



IMPRESSUM

Herausgeber:

Verein für Heimat- und Brauchtumspflege
Brühl / Rohrhof e.V.
Erzbergerstraße 45 · 68782 Brühl
Tel. 06 202 - 73 73 4

Redaktion / Autor:

Dr. Volker Kronemayer, Brühl

Erscheinungsdatum:

Dezember 2014

Auflage:

400 Stück

Herstellung:

Tadda Bürosysteme GmbH

Gestaltung Umschlag:

Hauck Grafik-Design, 68782 Brühl

Bildnachweis:

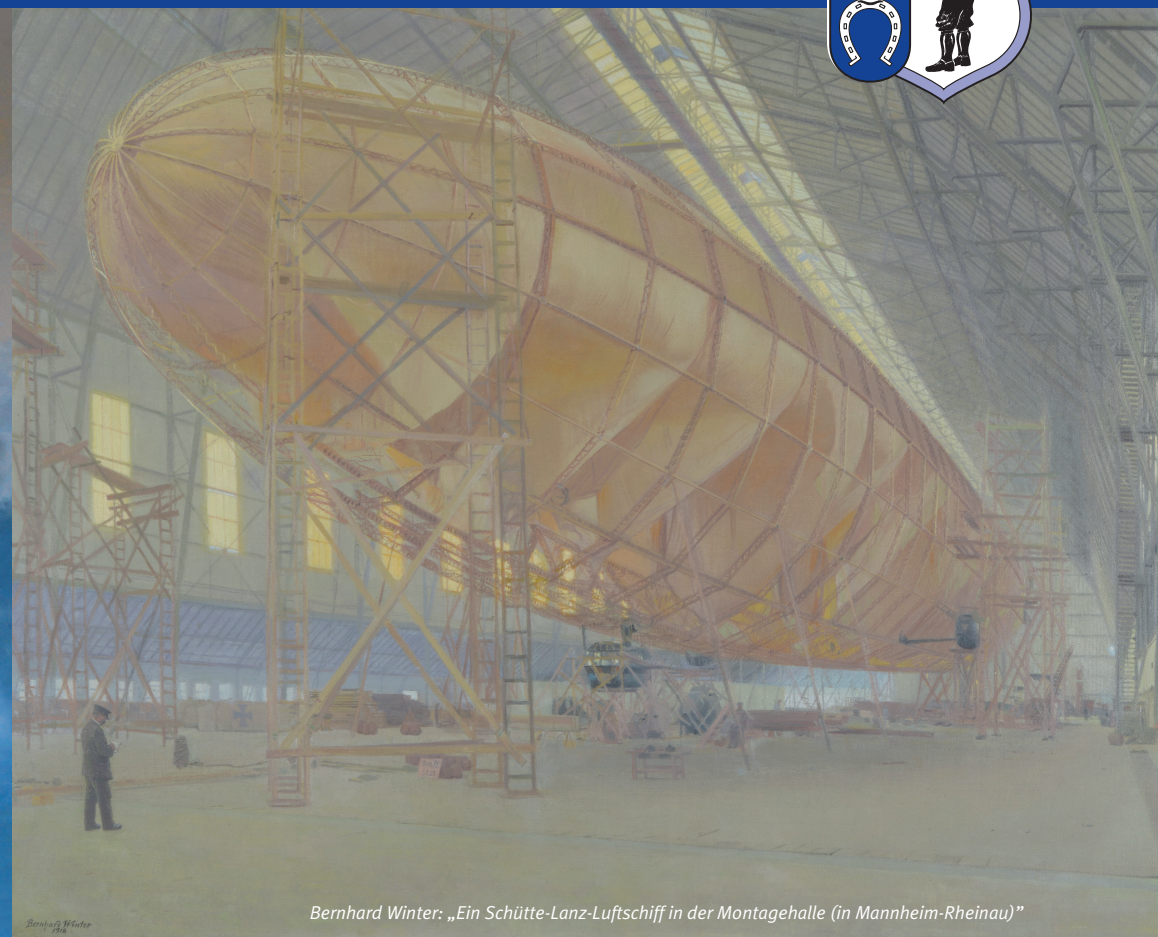
Abbildungen, soweit nicht anders
angegeben:

Verein für Heimat- und Brauchtumspflege
Brühl / Rohrhof e.V.

**Nachdruck und Vervielfältigung – auch
auszugsweise – nur mit schriftlicher
Genehmigung des Vorstandes!**



Josef Ruep:
„Schütte-Lanz SL9 über Helgoland“



Bernhard Winter: „Ein Schütte-Lanz-Luftschiff in der Montagehalle (in Mannheim-Rheinau)“

Schütte-Lanz-Luftschiff- und Flugzeugbau Zwischen Krieg und Kunst

Vorwort

Von Juli bis September 2014 präsentierte der Verein für Heimat- und Brauchtumspflege Brühl / Rohrhof e. V. in der „Villa Meixner“ in Brühl eine Ausstellung mit dem Thema „Das Luftschiff in der Kunst – Gemälde, Plakate, Grafiken“. Die in der gesamten Rhein-Neckar-Region vielbeachtete Ausstellung wurde mit Hilfe von Leihgaben aus dem Aeronauticum Nordholz, dem Niedersächsischen Landesmuseum für Kunst- und Kulturgeschichte Oldenburg, dem Zeppelin-Museum Friedrichshafen und dem Zeppelin-Museum Meersburg sowie aus Privatbesitz gestaltet. Jürgen Bleibler vom Zeppelin-Museum führte in die Ausstellung ein. Es sei an dieser Stelle allen gedankt, die durch ihren persönlichen Einsatz diese bemerkenswerte Ausstellung ermöglichten. Sie war insofern einmalig, da diese Objekte in ihrer Zusammenstellung einen Überblick über hundert Jahre Luftschiffe in der Kunst ermöglichten und in Vielfalt noch nicht zu sehen waren.

Da Brühl nach den Worten von Jürgen Bleibler „der zweitwichtigste Standort für die Entwicklung der Luftschiffe in Deutschland war“, greift der hier vorgelegte Katalog diese besondere Stellung der Gemeinde in der Luftfahrtgeschichte auf. Denn widmete man sich bislang dem Thema vorrangig unter dem Aspekt der Technikgeschichte - so in einer Ausstellung in der Rathausgalerie von Januar

bis Mai 2012 - oder aus Anlass der Jungfernfahrt von SL I im Jahr 1911 in einer Feier in einer der originalen Werkstatthallen der Firma „Luftschiffbau Schütte-Lanz“ im Oktober 2011, so wird in der vorliegenden Ausgabe der „Ortsschell“ eine Zusammenstellung aller künstlerischen Darstellungen von Schütte-Lanz-Luftschiffen auf Gemälden oder Postkarten sowie Werbedrucken angestrebt. Die Einschränkung ergibt sich aus dem Umstand, dass die Gemälde, die als Vorlagen für die Postkartendrucke dienten, leider im Original nicht mehr erhalten sind. Von einem anderen Gemälde ist der Redaktion nur eine Abbildung aus dem Internet bekannt. Ein weiteres, auf dem der Absturz von SL 11 dargestellt wird, befindet sich im Zeppelin-Museum Friedrichshafen. Dennoch ist der Autor gewiss, das Ziel einer möglichst vollständigen Erfassung der Schütte-Lanz-Luftschiffe in Gemälden weitgehend erreicht zu haben.

Brühl, im Dezember 2014

Schütte-Lanz-Luftschiff- und Flugzeugbau. Zwischen Krieg und Kunst.

Die Firma „Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG“ wurde im Jahre 1909 auf dem Gelände der Firma Lanz in Brühl gegründet. Postalisch lautete die Adresse allerdings „Rheinau“, weshalb sich diese Ortsangabe im Schriftverkehr durchsetzte und im Nachfolgenden auch verwendet werden soll.

Unter dem Eindruck des Zeppelin-Unglücks von Echterdingen 1908 war es das Anliegen des Schiffbauingenieurs Prof. Johann Schütte von der Technischen Hochschule in Danzig, ein Luftschiff nach den physikalischen Vorgaben des Schiffbaus zu konstruieren. In seinen Bemühungen unterstützte ihn der Inhaber der Firma Heinrich Lanz Mannheim, Karl Lanz. Der Unternehmer war so von der Luftfahrt begeistert, dass er 1908 den „Lanz-Preis der Lüfte“ ausgeschrieben hatte und nun gerne auf die Anregung von Johann Schütte einging.

1909 wurde die erste Luftschiffhalle in Holzkonstruktion sowie die Werftanlage errichtet. In den Jahren 1910/1911 baute man das Luftschiff SL I mit einer Gesamtlänge von 131 Metern und einem Durchmesser von 18,40 Metern. Seine Jungfernfahrt erfolgte am 17. Oktober 1911, begleitet von großem öffentlichem Interesse. Dieser Fahrt folgten weitere 52 Fahrten, mit der das so genannte

Versuchsluftschiff SL I seine Tauglichkeit unter Beweis stellen konnte. Dabei wurden 6.707 Kilometer zurückgelegt, die Flugzeit betrug 133 Stunden 24 Minuten, und es wurde eine Gipfelhöhe von 1.750 Metern erreicht. Insgesamt beförderte man 581 Passagiere. Höhepunkt der Selbstdarstellung war der zweimonatige Aufenthalt im Juli und August 1912 im Zusammenhang mit der Kaiser-Parade. Im Dezember 1912 konnte das Luftschiff schließlich an die Heeresverwaltung verkauft und übergeben werden.

Die Fahrten von SL I waren das mediale Ereignis seiner Zeit. Angefangen von einem kurzen Film über die Aushallung bei der Jungfernfahrt über verschiedene Fotografien beim Überflug von Mannheim bis hin zu zahlreichen Artikeln in der Presse und Fachliteratur wurde die Begegnung mit dem Luftschiff in allen damals verfügbaren Medien festgehalten.

Der Bauauftrag für das Nachfolgeluftschiff SL II durch die Heeresverwaltung erfolgte erst im April 1913. Damit hatten die Ingenieure in Brühl ausreichend Gelegenheit, die Erfahrungen, die man bei den Fahrten mit SL I gemacht hatte, auszuwerten. Das Ergebnis war eine völlig neue Konstruktion eines Luftschiffs, die zum ersten Mal in der Luftfahrtgeschichte von eingehenden Testserien und umfangreichen Berechnungen gestützt wurde. Die schon ästhetisch ansprechende äußere Form

des Auftriebskörpers überzeugte auch durch ausgezeichnetes Verhalten auf der Fahrt. SL II setzte Maßstäbe und war nach den Worten von Johann Schütte das „Standardluftschiff“ schlechthin. Die Jungfernfahrt am 28. Februar 1914 war erstaunlicherweise bei weitem kein so großes Medienereignis wie die seines Vorgängers. Gleichwohl liegen einige Fotos vor, die auf diese erste Fahrt zurückgehen¹.

Technikbegeisterung, Kunst und Kommerz

Der Ästhetik der Luftschiffe auf der Fahrt oder dem Festhalten besonderer Ereignisse hatte sich Michael Zeno Diemer bei Zeppelin-Luftschiffen bereits im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zugewandt. Er malte seit 1906 Technik- und Wissenschaftsbilder für das Deutsche Museum in München. Dies waren großformatige Ölbilder, die häufig auch als Postkarten oder Lithografien vermarktet wurden. Über diese Arbeit lernte er Graf Zeppelin kennen und setzte im Folgenden seine Faszination für Luftschiffe in zahlreichen Darstellungen um.“²

Diemers Gemälde „Zeppelins Landung in München. Erste Zielfahrt am 2. April 1909“³, entstanden 1910,

¹ Reinhard Meiners, Lioba Meyer, Dieter Post, Unternehmensgeschichte Luftschiffbau Schütte-Lanz, in: Der Traum vom Fliegen. Johann Schütte – Ein Pionier der Luftschiffahrt, Oldenburg 2000, S. 77, 85.

² <http://www.lebende-werkstatt.de/index.php?id=15> [Stand: November 2014]

³ Katalog-Nr. 258 in: Deutsches Museum (Hrsg.), Eva A. Mayring: Bilder der Technik, Industrie und Wissenschaft. Bestandskatalog zu den im Deutschen

ist ein aussagekräftiges Beispiel für das Zusammenwirken von Technikbegeisterung, Kunst und Kommerz. Außerdem hatte Ferdinand Graf von Zeppelin selbst erfasst, wie notwendig die Werbung für sein Objekt in der Öffentlichkeit war. Zudem beherrschte er die öffentliche Selbstinszenierung in hohem Maße. Und so waren Darstellung von Zeppelin in Gemälden und deren weitere Vermarktung auf Postkarten bereits zur Standardwerbung für die Friedrichshafener Werft geworden, bevor das Schütte-Lanz-Luftschiff SL I überhaupt auf Kiel gelegt wurde.

Die künstlerische Wahrnehmung der Schütte-Lanz-Luftschiffe erfolgte erst sehr viel später. Dies lag weniger an der Person von Johann Schütte, der durchaus sehr selbstbewusst auftrat und in Adelskreisen sowie im Großbürgertum bestens bekannt war⁴. Vielmehr waren es die Zeitumstände, die es mit sich brachten, dass Schütte-Lanz-Luftschiffen keine zivile Luftfahrt vergönnt war. Denn bald nach der Jungfernfahrt von SL II und der Übergabe an die Heeresverwaltung im Mai 1914 begann der Krieg. Und damit überlagerte eine geänderte öffentliche Wahrnehmung von der Funktion der Luftschiffe zusammen mit wirtschaftlichen und

Museum vorhandenen Gemälden aus Technik, Industrie und Wissenschaft, Edition Minerva, München 2008,.

⁴ Christian Rainer Salewski, Ein Luftfahrtpionier aus Nordwestdeutschland: Biographische Studien zu Johann Heinrich Schütte (1873 – 1940), in: Wissenschaftliches Jahrbuch 2007, hrsg. Zeppelin Museum Friedrichshafen, Friedrichshafen 2007, S. 44 – 321.

politischen Erwägungen von Postkartenverlagen die technikromantische Verklärung durch Künstlerhand.

Bereits der erste Angriff eines Luftschiffs, der von ZVI „Cöln“ (=LZ 21) am 4. August 1914 auf Lüttich, wurde von Felix Schwormstädt (* 16. September 1870 in Hamburg; † 18. Februar 1938 in Locarno, Schweiz) in einem Gemälde, das von ihm selbst auf den 12. August 1914 datiert ist⁵, festgehalten. Es wurde als Postkarte ebenso vertrieben wie als Druck in der Leipziger „Illustrierten Zeitung“.

Zwei Gesichtspunkte sollen an diesem Beispiel allerdings hervorgehoben werden: Zum einen ist die hier festgehaltene Darstellung mit einem konkreten Bezug zu einem tatsächlich stattgefundenen Angriff von Luftschiffen auf Postkarten von Luftschiffen nicht immer gegeben. Zum anderen wurde zumindest dieses Gemälde als Postkartenfoto vertrieben, ohne dass ein Verlag oder Verein als Auftraggeber genannt wurde.

Etwas anders verhielt es sich mit der Darstellung des Angriffs von Z XVII „Sachsen“ (=LZ 17) in der Nacht vom 1. auf 2. September 1914. Dieses Ereignis wurde unter anderem von dem damals bereits sehr bekannten Maler Karl Paul

⁵ Felix Schwormstädt (1870-1938), „LZ 21 Z.VI beim Angriff auf Lüttich am 6.August 1914“, Grisaillemalerei mit Weißhöhung. Rechts oben signiert und datiert "Felix Schwormstädt 12. Aug. 14." <http://de.artprice.com/artist/39692/felix-schwormstadt/lot/past/3607674/lz-21-zvi-beim-angriff-auf-lttich-am-6august-1914> [Stand:2014-10]

Themistokles von Eckenbrecher (*17. November 1842 in Athen; † 4. Dezember 1921 in Goslar)⁶ in einem Gemälde festgehalten, das als Vorlage für eine Postkarte diente. Diese Postkarte wurde im Auftrag des Deutschen Luftflotten Vereins mit Sitz in Mannheim herausgegeben. Bemerkenswerter Weise war der dortige Vereinsvorsitzende der Unternehmer Karl Lanz⁷, der neben der Landmaschinenfabrik „Heinrich Lanz Mannheim AG“ auch Teilhaber der „Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG“ war. Der sehr rührige preußische Generalmajor a. D. Hans von Eckenbrecher betrieb ebenfalls von Mannheim aus die Gründung von Ortsgruppen für den Verein und war unter anderem in Wiesloch erfolgreich⁸. Die dortige Ortsgruppe hatte im Juli 1914 das Luftschiff „Viktoria Luise“ für eine Fahrt nach Baden-Oos gechartert und ein Ingenieur der 'DELAG' hatte am 28. Juli 1914 einen Landeplatz dafür in Wiesloch ausgesucht. Wegen des Kriegsbegins kam die Fahrt jedoch nicht mehr zustande.

Die beiden Beispiele sollen dafür stehen, dass enge persönliche und verwandtschaftliche Beziehungen zu einer unmittelbaren künstlerisch, aber auch propagandistisch zu wertenden Umsetzung von histo-

⁶ Themistokles von Eckenbrecher, „Zeppelin über Antwerpen“, für den Deutschen Luftflottenverein. Bestand vgl. http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Themistokles_von_Eckenbrecher?uselang=de [Stand 2015-11]. Zur Biographie http://de.wikipedia.org/wiki/Themistokles_von_Eckenbrecher [Stand: 2015.-11]

⁷ Graf Ferdinand von Zeppelin. Die gesamte Luftschiffahrt., Nd. Bremen 2012, S. 9f.

⁸ "Zeppelin sollte in Wiesloch landen", von Ha., in: Wieslocher Woche, 5. Jahrgang 1953, 16. Okt. 1953, 23. Okt. 1953, 21. Nov. 1953, 11. Dez. 1953.

rischen Ereignissen führten. Nicht nur in der Luftschiffahrt führten diese Adaptionen zu einer weiten Verbreitung der Motive auf Propaganda-Postkarten. Und diese wiederum wurden vorwiegend von Vereinen vertrieben, die die Ausbildung von Fliegern und die Entwicklung der Fliegerei unterstützten.

Graphia Mannheim:

Schütte-Lanz SL II im Einsatz

Die erste Aufklärungsfahrt von SL II „Liegnitz“ fand nur eine schmale propagandistische, künstlerische Resonanz. Die abgebildete Postkarte spiegelt wohl eine Situation wider, die im Fahrtbericht von Oberleutnant Friedrich Stahl nachzulesen ist. Die Grafik ist von dem künstlerischen Anspruch, den andere (Landschafts-)Maler an sich selbst stellten, weit entfernt. Hergestellt und vertrieben wurde die Postkarte von der Firma Graphia Mannheim in E 7,3.

Die Mannschaft von SL II wurde im August 1914 an ihrem Liegeplatz in Liegnitz vom Kriegsbeginn überrascht. Das Luftschiff wurde am Tag der Mobilmachung nach seinem Standort in „Liegnitz“ umbenannt und ging als solches auf Aufklärungsfahrt. Oberleutnant Friedrich Stahl, der im Jahr 1914 zweiter Führer auf dem Luftschiff war, hielt den ersten Einsatz in seinen Aufzeichnungen fest. Daraus geht hervor, dass man erst am 11. August einsatzbereit war, weil man zuvor auf die Lieferung von Gaszellen warten musste. Dann waren die Mo-

toren zu testen, wobei ein Propeller zu Bruch ging und ein weiterer Tag verstrich. Außerdem musste sich die Mannschaft mit der Funkstation, den Steuerungseinrichtungen, dem Maschinentelegrafen sowie mit der Bedienung der Ballast- und Ventilzüge vertraut machen. Die Maschinengewehre waren einzubauen und die Mannschaft in die Bedienung einzuweisen. Auf dem Exerzierplatz wurde der Abwurf von Artilleriegranaten an Wolldecken geübt. Schließlich musste die Schiffsführung noch die Navigation nach den Sternen lernen. Am Tag der Mobilmachung war man von der Einsatzbereitschaft jedenfalls weit entfernt.

Am 21. August wurde das Luftschiff „Liegnitz“ der österreichischen Heeresleitung unterstellt. Kurz darauf erhielt man vom K. u. K. Oberkommando den Auftrag, die Standorte und Stärke der russischen Streitkräfte bei Krasnik aufzuklären⁹. Oberleutnant Friedrich Stahl berichtete darüber weiter: „Nach einer anstrengenden Nachtfahrt erreichten wir gegen 7 Uhr das befohlene Aufklärungsgebiet. Unsere Höhe betrug 2000 Meter. Das Wetter war klar, so dass wir umgehend mit der Beobachtung der Gegend beginnen konnten. Auf den Straßen konnten wir russische Marschkolonnen feststellen, die, als sie uns ausgemacht hatten, sofort das M.G.- und Artilleriesfeuer eröffneten. Zum Glück erreichte die Artillerie unser Schiff nicht, doch das

⁹ Friedrich, Ludwig, Der Schütte-Lanz-Luftschiffbau in Mannheim, in: Mannheimer Gb II NF 6, 1999, S. 274.

Maschinengewehrfeuer durchschlug einige Teile des Holzgerippes und durchlöcherte einige Gaszellen. Wir warfen Ballast ab und erreichten dadurch eine Höhe von 2150 Meter, aber auch in dieser Höhe entging unser Schiff nicht dem M.G.-Feuer. Russische Flieger traten nicht auf. Wir hatten mit ihnen gerechnet und hätten uns ihrer mit Hilfe der mitgeführten 3 Maschinengewehre auch erwehren können. ... Die Besatzung war stolz auf das Ergebnis ihrer ersten Kriegsfahrt, zu deren Gelingen jeder Einzelne beigetragen hatte und für die auch jeder Einzelne durch sofortige Verleihung des EK 2 belohnt wurde."



Graphia Mannheim, Schütte-Lanz [SL II] über russischen Stellungen, Postkarte

Michael Zeno Diemer (1867 – 1939)

Michael Zeno Diemer (* 8. Februar 1867 in München; † 28. Februar 1939 in Oberammergau) studierte ab 1884 in München bei Gabriel Hackl und Alexander von Liezen-Mayer. Er wurde für seine eindrucksvollen Schlachtenbilder bekannt wie das 1894 in Innsbruck entstandene Riesenrundgemälde, das die Schlacht am Bergisel vom 13. August 1809 darstellt. Das Riesenrundgemälde ist eines von 30 weltweit noch erhaltenen Panoramabildern aus dem 19. oder frühen 20. Jahrhundert. Ein im Jahre 1896 entstandenes Panorama schilderte den Kampf um Bazeilles während der Schlacht von Sedan im Deutsch-Französischen Krieg. Es wurde in einem eigens dafür errichteten Gebäude in Mannheim gezeigt¹⁰. Für das Deutsche Museum in München schuf er mehrere Gemälde, darunter die Landung des Zeppelins in München 1909 (s.o.). Von Diemer stammen außerdem zahlreiche Landschafts- und Marinebilder, Aquarelle, Plakatentwürfe und Postkartenmotive, darunter ebenfalls Darstellungen von Luftschiffen. Motive wie Zeppelin „Schwaben“ oder die dramatische Darstellung des Absturzes von L II im Jahr 1913 sind die vielleicht bekanntesten Beispiele für seine umfangreiche Arbeiten zu Zeppelin-Luftschiffen.

¹⁰ Die Kunstdenkmäler des Stadtkreises Mannheim, bearbeitet von Hans Huth, Bd. II, München 1982, S. 1387.



Micheal Zeno Diemer, Schütte-Lanz [SL I] über den Masurischen Seen, Druck

„Schütte-Lanz über den Masurischen Seen“ ist die einzige Darstellung von Michael Zemo Diemer von Schütte-Lanz-Luftschiffen. Auf dieser Postkarte des J. F. Lehmann Verlags in München wird das Luftschiff SL I dargestellt, das im Oktober 1911 seinen Jungfernflug absolviert hatte. Allerdings ist das Luftschiff zumindest bis zu seiner Übernahme durch die Militärverwaltung im Dezember 1912 nie nach Ostpreußen gefahren. Im Juli 1913 wurde es bei Schneidemühl (heute polnisch: Pila) im Sturm zerstört. Auch wenn eine Fahrt von SL I über die masurischen Seen möglich gewesen wäre – der Effekt der Karte zielt nicht auf historische Genauigkeit, sondern auf Übereinstimmung mit der beworbenen Hilfseinrichtung, in diesem Fall der Ostpreußenhilfe. Der Verlag unterstützte mit seiner Postkartenserie „Der Krieg 1914/15 in Postkarten“ die Ostpreußenhilfe 1915. In seiner 13. Reihe bildete er Flugzeuge und Luftschiffe des Malers ab.

Dem Maler dürfte bei der Gestaltung ein Foto von SL I vorgelegen haben¹¹, welches das Luftschiff in einem bestimmten Bauzustand zeigt. An Hand der Ausführung der Dämpfungsflächen – SL I galt als Versuchsluftschiff und die Steuerflächen wurden mehrfach abgewandelt – lässt sich ein Foto aus dem Jahr 1912 ausmachen, das mit dem

¹¹ Bild privat mit handschriftlicher Notiz „SL I mit einfachen Steuerflächen 1912“, Foto entspricht Niedersächsisches Landesmuseum Oldenburg, Nachlass Schütte-Lanz Nr. k901 980037.

handschriftlichen Vermerk „SL I mit einfachen Steuerflächen“ versehen ist. Ein Merkmal im Vergleich zu den (Postkarten-)Fotografien, ist die Darstellung der Abgasfahnen, welche die (Maybach-)Motoren hinterließen. Sie finden sich auch auf dem Gemälde von Josef Ruet (s.u.). Auf den Fotografien unsichtbar, betonen diese die gleichermaßen kraftvolle wie ruhige Fortbewegung des Luftschiffs in majestätischer Höhe über der Landschaft.

Hans Rudolph Schulze (1870 – 1951)

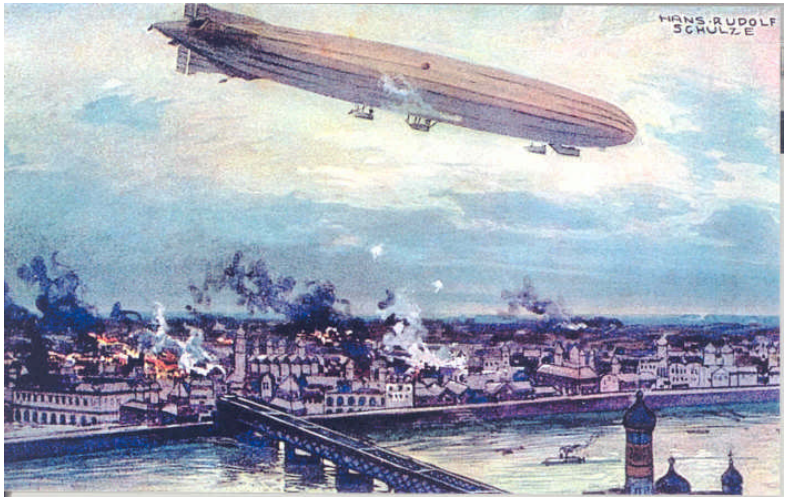
Der Berliner Landschaftsmaler und Illustrator Hans Rudolf Schulze war zu Lebzeiten ein angesehener Künstler, der sich vor allem dem Symbolismus verschrieben hatte. Zeitweise lehrte er als Professor an der Hamburger Kunstgewerbeschule. Unter Sammlern ist insbesondere seine Postkartenserie von Luftschiffen des 1. Weltkrieges sehr bekannt¹². In diesem Rahmen¹³ fertigte er ein Gemälde an, von dem der Deutsche Luftflottenverein eine Farblithografie als Postkarte mit dem Titel „Luftschiff „Schütte-Lanz“ Warschau bombardierend“ vertrieb. Der Verein warb damit für die Schaffung einer „starken deutschen Luftflotte und Förderung der Luftfahrerschule“.

¹² <http://auctionata.de/o/33697/hans-rudolf-schulze-gemaelde-landschaft-mit-tempel-1905> [Stand: 2014-11].

¹³ Umfangreicher Bestand bei <https://www2.landesarchiv-bw.de/ofs21/olf/struktur.php?bestand=6592&klassi=&anzeigeKlassi=005.008.008> einzusehen.

Den Konstruktionsmerkmalen nach müsste es sich um SL II handeln, obwohl ein Zusammenhang mit einem Einsatz über Warschau nicht nachzuvollziehen ist. Auffällig ist, dass die Fluglage des Luftschiffes auf der Postkarte identisch ist mit einem Foto, das SL II über dem Landeplatz in Rheinau zeigt¹⁴. Das Foto kann eigentlich nur mit Johann Schütte nach Berlin gelangt sein. Und die engen Verbindungen des Deutschen Luftflottenvereins zur Luftschiffbau Schütte-Lanz wurden bereits erwähnt.

¹⁴ Verzeichnisnummer: K601 720065, auch Bestand des Heimat- und Brauchtumsvereins Brühl/Rohrhof e.V.



Hans Rudolf Schulze, „Luftschiff „Schütte-Lanz“, Warschau bombardierend, Postkarte



Werksfoto: Mögliche Vorlage für Hans Rudolf Schulze

Ein weiteres Gemälde von Hans Rudolf Schulze mit dem Titel „Schütte-Lanz-Luftschiff im Fluge über den Alpen“ ist als Druck verbreitet.



Hans Rudolf Schulze, „Schütte-Lanz-Luftschiff im Fluge über den Alpen“¹⁵, Druck

¹⁵ http://www.keili-online.de/images/d/da/Sch%C3%BCtte-Lanz-Luftschiff_%C3%BCber_den_Alpen.jpg [Stand: 2014-11]

Die Gemälde von Hans Rudolf Schulze fanden schon früh Eingang in die Verkehrswerbung. Gute Beziehungen bestanden offensichtlich zum Verlag Gustav Braunbeck in Berlin, der die Zeitschrift „Motor“ herausgab. In der Ausgabe vom Mai/Juni 1918 wurde auf Seite 155 das Gemälde von einem Schütte-Lanz-Luftschiff wiedergegeben, mit dem man für die mittlerweile in „Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz Mannheim-Rheinau“ umbenannte Firma warb. Im März/April 1919 erschien im gleichen Periodikum die Zeichnung eines Doppeldeckers, eine Werbung für Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz in Zeesen bei Königswusterhausen.





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: „Oberstdorf aus der

Vogelschau“ hängt heute im dortigen Museum; die „Gesamtansicht der Zentral- und Ostalpen vom Süden her“, zwischen 1920 und 1930 entstanden, befindet sich heute in Zürich. 1935 entstand eine Reliefkarte von Kempten und Umgebung. Unzählige Reliefkarten von Südamerika bis Japan entstanden. Er malte Panoramen für deutsche, schweizerische, italienische, tschechische Kurorte.

Einige seiner Luftschiffdarstellungen widmete Josef Rued 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“¹⁶, „Schütte-Lanz über der Nordsee“, „Schütte-Lanz über London“, „Schütte-Lanz über Lunéville“ und „Schütte-Lanz über Schönbrunn“. Die von Rued dargestellten Luftschiffe waren SL II. oder spätere Typen.

¹⁶ Nicht zu verwechseln mit Michael Zeno Diemers Postkarte mit gleichem Titel, s.o.)



Josef Ruep, Schütte-Lanz über Constantinopel



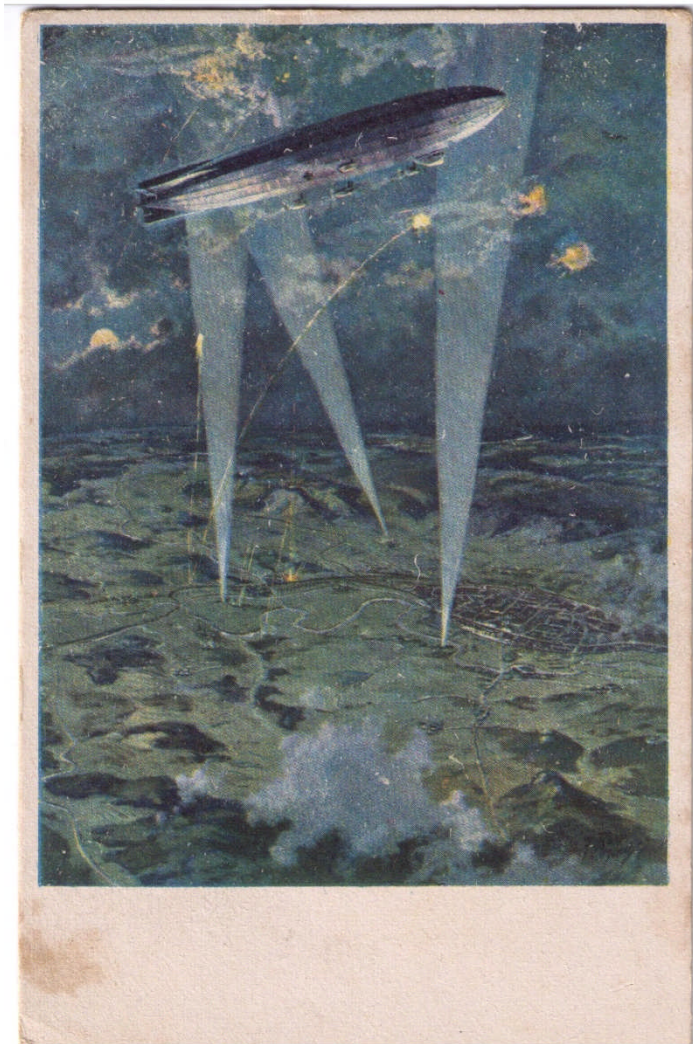
Josef Ruep, Schütte-Lanz über den Masurischen Seen



Josef Ruep, Schütte-Lanz über der Nordsee



Josef Ruep, Schütte-Lanz über London



Josef Ruep, Schütte-Lanz über Lunéville



Josef Ruep, Schütte-Lanz über Schönbrunn

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. Schütte-Lanz bezogen – ein malerisches Pendant zum Lied „Die Wacht am Rhein“. Luftschiff SL 9 hat – stellvertretend für die anderen Einheiten der Marine[Luftschiffe] - die Wacht über der Nordsee bezogen.



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

Das in Leipzig gebaute Luftschiff Schütte-Lanz SL 9 wurde am 9. Juni 1916 an die Marine ausgeliefert. Es galt seit dem 30. März 1917 als in der Danziger Bucht verschollen. Das Gemälde dürfte demnach als t.p.q. im Sommer 1916 entstanden sein. Seitdem befindet es sich im Privatbesitz.

Bernhard Winter (1871 – 1964)

besuchte von 1887 bis 1891 die Dresdner Kunstakademie. 1903 erhielt er aufgrund von „hervorragenden künstlerischen Leistungen“ den Professorentitel und war damit der jüngste Professor und der erste Maler mit diesem Titel in der Geschichte der Stadt Oldenburg. Technik und Industrie standen nicht im Mittelpunkt seines Werkes. Seine Aufmerksamkeit galt dem bäuerlichen Leben der Region Oldenburg. In Zeiten des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels wollte er Leben und Arbeiten der bäuerlichen Bevölkerung dokumentieren und bewahren. Für seine großflächigen Gemälde wurde er mit Goldenen Medaillen auf Kunstausstellungen geehrt, so 1896 in München, 1898 in Berlin, 1899 in Dresden und 1901 in Oldenburg.

Dass Bernhard Winter ein Gemälde von Schütte-Lanz-Luftschiffen anfertigte, dürfte mit gesellschaftlichen Faktoren der Stadt Oldenburg in Zusammenhang stehen. Zum einen stammt Schütte aus Osterburg, heute ein Vorort von Oldenburg, und Winter aus dem nicht weit entfernten Neuenbrok. Und zum

andern galt Bernhard Winter „vor allem in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg als [der] Szenemaler der Oldenburger Bürgerschaft“¹⁷.

Das Gemälde „Ein Schütte-Lanz-Luftschiff in der Montage-Halle (in Mannheim-Rheinau)“ spiegelt eine späte Bauphase des Schütte-Lanz-Luftschiffes SL 21 in der Montagehalle in Rheinau wider. Das 1918 entstandene Bild befindet sich als schwarz-weißes Foto in einem Museum-Katalog des Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte Oldenburg. Die detailgetreue Wiedergabe der Konstruktionsmerkmale der Luftschiffhalle Rheinau bzw. Brühl ist ein bemerkenswertes Detail des Gemäldes. Die links im Vordergrund des Bildes dargestellte Person wird der Körperhaltung nach, wie wir sie von Fotografien kennen, wohl Johann Schütte selbst sein.

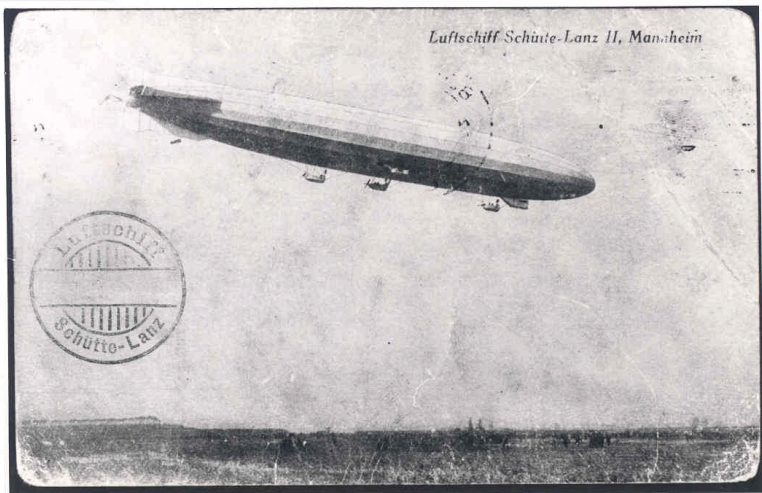
¹⁷ [http://www.stadtmuseum-oldenburg.de/ausstellungen/staendige-
ausstellungen/bernhard-winter-ein-kuenstlerleben/](http://www.stadtmuseum-oldenburg.de/ausstellungen/staendige-ausstellungen/bernhard-winter-ein-kuenstlerleben/) [Stand: 03/2014]



„Ein Schütte-Lanz-Luftschiff in der Montage-Halle (in Mannheim-Rheinau)“, Bernhard Winter, 1918, Öl auf Leinwand, ca. 100 x 120 cm, Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Oldenburg, Inv. Nr. 23.178, Foto: Sven Adelaide.

Am Anfang stand das Foto

Eine der ersten Postkarten, wenn nicht überhaupt die erste, die mit dem Bild von Schütte-Lanz SL II verschickt wurde, gab der Verlag F. Grassmück in Mannheim heraus. Sie zeigt das Luftschiff über der Landefläche der Luftschiffwerft in Rheinau. Und in der vorliegenden Form auch den Stempelaufdruck „Luftschiff Schütte-Lanz“. Mit der Karte sandte am 29. April 1914 Oberleutnant Graf von Einsiedel vom 1. Garde Dragoner Regiment in Berlin herzliche Grüße an Sophie Limbeck im Gasthaus „Zum Luftschiff“ in Rheinau/Brühl, das dem Eingang der Werft gegenüber lag. Bemerkenswert an diesem Umstand ist, dass die Karte einen Monat vor der Abnahme durch die Heeresverwaltung verschickt wurde.



Schütte-Lanz-Luftschiff SL II auf Postkarte der Luftschiffwerft.

Schlussbetrachtung

Die Faszination des Luftschiffes „Schütte-Lanz“ hatte damit in der bildlichen Darstellung seinen Anfang genommen - und hätte sie sicherlich auch ohne Kriegseinsätze beibehalten. Es bleibt festzuhalten, dass - abgesehen von der als künstlerisch naiv zu bezeichnenden Darstellung aus der Werkstatt der Firma Graphia Mannheim - mit „Schütte-Lanz über der russischen Front“ konkrete Zusammenhänge zwischen Einsatzorten und Postkartenmotiven kaum herzustellen sind. Vielmehr bedienen die Darstellungen auf Postkarten ihren jeweiligen Werbezweck und greifen bei der Wiedergabe der Luftschiffe auf Werkfotos zurück.

Micheal Zeno Diemer, Hans Rudolph Schulze und Bernhard Winter gehörten zu den Jahrgängen zwischen 1867 und 1871 und waren zum Zeitpunkt des Kriegsbeginns 1914 wirtschaftlich etabliert. Josef Ruep befand sich bei seinem Umzug nach München im Jahr 1915 noch im beruflichen Aufbau. Für ihn war es wohl wichtig, mit dem Luftschifftyp Schütte-Lanz und seinem Konstrukteur eine Basis für seine wirtschaftliche und künstlerische Existenz gefunden zu haben. Die älteren Malerkollegen, darunter besonders Zeno Diemer, hatten bereits früher auch mit Darstellungen von Zeppelin-Luftschiffen ihr Einkommen gehabt – als es Schütte-Lanz noch gar nicht gab.

In der kollektiven Erinnerung von Luftschiffen ist zumindest in der deutschen Öffentlichkeit noch immer die Technikbegeisterung aus den Anfangsjahren des letzten Jahrhunderts bestimmend. Die auf propagandistische Wirkung zielende Darstellung militärischer Verwendung bleibt einem kleineren Kreis der Öffentlichkeit vorbehalten. Der Eindruck vom ruhigen und zugleich stolzen Dahingleiten durch die Lüfte prägte die öffentliche Wahrnehmung in der Vergangenheit – und macht auch die öffentliche Wahrnehmung des modernen Zeppelin NT aus.