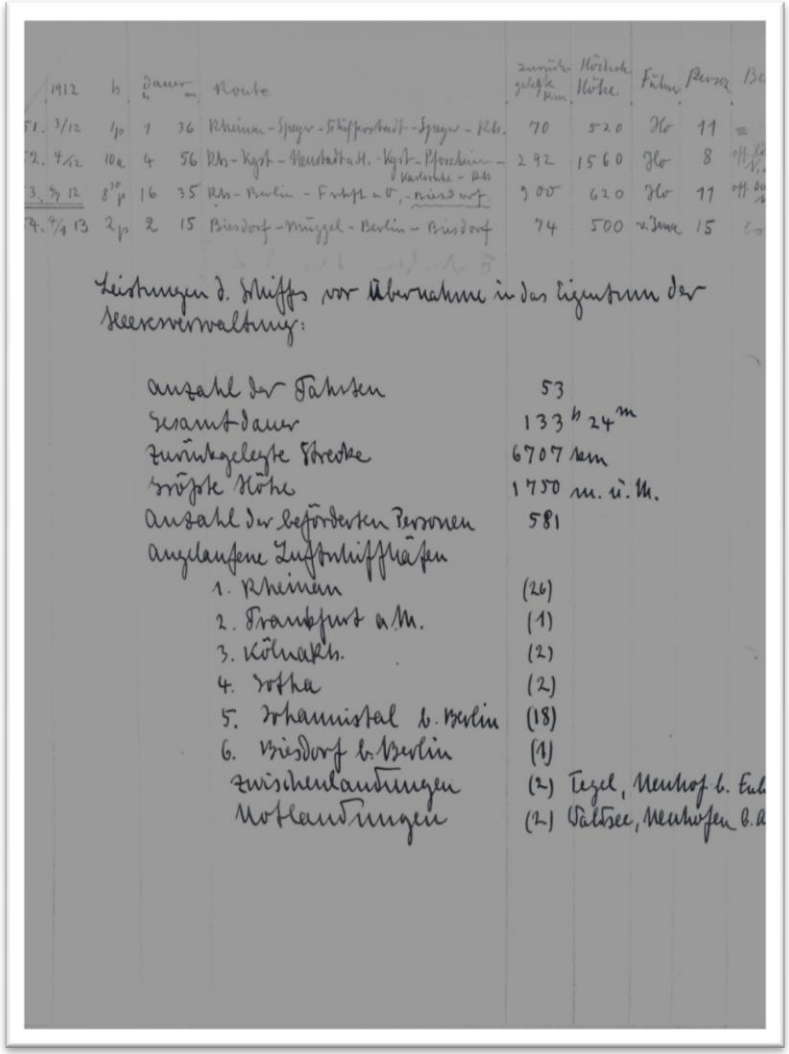


| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1911 | | | | | | | | | |
| 1 | 17/10 | 5 20 p | 0 | 50 | Rheinau – Waldsee | 20 | 220 | vM | 9 | Mot. |
| 2 | 15/10 | 2 20 p | 1 | 00 | Waldsee – Rheinau | 20 | 250 | vM | 10 | |
| 3 | 21/10 | 4 p | 0 | 53 | Rheinau – Schwetzingen – Rh. | 50 | 250 | vM | 9 | |
| 4 | 1/11 | 11 a | 1 | 25 | Rheinau – Mhm – Rh. | 60 | 380 | vM | 12 | |
| 5 | 1912 13/4 | 11 45 a | 0 | 45 | Rheinau – Neuhofen | 7 | 1750 | vM | 14 (?) | Mot. |
| 6 | 19/5 | 5 45 a | 1 | 9 | Rheinau – Schwetz. – Rh. | 48 | 400 | vM | 10 | |
| 7 | 29/5 | 5 12 a | 2 | 04 | Rheinau – Schwetz. – Rh. | 103 | 400 | vM | 10 | |
| 8 | 31/5 | 5 a | 3 | 10 | Rheinau – Karlsruhe – Hölby – Mhm – Rh | 163 | 350 | vM | 12 | |
| 9 | 1/6 | 5 a | 2 | 0 | Rheinau – Worms – Speyer – Hölby – Mhm | 100 | 400 | vM | 11 | |
| 10 | 7/6 | 6 a | 2 | 50 | Rheinau | 140 | 350 | vM | | |
| 11 | 9/6 | 5 a | 5 | 6 | Rheinau – Mhm – Mainz – Wiesbaden – Darmst. – Mhm – Rh. | 265 | 400 | vM | 11 | |
| 12 | 12/6 | 5 a | 3 | 35 | Rheinau – Darmstadt – Rheinau | 150 | 400 | vM | | |
| 13 | 19/6 | 5 a | 3 | 3 | Rheinau – Speyer – Hölby – Mannh. – Rh. | 154 | 340 | vM | 12 | |
| 14 | 23/6 | 5 a | 1 | 31 | Rheinau – Schwetzingen – Rh | 55 | 380 | vM | 12 | |
| 15 | 28/6 | 5 a | 3 | 11 | Rheinau – Speyer – Heidelberg – Rh | 150 | 540 | vM | 12 | |
| 16 | 4/7 | 2 p | 4 | 55 | Rheinau – Bingen – Köln | 275 | 580 | vM | 12 | |
| 17 | 6/7 | 3 a | 2 | 33 | Köln – Königswinter – Köln | 86 | 430 | vM | 12 | |
| 18 | 9/7 | 3½ a | 4 | 24 | Köln – Mannheim – Hölby – Rheinau | 280 | 540 | vM | 12 | |
| 19 | 11/7 | 7 a | 1 | 33 | Rheinau – Hölby – Mhm – Rheinau | 80 | 500 | vM | 13 | |
| 20 | 13/7 | 6 a | 1 | 44 | Rheinau – Frankfurt/Main | 95 | 340 | vM | 13 | |
| 21 | 15/7 | 4 a | 3 | 00 | Frankfurt/Main – Hanau – Rheinau | 130 | 500 | vM | 11 | |
| 22 | 22/7 | 11 a | 2 | 47 | Rheinau – Darmstadt – Rheinau | 130 | 650 | Flo | 8 | Bös. |
| 23 | 24/7 | 3 a | 5 | 41 | Rheinau – Hanau – Eisenach – Gotha | 310 | 600 | Flo | 8 | |
| 24 | 27/7 | 4 a | 5 | 7 | Gotha – Halle – Bitterfeld – Johannistal | 280 | 450 | Flo | 9 | |
| 25 | 30/7 | 8 p | 0 | 25 | Johannistal Rundfahrt | 20 | 290 | Flo | 9 | |

Der erste Aufstieg von SL1 erfolgte am 17.Oktober 1911. Leider löste sich bereits nach einer viertel Stunde Fahrt die Ruderleitung von der Kette und das obere Seitensteuer klemmte fest, weshalb das Luftschiff große Kreise über der Region drehte. Schließlich musste man bei Waldsee auf offenem Feld notlanden. Am folgenden Tag konnte man, nachdem die notwendigen Reparaturen durchgeführt worden waren, zur Werft zurückkehren. Am 31. Oktober folgte dann eine weitere Probefahrt, und am 1. November wagte man dann eine Rundfahrt über Mannheim. Das Schütte-Lanz-Luftschiff SL1 hatte seine erste Bewährungsprobe bestanden.

Die Versuchsfahrt am 13. April 1912 verlief dramatisch. Eine Windbö drückte plötzlich das Luftschiff nach unten auf den Boden. Beim Aufprall wurden sieben Besatzungsmitglieder aus den Gondeln geschleudert. Danach schoss SL1 in die Höhe und trieb manövrierunfähig über dem Rhein bis es schließlich bei Altrip in den Bäumen verankert werden konnte.

# SLI – Liste der Fahrten (2)



| | 1912 | h | Dauer h | m | Route | zurückgelegte km | Höchste Höhe | Führer | Passag. | Bem. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51. | 3/12 | 1p | 1 | 36 | Rheinau - Speyer - Schiffpostamt - Speyer - Rh. | 70 | 520 | Hö | 11 | |
| 52. | 4/12 | 10a | 4 | 56 | Rh - Kpfl - Neustadt a.H. - Kpfl - Pforzheim - Karlsruhe - Rh | 292 | 1560 | Hö | 8 | |
| 53. | 5/12 | 8 10p | 16 | 35 | Rh - Berlin - Frkfpl a.O., Biesdorf | 900 | 620 | Hö | 11 | |
| 54. | 9/1 13 | 2p | 2 | 15 | Biesdorf - Müggel - Berlin - Biesdorf | 74 | 500 | v. Jena | 15 | |

Leistungen d. Schiffs vor Abnahme in das Eigentum der Seeverwaltung:

| | |
|---|---|
| Anzahl der Fahrten | 53 |
| Gesamtdauer | 133 h 24 m |
| Zurückgelegte Strecke | 6707 km |
| Größte Höhe | 1750 m. ü. M. |
| Anzahl der beförderten Personen | 581 |
| angelaufene Luftschiffhäfen | |
| 1. Rheinau | (26) |
| 2. Frankfurt a/M. | (1) |
| 3. Köln a/Rh. | (2) |
| 4. Gotha | (2) |
| 5. Johannistal b. Berlin | (18) |
| 6. Biesdorf b. Berlin | (1) |
| Zwischenlandungen | (2) Tegel, Neuhof b. Eu |
| Notlandungen | (2) Saltsee, Neuhofen b. A |

Inv.-Nr. SL01T002.

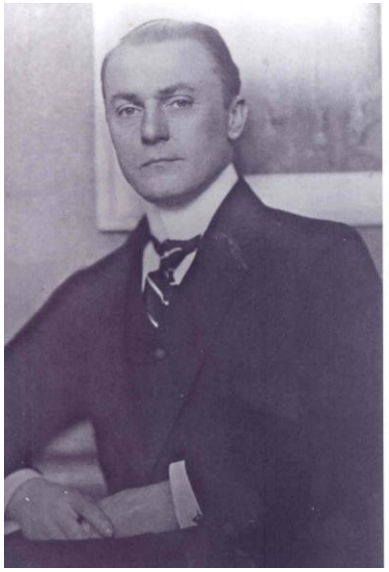
Die Fahrt von Rheinau über Gotha nach Berlin vom 23. Juli bis 9. September 1912 stellte die Leistungsfähigkeit von SL1 unter Beweis. Den ganzen August über stand man der Öffentlichkeit mit Informationen und Rundfahrten zur Verfügung. Höhepunkt des Aufenthaltes dürfte die Kaiserparade am 1. September in Berlin gewesen sein, auf der man sich mit SL1 am Himmel von Berlin zeigen konnte.

Die längste Fahrt von SL1 fand in der Nacht vom 6. auf den 7. Dezember 1912 nach Berlin „zum Nachweis der Dauerfahrt“ statt. Die 900 Kilometer lange Strecke hatte man in etwa 620 Meter Höhe mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 55 Stundenkilometern zurückgelegt.

# Karl Wilhelm Lanz

wurde am 18. Mai 1873 in Mannheim geboren. Sein Vater Heinrich Lanz hatte eine Fabrik mit mehr als 3.000 Arbeitern aufgebaut und produzierte die meisten Landmaschinen auf dem europäischen Festland. Heinrich Lanz besaß außerhalb der Stadtgrenzen Mannheims ein etwa 100 Hektar großes Gelände in der Gemarkung Brühl, nahe der Eisenbahnstrecke und dem Hafen Rheinau gelegen.

Karl Lanz, der nach dem Abitur seinen Wehrdienst ableistete, studierte an der Technischen Hochschule zu Berlin, an der auch Schütte immatrikuliert war, Maschinenbau. Er machte 1897 sein Examen und trat anschließend in die Firma seines Vaters ein. Nach dem Tod seines Vaters 1905 übernahm er die Firma. Am 25. Juni 1908 wurde Karl Lanz Ehrenmitglied der Heidelberger Akademie der Wissenschaften. Fünf Tage später wurde ihm die Ehrendoktorwürde der naturwissenschaftlich-mathematischen Fakultät der Universität Heidelberg verliehen. Karl Lanz wurde Präsident des Deutschen Luftflottenvereins in Mannheim und er konnte es sich leisten, dem Berliner Verein für Luftschifffahrt

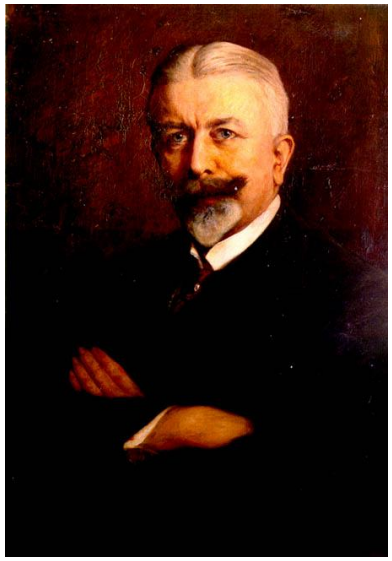


Inv.-Nr. SLPersB003

einen hohen Betrag zur Verfügung zu stellen, damit der Wettbewerb um den „Lanzpreis der Lüfte “ ausgetragen werden konnte.

- Der Offizier Karl Lanz, der gesundheitlich schwer angeschlagen aus dem Krieg zurückkam, musste miterleben, dass nach dem Kriegsende der Absatz seiner Lokomobile rapide zurückging. Zusammen mit dem Ingenieur Fritz Huber fand er einen Ausweg aus der Krise — sie entwickelten den von Huber konstruierten Bulldog zur Serienreife. Doch 1921, als der kleine Rohölschlepper in Serie gehen konnte, erlag Karl Lanz am 18. August den Spätfolgen seiner Verwundung. Er ruht in der Lanz-Gruft auf dem Hauptfriedhof in Mannheim.

# Johann Heinrich Karl Schütte



Inv.-Nr. SL-Pers002

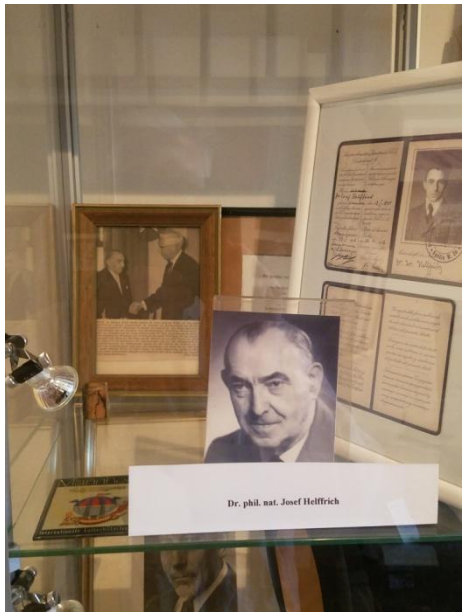
wurde am 26. Februar 1873 in Osternburg bei Oldenburg geboren. Sein Vater, der in Diensten des Großherzogs von Oldenburg stand, war Schiffsoffizier und lange Zeit Kapitän der großherzoglichen Yacht „Lensahn “. Nach dem Abitur (1892) und einem anschließenden Schiffbau-Praktikum auf der Kaiserlichen Werft in Kiel, besuchte der junge Schütte in Charlottenburg die Königliche Technische Hochschule zu Berlin, wo er Schiffbau studierte. Nach dem Examen (1898) trat er in den technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd ein.

Er war so erfolgreich, dass er von der 1904 gegründeten Technischen Hochschule in Danzig als 31-Jähriger einen Ruf erhielt und den Lehrstuhl für „Theorie des Schiffes und Entwerfen von Schiffen“ übernahm.

Die Zerstörung des LZ 4 am 6. August 1908 bei Echterdingen hat die Gemüter aller Zeitgenossen sehr erregt. Auch Schütte arbeitet daran, die möglichen Ursachen des Unfalls zu finden. Auf der Grundlage seiner Kenntnisse, die er im Schiffbau erworben hatte, arbeitete er den Entwurf zu einem neuen Luftschifftyp aus. Im Dezember 1908 meldete er ein Patent für ein Luftschiff „Typ Schütte “an. Mit dem Berliner Ingenieur Carl Huber, der an einem hölzernen Ballongerippe arbeitete, entwarf er das „Luftschiff mit einem Holzgerippe System Huber“.

Im Jahr 1917 verlieh ihm die Technische Hochschule Berlin die Ehrendoktorwürde für hervorragende Verdienste um den deutschen Luftschiffbau. Im Jahr 1922 wurde er Ehrenbürger der Technischen Hochschule Danzig und 1938 Ehrensenator der Technischen Hochschule Berlin. Schütte war auch lange Zeit Mitglied der im Jahr 1899 gegründeten Schiffbautechnischen Gesellschaft. Er starb am 9. März 1940 in Dresden.“

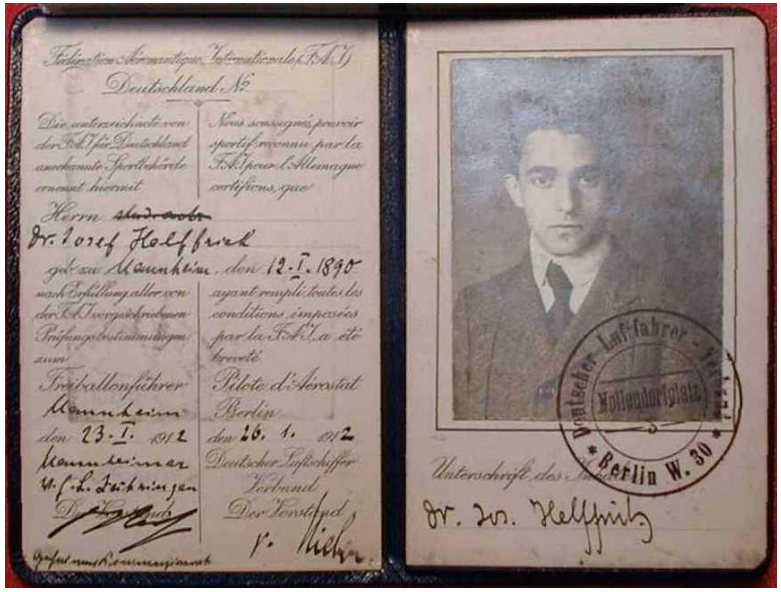
Vitrine mit Erinnerungsstücken an
Josef Helffrich
Georg Christians
Franz Kruckenberg



# Dr. Joseph Helffrich

trat 1911 in die Firma Schütte-Lanz ein. Er war am 12. Januar 1890 in Mannheim geboren und hatte in Heidelberg Astronomie, Mathematik und Physik studiert. 1913 promovierte er dort zum Dr. phil. nat. Helffrich, beschäftigte sich mit Meteorologie, betrieb Ballonsport und wurde Freiballonführer. Beim Luftschiffbau Schütte-Lanz übernahm er den Wetter-dienst und die Aeronautik. Ab 1915 war er als Führer der Schütte-Lanz Luftschiffe Abnahmebevollmächtigter der Werft bei der Heeres- und Mari-neverwaltung. Er konnte in mehr als 100 Werft- und Einsatzfahrten die her-vorragenden Eigenschaften von SL-Luftschiffen unter Beweis stellen.

Dr. Helffrich war nach Ende des 1. Weltkrieges stark daran interessiert, dass nach der Demontage des Werks, die Herstellung und die Weiterverwendung




Ballonführerschein von Joseph Hellfrich, ausgestellt am 23. Januar 1912.
Inv.-Nr. SLBallonT001

von Sperrholz erreicht wurde. So war er 1922 maßgeblich am Aufbau der Firma Schütte-Lanz Holzwerke beteiligt. 1942 wurde er in den Vorstand berufen. Bis zu seiner Pensionierung Ende 1966 blieb er in Diensten der Firma. Dr. Joseph Helffrich starb am 25. Dezember 1971.

# Georg Christians

…, geboren am 30. Mai 1883, stammt aus der Nähe von Jever im Oldenburger Land. Er studierte in Danzig Schiffsbau. Beim "Akademischen Seglerverein", in dem auch Prof. Johann Schütte Mitglied war, lern-ten sich Schüler und Lehrer kennen. Nach abgeschlossenem Schiffbaustudium kam er schließlich im Jahr 1909 zu Schütte-Lanz. Dipl.-Ing. Christians wurde Mitkonstrukteur und Bauleiter bei Luftschiffbau Schütte-Lanz. Als Bauleiter war er verantwortlich für die gesamte Werftanlage inklusive der Straßen und Gleisanlagen..

Nach dem Ende des Krieges 1918 verstand er es, unter Auswertung seiner beim Bau der Luftschiffe gewonnenen Erfahrungen über die Eigenschaften des Sperrholzes, die Luftschiffwerft in die Schütte-Lanz Holzwerke AG umzu-wandeln. Er wurde Mitbegründer der deutschen Sperrholzindustrie. Der Firma Schütte-Lanz Holzwerke AG hat er seine

Georg Christians (l.) u.
Franz Kruckenberg (r.)

Inv.-Nr. SLPersB007

Lebensarbeit bis zum Jahre 1953 als Vorstand und anschließend als Mitglied des Aufsichtsrats gewidmet. Bis zu seinem Tod, am 15. Mai 1963, war er Schwetzinger Bürger.

# Franz Kruckenberg

[Foto auf nächster Folie]

… geb. am 21. Aug. 1882 in Uetersen, Kreis Pinneberg, Schleswig-Holstein als Sohn eines Fabrikbesitzers . Auf den Technischen Hochschulen Charlottenburg und Danzig studierte er Schiffbau als Schüler des bekannten Luftschiffkonstrukteurs und Aerodynamikers Prof. Schütte und legte am 16. Juli 1909 die Diplom-Hauptprüfung in Danzig ab. Durch Prof. Schütte kam K. auch 1909 als Leiter des Konstruktionsbüros.

Konstruktionschef Franz Kruckenberg erkannte Fehler in den Berechnungsunterlagen für das Gerippe von SLI. Die Folge war eine völlige Neukonstruktion, das Luftschiff SLII.

1921 kamen Vertreter der amerikanischen Militärbehörde nach Deutschland, um die Luftschiffhersteller aufzusuchen und sie waren von den Werksanlagen in Zeesen beeindruckt. In dem Büro von Kruckenberg wurden bei einer Präsentation die möglichen Neukonstruktionen von Luftschiffen vorgestellt, die entscheidend von den bisherigen Typen abwichen. Franz Kruckenberg, der Konstruktionschef im Luftschiffbau, verließ 1922 die Firma und machte sich zusammen mit einem anderen Luftschiffkonstrukteur selbständig. Davor aber hatte er versucht, in einer der zahlreichen Werkshallen mit der Herstellung von Kochtöpfen, elektrischen Kochplatten, Elektroöfen und Böden für Kraftfahrzeuge, Arbeitsplätze zu erhalten.

Kruckenberg wurde später berühmt durch den Bau des legendären Schienenzeppelins, mit dem er am 21. Juni 1931 auf der Bahnstrecke zwischen Berlin und Hamburg mit 230 Km/h einen Weltrekord für propellerangetriebene Treibwagen aufstellte. Kruckenberg starb am 16. Juni 1965 in Heidelberg.

# Vitrine Personen bei Schütte-Lanz,
# Vitrine Technik, Dokumentation, Kantine bei Schütte-Lanz,
# Postkartensammlung Schütte-Lanz Luftschiffe

- In dieser Vitrine sind zahlreiche Einzelstücke ausgestellt, die mit Hilfe von kleinen Hinweisschildern erläutert werden. Daher wird auf deren Erläuterung im Einzelnen verzichtet. Hervorzuheben ist der Teil der Vitrine, in der es gelungen ist, einige wenige Originale, die aus der Führungskanzel von SL22 erhalten sind, auszustellen und auf einem Foto jeweils ihrer Position in der Kanzel zuzuordnen.

# Fundstücke Schütte-Lanz,
# Bücher aus der Sammlung Georg Christians

- Bücher aus der Privatbibliothek von Georg Christians
- Krängungsmesser, um 1916. Die Gravur „System Schütte-Lanz“ verweist auf die Verwendung an Bord von SL-Luftschiffen. Hersteller C. Desaga in Heidelberg. [Inv.-Nr. SLTechnObj005]

- Foto: SLII vor der Halle in Rheinau/Brühl..

- Druck- und Prägestempel der Ligatur SL aus der Zeit der Schütte-Lanz Sperrholzwerke [SLKunstObj004].

- Foto: Arbeitssituation im Schütte-Lanz Luftschiffbau im März 1918. Damals befand sich hier SL22 im Bau [SLPersB008].

- Propagandapostkarte der Fa. Graphia, Mannheim, 1914„Schütte-Lanz über russischen Stellungen“{SLPostK004].

- Foto: Luftbild der Schütte-Lanz Holzwerke aus den 1960er Jahren

# SL-Kantine: Geschirr
# SL10 - Tafelgeschirr

Kantinengeschirr aus der Kantine der SL-Luftschiffbau OHG. Zu erkennen an der Signatur L.S.L. (Luftschiffbau Schütte-Lanz). Das Geschirr wurde von der Firma Hutschreuther bezogen.

Das Kantinengebäude wurde 1915 gebaut und war bis 1955 in Betrieb.

Inv.-Nr.Primus - SLLuftFBauObj005

Tafelgeschirr, das dem Luftschiff SL10 zugewiesen wird- An der Originalität bestehen aber Zweifel, da die Kennzeichnung SLX nicht der Kennzeichnung SL10 des Luftschiffs entspricht.

SL10 verschwand spurlos über dem Schwarzen Meer.

# Josef Ruep (1886 bis 1940)

Josef Ruep (*10. April 1886 in Isny, † 1940 in Bad Hindelang). hatte sich nach seiner Ausbildung als Maler und einer Anstellung in einem Atelier für Postkartenzeichnungen in Isny im Jahr 1915 in München selbständig gemacht. Er erhielt große Aufträge, die ihn von seiner ursprünglichen Absicht, gleich einem Merian eine Topographie Deutschlands zu erstellen, abhielten. Von der Obersten Bayrischen Baubehörde erhielt er den Auftrag, die im Bau befindlichen Wasserkraftwerke des Landes im Bild festzuhalten. Er wurde zu einem Spezialisten für Reliefkarten: „..

Einige seiner Luftschiffdarstellungen widmete Josef Ruep Schütte-Lanz-Luftschiffen. Es entstand unter anderem eine Serie von sechs Postkarten im Auftrag der Luftfahrerdank GmbH. Sie tragen die Titel „Schütte-Lanz über Constantinopel“, „Schütte-Lanz über den Masurischen Seen“, „Schütte-Lanz über der Nordsee“, „Schütte-Lanz über London“, „Schütte-Lanz über Lunéville“ und „Schütte-Lanz über Schönbrunn“. Die von Ruep dargestellten Luftschiffe waren SL II. oder spätere Typen. Nicht zu verwechseln mit Michael Zeno Diemers Postkarte mit gleichem Titel, s.o.)

Postkartensatz, „Schütte-Lanz Luftschiffe über …“
Inv.-Nr. SLPostK003

# Explosionschütztes Telefon,
# SL-Autobau,
# Finnforest –Nachfolgewerk der SL-Holzwerke

Das explosionsgeschützte Telefon befand sich im Kesselhaus der Firma Schütte-Lanz Holzwerke, später Finnforest. Eine Besonderheit stellen neben dem Aufbau die beiden Hörmuscheln dar. Auf Grund der hohen Geräuschkulisse im Kesselhaus konnten die Hörmuscheln an beide Ohren gehalten werden. Es konnte aber auch eine weitere Person mithören. Gesprochen wurde in den Trichter unterhalb der Wählscheibe.

Inv.-Nr. SLTechnObj009

Im Bildrahmen darunter befindet sich eine Werbeanzeige für das Schütte-Lanz Automobil, dass Franz Kruckenberg entwarf. Am Markt konnte es sich allerdings nicht halten.

Inv.-Nr. SLAutoObj001

Das Firmenschild Finnforest befand sich am Tor der Einfahrt zum Werksgelände.

Inv.-Nr. SLHolzwObj003

# Sammlerstücke und Vermarktung.
# Dokumente und Fotos.

Die beiden Vitrinen sind mehreren Themen gewidmet, die Sie in diesem Raum teils auch an anderer Stelle wieder antreffen.
1. Die Präsentation beginnt links oben mit Briefmarken und Briefen , die der Postwertzeichen-Sammler-Verein Mannheim aus verschiedenen Anlässen zur Erinnerung an die Luftschifffahrt in Mannheim herausgegeben hat.
2. Darunter finden sich ein gerahmtes Foto und ein Topf aus der Aluminiumherstellung der Firma Schütte-Lanz Apparatebau nach 1919.
3. Im dritten Fach von oben sehen Sie Prospekte der Schütte-Lanz Holzwerke aus den 1960er Jahren.

1. Rechts oben wird Steuermann Philipp Schwab vorgestellt, der auf fast allen SL-Luftschiffen aus Brühl am Steuer stand.
2. Darunter die Beschreibung der Fahrt zur Kaiserparade 1912 von SLI. Flankiert wird der Text von einem Foto von SLII und beidseits von zwei kleinen Modellen des gleichen Luftschiffs.
3. Im dritten Fach von oben finden Sie Beispiel dafür, wie die Erinnerung an SL-Luftschiffbau vermarktet wurde.
4. Und schließlich gab es auch Kinderspielzeug, hier ein früher Zeppelin, an den Fächerleitwerken deutlich zu erkennen. Und in den badischen Farben gelb und rot gehalten.

# Emil Schwab

**Emil Schwab** war einer der ersten Steuermänner auf einem Luftschiff. Denn es gab zu Anfang des 20. Jahrhunderts noch keine Schule für Steuermänner auf Luftschiffen.

Emil Schwab wurde am 27.10.1884 in Ketsch geboren, Sohn des Philipp Schwab, Taglöhner, und der Apollonia, geb. Schwab. Getraut wurde er 24. April 1910 in Hockenheim mit Elisabeth Baust, geb. 12.11.1888 in Hockenheim. Er verstarb am 12.04.1968 in Hockenheim.

Nach Schule und Lehre wurde er Matrose auf der SMS Lübeck und arbeitete sich dort bis zum Steuermann zur See hoch. Das Schiff wurde 1911 außer Dienst gestellt und so war es wohl folgerichtig, dass er sich bei der Firma Schütte-Lanz Luftschiffbau um eine Anstellung bewarb. Bereits bei der Rückführung des Luftschiffes SLI am 18.10.1911

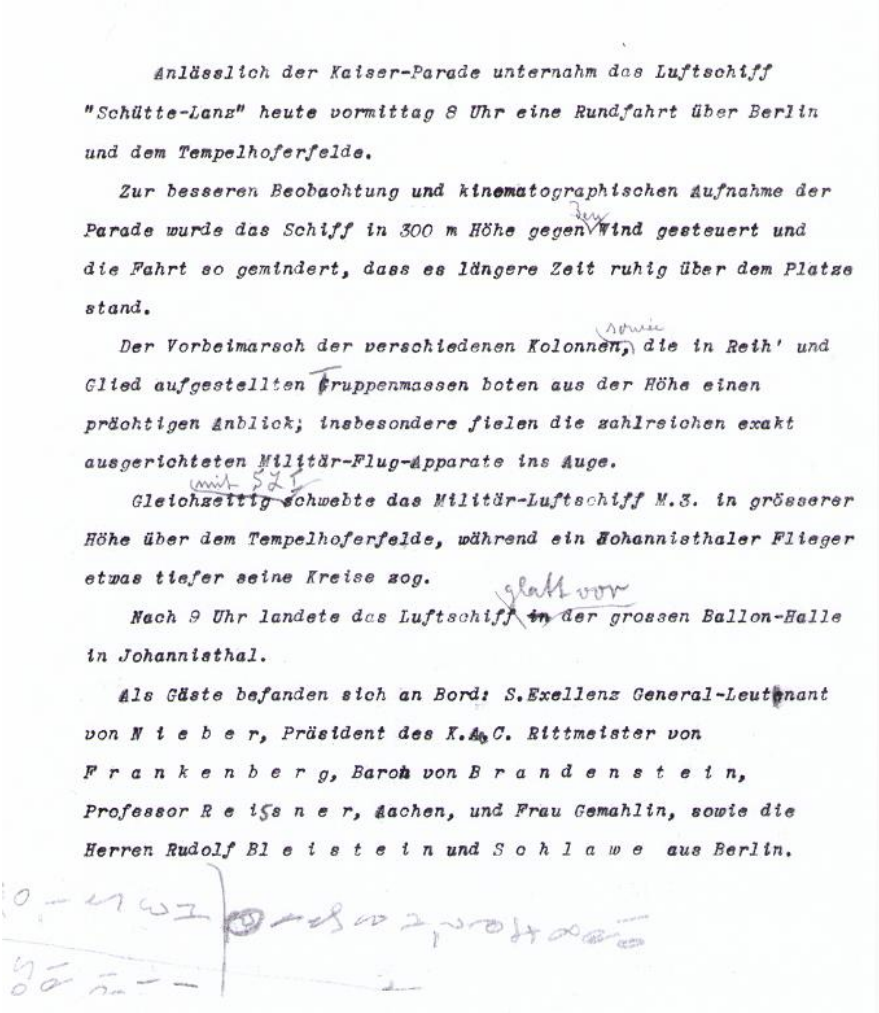
Inv.-Nr. SLPersB006

nach der Havarie in Waldsee war er mit an Bord. Er war ebenfalls Mitglied der Besatzung von SLII bei der Überführung zur Abnahme in Leipzig am 28./29.04.1914 in Leipzig. Bei der Überführung des Luftschiffes SL22 nach Nordholz am 11. Juni 1918 war er als Steuermann an Bord.

- Im Archiv des Vereins befindet sich auch ein Schreiben vom 5. März 1917, betreffend Fahrten zwischen dem 16. Dezember 1916 und dem 17. Februar 1917. Dem Kontext des Schreibens nach zu urteilen, war Emil Schwab auf (fast) allen Fahrten von SL-Luftschiffen von Brühl aus dabei.

# Kaiserparade 1912

- Die so genannten Kaiserparaden waren eine wichtiges Mittel der Werbung für alle Industriezweige im Kaiserreich,. Hier konnte man die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und potentieller Geldgeber erlangen - vergleichbar mit den heutigen Luftfahrschauen in Paris oder anderen Orten.
- Am 24 Juli 1912 hob SLI in Rheinau zu seiner 23. Fahrt ab. Über Gotha, Halle und Bitterfeld gelangte das Luftschiff nach Berlin-Johannistal, wo es am 27. eintraf. Vom 31. Juli bis 2. September legte es von dort aus 18 Fahrten im Umkreis von Berlin und Potsdam zurück. Am 4. September brach es zu seiner 43. Fahrt auf und traf am 9. September wieder in Rheinau/Brühl ein.



Anlässlich der Kaiser-Parade unternahm das Luftschiff "Schütte-Lanz" heute vormittag 8 Uhr eine Rundfahrt über Berlin und dem Tempelhoferfelde.

Zur besseren Beobachtung und kinematographischen Aufnahme der Parade wurde das Schiff in 300 m Höhe gegen Wind gesteuert und die Fahrt so gemindert, dass es längere Zeit ruhig über dem Platze stand.

Der Vorbeimarsch der verschiedenen Kolonnen, die in Reih' und Glied aufgestellten Truppenmassen boten aus der Höhe einen prächtigen Anblick; insbesondere fielen die zahlreichen exakt ausgerichteten Militär-Flug-Apparate ins Auge.

Gleichzeitig schwebte das Militär-Luftschiff M.3. in grösserer Höhe über dem Tempelhoferfelde, während ein Johannisthaler Flieger etwas tiefer seine Kreise zog.

Nach 9 Uhr landete das Luftschiff in der grossen Ballon-Halle in Johannisthal.

Als Gäste befanden sich an Bord: S.Exellenz General-Leutnant von N i e b e r, Präsident des K.A.C. Rittmeister von F r a n k e n b e r g, Baron von B r a n d e n s t e i n, Professor R e i s s n e r, Aachen, und Frau Gemahlin, sowie die Herren Rudolf Bl e i s t e i n und S o h l a w e aus Berlin.

Inv.-Nr. SL01Too3

# Schütte-Lanz Holzwerke,
# Originale Bauteile aus Holz für SL-Luftschiff,
# SL-Holzwerke  Werbetafel und Fotos,
# frühe SL-Bewaffnung

- An dieser Seite steht die Sperrholzverarbeitung der Schütte-Lanz Luftschiffbau und er späteren Schütte-Lanz Holzwerke im Mittelpunkt.
- Zentralen Raum nimmt die große Werbetafel der SL-Holzwerke ein mit den Hinweisen auf die Standorte. Im Deutschen Reich zwischen 1919 und 1937. Neben dieser Tafel gibt noch drei weitere gleicher Größe mit den Produktionsabläufen, die aus Platzmangel hier nicht präsentiert werden können.
- Die gerahmten Fotos zeigen einzelne Arbeitsschritte der Sperrholzherstellung.
- Über der Tafel hängt eine Holzleiter, wie sie an Bord eines Luftschiffes verwendet wurde.
- Über das Eck gespannt ist eine originale Spante aus einem SL-Luftschiff.

Inv.-Nr. SLHolzwObj001 (Wandtafel)
Inv.-Nr. SLTechnObj007 (Holzleiter)

# Schütte-Lanz Holzwerke

Die gute verkehrstechnische Lage ermöglichte es der Firma Schütte-Lanz kostengünstig den benötigten Rohstoff Holz, sei es aus heimischen oder tropischen Wäldern in großen Mengen heranzuschaffen. Bis zum Erreichen des Lagerplatzes der Firma, Holzplatz genannt, musste das wertvolle Rohprodukt maximal nur drei bis viermal umgeladen werden. Im Rheinauer Hafen besaß die Firma eine Verladestelle. Dort wurden die Stämme vom Schiff auf Rungenwagen der Eisenbahn umgeladen und über die Hafenbahn und das eigene Anschlussgleis direkt ins Werk transportiert. Mit Hilfe des großen Brückenkrans wurden die Wagen dann entladen

Die Fortschritte in der Verarbeitung von Hölzern aus Übersee, die in steigendem Maße eingeführt wurden, lieferten immer hochwertigere Sperrholz-platten. 1927 begann der Verkauf von SL-Sperrholzplatten an die Schiffswerften im In- und Ausland. Die in Finnland und in den Vereinigten Staaten gesammelten Erfahrungen wurden ausgewertet und führten zu einer Weiterentwicklung der Brühler Fabrikationsanlage.

Inv.-Nr. SLHolzB001

# SL-Bewaffnung: Von der Bombe zum Dekorationsstück

- Die Hohlkugeln aus Gusseisen wurden zu Anfang des Krieges eingesetzt. Entwickelt wurden sie von der Firm Zündapp in Nürnberg – wohl aus dem einfachen Grund, dass der Beruf des Kugelmachers in der Stahlindustrie ohnehin weit verbreitet war. Sie zeugen aber auch von der anfänglich völligen Unkenntnis der Aerodynamik. Man konnte damit nicht zielgenau treffen. Außerdem vergruben sie sich meist tief in der Erde und explodierten nicht.
- Die hier ausgestellten Kugeln fanden in zweiter Verwendung als Schmuckkugeln an den Treppenaufgängen zum Kantinengebäude .auf dem SL-Gelände Platz.

Inv-Nr. SLTechnObj001