

*Zur Erinnerung*

*Luftschiff Schütte-Lanz  
Verlieh uns Glanz!*

*Tüftler bauten  
Und verstanden  
Eine „Zigarre“, die fliegt...  
Schwerkraft besiegt!*

*Zeppelin - und Dornier  
vom Bodensee -  
kämpften um Lohn  
ihrer Vision...*

*Sie bauten den Rumpf aus Holz -  
Brühl war stolz!*

*Doch die Zeit fraß ihre Idee -  
Passé -  
Nicht mehr modern...*

*Luftschiff ring hält gern,  
wenn auch schwach:  
Erinnerung wach...*

*Krista Mausold, Hamburg  
2/99*

## **Vorwort zum Neudruck**

Die erste „Ortsschell“ der Publikationsreihe des Heimat- und Brauchtumsvereins Brühl/Rohrhof e.V. erschien im April 1999 und griff das Thema „Schütte-Lanz“ auf. Dass die Wahl auf diese Firmengeschichte fiel, ist im Rückblick selbstverständlich. Denn in den 1990er Jahren durchzog eine Welle der Erinnerung an die Firma „Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG“ und die Luftschiffe des Typs „SL“ die Erinnerungskultur vor allem im Rhein-Neckar-Raum. An der Universität Mannheim veröffentlichte Dorothea Haaland ihre Dissertation „Der Luftschiffbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau (1909-1925)“; der Heimatverein in Rheinau- Pfingstberg und die Badische Heimat in Schwetzingen nahmen sich der SL-Luftschiffe an. Am wichtigsten war jedoch, dass Hans Weihe selbst auf dem Gelände der Schütte-Lanz Holzwerke (dem Nachfolgebetrieb der Luftschiffbau) groß geworden war und sein Vater dort wohnte und arbeitete. Ihm waren noch viele Details aus eigener Anschauung in Erinnerung, Einzelheiten, die sich in nicht Akten niederschlugen. Gemeinsam mit Ludwig Friedrich trug er in liebevoller Kleinarbeit viele Bilder, Zeitungsberichte und Akten zusammen, die dann in dieser ersten Ausgabe der „Ortsschell“ zu einer Monografie der Schütte-Lanz Werke verarbeitet wurden.

Begleitet wurde die Ausgabe der „Ortsschell Heft 1“ von einer Ausstellung im Rathaus, die zahlreiche Besucher anzog. Seitdem ist die Erinnerung an die Schütte-Lanz Luftschiffe ein wesentlicher Baustein in der Öffentlichkeitsarbeit des Heimat- und Brauchtumsvereins Brühl/Rohrhof e.V. In den „Heimatstuben“ in der Neugasse 44 ist der Luftschiffwerft ein Raum gewidmet. Aus Anlass des 100jährigen Jubiläums der Jungfernfahrt von SL I fand im Oktober 2011 eine Gedenkfeier in den historischen Werkshallen auf dem Gelände der ehemaligen Luftschiffwerft statt. Eine Ausstellung in der Rathausgalerie schloss sich im Jahr 2012 an. Zahlreiche weitere Publikationen von Mitarbeitern des Vereins haben zumindest regionale Aufmerksamkeit erregt. Die Präsentationen des Aeronauticum in Nordholz oder des Zeppelin-Museums in Friedrichshafen widmen sich dem Andenken an SL-Luftschiffe ebenso wie wissenschaftliche Arbeiten der Universität Oldenburg. Mit dem Erbe der Schütte-Lanz Luftschiffe verfügt die Gemeinde Brühl über ein bundesweites Alleinstellungsmerkmal, das zu pflegen wir uns verpflichtet fühlen.

Volker Kronemayer, im März 2014.

## **WIE DIE ORTSSCHELL' ZU IHREM NAMEN KAM**

Das Bedürfnis der Menschen miteinander zu kommunizieren läßt sich bis in Urzeiten zurückverfolgen. Um sich über Entfernungen hinaus, bei denen die menschliche Stimme als Medium des Nachrichtenaustauschs nicht ausreicht, verständigen zu können, ließen sich unsere Vorfahren einiges einfällen: Sie entwickelten umfangreiche Trommelsprachen, die durch den dichtesten Urwald drangen, Rauchzeichen, die von Anhöhen aufsteigen und meilenweit sichtbar waren, Winkflaggen, mit deren Hilfe verschlüsselte Signale über weite Entfernungen ausgetauscht werden konnten und die heutige Computer-Generation erfand das Internet, das scheinbar keine kommunikativen Grenzen mehr kennt.

Auch die Brühler hatten, was das "Nachrichtenwesen" angeht, in den letzten 100 Jahren einiges zu bieten. Seit Beginn unseres Jahrhunderts bis knapp in die 50iger Jahre, als die Einwohnerzahl noch überschaubar war, hatten z.B. die "Ausscheller" die ehrenvolle Aufgabe, den Bürgern Alls das, was Bürgermeister und Gemeinderat beschlossen und verordnet hatten, aus eigenem Munde laut und deutlich zu verkünden. Um sicher zu gehen, daß jeder, den es angeht, auch informiert wurde, hatte man im Rathaus eine zweite Informationsmöglichkeit geschaffen, die Ortstafel, an der man die zuvor ausgeschellten Informationen nachlesen konnte.

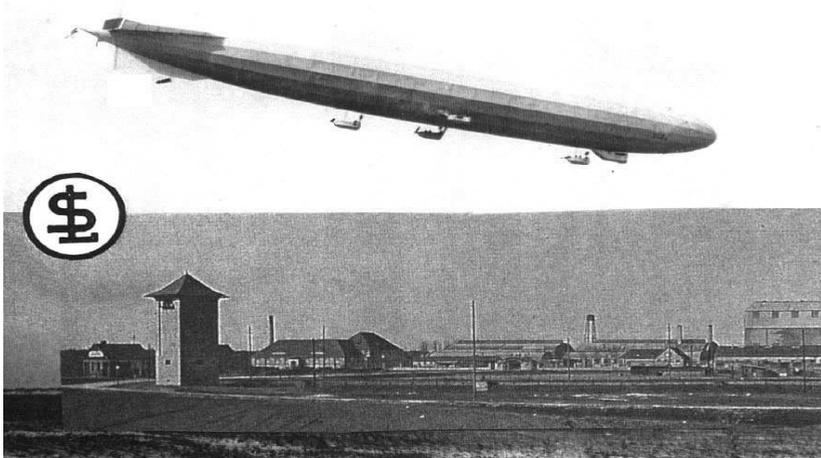
Bis heute hat sich nicht nur im "Brühler-Info-System" vieles verändert. Ob diese Änderungen aber eine wesentliche Verbesserung in der Kommunikation der Menschen darstellen, mag zu Recht bezweifelt werden. Doch ohne Information läuft heute fast gar nichts mehr. Das ist einer der Gründe weshalb der Vorstand beschlossen hat, für die Mitglieder des Vereins eine "Vereinszeitung der besonderen Art" herauszugeben, deren inhaltlicher Schwerpunkt heimatkundliche Themen sind, über die der Leser umfassend, spannend, anspruchsvoll und reich bebildert informiert wird. Da wir in der 'Vereinszeitung auf jede Art von Werbung verzichtet haben, sind wir sicher, daß jede Ausgabe zu einem reinen Lesevergnügen wird. Aber auch aktuelle Informationen über das Vereinsgeschehen dürfen nicht fehlen.

Wie jeder Mensch, so braucht auch eine "Vereinszeitung" einen treffenden und ansprechenden Namen und allen, die am Zustandekommen der "Zeitung" beteiligt waren, war klar, dieser Name müsse auch noch "Brühltypisch" sein. Was lag also näher, als bei unseren Altvorderen erneut eine geistige Anleihe zu machen. Gedacht, getan - und siehe da, der Name für unsere Vereinszeitung war gefunden:

## **DIE ORTSSCHELL'**

# Vom Luftschiff zur modernen Schalungsplatte

## Chronik der Firma Schütte-Lanz



### DER SCHÜTTE-LANZ-LUFTSCHIFFBAU IN BRÜHL

von Dr. Ludwig Friedrich

### Schütte und Lanz - zwei Lebensläufe

#### Johann Heinrich Karl Schütte

Johann Heinrich Karl Schütte wurde am 26. Februar 1873 in Osterburg bei Oldenburg geboren. Sein Vater, der in Diensten des Großherzogs von Oldenburg stand, war Schiffsoffizier und eine Zeit lang 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, um Schiffbau zu studieren. Nach einem guten Examen (1898) trat er in den technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd, damals einer der größten und angesehensten Reedereien der Welt, ein. Zu seinen ersten Aufgaben gehörte es, vergleichende Schleppversuche mit Schiffsmodellen durchzuführen, um neues Wissen über Strömungs- und Widerstandsverhältnisse zu sammeln. Er war mit dieser Arbeit so erfolgreich, daß er von der 1904 gegründeten Technischen Hochschule in Danzig als 31jähriger einen Ruf erhielt und den Lehrstuhl für "Theorie des Schiffes und Entwerfen

von Schiffen" übernahm.

Im Oktober 1904, Schütte war inzwischen mit seiner Familie nach Danzig-Langfuhr gezogen, trat er seinen Dienst an der neuen Hochschule an.

In Schiffbaukreisen hatte man die Entwicklung der Luftschiffahrt seit dem ersten Aufstieg des LZ 1 am 2. Juli 1900 mit lebhaftem Pro und Kontra verfolgt. Die Zerstörung des LZ 4 am 6. August 1908 bei Echterdingen hat die Gemüter aller Zeitgenossen sehr erregt. Auch Schütte beschäftigte sich sofort mit dem Problem, die Fehler und möglichen Ursachen des Unfalls zu finden. Aus seinen Kenntnissen, die er im Schiffbau erworben hatte, erarbeitete er Verbesserungsvorschläge, die er in einem Schreiben dem Geheimrat Lewald vom Reichsamt des Inneren in Berlin mitteilte. Gleichzeitig korrespondierte er auch mit dem Zeppelin-Konstrukteur Theodor Kober, ohne daß es zu einem tieferen Gedankenaustausch kam.

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". Diesen Entwurf reichte Schütte dem Kriegsministerium, dem Generalstab und der Generalinspektion des Militärverkehrswesens ein, in der Hoffnung, einen Interessenten für sein Vorhaben ein Luftschiff zu bauen, zu finden.

Durch seine schöpferische Phantasie, seine Durchsetzungskraft und die Fähigkeit andere zu motivieren, hat er viel zur Förderung neuer Technologien beigetragen. Die vielen Ehrungen in den späteren Jahren sind ein Beweis dafür:

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 Ehrensensator der Technischen Hochschule Berlin. Schütte war auch lange Zeit Mitglied der im Jahr 1899 gegründeten Schiffbautechnischen Gesellschaft, deren Vorsitzender er in den letzten Jahren seines Lebens war. Er starb am 29. März 1940 in Dresden.

Das Todesjahr Schüttes ist zugleich auch Endpunkt einer Epoche der Luftfahrt, die das Leben dieses Mannes umspannte.

### **Karl Wilhelm Lanz**

Karl Wilhelm Lanz wurde am 18. Mai 1873 in Mannheim geboren. Sein Vater Heinrich Lanz hatte sich von einem Spediteur und Importkaufmann zu einem der reichsten Männer des Landes Baden emporgearbeitet. Er hatte eine Fabrik mit mehr als 3000 Arbeitern aufgebaut und produzierte die meisten Landmaschinen auf dem europäischen Festland. Sein Vater war ein weitsichtiger Mann. Um die Voraussetzungen zu schaffen, seine Ge-

schäftstätigkeiten auszuweiten, kaufte Heinrich Lanz außerhalb der Stadtgrenzen Mannheims ein etwa 100 ha großes Gelände in der Gemarkung Brühl, das nahe genug an einer Eisenbahnstrecke und dem Hafen Rheinau gelegen war.

Karl Lanz, der nach dem Abitur seinen Wehrdienst ableistete, studierte dann 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. Es war schon damals ein offenes Geheimnis, daß sein allgewaltiger Vater ihm keine Leitungsbefugnis im Werk zugestand und es heißt, daß selbst der kaufmännische Direktor Paul Zabel nicht die Gesamtbilanz des Unternehmens gekannt haben soll. Nach dem Tod seines Vaters im Jahr 1905 übernahm Karl Lanz die Firma und Paul Zabel wurde sein engster Berater. Am 25. Juni 1908 wurde Karl Lanz Ehrenmitglied der Heidelberger Akademie der Wissenschaften, an deren Gründung er durch eine Spende von einer Million Goldmark maßgeblich beteiligt war und schon fünf Tage später wurde der Maschinenbauer Lanz die Ehrendoktorwürde der naturwissenschaftlich-mathematischen Fakultät der Universität Heidelberg verliehen.

Karl Lanz war an technischen Entwicklungen auf den verschiedensten Gebieten sehr interessiert. So nimmt es nicht Wunder, daß er sich etwa ab 1908 auch für die beginnende Luftfahrt, die er zunächst als Sport ansah, zu interessieren begann. Schon bald wurde Lanz Präsident des Deutschen Flottenvereins in Mannheim und er konnte es sich leisten, dem Berliner Verein für Luftschiffahrt einen hohen Betrag zur Verfügung zu stellen, damit der Wettbewerb um den "Lanzpreis der Lüfte" ausgetragen werden konnte.

Nach 1918 brach das Großbürgertum voll ein. Auch der Offizier Karl Lanz, der gesundheitlich schwer angeschlagen aus dem Krieg zurückkam, mußte miterleben, daß der Absatz seiner Lokomobile rapide zurückging, da die Märkte im Ausland zeitweise völlig ausfielen. Doch Lanz und der Ingenieur Fritz Huber fanden einen Ausweg aus der Krise - sie entwickelten den von Huber konstruierten Bulldog zur Serienreife. Doch 1921, als der kleine Roh-ölschlepper 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



Karl Wilhelm Lanz

## Folgenreiche Begegnung

Als Firmenchef kümmerte sich Karl Lanz auch um die technische Entwicklung von "Randgebieten", wie z.B. die Entwicklungen der Ventilsteuerung "System Lentz", die nicht nur in Motoren von Landmaschinen eingebaut werden konnte, sondern auch geeignet war, in Schiffsmotoren verwendet zu werden. Die Kaiserliche Marine hatte hierfür Aufträge bei Lanz erteilt, und daher war die Firma Lanz mit einigen Modellen dieser Ventilsteuerung auf der Deutschen Schiffbau-Ausstellung 1908 in Berlin vertreten.

Am 13. Mai 1908 meldeten die Berliner Neuesten Nachrichten: "Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg (der für seine Yacht "Lensahn" eine leistungsfähigere Maschine suchte" besuchte gestern in Begleitung des Herrn Professor Schütte von der Technischen Hochschule in Danzig die hiesigen Ausstellungsräume von Heinrich Lanz, Mannheim, um daselbst ausgestellte Modelle der Ventilsteuerung "System Lentz" zu besichtigen."

Auf diese Weise kam Johann Schütte mit der Firma Lanz in Kontakt.

Schütte war gerade auf dem Weg nach Mannheim, um weitere Verhandlungen zu führen, als Extrablätter die Schreckensmeldung von der Zerstörung des Zeppelin-Luftschiffes LZ 4 am 6. August 1908 bei Echterdingen verbreiteten.

Es wird vermutet, daß Schütte während seines Aufenthaltes in Mannheim mit Direktor Zabel über die alle Gemüter bewegenden Ereignisse in Echterdingen ausführlich sprach und ihm seine Überlegungen und Vorstellungen über ein Luftschiff vom "Typ Schütte" dargelegt hat.

Karl Lanz hatte, wie schon erwähnt seit einiger Zeit großes Interesse an der Luftfahrt gezeigt, und daß er und Johann Schütte gleichaltrig waren und sie beide zur gleichen Zeit in Berlin studiert hatten, mag mit zu jenen Unwägbarkeiten gezählt haben, die helfen, eine Vertrauensbasis zu schaffen.

Es kam Anfang 1909 - sicher auch auf Anraten von Paul Zabel - zu näheren Verhandlungen über die Möglichkeit, in Mannheim ein Luftschiff zu bauen. Ein Vorvertrag vom 22. April 1909 zwischen Karl Lanz und Johann Schütte bildete die Basis für die zukünftige Zusammenarbeit. Hierauf gründete sich der Luftschiffbau Schütte-Lanz. Die Gesellschafter waren: Frau Geheime Kommerzienrat Geheimrat Julia Lanz, der Geheime Kommerzienrat August Röchling, Dr. Karl Lanz und Professor Johann Schütte.

Der Vorvertrag sagte in wesentlichen Punkten folgendes aus:

"Professor Schütte überträgt alle Rechte aus seinen jetzigen und späteren Erfindungen an Karl Lanz, und dieser läßt dafür ein Luftschiff nebst Ballonhalle erbauen.

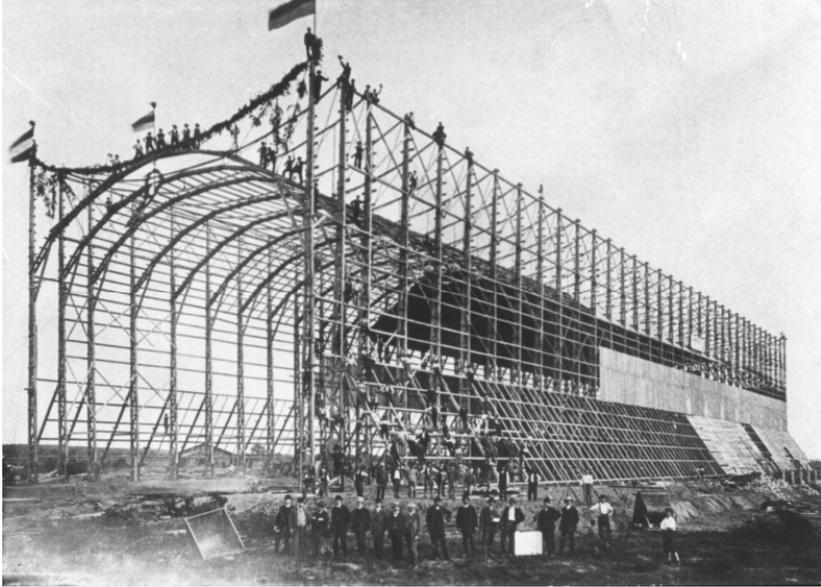
Schütte stellt seine ihm zur Verfügung stehende Zeit kostenlos in den Dienst der Sache, übernimmt die Materialbestellungen, die technische Leitung und Verantwortung für den Bau und die Inbetriebsetzung des Luftschiffes. Außerdem engagiert er 1 bis 2 Ingenieure.

Die Gesamtkosten schätzt Schütte auf höchstens 350.000 Mark. Darüber hinaus braucht sich Karl Lanz nicht zu engagieren.

Alle Gewinne sollen 50 : 50 zwischen Schütte und Lanz geteilt werden."

Schon einen Tag später wurden weitere Abmachungen getroffen, um mit dem Bau der Luftschiffe möglichst zügig beginnen zu können. Damit war der Rahmen geschaffen, innerhalb dessen Schütte sofort tätig werden konnte.





Richtfest der Montagehalle im Sommer 1909

Die finanziell aufwendigen Änderungsmaßnahmen, die Schütte Lanz zu Lasten der Baufirma forderte, überstiegen die Finanzkraft der Baufirma. Es kam zum Rechtsstreit zwischen den Parteien, der das "Aus" der Baufirma bedeutete.

Neben der Halle wurden im ersten Bauabschnitt folgende Einrichtungen geschaffen: Eine Schlosserei, eine Tischlerei, eine Ballonwerkstatt und ein Holztrockenraum. Etwas später entstanden ein Arbeiterwohnhaus, ein Kantinegebäude und ein Ingenieurhaus.

Für die damalige Zeit war es sicherlich außergewöhnlich, daß der Aufbau dieser neuen Luftschiffwerft von fünf Ingenieuren, die gerade erst ihre Hochschulbildung abgeschlossen hatten, unter der Anleitung ihres ehemaligen Professors, erfolgen sollte. Doch Schütte hatte immer wieder betont, daß sein Luftschiff auf der Grundlage streng wissenschaftlicher Methoden konzipiert sei, aber Vorkenntnisse zum Bau eines solchen Luftschiffes hatte niemand - weder in der Theorie noch in der Praxis. Von den fünf Ingenieuren W. Bleistein, G. Christians, F. Kruckenberg, H. Steinbrück und F. Zapf, die Schütte nach Brühl geholt hatte, blieben die drei ersten dem Luftschiffbau lange verbunden. An Handwerkern benötigte man sowohl für den Bau der Halle als auch für den Bau des Gerippes des Luftschiffes zunächst Zimmerleute, Schreiner und Takler. Sie rekrutierten sich zum Teil aus dem

von den Lieferanten zu stellenden Personal und zum Teil aus Facharbeitern der Firma Heinrich Lanz. Wach- und Hilfspersonal, so heißt es, kam vom lokalen Arbeitsmarkt.

## **Das Luftschiff "Typ Schütte" wird gebaut**

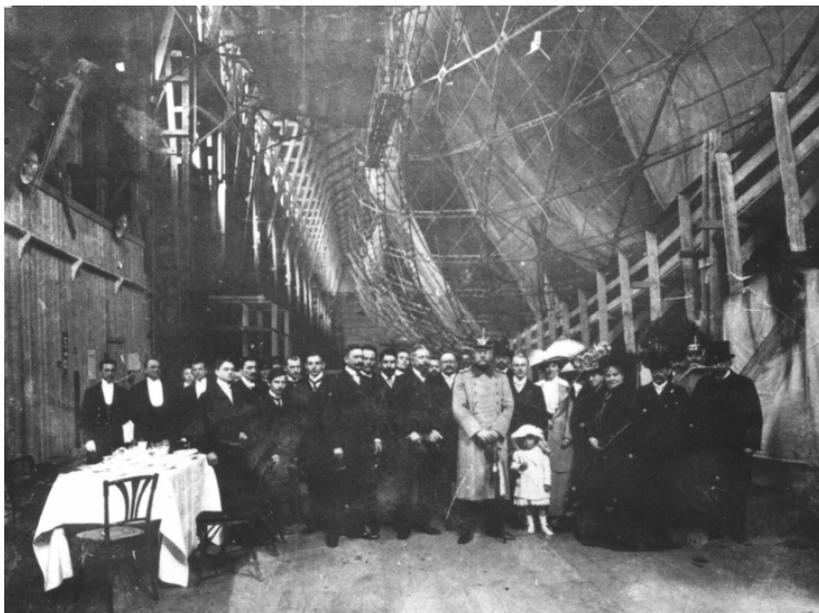
Im September 1909 begann man mit der Montage des hölzernen Gerippes des geplanten Luftschiffes. Den Auftrag für den Bau hat Ingenieur Carl Huber, Berlin, übernommen und zwar zu einem Festpreis von 75.700 Mark. Er wollte das Gerüst nach seinen eigenen Konstruktionsprinzipien, aber auch nach den Größen- und Maßangaben von Schütte bauen. Carl Huber fertigte die Träger und Sperrholzlamellen für das Gerippe in seinem Werk in Berlin. Von dort wurden die Teile dann nach Brühl transportiert, um dort montiert zu werden.

Schon bei der Fertigung der Teile in Berlin stellte sich heraus, daß der sogenannte frost- und wasserfeste Leim nicht hielt. Man beschloß, das gesamte Gerippe nach der Fertigung mit Leinöl und Lack zu überstreichen, wohl wissend, daß dadurch Mehrkosten entstehen und vor allem, daß das Luftschiff dadurch schwerer als geplant wird.

Als Ende des Jahres 1909 die Montageschablonen von dem Gerippe entfernt wurden, stellte sich heraus, daß das Gerippe zu schwach war. Der Statiker Barth, der für Huber die Berechnungen durchgeführt hatte, war, so wird vermutet, von falschen Voraussetzungen ausgegangen. So blieb den Luftschiffbauern nichts anderes übrig, als Verstärkungsringe um das Gerippe zu legen, um es in Form zu halten.

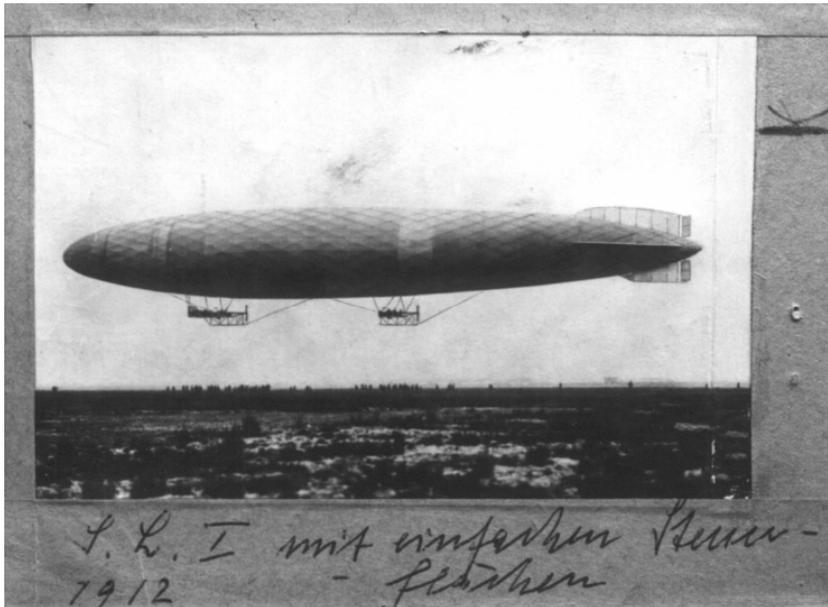
Schon kurz nach Baubeginn drangen Gerüchte über konstruktive Mängel in die Öffentlichkeit und haben kräftig am Image der Firma gekratzt. Um den Kritikern den Wind aus den Segeln zu nehmen, wurde Ende Dezember 1909 eine große Besichtigung der Werft für Betriebsangehörige und Presse arrangiert. Und am 30. April 1910 veranstaltete man sogar eine "Taufe" des im Bau befindlichen Luftschiffes, über die die regionale und überregionale Presse ausführlich berichtete. In der Abendausgabe des "Mannheimer Regionalanzeiger" vom 30. April 1910 war über die "Taufe" u.a. folgendes zu lesen: "Wehende Fahnen schmückten heute den imposanten Bau der Lanzschen Luftschiffwerft. Ihr Gruß galt dem Landesherrn, dem Großherzog Friedrich II. Von Baden, der seine Teilnahme an der Taufe des Luftkreuzers angesagt hatte." Dr. Karl Lanz hielt die Taufrede, die von dem mühevollen Weg berichtete, den man im zurückliegenden Jahr durchmessen hatte, aber auch von dem Glauben, daß dies der Weg des technischen Fortschritts sei, der in eine bessere und schönere Zukunft führt. Wörtlich sagte er: "Voll ernster Spannung, aber auch voll freudigem Vertrauen stehen wir vor einem neuen gewaltigen Werke schöpferischer Menschenkraft,

dazu bestimmt, an der Lösung eines der größten Probleme der Gegenwart mitzuwirken ... Wohl sind wir uns alle bewußt, auf der Riesenbahn der Eroberung der Luft mit diesem Luftschiff vielleicht nur einen kleinen Schritt vorwärts getan zu haben, aber uns allen beseelt stolzes Vertrauen und die Hoffnung, mit dem Willen und der Tat auch den Erfolg abwarten zu dürfen ..."



Großherzog Friedrich II. von Baden und die Taufgesellschaft am 30. April 1910

Etwa anderthalb Jahre nach der Taufe, die Nerven aller Beteiligten waren während dieser Zeit auf eine harte Probe gestellt worden, war es dann soweit: Am 17. Oktober 1911, nachmittags gegen 17 Uhr erfolgte der erste Aufstieg des Luftschiffes, der leider nicht so glatt verlief, wie es geplant war. Zwar kam das Luftschiff mit seinen beiden je 240 PS starken Motoren gut vom Boden ab, kreiste mehrmals über der Rheinau und über linksrheinischem Gebiet, doch dann entschwand es den Blicken der Beobachter und ward nicht mehr gesehen! Erst nach eineinhalb Stunden, als die Werftscheinwerfer noch immer ohne Erfolg den abendlichen Himmel absuchten, kam Aufklärung durch Fernruf: Das Luftschiff war in Waldsee auf freiem Feld notgelandet, nachdem ein Seilzug des Höhenleitwerks gerissen war. Ansonsten war es unbeschädigt. Anderntags wurde es repariert und fuhr wieder heim.



Luftschiff SL I mit einfachen Steuerflächen 1912

Der Winter 1911/12 verging mit Reparaturen, Änderungen und Verbesserungen am Luftschiff, aber auch die Halle mußte ständig repariert werden. All das kostete eine Menge Geld und ein Käufer für das Schiff war nicht in Sicht. Das führte zu Spannungen zwischen Schütte, dem Konstrukteur des Luftschiffes, der sich in seinen Ideen bestätigt sah und dem Bauherrn Lanz, der allein das kaufmännische Risiko zu tragen hatte. Um die Spannungen aus der Welt zu schaffen, wollte Schütte über eine Neufassung des Vorvertrags reden, doch Lanz war dazu noch nicht bereit. In einem Brief vom 5. Dezember 1911, den Paul Zabel an Schütte schrieb, stand u.a.: "Sollte sich die Zusammenarbeit nicht erfreulicher gestalten, so würde es Herr Dr. Lanz nach erfolgtem Einbau des größeren Motors in das Luftschiff für richtiger halten, aus der Sache gänzlich auszuscheiden und die weitere Entwicklung der Angelegenheit in Ihr alleiniges Ermessen zu stellen." Am 20. Dezember 1911 fand zwischen den Herren Dr. Lanz, Prof. Schütte, Geheimrat Röchling und Direktor Zabel eine Besprechung statt, deren Ergebnis in einem Protokoll festgehalten wurde. Man einigte sich im wesentlichen auf sieben Punkte, die kurz aufgeführt werden, da sie die Grundlage der weiteren Entwicklung bildeten. Der Vorvertrag wurde aufgehoben.

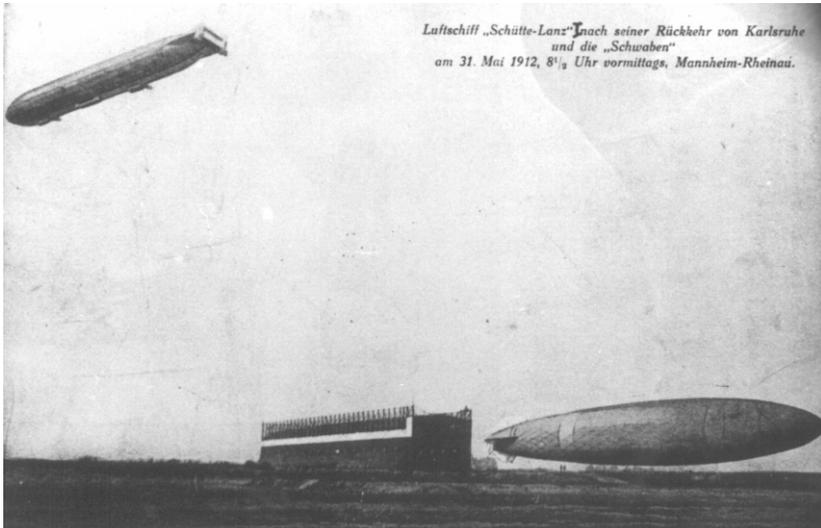
1. Nach dem Einbau der größeren Motore und der neuen Hülle sind weitere Probe-Fahrten geplant, um Daten über die Leistung des Schiffs zu erhalten.
2. Schütte soll prüfen, ob durch den Bau eines neuen Schiffs, die von der Militärbehörde an die Leistungsfähigkeit des Schiffs gestellten Bedingungen zu erreichen sind.
3. Schütte soll klären, ob die Regierung möglicherweise das Luftschiff kauft und ein weiteres bestellt.
4. Patente sollen nicht an England, Frankreich und Rußland verkauft werden.
5. Nachdem die Firma Heinrich Lanz inzwischen 1,7 Millionen Mark investiert hat, werden keine weiteren Gelder für den Luftschiffbau ausgegeben. Sie ist aber bereit, wenn durch den Verkauf des Schiffes ein gewisser Rückfluß dieser Gelder stattfindet, sich mit diesem Betrag weiterhin am Luftschiffbau zu beteiligen.
6. Wenn es bis zum 1. August 1912 nicht gelingt das Luftschiff zu verkaufen, ... ist die Firma Heinrich Lanz nicht verpflichtet, über diesen Termin hinaus den Betrieb der Luftschiff-Werft aufrecht zu erhalten ... wird man sich bemühen, die Patente und Konstruktionen zu verkaufen ... beabsichtigt die Firma vom 1. Januar 1913 an gänzlich auszuscheiden und die weitere Verfolgung der Verwertungsgeschäfte Schütte überlassen.
7. Schütte soll eine Liste der erteilten und der noch laufenden Patentanmeldungen des In- und Auslands zusammenstellen und vorschlagen, welche Patente und Anmeldungen aufrecht erhalten werden sollen.

Schütte nahm sofort Fühlung mit seinem Kontaktmann bei der Generallinspektion des Luft- und Verkehrswesen, Hauptmann Grützner, auf. Er schlug Schütte vor, das Schiff möglichst bald dem Kriegsministerium zum Kauf anzubieten. Unterstützt wurde Schütte von Geheimrat Hossfeld, der erste Sondierungsgespräche führte und einen Entwurf für ein Angebotschreiben aufsetzte.

Das Luftschiff SL 1 hat bis zu seiner Ablieferung an das Reich insgesamt 53 Test-Fahrten unternommen, die zwar die Funktionsfähigkeit des Luftschiffes bewiesen, jedoch eine Menge Geld gekostet haben, so daß das weitere "Luftschiff-Projekt" in einen finanziellen Engpaß geriet.

Einige der Testfahrten waren bemerkenswert. So z.B. die erste Rundfahrt über Mannheim am 1. November 1911, über die in der lokalen Presse ausführlich berichtet wurde, oder die Fahrt vom 13. April 1912, mit dem verbesserten Luftschiff, bei der auch ein Vertreter des Heeres dabei war. Die Fahrt endete mit einem Unfall. Eine unerwartete Bö drückte das Luftschiff kurz hinter Brühl so plötzlich nach unten, daß es zu einem Aufprall kam. Sieben Besatzungsmitglieder wurden aus der Gondel geschleudert wobei sich ein "Luftschiffer" leicht verletzte. Das "erleichterte" Fahrzeug schoß mit dem Rest der Besatzung wieder in die Höhe und trieb manövrierunfähig über

dem Rhein. Bei Altrip ging es schließlich nieder und man konnte es an Bäumen verankern. Schuld an dem Unfall, so hieß es, war die Steuereinrichtung, die für die neuen, stärkeren Motoren zu klein war.



Luftschiff „Schütte-Lanz“ I nach seiner Rückkehr von Karlsruhe und die „Schwaben“ (LZ 10, in der Luft) am 31. Mai 1912, 8.30 Uhr vormittags, Mannheim Rheinau

Ereignisreich war auch die Testfahrt des SL 1 nach Berlin im Juli 1912. Der erste Startversuch mußte wegen schlechten Wetters schon bei Darmstadt abgebrochen werden. Der zweite Versuch gelang, wenn auch in Etappen. Am 27. Juli landete das Schiff auf dem Berliner Luftschifflandeplatz Johannisthal. Der ganze Monat August wurde nun genutzt, einflußreichen Militärs, Industriellen und Pressevertretern das Luftschiff vorzuführen und Rundflüge über Berlin zu veranstalten.

Diese fahrt nach Berlin hatte dem Schütte-Lanz Luftschiffbau zum Durchbruch verholfen. Hinzu kam, daß die politischen Verhältnisse in Europa kritischer geworden waren, kurz, es kriselte. Für den Luftschiffbau wurde ein großer Etat im Reichstag bewilligt.

Die längste Fernfahrt von SL 1, und dazu überwiegend noch bei Nacht, wurde vom 6. Und 7. Dezember 1912 nach Berlin "zum Nachweis der Dauerfahrt" unternommen. Um 20.30 Uhr startete Luftschiffkapitän R. Honold mit seiner Mannschaft in Brühl, überflog etwa 25 deutsche Städte und landete nach 16 Stunden und 35 Minuten in Biesdorf bei Berlin.

Am 30. Dezember 1912 wurde dann hier das Abnahme-Protokoll durch die Heeresverwaltung des Königlich Preußischen Kriegsministeriums unterzeichnet. Der Verkauf zum Preis von 550.000 Mark war perfekt. Das erste Schütte-Lanz-Luftschiff wurde in das Eigentum des Ministeriums überstellt. Aber die Zukunft des Unternehmens war damit noch nicht gesichert.

Dem Luftschiff SL 1 war keine lange Lebensdauer beschieden. Bei seiner 85. Fahrt ereilte es sein Schicksal: Am 17. Juli 1913 mußte es wegen eines technischen Defekts in der Gegend von Schneidemühl (Posen) notlanden. Bei aufkommendem Sturm kippten die lose angebrachten Gondeln um, der Ballast entleerte sich, das erleichterte Luftschiff fing an zu steigen, riß den Anker und einen Mann der Haltemannschaft mit in die Höhe. Dieser Mann war das erste Opfer eines SL-Schiffes. Das Luftschiff selbst zerschellte, als es einige Kilometer entfernt in einem Wald niederging.

## **Standardluftschiff SL 2**

Im April des Jahres 1913, etwa 10 Wochen bevor SL 1 bei Schneidemühl zerschellte, kam es zwischen Schütte-Lanz und dem Königlich Preußischen Kriegsministerium zu einem Vertrag, der die Grundlage für den weiteren Bestand der Firma wurde. In diesem Vertrag verzichtete Schütte-Lanz darauf, seine Patentschriften ins Ausland zu verkaufen und trat sie statt dessen an das Kriegsministerium ab. Das Ministerium seinerseits verpflichtete sich "die Bauwerft mit laufenden Aufträgen zu versehen, so daß der Betrieb eine nennenswerte Unterbrechung nicht erleide, jedoch nach Maßgabe der bewilligten Mittel und nur so lange, als die Heeres- oder Marineverwaltung die Ausrüstung der Truppen mit SL-Luftschiffen im Interesse der Landesverteidigung für erforderlich erachtet."

Durch diesen Vertrag war nun das Kriegsministerium als Abnehmer der Luftschiffe auf den Plan getreten. Damit war nicht nur der Fortbestand des Unternehmens gesichert, sondern es kam auch zu einem großen Kenntniszuwachs für Schütte-Lanz, da das Ministerium auf Erfahrungen von Konstruktionen und Fahrberichten der Zeppelin-Luftschiffe zurückgreifen konnte, die es an Schütte-Lanz weitergab.

Bis zum Beginn des 1. Weltkriegs lagen keine praktischen Erfahrungen von Luftfahrzeugen im militärischen Bereich vor. Daher waren die Ansichten nicht nur über den Wert der neuen Waffe, sondern auch über die von ihr zu fordernden Leistungen von Anfang an nicht einheitlich. Das Kriegsministerium wollte das Luftschiff schnell zu einer hohen Stufe technischer Perfektion und hoher Leistungsfähigkeit entwickelt sehen, während die Forderung des Generalstabs darin bestand, möglichst rasch über eine große Anzahl von Luftschiffen zu verfügen.

Die deutsche Heeresleitung sah den Einsatz von Luftschiffen hauptsächlich auf dem Gebiet der Aufklärung und Erkundung, aber im Kriegsfall auch für den Bombenabwurf über Feindesland.

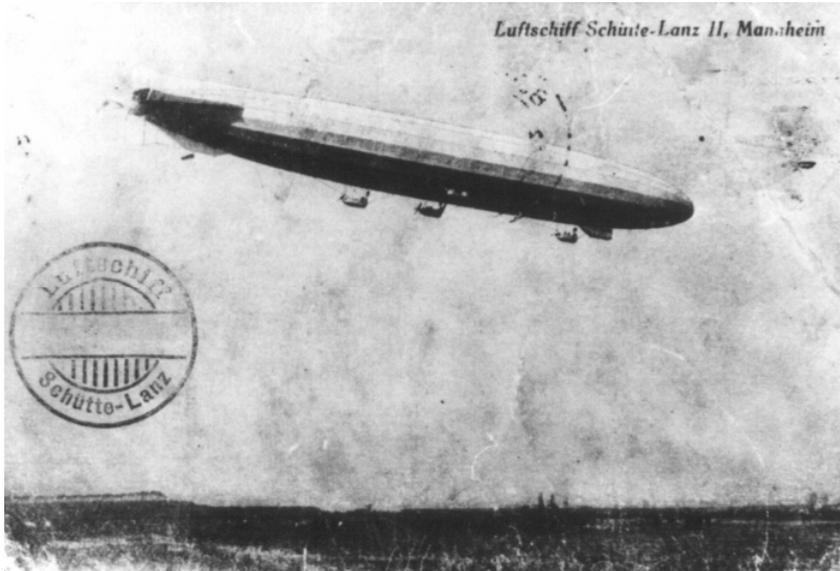
Das Heer bestellte bei Schütte-Lanz ein weiteres Luftschiff, das als gänzlich neuer Typ konzipiert wurde, da Schütte und sein Konstruktionschef Franz Kruckenberg u.a. Fehler in den Berechnungsunterlagen für das Gerippe von SL 1 erkannt hatten, und sie auf Grund der vielen Test-Fahrten des Schiffes entscheidend korrigiert hatten. Das Luftschiff SL 2 wurde zum Standard und Prototyp für alle künftigen Luftschiffe, die den damaligen Erfordernissen für den Einsatz als Kriegsfahrzeuge entsprachen. So mußten die Schiffe schnell sein. SL 2 wurde daher von 4 Motoren der Firma Maybach, jeder mit einer Leistung von 136 kW (185 PS), angetrieben. Und sie mußten eine möglichst große Steighöhe erreichen und dabei auch eine möglichst große Nutzlast für den Bombenabwurf mitführen können. Für SL 2 lag die Steighöhe bei etwa 2000 Meter, eine recht geringe Höhe für ein am Tag über dem Feind erscheinendes Luftschiff. Für Fahrten ohne Bodensicht mußte astronomische Navigation eingeführt werden. Später konstruierte man den sogenannten Spähkorb, mit dem ein Besatzungsmitglied bis unter die Wolkendecke herabgelassen wurde und dann an die Schiffsführung Bericht erstattete. Der Umgang mit der Funkstation war ebenfalls ein sich ständig erweiterndes Neuland und die Besatzungen mußten intensiv geschult werden.

Das fertige Luftschiff SL 2, dessen neuer torpedoförmiger Flugkörper 144 Meter lang war und dessen Gasballone 24970 Kubikmeter Wasserstoff faßten, wurde zunächst zu Erprobungen der neuen Techniken und zur Ausbildung der Besatzungen verwendet.

Als SL 2 am 28. Februar 1914 erstmals aufstieg und kreuz und quer über Mannheim fuhr, waren die Experten begeistert: Es konnte 9000 kg Nutzlast bei einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/h befördern.

Über den Prototyp SL 2 schrieb Johann Schütte später rückblickend: "Für den Luftschiffbau Schütte-Lanz war der 28. Februar 1914 der glücklichste Tag in seiner Entwicklung, es war der Tag der ersten Probe-Fahrt des SL 2, der bahnbrechend für den Starrluftschiffbau der Welt wurde ..."

Das Luftschiff SL 2 unternahm zwei große Aufklärungsfahrten im Osten und fuhr dann an die Westfront. Ein Versuch Paris anzugreifen mußte wegen Nebels abgebrochen werden. Im Dezember 1914 wurde ein Bombenangriff auf Nancy, im März und April 1915 zwei weitere auf französische Ziele gefahren. Im September 1915 unternahm das Schiff eine Frontfahrt gegen London. Auf dem Rückweg erlitt SL 2 eine schwere Havarie bei der Landung, wurde wieder instand gesetzt, strandete jedoch im Januar 1916 bei



Luftschiff Schütte-Lanz II, Mannheim

## Pioniere der Luftschiffahrt erzählen

### Auf Probefahrt mit SL 2

"Eine der vielen Aufgaben, die die Besatzung unseres Luftschiffs in der ersten Zeit der Erprobung zu erfüllen hatte, war der zielgenaue Anflug an Objekte, die oft nur sehr schwierig aus der Luft zu erkennen waren. Und so ein schwierige Zielflug stand heute auf unserem Trainingsprogramm. Beim Start unseres Luftschiffs herrschte strahlender Sonnenschein und die Stimmung an Bord war gut, denn bei so einem schönen Wetter war es fast unmöglich, das Ziel zu verfehlen. Wir waren aber noch nicht lange gefahren, als sich, völlig unerwartet, unter dem Luftschiff eine dichte Wolkenschicht ausbildete, die der Besatzung jegliche Sicht nahm. Nun war guter Rat teuer. Doch wir hatten zufällig einen großen Korb und eine lange Leine an Bord - und der Kapitän hatte eine Idee. Wir befestigten das Seil an dem Korb, suchten einen Freiwilligen, der sich in den Korb hocken mußte, und dann ließen wir den "Mann im Korb" langsam nach unten, und zwar so lange, bis er über Telefon meldete: Wolken durchstoßen, Sicht klar. Das Ziel konnte nun auftragsgemäß sehr genau angefliegen werden. Unser Auftrag war erfüllt, das Luftschiff drehte ab und wir landeten nach geraumer Zeit wohlbehalten im Heimathafen und hatten so nebenbei den "Spähkorb", der später in verbesserter Form in das Schiff eingebaut wurde, erfunden."



Luftschiffer Eugen Seiter



„Abwurfmunition“ (50-kg-Bombe)

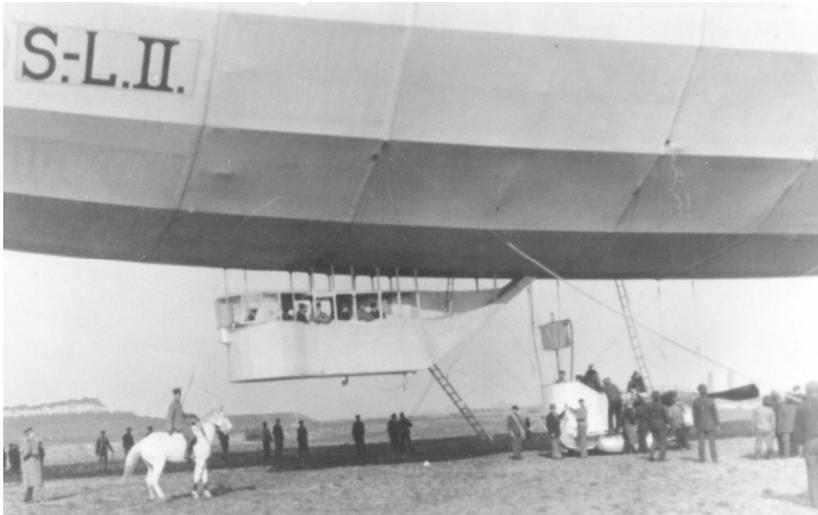
### **Mit dem Luftschiff SL 2, der "Liegnitz", auf Aufklärungsfahrt**

Oberstleutnant Friedrich Stahl, der im Jahr 1914 zweiter Führer auf dem Luftschiff "Liegnitz" war, beschrieb den ersten Einsatz von SL 2 sehr ausführlich, lebendig und spannend. Einige Passagen seines Berichts verdeutlichen sehr eindrücklich die Problematik der technischen Brauchbarkeit und Ausrüstung der Luftschiffe für den Kriegseinsatz:

"Die Mobilmachung überraschte unsere Luftschiffbesatzung inmitten notwendiger Ausbesserungsarbeiten. Das Gas des Luftschiffs war abgelassen und seine Gaszellen befanden sich teilweise zur Instandsetzung in der Ballonfabrik. Bestimmungsgemäß sollten bei Ausbruch "drohender Kriegsgefahr" die Luftschiffe innerhalb weniger Stunden fahr- und verwendungsbereit sein, und wir hatten die bange Sorge, ob wir mit unserem Luftschiff nicht zu spät fertig würden. Und es war auch so. Das Königsgrenadierregiment war längst nach dem Westen abbefördert worden, als wir immer noch auf das Eintreffen der letzten Gas-Zellen warten mußten. Dies lastete um so mehr auf uns, als das Nachbarluftschiff Z V in Posen bereits seit dem 7. August mit großem Erfolg tätig war. Endlich, am 10. Mobilmachungstage, dem 11. August, lag unser Schiff fahrbereit in der Halle, um am 12. August um 2 Uhr zur ersten Übungsfahrt aufzusteigen. Aber unser Pech war noch nicht zu Ende. Beim Probelauf der vorderen Maschine schnappte die Kupplung ohne feststellbaren Grund ein, setzte den Propeller in Bewegung, wodurch dieser auf dem Boden aufschlug und unbrauchbar wurde. Natürlich wäre die Fahrt auch bei Ausfall eines Motors möglich gewesen. Aber es kam darauf an, zunächst das Schiff in allen seinen Teilen zu erproben.

Am 13. August fand endlich unser erster Aufstieg statt. Er diente neben der Feststellung eines einwandfreien Arbeitens der Motoren, der Funkstation, der Steuerorgane, des Maschinentelegraphen und der Ballast- und Ventilzüge zugleich noch für Bombenabwurf-Versuche über dem Exerzierplatz. Nachdem alles ordnungsgemäß durchgeführt war, war es uns ganz lieb, daß wir noch nicht sofort den Befehl zu einer Kriegsfahrt erhielten, denn die Besatzung mußte sich erst noch mit einigen "Neuerungen" befreunden, denen wir noch etwas fremd gegenüber standen, obwohl sie zu unserem Handwerk gehörten. Aber da die Luftschiffahrt zu Beginn des Krieges sich noch im Anfangsstadium befand, war es nicht zu verwundern, daß manches noch unvollkommen war. So erhielten wir erst in den ersten Augusttagen unsere Maschinengewehre, an denen unsere Besatzung in aller Eile ausgebildet werden mußte, und mit denen wir auf Probefahrten erstmalig vom Luftschiff aus auf Erdziele scharf schossen. Eine weitere Neuerung war die schon erwähnte Abwurfmunition. Mangels der zur damaligen Zeit noch nicht hinreichend entwickelten Luftschiffbomben sollten bei Angriffsfahrten Artilleriegeschosse in Gestalt von 15- und 21-cm-Granaten abgeworfen werden. Damit diese Granaten nicht in der Luft hin- und herpendelten, sondern beim Auftreffen auf das Ziel auch wirklich mit dem Zünder aufschlugen und somit das Geschosß zur Detonation brachten, wurden an ihnen Woldecken angebracht, die fallschirmartig dem Geschosß in der Luft eine gewisse Führung gaben. Auch jetzt erst konnte die Besatzung im Abwurf der Granaten und dem Gebrauch des hierfür vorhandenen Zielfernrohrs vom fahrenden Schiff aus geschult werden. Daneben fanden Übungen mit der Funkstation statt und ich mußte mich noch besonders mit astronomischer Ortsbestimmung befassen, um nach den Sternen die Orientierung aufnehmen zu können, wenn wir in der Nacht keine Erdsicht haben sollten.

Am 21. August früh morgens kam plötzlich die Nachricht, daß das Luftschiff "Liegnitz" (die Schiffe wurden zu Beginn des Krieges nach ihren Mobilmachungshäfen benannt) der österreichischen Heeresleitung unterstellt sei. Kurz danach ging der vom K.u.K. Oberkommando gestellte Auftrag ein, festzustellen, wie weit die russischen Streitkräfte nach Süden vorgedrungen seien und welche Stärke die bei Krasnik stehenden feindlichen Truppen haben.



Luftschiff SL II – Startvorbereitung

Da die Entfernung von Liegnitz bis nach Krasnik etwa 600 Kilometer betrug, wäre es zwecklos gewesen, noch am Vormittag abzufahren, da die verlangte Aufklärung dann vor Anbruch der Dunkelheit nicht mehr durchzuführen gewesen wäre. Daher erfolgte unser Auftrag erst kurz vor Mitternacht.

Der mitgeführte Treibstoff würde beim ununterbrochenen Einsatz aller 4 Motoren etwa 16 bis 17 Stunden reichen, wobei bis zur Ankunft im Aufklärungsraum etwa die Hälfte verbraucht sein dürfte. Durch die durch den Treibstoffverbrauch erfolgte Gewichtserleichterung des Schiffes und die Abgabe des mitgeführten Wasserballasts, war das Erreichen einer Höhe von 2000 Metern zu erhoffen, eine für ein am Tage über dem Feind erscheinendes Luftschiff recht geringe Höhe !

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 Artillerief Feuer eröffneten. Zum Glück erreichte die Artillerie unser Schiff nicht, doch das 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.

Gegen 10.30 Uhr waren die befohlenen Feststellungen gemacht und wir konnten die Rückfahrt antreten. Die erste Station war die Festung Przemysl, in der sich das österreichische Oberkommando befand. Unsere Aufklärungsergebnisse wurden sogleich Erzherzog Friedrich, dem Oberkommandierenden, vorgetragen und bildeten für die zu fassenden Entschlüsse eine wertvolle Grundlage.

Die durch die Beschießung erlittenen Beschädigungen machten sich bald unangenehm bemerkbar, weil durch die Löcher in den Zellen dauernd Gas entwich, das zunächst nicht in genügender Menge nachgefüllt werden konnte. So waren wir dazu verurteilt, 36 Stunden in der Festung zu bleiben, bis durch die österreichische Luftschiffabteilung der Nachschub an Gas sichergestellt war. Nachdem alles notdürftig repariert war, traten wir am späten Abend die Rückfahrt nach Liegnitz an, die sehr gefährlich für uns werden sollte. Da es dunkel und neblig war, fuhren wir in niedriger Höhe und orientierten uns an Straßen und Bahngleisen. Kurz vor Breslau, recht niedrig über der Bahnstrecke fahrend, verschossen plötzlich Bahnposten ihre Gewehrmunition gegen das Schiff. Die Posten schienen nämlich in uns, trotz der an dem Schiff angebrachten deutschen Hoheitsabzeichen, ein russisches Luftschiff zu sehen und es hieß: "Feuer frei". Und sie schossen gut, die eigenen Leute, denn die Zahl der Einschußlöcher in unserem Schiff übertraf die Zahl der von den Russen herrührenden Treffer beachtlich.

Um 10.20 Uhr wurde Liegnitz erreicht, wo SL 2 nach 60stündiger Abwesenheit glatt landete. Die alsbald vorgenommene Untersuchung des Schiffes ergab weit über 100 Einschußlöcher, so daß SL 2 erst nach 6 Tagen wieder fahrbereit war.

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."

Friedrich Stahl, Oberleutnant

## Das Ende des Luftschiffbaus bei Schütte-Lanz

Schütte-Lanz hat bis zum Jahr 1918 insgesamt 22 Luftschiffe konzipiert, aber nur 21 Schiffe wurden an verschiedenen Standorten gebaut. Neun Luftschiffe hatte die Marine in Auftrag gegeben und 13 Bestellungen kamen vom Heer.

Gleich nach dem Krieg wurde es still in der Luftschiffwerft Schütte-Lanz, denn durch den Versailler-Vertrag war es in Deutschland verboten, eine Luftwaffe zu haben.

Schütte versuchte nun über das neutrale Ausland in das zivile Luftverkehrsgeschäft einzusteigen. Von Mai bis Juli 1920 hielt er sich daher in Amerika auf und knüpfte Kontakte zu einflußreichen Geschäftsleuten, dem Kriegsministerium und dem Marineamt mit der Absicht, nicht nur seine Patente sondern auch das gesamte Know-how der Konstruktion von Luftschiffen und deren Materialien auf dem amerikanischen Markt einzuführen.

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.

Doch das Geschäft mit dem amerikanischen Militär kam nicht zustande. Es gelang Schütte aber eine Gruppe von finanzstarken Firmen und Personen für den Plan zu gewinnen, eine private Luftschiffahrts-Gesellschaft zu gründen. Schütte begann dann in Zeesen mit einem kleinen Stab von Ingenieuren und Konstrukteuren damit, Kostenschätzungen für den Bau und Betrieb von 6 Luftschiffotypen zwischen 35000 bis 150000 m<sup>3</sup> zu erstellen. In Amerika jedoch ging die Angelegenheit kaum voran, so daß Schütte Anfang 1923 erneut in die USA reiste, um die festgefahrenen Verhandlungen wieder flott zu machen.

Die Jahre 1922 und 1923 vergingen ohne konkrete Ergebnisse. Grund dafür war die Unklarheit hinsichtlich des Wertes der Patente von Schütte-Lanz, denn auch der Luftschiffbau Zeppelin war ebenfalls Patentinhaber und in Deutschland war ein Prozeß zwischen Schütte und Zeppelin anhängig. Die US-Gruppe, die die Patente von Schütte verwerten wollte, zog sich aus dem Geschäft zurück. Auch auf der Werft in Brühl gab es Probleme. Karl Lanz, der zahlungskräftige Geldgeber war am 18. August 1921 gestorben und der Teilhaber A. Röchling hatte genug zu tun, den eigenen Betrieb in Mannheim zu erhalten. Er sah für den Luftschiffbau Schütte-Lanz keine Zukunft. Die verantwortlichen Leiter des Betriebs kämpften ums Überleben und schafften es schließlich. Begünstigt durch die Erfahrungen in der

# DIE SCHÜTTE-LANZ HOLZWERKE

von Hans Weihe

## Die Zeit nach dem Luftschiffbau

Der Vertrag von Versailles (1919) verbot Deutschland u.a. den Bau von Luftfahrzeugen: Die große Montagehalle der Schütte-Lanz-Luftschiffwerft in Brühl mußte demontiert werden, der größte Teil der Belegschaft wurde entlassen. Dr. Karl Lanz, der am 22. April 1909 das Unternehmen Schütte-Lanz zusammen mit Johann Schütte gegründet hatte, starb am 18. August 1921. August Röchling, Mitinhaber der Firma, hatte mit seinem Betrieb an der Saar genug zu tun, um aktiv an der Wiederbelebung der Firma mitzuarbeiten.

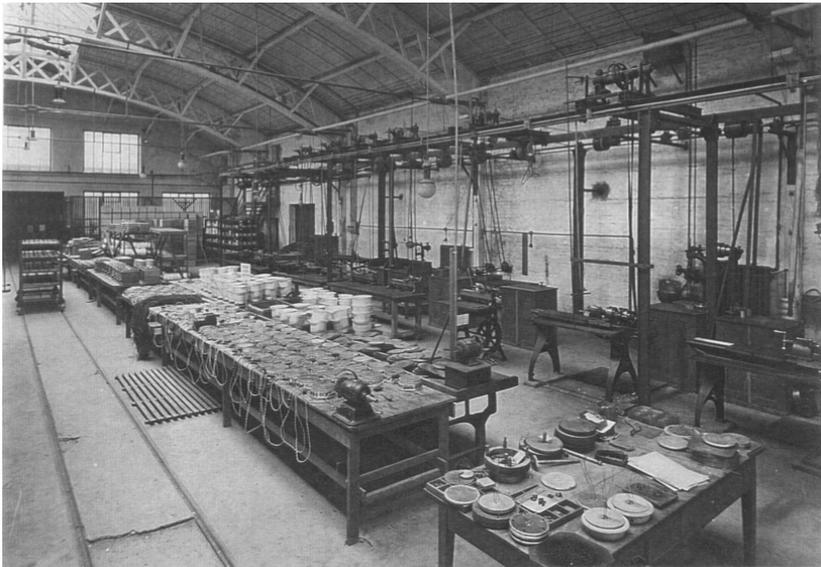
Die Luftschiffhalle und die Werkstätten in Mannheim-Sandhofen mußten ebenfalls völlig abgetragen werden. Das große Gelände des Landeplatzes und die Luftschiffhalle wurden für friedliche Zwecke verwendet; es wurden Wohnblocks gebaut und Sport- und Spielplätze errichtet. Im Ortskern von Sandhofen erinnert heute noch ein kurzes Stück "Luftschifferstraße" an die ehemalige Luftschiffzeit. Die Gebäude der früheren Luftschiffer-Kaserne stehen noch.

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 propeller-angetriebene Treibwagen aufstellte. Kruckenberg starb am 16. Juni 1965 in Heidelberg.

Georg Christians, einer der Pioniere der Luftschiffahrt, hatte sich mehr und mehr von Johann Schütte entfremdet und versuchte den Betrieb in Brühl durch die Holz- und Sperrholzfabrik auf eine neue wirtschaftliche Grundlage zu stellen, denn das Wissen war ja vorhanden.

Wer heute mit dem Auto südwärts auf der B36 nach Schwetzingen fährt, kann sich kaum vorstellen, welch großes Fabrikgelände gleich hinter Rheinau auf der rechten Seite angesiedelt war. Das Areal umfaßte 420.000 qm und hielt sechs Fabrikgebäude sowie verschiedene Büros, Lagerhallen, Wohngebäude und ein riesiges Kantinengebäude: Zusammen waren es 28.000 qm überbaute Fläche. Diese Anlagen dienten bis zum Kriegsende 1918 in erster Linie dem Bau von Schütte-Lanz Luftschiffen. Von der Bevölkerung wird das Werk heute noch liebevoll die "Luftschiff" genannt. Durch die Bahnlinie Mannheim - Rheinau - Brühl, erbaut 1905, und die Nähe des Mannheimer Hafens waren die Fabrikanlagen verkehrstechnisch sehr gut erschlossen. In einem besonderen Gebäude unterhielt die

**Luward-Leim Gesellschaft** ihre Labors und Betriebsräume. Sie sollte später noch eine wichtige Rolle spielen.



Herstellung von Kochplatten



Ein aus Holzteilen konzipierter Motorwagen

## Die Gründung der Schütte-Lanz Holzwerke

Am 8. November 1922 wurde beim Amtsgericht Schwetzingen gemäß des Gesellschaftervertrages die Schütte-Lanz Aktiengesellschaft in Brühl in das Handelsregister eingetragen: "Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb einer Sperrplattenfabrik, eines Säge- und Holzwerkes und die Beteiligung an verwandten Unternehmen." Der Vorstand bestand aus den Direktoren Dipl.-Ing. Georg Christians, Heidelberg und Direktor Louis Bauer, Bruchsal, der aber schon am 3. Oktober 1925 wieder ausschied.

Am 16. Januar 1925 wurde durch Beschluß der Generalversammlung das Grundkapital von 30 Millionen Mark auf 450.000 Reichsmark umgestellt. Das Eigentum an etlichen Grundstücken wurde mit Auflassung vom 30. Juli 1925 auf die Firma Schütte-Lanz Holzwerke AG übertragen (Amtsgericht Schwetzingen, Grundbuchamt Brühl). Beim Aufbau der Sperrholzfabrikation wirkte ab 1922 auch Dr. Joseph Helffrich wesentlich mit.

## Christians und Helffrich - zwei Lebensläufe



Dipl.-Ing. Georg Christians



Dr. phil.nat. Joseph Helffrich

**Georg Christians**, geboren am 30. Mai 1883, stammt aus der Nähe von Jever im Oldenburger Land. Ursprünglich wollte er zur Marine. Wegen seines kleinen Wuchses erfüllte er die Voraussetzungen nicht. Daraufhin studierte er Schiffbau in Danzig. Beim "Akademischen Seglerverein" fuhr er "zur See". In diesem Verein, in dem auch Schütte Mitglied war, lernten sich Schüler und Lehrer näher kennen. Die Herkunft aus dem Oldenburgischen - aus dieser Gegend stammte auch Schütte - trug vermutlich dazu bei, daß Georg Christians eine besondere Vertrauensstellung genoß. Nach abge-

schlossenem Schiffbaustudium kam er schließlich im Jahr 1909 zu Schütte-Lanz. Dipl.-Ing. Christians wurde Mitkonstrukteur und Bauleiter bis zum Verbot des deutschen Luftschiffbaues. Als Bauleiter war er verantwortlich für die gesamte Werftanlage einschließlich der Straßen und Gleisanlagen sowie besonders aber der Konstruktion und des Baues der Luftschiffhalle einschließlich der Nebengebäude. Dank seiner unternehmerischen Fähigkeiten verstand er es dann, unter Auswertung seiner beim Bau der Luftschiffe gewonnenen Erfahrungen über die hohen Qualitätseigenschaften des Sperrholzes, die Luftschiffwerft in die Schütte-Lanz Holzwerke AG umzuwandeln. Er wurde so Mitbegründer der deutschen Sperrholzindustrie, die durch ihn Weltruhm erlangte. Der Firma Schütte-Lanz Holzwerke AG hat er seine Lebensart bis zum Jahre 1953 als Vorstand und anschließend als Mitglied des Aufsichtsrats gewidmet. Bis zu seinem Tod, am 15. Mai 1963, war der geschätzte und verehrte Schwetzinger Bürger Georg Christians Mitglied des Aufsichtsrats.

**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 Wetterdienst und die Aeronautik. Ab 1915 war er als Führer der Schütte-Lanz Luftschiffe Abnahmebevollmächtigter der Werft bei der Heeres- und Marineverwaltung. Er konnte in mehr als 100 Werft- und Einsatzfahrten die hervorragenden Eigenschaften von SL-Luftschiffen unter Beweis stellen. Damals schon wurde die technische Verwendbarkeit des noch jungen Werkstoffes Sperrholz bewiesen, aus dem die tragenden Elemente der Schütte-Lanz Luftschiffe konstruiert waren.

Dr. Helffrich war nach Ende des 1. Weltkrieges stark daran interessiert, daß nach der Demontage des Werks, die Herstellung und die Weiterverwendung von Sperrholz erreicht wurde. So war er 1922 maßgeblich am Aufbau der Firma Schütte-Lanz Holzwerke beteiligt. Gemeinsam mit seinem Luftschiffkameraden Christians meisterte er diese schwere Aufgabe. 1942 wurde er in den Vorstand berufen. Bis zu seiner Pensionierung Ende 1966 blieb er in Diensten der Firma. Dr. Helffrich starb am 25. Dezember 1971 als allseits geachteter Mann.

## **Der Beginn der Sperrholz-Produktion**

Die Verwendung und Verarbeitung von Holz ist seit Urzeiten bekannt. Jetzt ging es darum, den jungen Werkstoff Sperrholz gewinnbringend zu produzieren. Den Abnehmern mußte ein Produkt in die Hände gegeben werden, das allen Ansprüchen gerecht werden konnte. Durch die Erfahrungen aus dem Luftschiffbau kannte man die Fehlerquellen genau. Diese galt es auszuschalten. So durfte das Sperrholz vor allen Dingen nicht aufquellen,

wenn es mit Feuchtigkeit in Berührung kam. Im Laufe der Jahre wurde daher immer wieder nach einer dauerhaften, wasserfesten Verleimung gesucht. Die Bindekraft und die Wetterbeständigkeit des Luward-Kalt-Leimes war bereits gut bekannt. Diese Vorzüge machte man sich zu eigen. Der Luwardleim fand in steigendem Maße Einzug in die gesamte Holzindustrie. Doch bevor es soweit war, bis die Sperrholzproduktion aufgenommen werden konnte, mußte der nötige Maschinenpark aufgestellt werden. Die Fundamente für diese Maschinen wurden von der damaligen Baufirma A. Langlotz erstellt. Die ersten brauchbaren Erzeugnisse waren dann Schäl-furniere, die zur Kartonagenfabrikation, insbesondere für die Zigarrenkistenindustrie, geliefert wurden.

### **Aufbau der Produktionsanlagen**

Die ersten Schälmaschinen, Trockner und Pressen waren in für die damalige Zeit großen Abmessungen bereits in den Jahren 1920/21 beschafft und aufgestellt worden. Die Anlagen wurden zu dieser Zeit durch weitsichtige Planung schon so bemessen, daß sie weitestgehenden Ansprüchen entsprachen und in kürzester Zeit für eine Erweiterung der Produktion vergrößert werden konnten. Bevor die Inflation ihren Höhepunkt erreichte, waren die sachlichen Voraussetzungen für eine Aufnahme der Produktion also geschaffen. Die politischen Wirren zwangen dann aber doch, die gesetzten Ziele noch einmal zurückzustecken. Die Ereignisse griffen auf alle Betriebe über. Bei Schütte-Lanz blieb nur noch die "Stammtruppe" übrig. Alle anderen Beschäftigten waren entlassen worden; zur Zeit des Luftschiffbaues waren es ca. 1700 allein in Brühl. Nach Gründung der Schütte-Lanz Holzwerke war es diese altbewährte "Stammtruppe", die die Produktion langsam ankurbelte.

### **Das Furnier**

Was ist ein Furnier? Furniere sind dünne Holzblätter, die durch Sägen, Messern oder Schälern vom Stammholz abgelöst werden. Deckfurniere - auch Außenfurniere genannt - sind meist aus Edelhölzern. Sie sind die schmückenden, prächtigen "Außenfassaden", die das einfachere Holz bedecken. Den Sperrfurnieren dagegen fällt die technische Aufgabe des "Absperrens" zu.

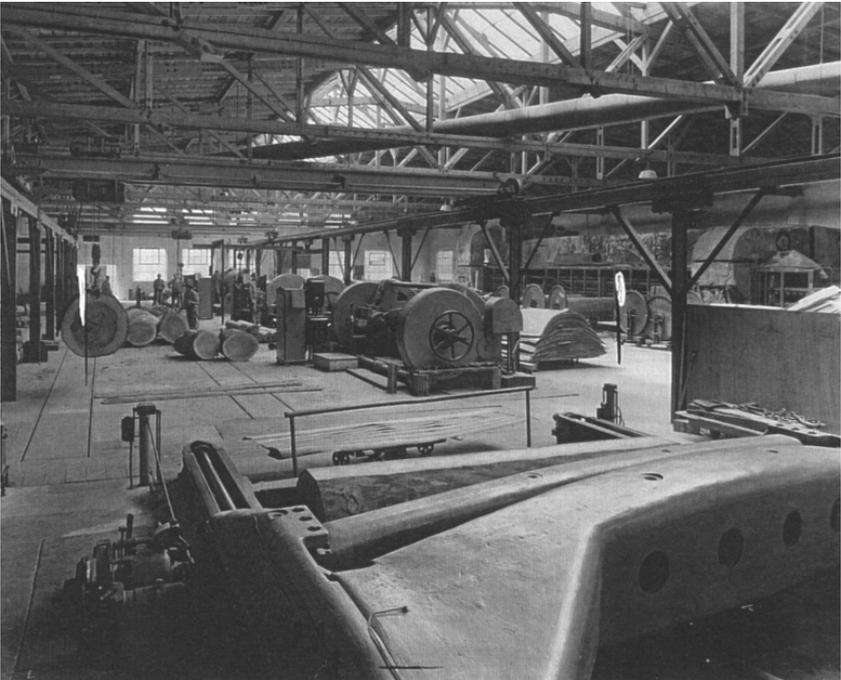
Man hat bereits in ägyptischen Gräbern furnierte Möbel gefunden, die ein Alter von 3500 Jahren aufwiesen. Offenbar war in jener Zeit die Benutzung von Furnieren ein königliches Vorrecht. Wie die kunstfertigen Arbeiter damals das Holz zerlegt und den Leim angerichtet haben, wird uns immer ein Rätsel bleiben; vor allem, daß sie nach fast vier Jahrtausenden noch immer fest auf Ihrer Unterlage haften.

Die Griechen übernahmen die Furnierkunst des Fernen Ostens. Von dort fand das Furnier seinen Weg nach Europa. Plinius der Ältere, er fand beim Untergang von Pompeji den Tod, beschrieb seinen Zeitgenossen die Furnierkunst in allen Einzelheiten. Furniere wurden damals nur zur Zierde verwendet, nicht aus wirtschaftlichen Gründen.

Noch vor 150 Jahren stellten die Schreiner Furniere in mühevoller Handarbeit mit der Furniersäge her. Dabei gingen fast zwei Drittel des Stammholzes verloren. Die ersten Furnierfabriken entstanden in Deutschland Mitte des letzten Jahrhunderts. Man sägte zunächst mit Maschinen. Auch dabei hatte man noch erhebliche Holzverluste.

Die Franzosen entwickelten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die ersten Messermaschinen, die ähnlich wie Hobel wirkten. Beim Messern werden wie beim Hobeln "Späne" vom Stamm weggetrennt; man vermeidet dabei Holzverluste und spart Zeit. Dank des hohen technischen Stand der Holzverarbeitungsmaschinen lassen sich heute Furniere in allen Stärken vom Bruchteil eines Millimeters bis zu Zentimeterdicke herstellen.

Mit dem Messern gab sich die Furnierindustrie aber nicht zufrieden.



Halle mit Messer- (vorne) und Schälmaschinen

Man konstruiert die Schälmaschine. Sie gleicht in ihrer Wirkungsweise einer Drehbank. Der Stamm wird an beiden Enden eingespannt und dreht sich beim Schälen langsam gegen das Messer. Jede Furnierstärke ist einstellbar. Es wurden heimische Hölzer wie Buchse, Esche, usw. verwendet. Mit der Zeit kamen dann auch Hölzer aus Übersee dazu. Schütte-Lanz verwendete vorwiegend Okumé aus Gabun. Es waren Stämme von gigantischen Ausmaßen.

Die Eignung des Stammes zum Schälen muß bereits im rohen Zustand entschieden werden. Messer- und Schälholz werden vor der Verarbeitung in große Dämpf- oder Kochgruben gegeben. Durch die lange Zeit des Transports ist das Holz stark ausgetrocknet. Wässern und Dämpfen macht es wieder geschmeidig. Zur Verkürzung dieser Zeit wird Dampf in die Grube geleitet; die verschiedenen Hölzer brauchen unterschiedlich lange, bis sie zum Schälen oder Messern verwendbar sind. In den Dämpfgruben herrschen Temperaturen von 60-140 Grad. Elektrische Meßgeräte erlauben heute genaue Kontrollen der Feuchtigkeitsgrade. Diese müssen auf den späteren Verwendungszweck und die geplanten Verleimungsarten abgestimmt werden. Diese geschieht in den Trocknern.

### **Das Sperrholz**

Wie das Furnier, so ist auch das Sperrholz ein industrielles Massenprodukt. Sein Name verrät die Bearbeitungstechnik: das noch bewegliche Holz "absperren", sein "Arbeiten", seine Verformung verhindern. Holz quillt und schwindet bei Feuchtigkeitswechsel. Sperrholz kann in der Länge und Breite bei Feuchtigkeitswechsel kaum noch quellen, denn die einzelnen Lagen sind kreuzweise fest miteinander verleimt. Verwendet werden fast ausschließlich Schälurniere. Sie werden überkreuz, d.h. um 90 Grad versetzt, übereinandergelegt, die Mittellagen verleimt und dann gepreßt. Die Zahl der Schichten ist stets ungerade. Als die Schälmaschine erfunden war, entwickelte man nach kurzer Zeit auch große hydraulische Pressen. Nun konnte man Sperrholz in großen Mengen herstellen.



Furniere und Pressen (im Hintergrund)

## Die Verkehrsanbindung von Schütte-Lanz

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.



Abtransport eines Okum'e-Stammes in Gabun ca. 1925

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 Hafensbahn und das eigene Anschlußgleis direkt ins Werk transportiert. Mit Hilfe des großen Brückenkrans wurden die Wagen dann entladen.

Das Anschlußgleis zweigte von der Bahnlinie Mannheim-Rheinau-Brühl und später (1909) Ketsch ab. Das Werk hatte einen eigenen Haltepunkt an dieser Bahnlinie, der sich "Mannheim-Rheinau-Luftschiffwerft" nannte.



Rundholzlager (Holtzplatz)

## Die Zeit nach der Inflation

Nach Überwindung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den Jahren 1924 - 1926, die durch die Inflation und durch die Besetzung des Ruhrgebiets und anderer Regionen (sogar der Rheinauer Hafen war besetzt!) durch die Franzosen verursacht waren, begann man in Brühl langsam mit der Produktion von Sperrholz. Die unsicheren Verhältnisse waren auch Schuld, daß der gesamte deutsche Baumarkt zum Erliegen kam.

Bei Schütte-Lanz war man während dieser Zeit aber nicht untätig: die noch vorhandenen Fachkräfte, die durch den Luftschiffbau bestens geschult waren, werteten ihre Erfahrungen aus jener Zeit aus. Man arbeitete an einer sorgfältigen Auswahl des Rohstoffes Holz, einer optimalen Verarbeitung des Materials durch fortlaufende gewissenhafte Betriebskontrollen. Dies war für die Aufnahme der Sperrholzproduktion sehr von Vorteil. Auftretende Fehlerquellen konnten sogleich beseitigt werden. Diese Sorgfalt war die Voraussetzung dafür, daß die Schutz-marke für die Schütte-Lanz Sperrholzplatten eingeführt werden konnte. Nicht nur in Deutschland fanden die SL-Sperrholzplatten von Jahr zu Jahr einen größeren Abnehmerkreis. Sie machten ihren Weg auch in die europäischen Staaten und nach Übersee. Mitbestimmend für die wachsende Verbreitung bei den zahlreichen Verbrauchern war wohl die Tatsache der hohen Qualität und vielseitigen Verwendbarkeit der Schütte-Lanz Sperrholzplatten.

### **Ausweitung der Produktion**

Die Fortschritte in der Verarbeitung von Hölzern aus Übersee, die in steigendem Maße eingeführt wurden, lieferten immer hochwertigere Sperrholzplatten. 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. Erstmals konnten auch wieder Arbeitskräfte eingestellt werden.

### **Der "Einbruch"**

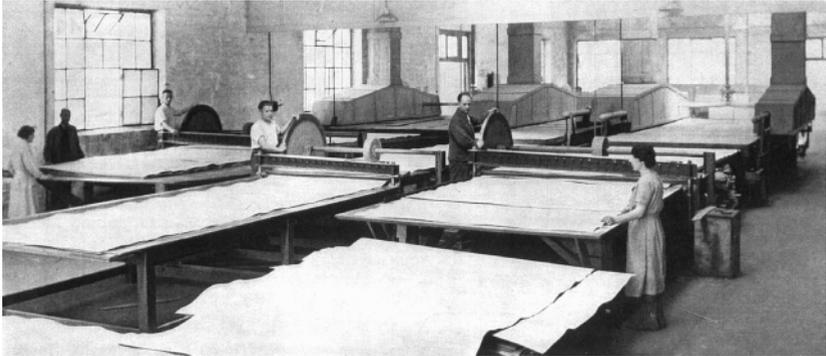
In den Jahren 1929 und 1930 führte die Vergrößerung zahlreicher Sperrholzfabrikationsstätten und die vermehrte Einfuhr zur Übersättigung des Marktes. Die Produktion der gesamten deutschen Holzindustrie fiel auf 30-40 % ihrer Kapazität zurück. Das Geschäft mit dem Ausland wurde durch Devisenknappheit behindert. Die Preise für Sperrholz gaben um 20-30 % nach. Löhne und Unkosten stiegen dagegen um ähnliche Prozentzahlen. Hohe Steuern belasteten die Firmen in unerträglicher Weise. Manche Betriebe mußten als Folge schließen.

### **Der "Neuanfang"**

Die schwierige wirtschaftliche Lage gab 1931-1933 den Anstoß zur Verständigung der deutschen Sperrholzwerke untereinander: die Spezialisierung wurde gefördert und der Wettbewerb untereinander ausgeschaltet. Man einigte sich auf planmäßige Zusammenarbeit mit dem Holzhandel, entwickelte Handelsgebräuche und führte Normmaße und Gütezeichen ein. Schütte-Lanz war daran maßgeblich beteiligt und steigerte daraufhin beträchtlich seine Qualität und die Abmessungen seiner Sperrholzplatten. Weitgehend fugenlose Deckfurniere wurden herausgebracht: Größe bis zu 250 x 305 cm Fläche! Um eine rißfreie Trocknung "endloser Furnierbänder" zu erreichen, entwickelten die Ingenieure von Schütte-Lanz einen Furniertrockner eigenen Systems.



Lagerhalle



„Endlose“ Furniere

### Ein kleines Jubiläum

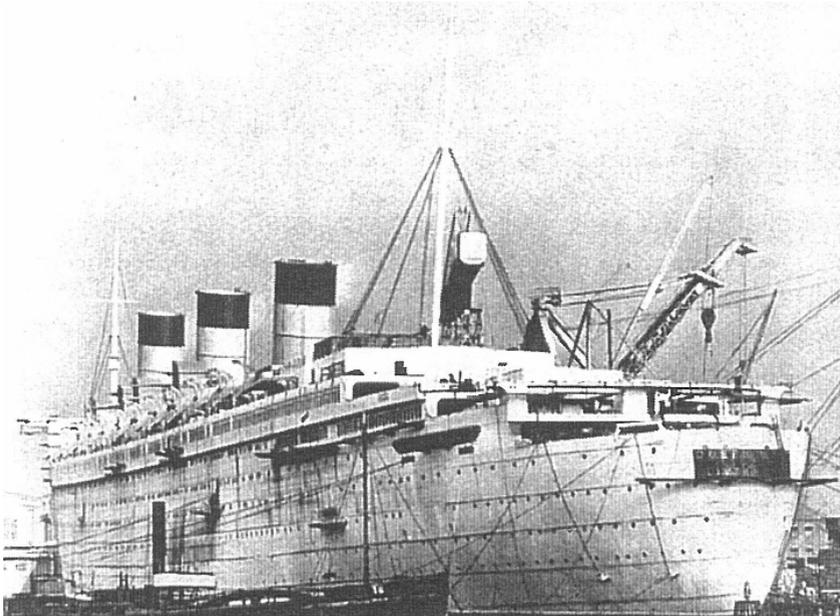


„Jubiläumsbrunnen“ (1909-1995), im Hintergrund: Verwaltungsgebäude

Im Jahre 1934 feierte Schütte-Lanz sein 25-jähriges Bestehen. Das Ansehen der Marke  fand in allen deutschen Regionen und im benachbarten Ausland Anerkennung und erhöhte den Absatz der SL-Sperrholzplatten. Beziehungen nach Übersee bahnten sich verstärkt an: so nach Argentinien, Uruguay, Chile und Mexiko. Indien wurde zu einem ständigen Abnehmer von Sperrholzplatten. Die Zahl der Beschäftigten stieg erstmals über die 300 Marke. Das Geschäft florierte.

## Die Zeit der Hochkonjunktur

In den Jahren 1935 bis 1938 war speziell der englische Markt ein sicheres Absatzgeschäft für Schütte-Lanz-Sperrholz., das hauptsächlich für die Ausstattung der großen Passagierdampfer, z.B. der "Queen Mary", verwendet wurde. Auch die englischen Eisenbahngesellschaften mit ihrem Wagenbau waren gute Kunden. Im Jahr 1938 betrug der Export von Schütte-Lanz rund 32 % des Gesamtexports der deutschen Sperrholzindustrie. 37 % davon gingen allein nach England.



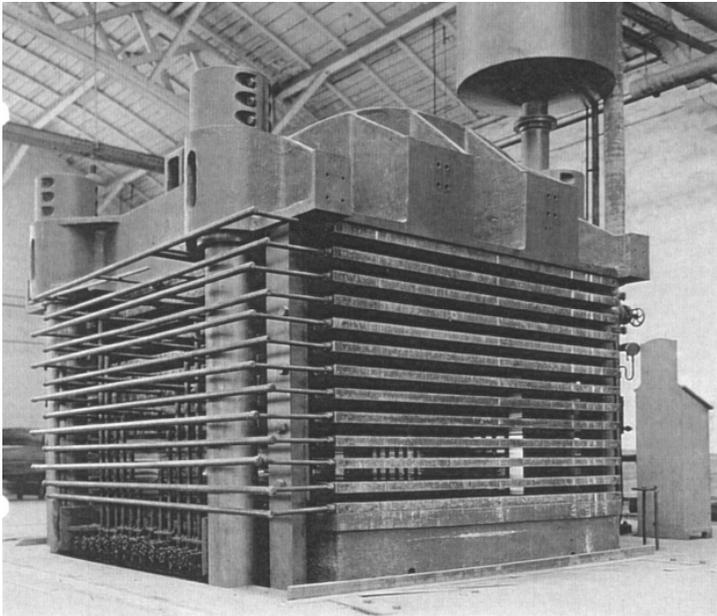
Ozeanriese „Queen Mary“

### Weitere Steigerung der Produktion

In dieser Zeit hat sich Schütte-Lanz bewußt mehr und mehr auf die Herstellung großflächiger Furnier- und "Tischlerplatten" aus Überseeholzern umgestellt. Mit der Steigerung der Umsätze erfolgte der Ausbau der Betriebsanlagen durch die Aufstellung einer Gegendruckturbine sowie von zwei Hochdruckkesseln, um die Produktionskapazität noch mehr zu verbessern. Bei der Aufstellung dieser Anlagen wirkte auch schon die Brühler Baufirma Gebr. Ganz mit. Die Produktion war auf ihrem Höhepunkt angelangt. Über 600 Beschäftigte verdienten bei Schütte-Lanz ihren Lebensunterhalt. Sie kamen aus der gesamten Region um Brühl.

### **Beginn der wasserfesten Verleimung**

Gleichzeitig mit der enormen Produktionssteigerung wurden in den letzten Jahren - ohne Rücksicht auf die damals noch hohen Mehrkosten - die ersten Versuche mit der Kunstharzverleimung der Sperrplatten gemacht. Die Umstellung auf diese Art der Verleimung war mit Erfolg gekrönt. Die Wasserfestigkeit der Sperrholzplatten erhöhte sich enorm. Das machte sich wiederum beim Absatz bemerkbar.



Hochdruckpresse

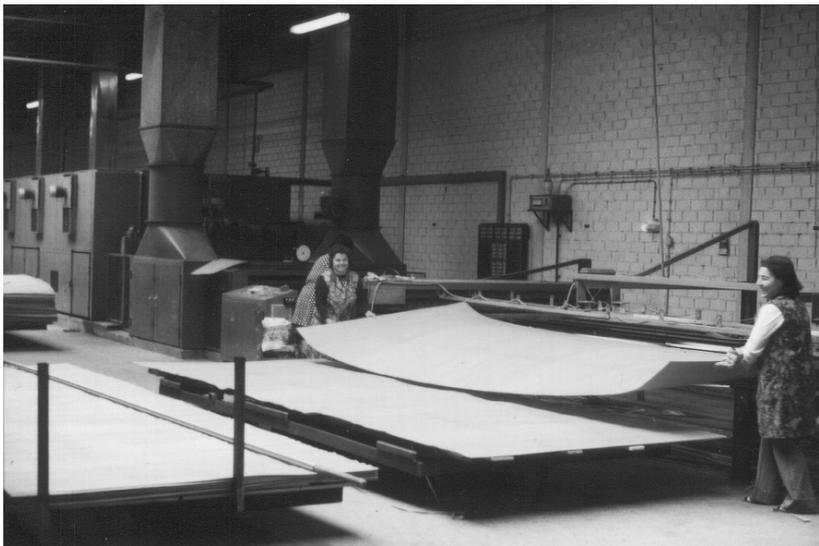
### **"Tischlerplatten"**

Benötigt man Holzflächen mit größerer Fläche (über 19 m<sup>2</sup>), so verwendet man die sogenannten "Tischlerplatten".- Sie bestehen aus einer Mittellage, auf der beiderseits Absperrfurniere aufgeleimt sind. Die Mittellage kann verschiedenartig beschaffen sein. Die Stäbchenmittellagen werden hergestellt, indem man Furniere zu Blöcken verleimt und dann senkrecht auftrennt. Anstelle der Stäbchen können auch Bretter als Mittellagen verwendet werden. Bei Streifenmittellagen werden verleimte Leisten nebeneinander gelegt. Dies war die bevorzugte Herstellungsweise. Die Herstellung der "Tischlerplatten" erforderte bei ihren großen Ausmaßen wiederum die Aufstellung noch größerer Pressen.

Auch die Lagerkapazität mußte ebenfalls vergrößert werden.



„Tischlerplatten“ - Presse



Deckfurniere für „Tischlerplatten“ (im Hintergrund ein Trockner)

## **Die Vorkriegsjahre**

Die Jahre 1939 und 1940 brachten bereits eine Beschränkung der Devisenzuteilung und damit eine Verminderung der Holzeinfuhr aus Übersee sowie wiederholte Betriebseinschränkungen und rückläufige Exporte. Die politischen Verhältnisse nötigten dann zur beschleunigten Umstellung der Fertigung auf einheimisches Holz. Dies verursachte erhebliche Schwierigkeiten und brachte die bisherige Aufwärtsentwicklung von Schütte-Lanz zum Stillstand. Eine wichtige Rohstoffbasis war der Firma entzogen worden. Zur Produktion benötigte man jetzt in verstärktem Umfang einheimische Buche. Dazu mußten auch die Maschinen- und Fertigungseinrichtungen auf den veränderten Rohstoff umgestellt werden.

## **Der 2. Weltkrieg - seine Auswirkungen auf Schütte-Lanz**

Nach der entsprechenden Ergänzung des Maschinenparks für die Verarbeitung des neuen Rohstoffes Buche und der Einarbeitung der Arbeitskräfte (Ende 1944 waren es ca. 900) gelang es jedoch sehr bald, aus dem Buchenholz durch spezielle Verleimung besonders hochwertige Sperrplatten (z.B. von 1,0 Millimeter Stärke) sogenannte "Flugzeugplatten" und Schichthölzer für den Flugzeugbau herzustellen. Für die Anfertigung von Propellern entwickelte man sogenannte Preßschichthölzer. Bei diesen Erzeugnissen wurden höchste Ansprüche an die Behandlung der Furniere, deren Festigkeit und Verleimung gestellt. Die dabei gesammelten Erfahrungen vereinigte Schütte-Lanz zu einem Qualitätserzeugnis. Die Ingenieure und Techniker leisteten Pionierarbeit, wenn auch auf einem für die damalige Zeit nicht gerade friedlichem Gebiet.

Die Tischlerplattenfertigung wurde damals u.a. durch die Fabrikation "glatter Sperrtüren" ergänzt.

Von 1942-1944 wurde die Produktionsanlage zur Herstellung von Holzspanhartplatten errichtet. Es waren die ersten Versuche aus Spänen von Holzabfällen und durch entsprechende Leimbeigaben in Formen eine Platte zu produzieren. Sie hatte eine überraschende Festigkeit und ließ sich für die Beseitigung von Kriegsschäden an Gebäuden verwenden. Diese Platte entwickelte sich später zu der heute bekannten Spanplatte.

Am 1. März 1945 fielen die Tischlerplattenwerkstatt mit dem zugehörigen Lager, sowie der Leimfabrik einem Bombenangriff zum Opfer. Am 23. März des gleichen Jahres wurde die gesamte Fertigung stillgelegt, weil die Front die Grenzen der Gemarkung erreicht hatte.

## Der Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg

Bereits am 13. April 1945 wurde die Produktion bei Schütte-Lanz mit reduzierter Belegschaft (ca. 250) im Auftrag der amerikanischen Armee wieder aufgenommen. Die Amerikaner versorgten das Werk mit Rundholz, um die Sperrholzplatten ihren Zwecken nutzbar machen zu können.

Im weiteren Verlauf der Jahre werden die von den amerikanischen Truppen besetzten Fabrikteile zurückgegeben. Nach gründlicher Instandsetzung und Erneuerung des Maschinenparks begann 1946 wieder die eigene bescheidene Fabrikation.

In den Jahren 1947 und 1948 gelang es auch die ausgebrannten Produktionshallen wieder aufzubauen und Fertigungseinrichtungen anzuschaffen, soweit es für die jeweiligen Produktionsaufgaben erforderlich war. Die benötigten Rohmaterialien mußten unter enormen Schwierigkeiten herangeschafft werden. Die für die Erzeugung der Energie notwendige Kohle war äußerst knapp; oft mußte man sich mit Holzabfällen behelfen. Aber auch diese Engpässe wurden gemeistert.

Zum zweiten Mal hatte es Schütte-Lanz geschafft dank zäher Friedens- und Pionierarbeit am Ende einer jeweiligen unruhlichen Epoche den Neuanfang zu beginnen. Die unermüdliche Schaffenskraft aller Beteiligten - Direktoren, Techniker, Ingenieure, Meister und Arbeiter - führte zu diesem positiven Ergebnis, auf das man mit Recht stolz sein konnte.

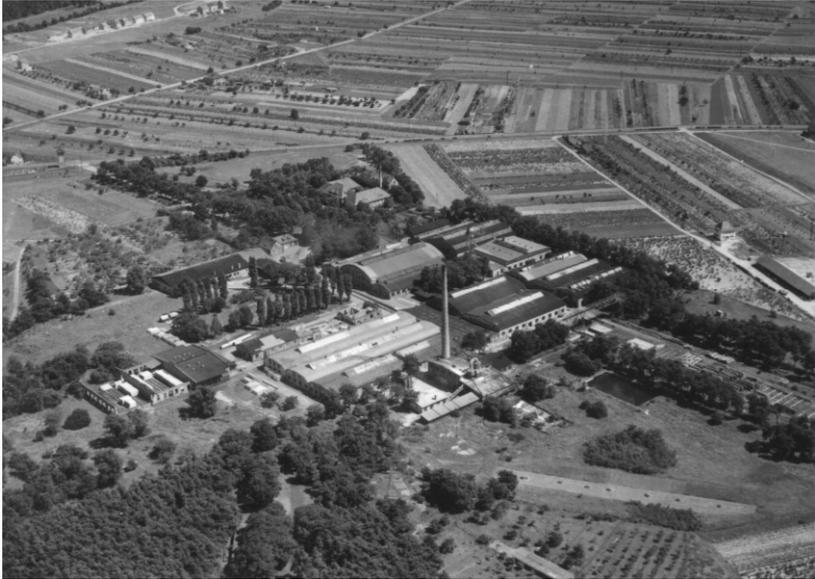
## Die Währungsreform von 1948 - Aufbruch in eine neue Zukunft

Erst mit der Währungsreform vom Juni 1948 gab es für Schütte-Lanz den neuerlichen Anlaß zur Ausdehnung der Produktion. Nach und nach wurden wieder alte Verbindungen mit der Holzverarbeitenden Industrie aufgenommen. Die Investitionen in die Herstellung von Tischlerplatten und Türen sowie die Verbesserungen bei der Holzspanhartplatte zahlten sich aus. Der Wiederaufbau der im Krieg zerstörten öffentlichen und privaten Gebäude verlangte vermehrt nach Holzprodukten, wie z.B. Platten für Wandverkleidungen, Türen, etc., Schütte-Lanz schaffte dadurch für sich und die wieder über 300 angestiegene Zahl der Werksangehörigen eine erfolgversprechende Zukunft.

**Im Jahr 1949** konnte man auf **40 Jahre Entwicklungsarbeit** für die Sperrholztechnik zurückblicken. Ein Jubiläum, das mit Recht in der Firmengeschichte von Schütte-Lanz eine Rolle spielt.

Ab 1949 wurden auch wieder Geschäftsbeziehungen mit dem westlichen Ausland aufgenommen. Die guten Beziehungen zum westafrikanischen Gabun führten dazu, daß auch wieder Rundhölzer, vor allem Okumé und Limba, aus Übersee für die Verarbeitung importiert werden konnten. Mit

dem steigendem Wohlstand wuchsen in Deutschland auch die Qualitätsansprüche. Edelfurniere waren gefragt wie nie zuvor. Für Schütte-Lanz war dies abermals eine positive Herausforderung. Die Firma beschäftigte 1955/56 über 400 Mitarbeiter.



Schütte-Lanz 1949/50

### **Neue Krisen**

Der Koreakrieg und die zunehmende Integration des westeuropäischen Marktes löste Ende der fünfziger Jahre zahlreiche Krisen aus, die sich auch auf die Sperrholzindustrie - und damit auch auf Schütte-Lanz - auswirkten. Tiefgreifende Wandlungen blieben nicht aus. So führten die steigenden Lohnkosten in Westdeutschland dazu, daß die Herstellung von Standard-Sperrholzplatten immer unrentabler wurden. Es wurde nach Standortvorteilen in außereuropäischen Ländern gesucht, um die Rohstoffversorgung zu sichern und vor allem billiger zu machen. Auch Schütte-Lanz unternahm diesen Versuch in Gabun mit einem Furnierwerk.

### **Fertigungsprogramm in neuen Dimensionen**

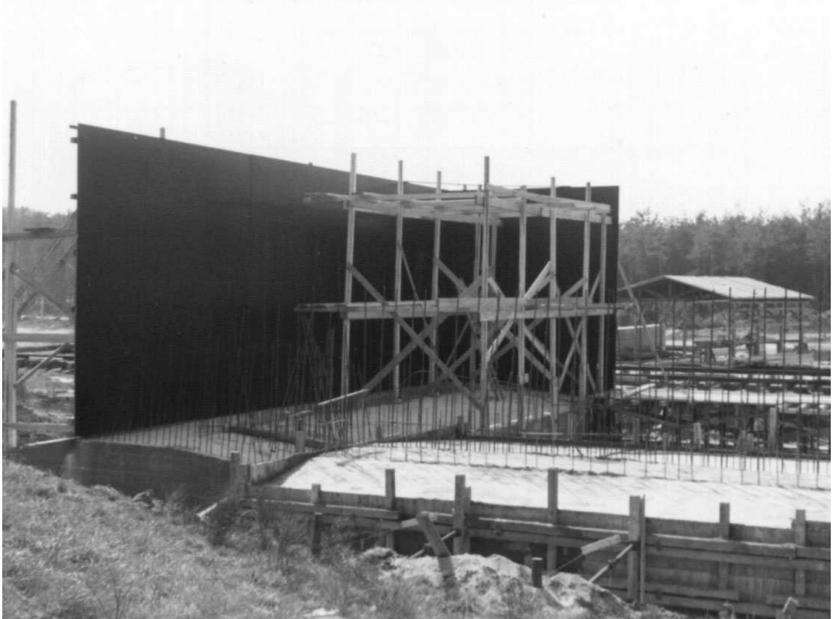
Im Jahr 1955 begann man bei Schütte-Lanz mit der Fertigung von Feinspanplatten für die Bauindustrie. Auch die Möbelindustrie verlangte nach verbesserten Rohstoffen. Dies führte zur Herstellung von Spanplatten mit geschliffenen Oberflächen aus Limba und Okumé. Die Deckfurniere der Tischlerplatten wurden ebenfalls verfeinert. Die Maße dieser Platten betragen noch 250 x 125 cm. Auch "Flugzeugplatten" in der Stärke von 0,8 - 3,0

mm wurden noch in verschiedenen Güteklassen gefertigt und waren filmverleimt. Abnehmer waren u.a. die Segelflieger auf der Wasserkuppe (Güteklasse I, geprüft vom Germanischen Lloyd) und die Modellbauindustrie (Firma Graupner). Die ersten Tischlerplatten mit Feinspanzwichenlagen wurden 1960 hergestellt.



Presse für Großformatige Platten

Im Jahre 1961 wurde die erste **wetterfeste** Schütte-Lanz-Industrieplatte gefertigt. Die Mittellagen bestanden aus Stäbchen und die Oberfläche wurde aus Flüssigharz, später Phenolharz, hergestellt. Die SEMPER-Schalung war geboren. Man blieb aber noch bei den "kleinen" Maßen. Die Pressen wurden noch nicht vergrößert. Dies geschah erst im Mai 1966: die Presse für Tischlerplatten wurde so umgebaut, daß man SEMPER-Betonschalungsplatten in den Ausmaßen 348 x 170 cm herstellen konnte. Ein weiterer Umbau fand 1968 statt: jetzt konnte man großformatige Platten von 510 x 183 cm herstellen. Die so produzierten Platten (SEMPER-Compaktschalung) wurden mit einem Phenolharzfilm beschichtet. In diesen Jahren wurden auch noch immer Türen für die Bauwirtschaft hergestellt. Erst 1968 wurde dieser Produktionszweig aufgegeben.



SEMPER Schalungspalette im Einsatz (Autobahnbau nahe Hockenheim)

## Veränderungen bei Schütte-Lanz

**Im Jahre 1959** blickte Schütte-Lanz auf sein **50-jähriges Bestehen** zurück. Schon in dieser Zeit begannen sich Veränderungen in der Firma abzuzeichnen. Im Jahre 1963 zog man sich aus Gabun zurück und verzichtete dort ganz auf die Furnierherstellung. Die benötigten Rohstoffe besorgte man sich wieder auf dem freien Markt. 1968 wurde erstmals Sperrholz aus amerikanischen Kiefern, sogenanntes "Nadel-"Sperrholz aus den Vereinigten Staaten importiert. Auch mit Kunstharz beschichtete Tischlerplatten wurden bereits von Fremdfirmen gekauft. Die Mitarbeiterzahl sank auf ca. 200. Im März 1970 wurde die Produktion von Tischler- und "Flugzeug"-Platten eingestellt. Schütte-Lanz verstärkte jetzt die Herstellung von Schalungsplatten, nach denen der Baumarkt immer mehr verlangte. Devise: "Weniger Bauhandwerker mußten mehr leisten; weg von der zeitraubenden Verschalung mit kleinflächigem Material."

Am 20.10.1971 wurde durch Beschluß des Aufsichtsrats die Schütte-Lanz-Aktiengesellschaft aufgelöst. Im Jahr darauf gründete man die Schütte-Lanz GmbH (Mai 1971), die sich ausschließlich mit Holzhandel beschäftigte. Ab 13. Juni 1972 war das Sperrholzwerk eine Einzelfirma, die sich nur der Holzproduktion verschrieb und die ihre Erzeugnisse über die GmbH verkaufte.

Die Schütte-Lanz GmbH dehnte ihren Holzhandel ab 1972 kontinuierlich aus. Es entstanden u.a. umfangreiche Handelskooperationen mit Finnland und Indonesien; von dort bezog man wetterfest verleimtes Sperrholz! Das Handelsprogramm umfaßte auch Türen und Fenster. Ab 1990 wurde der Verkauf neben Frankreich und Österreich auch auf die osteuropäischen Länder ausgedehnt. Die Schütte-Lanz GmbH darf heute als Marktführer für Hölzer aller Art bezeichnet werden.

.Die Schütte-Lanz-Sperrholzfabrik spezialisierte sich besonders auf großformatige Platten. So z.B. ab 1974 die Kunststoffschalung "SEMPER variant" und ab 1991 die "SEMPER-CAR-PLEX", eine besonders robuste Platte für den Fahrzeugbau zur Herstellung von Böden.

1996 erstellte man eine neue Halle, die eine neue, hochautomatisierte Pressenstraße für filmbeschichtetes Sperrholz aufnahm. Die Anlage ist geeignet für Platten mit den Maßen 220 x 600 cm.

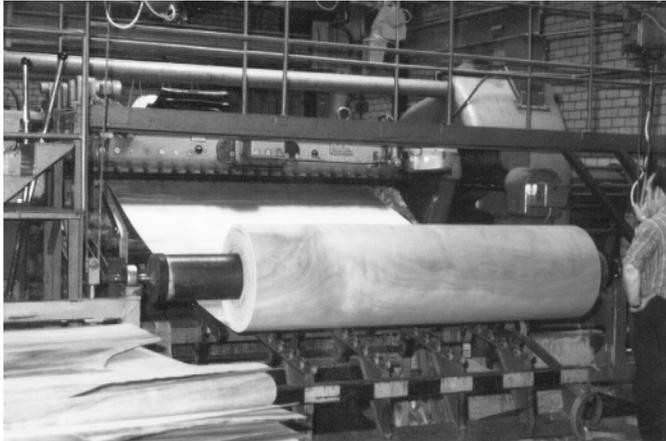


Neue Fertigungsstraße

Mit der hohen Qualität der Erzeugnisse auf dieser Anlage erlangte die Sperrholzfabrik durch den TÜV Pfalz Ende Dezember 1996 die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9002.

Es blieb nicht aus, daß aus wirtschaftlichen Gründen in den sechziger und Anfang der siebziger Jahre Werkstätten und Gebäude der Firma Schütte-Lanz veräußert und vermietet werden mußten. So fiel u.a. 1968 das Kantinengebäude der Spitzhacke zum Opfer, um Platz für ein Gewerbegebäude zu schaffen.

Der Wasserturm, das weithin sichtbare Wahrzeichen von Schütte-Lanz wurde Anfang 1982 abgetragen, weil die Firma an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen wurde. 1988 wurde die letzte Schälmaschine abgebaut und nach China verkauft, wo sie heute wahrscheinlich noch für Schütte-Lanz arbeitet.



Schälungsmaschine mit „Endlosfurnier“



Der Wasserturm

Die Schütte-Lanz GmbH und die Sperrholzfabrik erzielten 1996 mit 83 Mitarbeitern einen Umsatz von 80 Millionen DM. Bei guter Beschäftigungslage und der vorhandenen großen Kapazität der Fertigungsanlagen dürfte eine Umsatzsteigerung jeder Zeit möglich sein, zumal Techniker und Ingenieure an innovativen Holzprodukten arbeiten.

Am 22. April 1999 begeht Schütte-Lanz sein 90-jähriges Bestehen. Das war der Anlaß, die Chronik der Firma, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, zu schreiben. Durch die verschiedenen Epochen hat die Firma gezeigt, was durch Forschergeist, Umsetzung von Ideen, großem Mut und "Stehvermögen" zu erreichen ist. Schütte-Lanz - "DIE LUFTSCHIFF" - ist ein Teil unserer Heimat Brühl, auf den wir alle stolz sein dürfen!



Einfahrt zur Firma

Literatur bei den Verfassern