



IMPRESSUM

Herausgeber:

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

Redaktion:

Dr. Volker Kronemayer

Erscheinungsdatum:

Dezember 2023

Auflage:

200 Stück

Gestaltung Umschlag:

Hauck Grafik-Design, 68782 Brühl

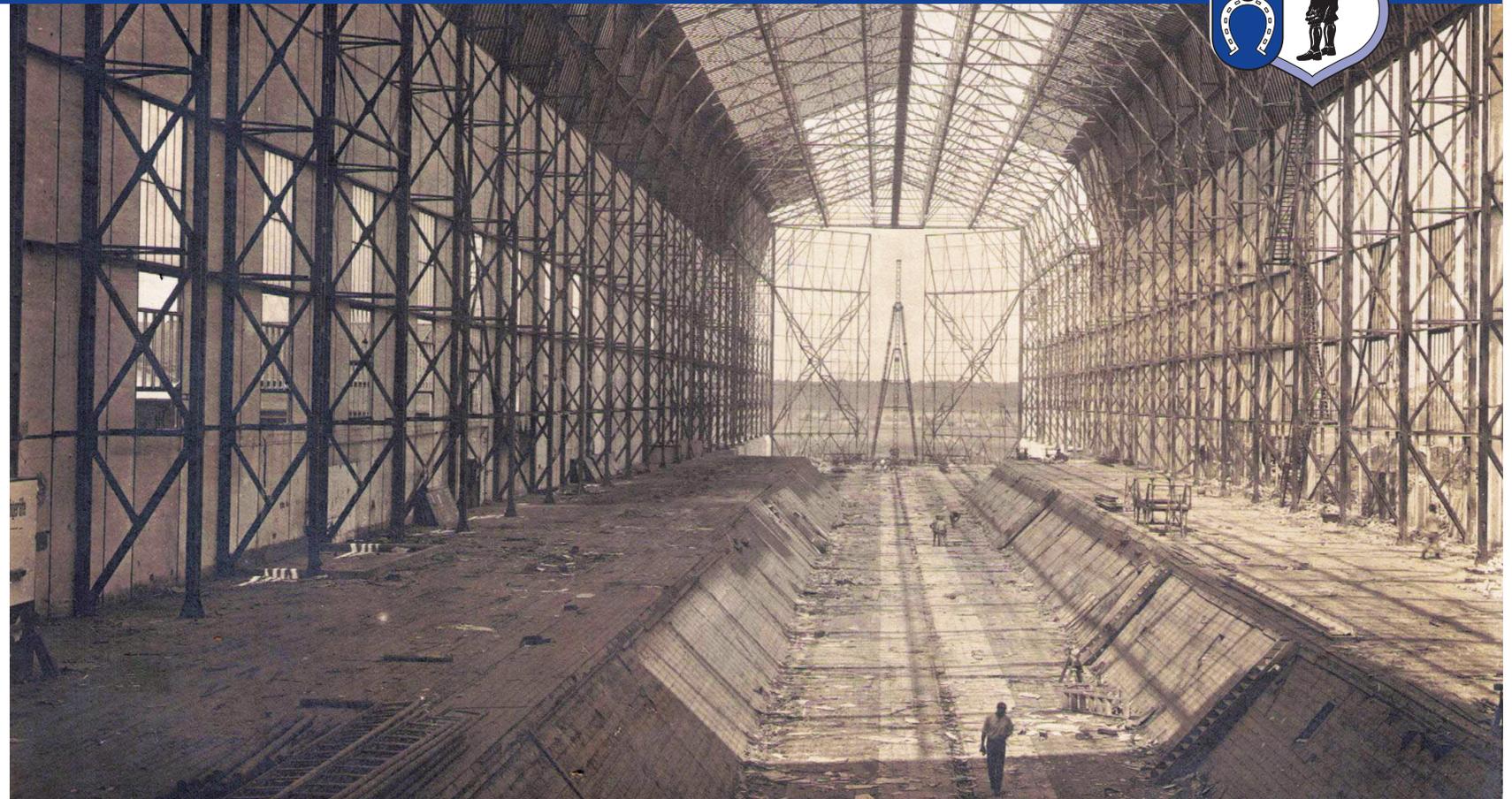
Druck:

Media-Express, Schwetzingen

Bildnachweis:

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

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



Schütte-Lanz 1919 bis 1925

– Die Suche nach neuen Wegen

Schütte-Lanz Werk Brühl 1919 bis 1925

Die Suche nach neuen Wegen

- 1 Brühl 1918 bis 1923
Ein Überblick

- 2 Entwicklung des Betriebsgeländes
 - 2.1 Das Betriebsgelände 1917 bis 1919
 - 2.2 Das Betriebsgelände um 1920
 - 2.3 Das Betriebsgelände 1925

- 3 Entwicklung des Personalstandes in Brühl

- 4 Neue Wege im Werk
 - 4.1. Der Apparatebau – Küchengeräte auf der Leipziger Messe
 - 4.2 Der Möbelbau
 - 4.3 Der Automobilbau
 - 4.4 Der Bootsbau
 - 4.5. Die Luward-Leim-Gesellschaft GmbH
 - 4.6 Die Aluminiumdrückerei
 - 4.7.1 Die Gründung der Schütte-Lanz Holzwerke
 - 4.7.2 Das Werksgelände der Schütte-Lanz Holzwerke AG

5. Neue Wege im Luftverkehr
 - 5.1 Keine Flugzeuge im Schütte-Lanz-Linienverkehr
 - 5.2 Der gescheiterte Luftschiffbau für zivile Zwecke

- 6 Schlussbetrachtung

- 7 Danksagung

1 Brühl 1918 bis 1923 Ein Überblick

Der Umbruch der europäischen Welt, der mit dem Waffenstillstand am 9. November 1918 eingeläutet wird, erfasst auch die kleine Gemeinde Brühl bei Schwetzingen. Nicht, dass sie politisch, wirtschaftlich oder sonst auf irgendeinem Gebiet von überragender Bedeutung ist, aber eben diese politischen und wirtschaftlichen Veränderungen greifen auch tief in den Alltag der Einwohner ein und verändern ihn teils grundlegend.

Zunächst sind die Probleme zu lösen, die die Wiedereingliederung der zurückkehrenden Soldaten aufwirft. Während der vier Kriegsjahre haben sich die Familien zuhause und die Soldaten in Heer und Marine immer weiter auseinandergelebt¹. Aus der kleinen Gemeinde Brühl und Rohrhof wurden im Verlauf des Krieges 777 junge Männer zum Militär eingezogen. 143 von ihnen überlebten den Krieg nicht.

Der Rückmarsch der regulären Truppen in ihre Heimatstandorte erstreckt sich über mehrere Wochen. Erst nach ihrer Ankunft an den Heimatstandorten der Truppenteile werden sie demobilisiert. Kriegsgefangene aus englischer (26) oder französischer Gefangenschaft (47) kehren teils erst im Frühjahr 1920 zurück. Die Heimatgemeinde Brühl bereitet ihnen einen großen Empfang.²

Die ehemaligen Soldaten kommen in eine Gemeinde zurück, durch deren Gemarkung die Grenze zwischen der französischen Besatzungszone in der Pfalz und der rechtsrheinischen entmilitarisierten Zone verläuft. Landwirte, die zu ihren Feldern auf der Kollerinsel wollen, benötigen nun einen Pass bzw. die Erlaubnis der französischen Militärverwaltung. Im Juli 1923 wird die Kollerfähre auf Anordnung der französischen Militärverwaltung für längere Zeit gar völlig stillgelegt.³

Letzteres erfolgt während des Ruhrkampfes 1923, als sich die Situation nochmals verschärft: Französische Truppen beziehen Grenzposten in Neckarau auf Höhe der damaligen Firma Sunlicht (Heute: Unilever). Es kommt zu zahlreichen Reibereien zwischen Brühler Landwirten, Arbeitern auf der einen und französischen Grenzposten auf der anderen Seite.⁴ Die Besatzungssoldaten gehen sogar in Rohrhof in den Straßen und Vorgärten mit ihren Gewehren und scharfer Munition auf Hasenjagd und gefährden so die Bevölkerung.⁵

Andererseits haben auch die Brühler Ideen: im Herbst 1923 holzen sie in einer einzigen Nacht ein 70 ar großes Waldstück bei Rheinau völlig ab und verbringen das Holz nach Brühl bzw. Rohrhof. Bis zu 200 Brühler sind daran beteiligt.⁶

¹ Volker Kronemayer, Carl Pister, Tagebuch 1914 – 1918, Ubstadt-Weiher 2028. S. 7, 46.

² Gemeindeforschung Brühl A 1055. Zu den Zahlen vgl. im digitalen Archiv des Vereins für Heimat- u. Brauchtumspflege die Tabelle Kriegsteilnehmer WKI Brühl-Rohrhof n6 [Stand 22.03.2023].

³ Karlsruher Tagblatt 8.07.1923.

⁴ Durlacher Tagblatt 16.04.1923. Karlsruher Tagblatt 14.04.1923.

⁵ Karlsruher Zeitung 12.04.1923.

⁶ Ralf Strauch, Ein kleiner Wald verschwindet einfach, in Schwetzingener Zeitung, 16.10.1923; Volker Kronemayer, Der große Holzklau von Brühl, in Brühler Rundschau, 2.11.2023.

Brühl ist nach 1919 von einem Ort im Innern Deutschlands zu einem geteilten Grenzort geworden.⁷ Und wandelt sich so von einem begehrten in einen unsicheren Industriestandort. Fast alle bedeutenden Firmen entlang des Rheins suchen neue Standorte außerhalb der entmilitarisierten Zone und weit weg vom möglichen Zugriff des französischen Militärs.⁸

Die größte Firma vor Ort und einer der größten Arbeitgeber ist 1918 die Firma Schütte-Lanz Luftschiffbau. Sie treffen die Bestimmungen des Versailler Vertrages mit dem Verbot von Luftschiff- und Flugzeugbau unmittelbar. Darüber hinaus zehrt die Hyperinflation des Jahres 1923 die Finanzen der Firma auf. Die prekäre Devisensituation des Deutschen Reiches erschwert auch den Import von Tropenhölzern, die man in der Firma verarbeitet – sofern sie überhaupt verfügbar sind. Die Lagerbestände hatte man während des Kriegs vollständig aufgebraucht.

Die schlechte wirtschaftliche Situation verschärft sich für die Firma durch den Tod von Karl Lanz, der am 18. August 1921 im Alter von 48 Jahren verstirbt, weiter. Er ist nicht nur durch seinen Namen mit dem Unternehmen Schütte-Lanz verbunden. Er ist der größte Geldgeber und begleitet daher die Entwicklung der Firma durchaus kritisch. Und Mitgesellschafter, Bankier und Schwager August Röchling sieht sich nicht in der Lage, diese finanzielle Lücke zu füllen.

In dieser Situation sucht die Firmenleitung zwischen 1919 und 1923 nach neuen Wegen. Es geht darum, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln – und dies mit Hilfe der Kenntnisse und Fähigkeiten, die man in den Jahren seit 1909 erworben hatte. Kleine Erfahrungen bestehen: Bereits 1909 nahm Johann Schütte Kontakt zu amerikanischen Firmen im Luftschiffbau auf, die 1915 nochmal kurzfristig fortgesetzt wurden.⁹ Und 1918 stellte man Brühl auch Holzschuhe her¹⁰. Das ist jedoch viel zu wenig, um die Firma zu retten. Die Firma Schütte-Lanz soll erhalten bleiben. Das Wie ist die Herausforderung.

⁷ Ralf Strauch, Als eine Staatsgrenze die Gemeinde teilte, in Schwetzinger Zeitung, 18.01.2023; Volker Kronemayer, Brühl vor 100 Jahre – Kollerinsel und Ruhrkampf, in Brühler Rundschau, 20.01.2023.

⁸ Volker Kronemayer, Was wäre gewesen, wenn

Eine Geschichte von Werbung, gescheiterten Initiativen, verpassten Chancen und neuen Anfängen rund um die Industrieansiedlung in Wiesloch, Wieslocher Woche/Winzerfestanzeiger 26.08.1998, S. 28ff.

⁹ Dorothea Haaland, Der Luftschiffbau Schütte-Lanz Mannheim Rheinau (1909 – 1925), Mannheim 1987, S.82f.

¹⁰ Karl Hampe, Kriegstagebuch 1914-1919, hgg. Von Folker Reichert und Elke Wolgast, München 2004, S. 705

2 Entwicklung des Betriebsgeländes

2.1 Das Betriebsgelände 1917 bis 1919

Im Verlauf des Ersten Weltkrieges werden die Betriebseinrichtungen auf dem Werksgelände der Schütte-Lanz Luftfahrzeugbau in Brühl ständig erweitert. Im Mittelpunkt steht die Verlängerung der Luftschiffhalle. Diese muss den ständig länger werdenden Luftschiffen angepasst werden (Gebäude Nr. 23, ab 1916). Hatte das Versuchsluftschiff SLI im Jahr 1911 eine Länge von 131 Metern und ein Volumen von 11.000 m³, so sind dies bei dem Luftschiff SLII bereits 144 m Länge und 27.000 m³. SL 22, das letzte in Brühl gebaute Luftschiff, misst 198,30 m Länge und 56.300 m³ Volumen. Die für SLI gebaute und für SLII später verlängerte Halle wird abgebrochen und es entsteht eine neue 200 Meter lange Luftschiffhalle (L: 200 m x B: 35 m x H: 28 m), die vermutlich von der Firma M.A.N. errichtet wird.¹¹

Die technischen Anforderungen an die Luftschiffe steigen, je größer diese werden: Die Belastbarkeit der Holzkonstruktion sowie der Drahtseilverspannungen und deren Knotenpunkte, die Wasserfestigkeit der verbauten Sperrhölzer, um nur einige Punkte zu nennen. Um die wissenschaftlichen Aufgaben lösen zu können, wird 1916 das dringend benötigte Labor (Nr. 32) gebaut. Bereits im Folgejahr wird die Einrichtung um das Doppelte verlängert. Eines der nachhaltigsten Forschungsergebnisse ist die Entwicklung eines wasserfesten Kaltleims, der nach dem Krieg weiterentwickelt und als Luward-Leim vermarktet wird. Zunächst geht es um die Festigkeit des verwendeten Sperrholzes und dessen Schutz vor Feuchtigkeit über der Nordsee und nach dem Krieg um den Bau von Sport- und Hausbooten oder die Verwendung im Bau.

Die neben dem Labor gelegenen Werkshallen (Nr. 33 und Nr. 47) werden ebenfalls um das Doppelte verlängert. Ein weiteres Werkstattgebäude kommt hinzu (Nr. 42).

Auf der östlichen Seite wird der Verladeschuppen (Nr. 28) um den Holzlagerschuppen erweitert. Hier befindet sich wohl die Munitionsfüllstelle.¹² Denn einem Bericht des Waffen- und Munitionsbeschaffungsamtes (WuMBA) in Berlin zufolge liegt das hölzerne Betriebsgebäude im freien Gelände. An anderer Stelle wird darauf hingewiesen, dass die in Kisten verpackten Granaten direkt auf die an der Rampe stehenden Waggonen verladen werden. Die Verladerampe ist laut Plan das Gebäude Nr. 36.

Die Firma Heinrich Lanz verfügt über einen eigenen Schießplatz auf der Kollerinsel. Hier erprobt das Minenwerfer-Beschuß-Kommando Schwetzingen [sic] das Material.¹³ Die Minen werden in Bühl fertiggestellt.

In den Jahren 1917 und 1918 folgt dann ein massiver Ausbau: Die Luftschiffhalle wird um eine Montagehalle erweitert (Nr. 49). Westlich der Werkshalle (Nr.33) entsteht das

¹¹ Volker Kronemayer, Brühler „Heimatfront“ 1914 bis 1918, Brühl 2017, S. 33. Eine ausführliche Beschreibung der Anlagen seit 1914 findet sich dort.

¹² Heimatfront, S. 45ff.

¹³ Ergänzung zu den Ausführungen i Heimatfront, S. 46. Zum Zeitpunkt der Erstellung von Ortsschell' Heft 22 war dies dem Heimatverein noch nicht bekannt. Ein Foto der 33 Mann starken Truppe liegt dem Verein vor.

Kesselhaus (Nr. 66, Nr. 51) mit Kamin (Nr. 34). Wegen der Explosionsgefahr in sicherer Entfernung, aber mit eigenem Gleisanschluss, befindet sich ein Späneschuppen (Nr. 67). Ein Gatterschuppen (Nr. 61) ergänzt die Lagermöglichkeiten.

Im äußeren südöstlichen Teil entsteht ein großes Kantinegebäude mit Wohnungen für die Direktion (Nr. 37, 38, 39), Heizungsanlage (Nr. 40) und landwirtschaftlichen Gebäuden (Nr. 57, 65).¹⁴

Der Ausbau des Werkes der Luftschiffbau Schütte-Lanz Mannheim-Rheinau erreicht damit seinen Höhepunkt. Der Waffenstillstand vom 9. November 1918 und der darauf folgende Friedensvertrag von Versailles vom 28. Juni 1919 beenden den Luftschiffbau in Brühl. Für die Firmenleitung bedeutet dies: Die Produktion muss auf andere Bereiche umgestellt, die vorhanden Maschinen für diese Produktionslinien in nun freiwerdenden Hallenkomplexen zusammengezogen werden, die Mitarbeiterzahl angepasst werden.

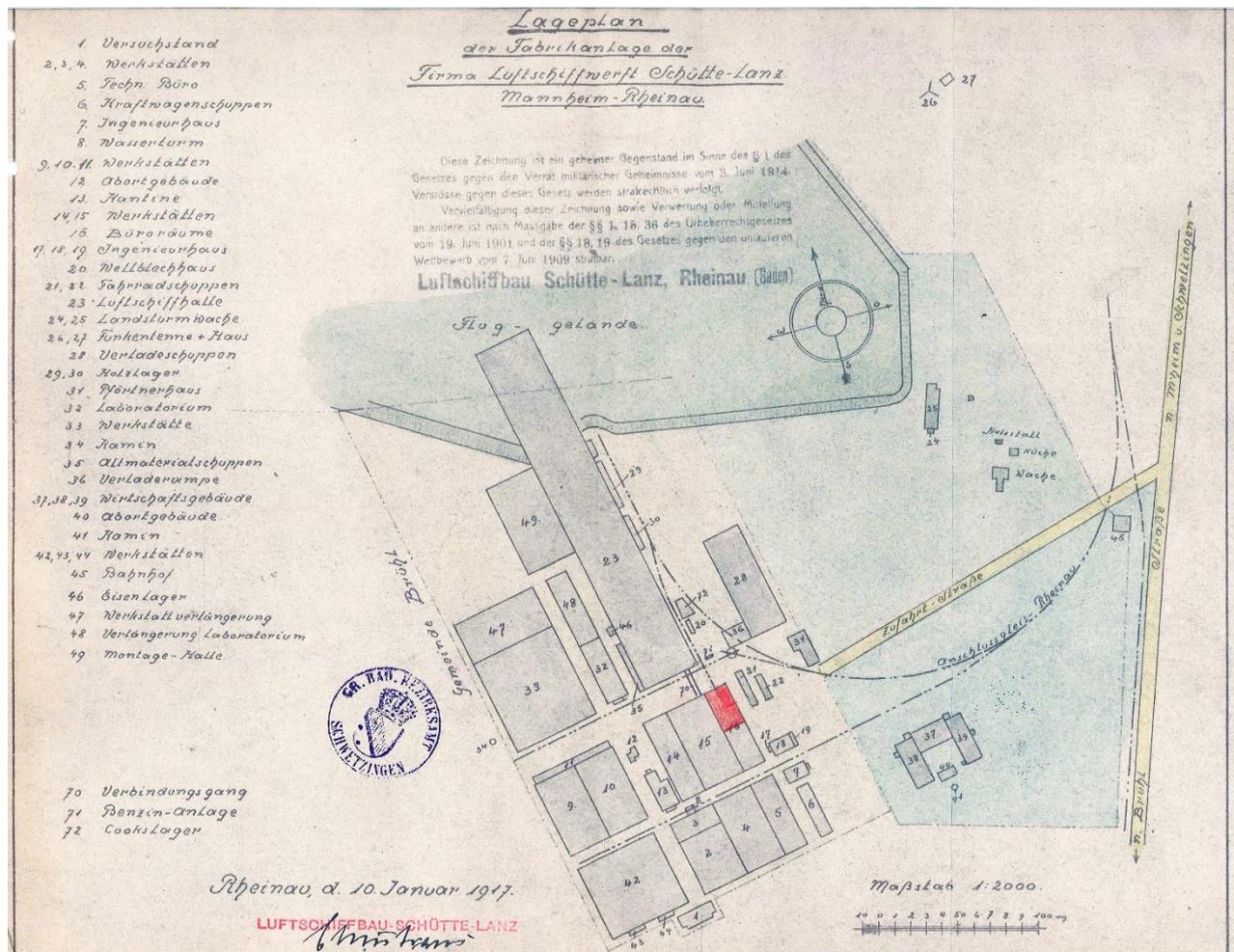


Bild 1: Plan der Schütte-Lanz-Lufffahrzeugbau OHG 1917/18 (Kreisarchiv Ladenburg)

¹⁴ Volker Kronemayer, Kennen Sie Brühl? Schütte-Lanz-Kantine von Karl Diemer, in: Brühler Rundschau, 1.03.2024, S. 22; Karl Wiener, Bauten und Projekte von Architekt B.D.A. Karl Wiener in Mannheim, Berlin o.J.

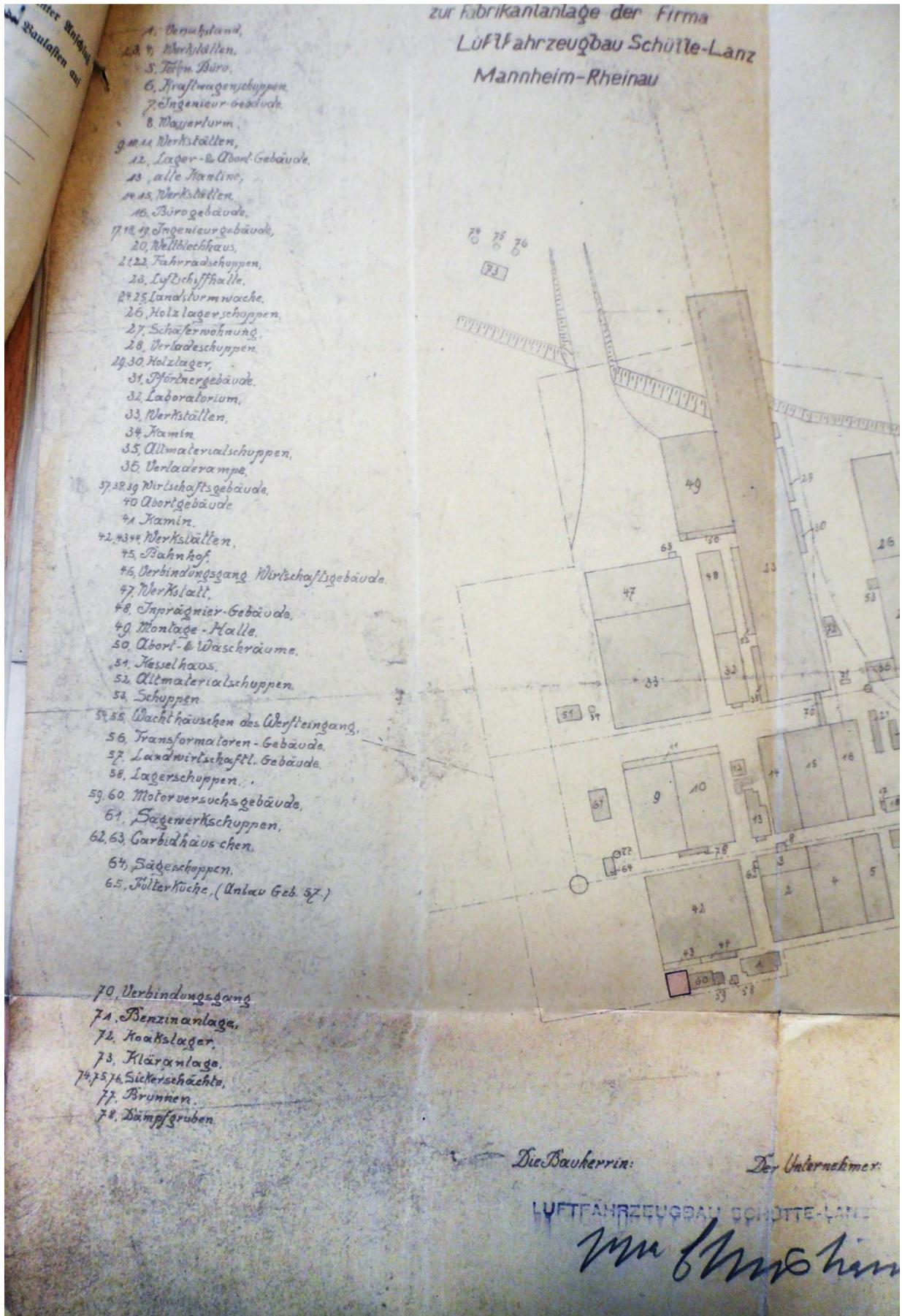


Bild 2: Schütte-Lanz-Luftfahrzeugbau 1919 (Kreisarchiv Ladenburg).

2.2 Das Betriebsgelände um 1920

Am 28. Juni 1919 wird der Versailler Vertrag unterzeichnet. § 198 des Friedensvertrages untersagt dem Deutschen Reich zeitlich begrenzt den Bau und Unterhalt von Luftschiffen, und § 202 verlangt die Auslieferung sämtlicher militärischer Luftfahrzeuge. Am 10. Januar 1920 treten die Bestimmungen in Kraft.

Das Schütte-Lanz-Luftschiff SL22 liegt nicht mehr in Brühl in der Luftschiffhalle. Es wird im Juni 1920 in Jüterborg abgewrackt, in Einzelteile zerlegt und an die Siegermächte ausgeliefert. In der Brühler Luftschiffhalle wird nun eine Aluminiumdrückerei eingerichtet (s.u.). Spätestens mit dem Abbruch der Halle, der im Juli 1921 beginnt, befindet sich diese dann im westlichen Teil der Werkshalle Nr. 2.

Ebenfalls in Halle 2 kommt die Entstaubungsanlage für die Sperrholzherstellung unter. Die Schälerei wird im südlichen Teil der Halle 9 eingerichtet, und die Furnierherstellung richtet man in Halle 10 ein. In der Werkshalle 33 bringt man den Holzbau unter.¹⁵

Die neu eingerichtete Abteilung Apparatebau, die unter anderem Küchengeräte herstellt, hält im westlichen Teil der Werkshalle 42 Einzug.

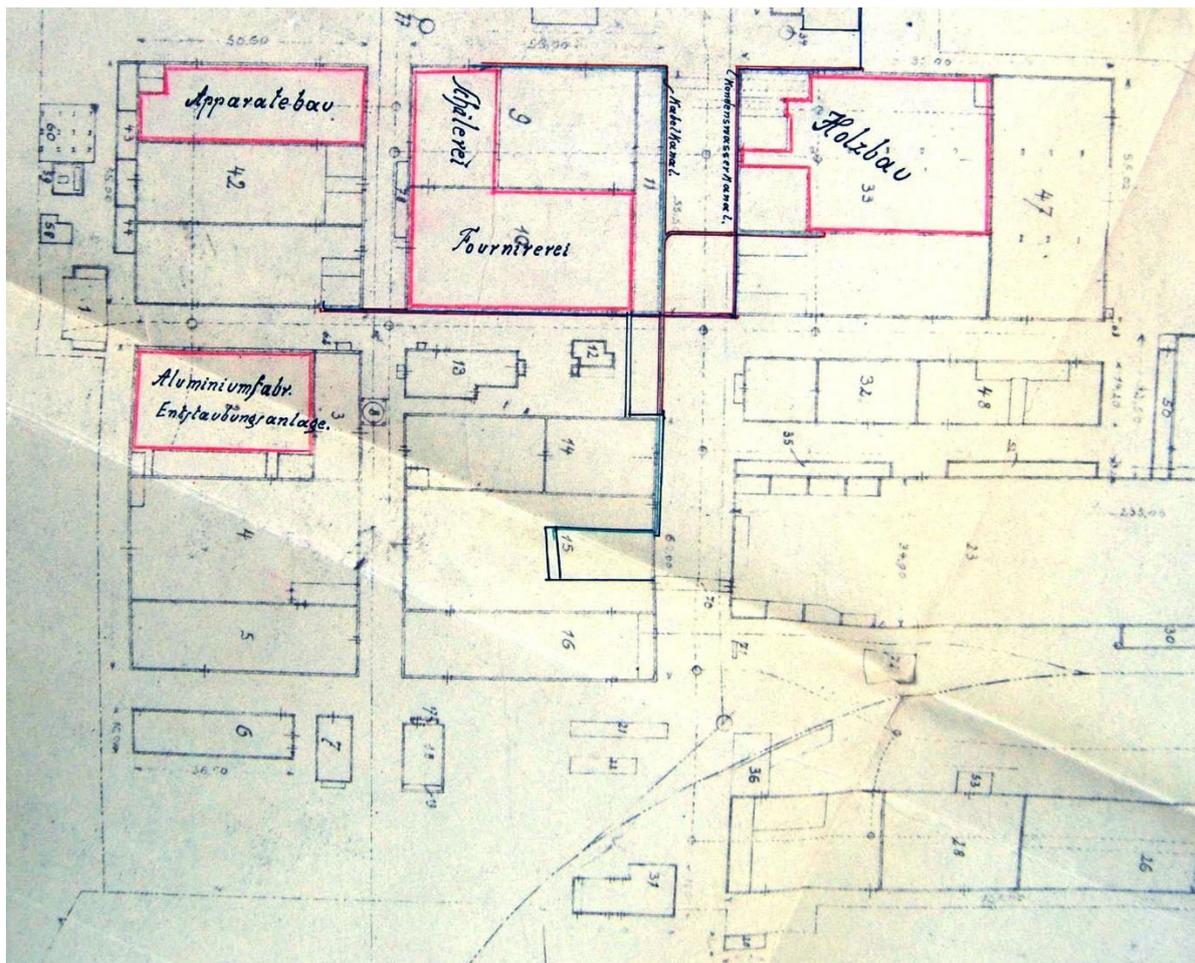


Bild 3: Ausschnitt aus einem Werksplan aus dem Jahr 1920 (Kreisarchiv Ladenburg)

¹⁵ Kreisarchiv Ladenburg DSC 0138

2.3 Das Betriebsgelände 1926

Mit Datum vom 12. Oktober 1926 erstellt die Gemeinde Brühl einen Katasterplan für das Grundstück der Firma Schütte-Lanz Holzwerke Aktien-Gesellschaft. An der Gesamtfläche ändert sich nichts; die Aufstellung wird nach dem vollendenden Abbruch der Luftschiffhalle und der Gründung der Schütte-Lanz Holzwerke AG aktualisiert. Demnach befinden sich auf dem Firmengelände von etwas mehr als 18 Hektar eine Hofreite (i.e. Gebäude auf der freien Fläche) von 11 ha 74 a, zwei Gemüsegärten von 14 ha 45 a und 62 a, technische Anlagen im Umfang von 16 ha 25 a, ein Industriegelände von ca. 5 ha 97 a und befestigte Wege mit 3 ha 96 a.

Und mit Ausnahme der Luftschiffhalle, die 1921/22 abgebaut wird¹⁶, bleiben die Wohn-, Wirtschafts- und Industriegebäude auch erhalten. Bemerkenswert ist allerdings, dass hier und da einzelnen Werkshallen eine neue Nutzung zugewiesen wird¹⁷.

Leider darf man nicht voraussetzen, dass die Nummerierung der Gebäudeteile aus dem Plan von 1917 beibehalten wird, wenn auch in einzelnen Fällen eine Übereinstimmung besteht, wie beispielsweise beim Wasserturm mit der Nr. 8. So wird auf der Liste Hofreite an Position 3 eine Flugzeughalle aufgeführt und unter Position 47 Werkstatt für Flugzeugbau. Schon auf Grund der weit auseinanderliegenden Lage der Gebäude mit verwandter Zweckbezeichnung ist es unwahrscheinlich, dass in diesem Fall eine Übertragung auf den Plan von 1917 statthaft ist. Die Erwähnung legt jedoch nahe, dass man sich für einen Flugbetrieb auf dem Gelände zumindest bereithält – vielleicht für die Segelfliegerei, wie es für die 1930er Jahre belegt ist.¹⁸

Auf dem Industriegelände werden – neu – eine Reihe landwirtschaftlicher Zweckgebäude aufgelistet: Unter Position 1 ein Gebäude mit unbekannter Verwendung; es folgen unter 2 Futterkammer mit Aufenthaltsraum, mit Position 3 ein Brutraum mit angebauter Halle; unter den Positionen 4 und 5 werden dreizehn Hühnerställe genannt und mit Position 6 schließt ein Futtermagazin die Liste ab. Die umfangreichen Gartenanlagen, die von einem eigens angestellten Gärtner betreut werden, passen hier ins Bild. Die Landwirtschaft wird offenkundig zu einem eigenständigen Zweig im Unternehmen, der bislang in der Darstellung der Firmenentwicklung keine Beachtung gefunden hat. Es ist wenig wahrscheinlich, dass dies alles nur zur Versorgung der Kantine auf dem Gelände gehört.

¹⁶ Zur Luftschiffhalle siehe Ulrich Boeyng, Gigantische Hallen für die „Riesen der Lüfte“ (Teil I). Frühe Zeugnisse der Luftschiffahrt in Baden-Württemberg, in: Denkmalpflege Baden-Württemberg Heft 1/2014, S. 16ff.

¹⁷ Die Nummerierung in Klammer (..) folgt der Liste der Gemeinde aus dem Jahr 1925. Sie steht jeweils vor der Bezeichnung der Verwendung. Die Angaben mit (Nr. ..) folgt dem Plan von 1917 und steht hinter der Angabe zur Verwendung des Gebäudes.

¹⁸ Gemeindefacharchiv Brühl, A 1107 Luftschutz u. Luftverkehr, Deutscher Luftsportverband OG Brühl – Segelflugzeug, 17.02.1934; Volksgemeinschaft, 14.07.1936.

Früher nicht erwähnt, technisch aber wohl unerlässlich, ist der unter Position 68 erwähnte Lokomotivschuppen. Möglicherweise verfügt die Luftschiffbau Schütte-Lanz über keine eigene Lokomotive und eigene Lokführer, die spätere Schütte-Lanz Holzwerke AG aber wohl.

Die Wohn- und Wirtschaftsgebäude unter den Positionen 37 bis 40 stimmen mit dem Plan von 1917 wieder überein. Das Gebäude wird in den 1920er Jahren teilweise umgebaut, unter anderem zu einer großen Kantine, in der mehrere Hundert Personen Platz finden.

Schließlich listet das Verzeichnis auf der Hofreite b unter Position 20 eine Verkaufsbude auf. Und ebenfalls neu auf dem Plan sind jetzt zwei Wachthäuschen beidseits des Werfteingangs (Positionen 54 und 55). Dies alles unterstreicht nun den zivilen Charakter der Industrieanlage.

Die übrigen Gebäudeteile gehen im Produktionsablauf der Schütte-Lanz Holzwerke AG auf (s.u.).

3 Die Entwicklung des Personalbestandes

Im Mai 1917 erreicht man den Höchststand mit 279 Beamten (i.e. heute: kaufmännische Angestellte) und 1.483 Arbeitern und Arbeiterinnen.¹⁹ Die Personalstärke verringert sich zumindest in Brühl kaum. Auch dann nicht, nachdem im Jahr 1917 keine weiteren Aufträge mehr eingehen. Im Mai 1918 sinkt der Personalstand auf 254 Beamte und 1.276 Arbeiter. Schütte will für den Fall von Anschlussaufträgen das Fachpersonal zur Verfügung halten.

Mit dem Waffenstillstand werden wohl als erste die Arbeiterinnen in den Munitionsabfüllanlagen entlassen. Auch wenn genaue Zahlen nicht verfügbar sind, so ist doch bekannt, dass es sich um einige Hundert Frauen aus Brühl handelt.

Als Nächste trifft es die Mitarbeiter, die in der Fliegerschule, der Flugzeugwartung und dem Flugbetrieb allgemein beschäftigt sind. Im März 1919 verlieren 29 Personen ihren Arbeitsplatz – sofern sie nicht anderweitig beschäftigt werden können (s.u.).

Die Fachkräfte aus der Sperrholzproduktion und anderen Fachbereichen bleiben zunächst vor Ort. Sie werden – wenigstens zum Teil – für den Aufbau der neuen Produktionen in den Bereichen Möbelherstellung, Bootsbau u.a.m. benötigt.

Auf die Dauer – und vor allem nach dem wirtschaftlichen Scheitern der zivilen Nachfolgebetriebe – kann der Personalstand nicht länger aufrechterhalten werden. Zunächst wird im Juli 1920 Kurzarbeit im Werk Mannheim-Rheinau angeordnet.²⁰

Im Juli des Jahres folgen Massenentlassungen in der Luftschiffwerft, die 470 Männer und 134 Frauen betreffen.²¹ In einer zweiten Welle im selben Monat sind nochmals 81 Männer und 58 Frauen betroffen.²² In der Summe 690 Personen.

Zu Massenentlassungen auf Grund fehlender Aufträge kommt es allerdings auch bei der Mannheimer Firma Benz und zahlreichen weiteren Firmen in Baden, was sowohl von der Presse als auch von den Politikern in Karlsruhe genau verfolgt wird.²³

Für Mannheim, zu dessen Landkreis Brühl damals zählt, bedeutet dies eine erhebliche Belastung.

¹⁹ Heimatverein Rheinau-Pfingstberg, Ausstellungsinformation vom 6. März 1983.

²⁰ Freundliche Mitteilung von Herrn Filafer, Brühl.

²¹ Badische Presse vom 12.07.1920; Der Landbote vom 14.07.1920.

²² Karlsruher Zeitung vom 31.07.1920;

²³ Der Volksfreund, 21.06.1921.

4. Neue Wege im Werk

4.1. Der Apparatebau – Küchengeräte auf der Leipziger Messe

Auf der Suche nach neuen Produkten konzentriert sich die Firmenleitung auf die vorhandenen technischen Fähigkeiten und den verfügbaren Maschinenpark im Werk. Außerdem verfügt man über eine beträchtliche Anzahl von Mitarbeitern (s.o.), die man nicht ohne Not in die Arbeitslosigkeit entlassen möchte. Der Markt für die neuen Produkte muss allerdings erst noch erschlossen werden. Und so nimmt man gerne die Gelegenheit wahr, sich auf der Leipziger Messe zu präsentieren. Elektro- und Küchengeräte bieten sich dafür besonders gut an.

In Brühl stellt man diese in einem Teil der Werksgebäude her. Dafür richtet die Firma die eigenständige Schütte-Lanz Apparate- und Getriebebau GmbH ein. Diese stellt S.L.-Bügeleisen mit einer 220 Volt Zuleitung und 450 Watt Leistung her. Ebenso S.L.-Metallsparkocher (i.e. heute: Elektrischer Wasserkocher) mit 220 Volt Zuleitung und 600 Watt Leistung. Desweiteren S.L.-Elektro-Kochplatten und Elektro-Küchenanrichten. Kochtöpfe liefert die Aluminiumdruckerei (s.u.).

Ein Blick auf eine erhaltene Rechnung aus dieser Zeit offenbart die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, mit denen man zu kämpfen hatte: Die Inflation treibt den Preis für das Bügeleisen auf 2.100 Mark, für den Metallsparkocher auf 2.485 Mark. Für die Kochanrichte fallen ohne Zubehör gar 8.000 Mark an. Für den Hersteller ist es schwierig, unter solchen Rahmenbedingungen zu bestehen.

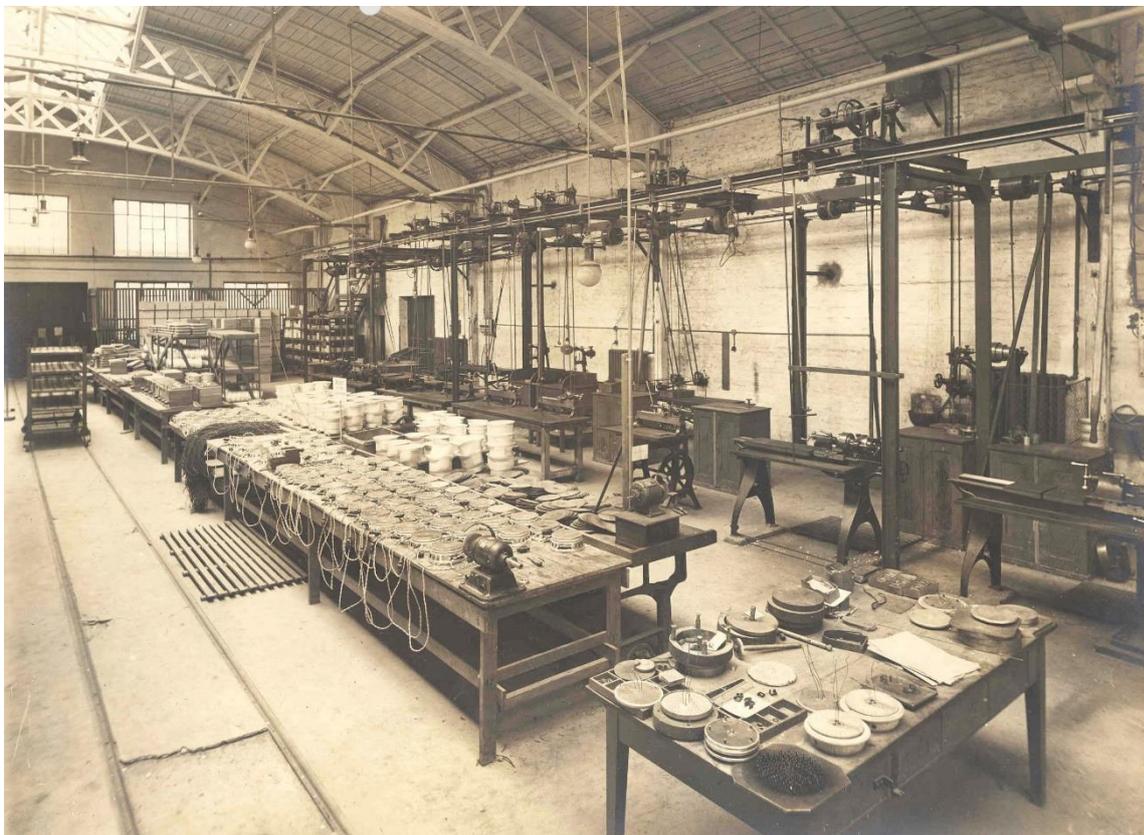


Bild 4: Die Herstellung von S.L.-Elektrokochplatten in Halle 42 in Brühl.

4.2 Der Möbelbau

Über den Möbelbau der Firma Schütte-Lanz ist wenig bekannt. Er wird einmal im Badischen Landtag erwähnt mit dem Hinweis, dass dafür nicht genügend Nachfrage vorhanden war und daher diese Unternehmen scheitern musste.²⁴

Am mangelnden Engagement seitens der Firma kann es nicht liegen, dass die Produktionslinie sowohl in Brühl als auch im Werk Zeesen bei Leipzig scheitert. Laut Werbung werden Möbel für Küche, Diele, Veranda und Garten hergestellt. An den Entwürfen sind bekannte Künstler und Architekten in den Werkstätten beteiligt. Man unterhält eine Ausstellung in Berlin und hat einen Stand auf der Leipziger Messe.²⁵ Einige wenige Möbelstücke aus dieser Zeit haben sich noch erhalten und fallen durch ihre Jugendstilornamentik und solide Verarbeitung auf.²⁶

Der wirtschaftliche Erfolg blieb diesem Zweig der Firma wohl versagt. Wie indirekt aus den Äußerungen eines Landtagsabgeordneten zu folgern ist, stellt die Firma die Herstellung von Möbeln spätestens 1921 ein.²⁷



Bild 5: Möbel aus der Herstellung von Schütte-Lanz.

²⁴ Badische Presse. 21.6.1921.

²⁵ Haus- und Küchen-Magazin No. 9 vom 26.02.1920.

²⁶ Schwetzingener Zeitung vom 30.08.2029 („Das Holz hat nie abgehoben“)

²⁷ Badische Presse, 21.6.1921.

4.3 Der Automobilbau

In der Abteilung Getriebebau im Schütte-Lanz Werk in Brühl widmet sich Franz Kruckenberg der Konstruktion eines Automobils. Es gibt mindestens zwei verschiedene Modelle, soweit sich dies durch Fotos rekonstruieren lässt. Das letzte Modell ist das größte Auto, das in Brühl und Zeesen hergestellt wird. Es wird auch als „Schütte-Lanz 5/20 PS-Viersitzer“ beworben. Dieses Fahrzeug ist für die damalige Zeit ein schweres Auto von 630 kg Gewicht, einem Radstand von 3100 mm, einer Spurweite von 1150 mm, einer Länge von 3900 mm und einer Breite von 1400 mm. Angetrieben wird es von einem 4-Zylinder-Motor, einer Eigenentwicklung der Firma. Der Hinterradantrieb erfolgt über eine Kardanwelle. Zwei getrennte Bremssysteme können das Fahrzeug anhalten: Eine Fußbremse wirkt auf das Getriebe, ein Handhebel auf die Hinterradbremse. Die Stahlblechscheibenräder haben abnehmbare Felgen für Reifen 710 X 99. Der Rahmen der Karosserie ist aus Stahlblech-U-Profilen gepresst.²⁸ In Schwetzingen wird der Wagen von der Automobilhandlung Victoria-Fahrzeug-Vertrieb GmbH angeboten.

In Zeesen entwickelt sich der Kontakt mit dem schwedischen Geschäftsmann Anderson zu einer Zusammenarbeit im Automobilbau. Am 6. April 1922 wird in Zeesen/König-Wusterhausen die Schütte-Lanz Kleinautomobil GmbH gegründet, und fast zeitgleich in Schweden die Velocitas GmbH. Unter der Typenbezeichnung „Velox“ baut man nun im Werk Zeesen unter Mitwirkung des schwedischen Ingenieurs und Motorsportlers Åke W. Eklund 75 Kleinwagen. Zum Bau werden Restbestände aus dem Konkursmaterial des früheren Berliner Herstellers IPE verwendet.²⁹ Am 27. Juli 1923 erfolgt die Gründung der Schütte-Lanz-Werke AG Zeesen, in die die Schütte-Lanz Kleinautomobil GmbH integriert wird. Man hofft, auf diesem Weg mehr Kapital zu erhalten und Aktien ausgeben zu können. Dr. Ing. Urtel, früher Chefkonstrukteur der seit 1915 ins Leben gerufenen Nationalen Automobilgesellschaft AG (NAG) (ehemals Neue Automobilgesellschaft AG) in Berlin-Oberschönweide, übernimmt die Direktion der Schütte-Lanz-Werke AG Zeesen. Aber obwohl zwei ausgewiesene Fachleute in der Firmenleitung tätig sind, dauert es noch lange, bis das Auto Schütte-Lanz 4/14 in die Herstellung geht. Das ist wohl erst Ende 1923. Dieser Typ, von dem nur wenige Exemplare hergestellt werden, hat ein Leergewicht von 650 kg, einen Radstand von 3.150 mm, eine Spurweite von 1.150 mm, eine Länge von 3.900 mm und eine Breite von 1.400 mm. Er ist in seiner Abmessung doch deutlich kleiner als der Nachfolgetyp 5/20. Es ist nicht bekannt, wie viele Fahrzeuge dieses Typs in Zeesen und Brühl gebaut werden. Bis zur Auflösung der Firma dauert es nur noch wenige Monate. Im April 1924 werden die letzten Mitarbeiter in Zeesen entlassen. Die Automobilproduktion wird sowohl in Brühl als auch in Zeesen eingestellt.³⁰

Ingenieur Franz Kruckenberg verlässt 1924 die Firma Schütte-Lanz und gründet in Heidelberg die Gesellschaft für Verkehrstechnik.

²⁸ Richard Hofmann, Das Klein-Auto für den Selbstfahrer, Berlin 1925, S. 180f.

²⁹ Dietrich Michael Conrad, Mannopolis, Waldshut 2022, S. 76.

³⁰ Zum Automobilbau in Zeesen siehe Denny Hafemann, Luftschiffe – Flugzeuge – Kraftfahrzeuge. Hergestellt im Verborgenen. Der Ort Zeesen und seine besondere Industrie- und Militärgeschichte, Zeesen- 2022, S. 93ff.



Bild 6: Oben: Schütte-Lanz-Auto, Typ unbekannt. Seitenansicht. Aus dem Nachlass von Hans Weihe, auch Bild 7.

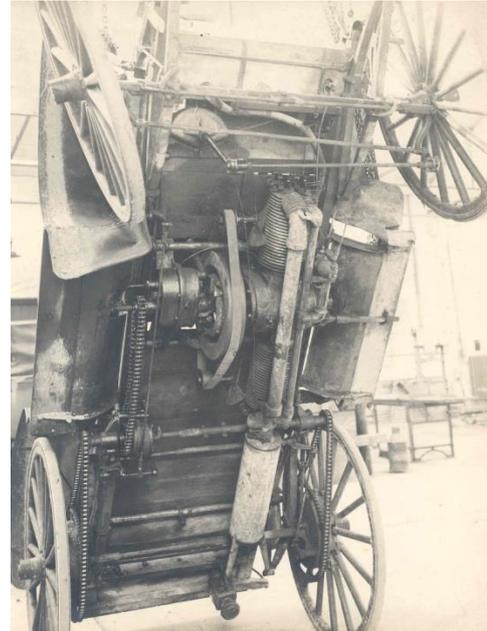


Bild 7: Rechts: Schütte-Lanz-Auto, Typ unbekannt. Bodenansicht. Auffallend ist der Kettenantrieb.

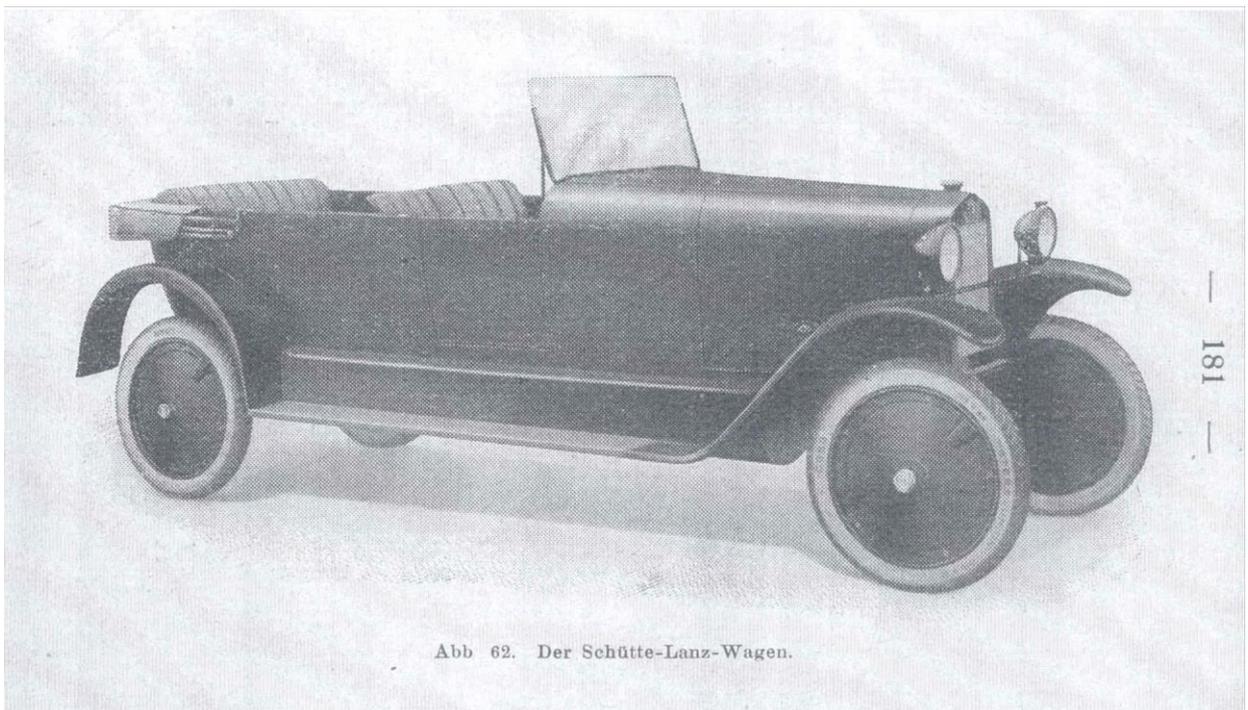


Abb 62. Der Schütte-Lanz-Wagen.

Bild 8: Oben: Schütte-Lanz-Auto.
Beschreibung s. umstehenden Text

4.4 Der Bootsbau

Die Erfahrungen mit wasserfestem Sperrholz im Luftschiffbau legen nahe, sich mit vorheriger Verwendung von Sperrholz im Bootsbau zu befassen. Denn Anfang des Jahrhunderts verwendete man Sperrholz vor allem im Sport- und Rennbootsbau.

Schütte-Lanz in Brühl wendet sich nicht zuletzt daher dem Bau von Kanus und ähnlichen kleinen Booten zu. Die eigenständige Firma Luward (SL)-Boote stellt eine ganze Reihe von Bootstypen her: Paddel-Kanus, Kanadier, Stakboote (Punts), Beiboote, Hausboote, Segelkanus, Ruder- und Segeljollen. Man offeriert auch Kanus zum Eigenbau. Und auf der Suche nach einem Absatzmarkt findet man beim Deutschen Kanuverband (DKV) Unterstützung, der in seiner Schrift „Das Kanu“ über die Produktpalette berichtet.

Die Firma bewirbt ihre Produkte mit Hinweis auf das wesentlich geringere Gewicht z.B. der Kanus, auf die hohe Dichtigkeit des Luwardsperrholzes und die „unübertreffliche Elastizität der Außenhaut.“ Auf die kostengünstige Serienfabrikation wird ebenfalls hingewiesen.

Zu den angebotenen Bootstypen gehört das Kanadische Kanu. Es wird mit Bodenbrettern, 2 Rückenlehnen, 2 Steckpaddeln, Paddelhaken, Flaggenstock und Fangleine ausgerüstet angeboten. Die Länge beträgt 5,00 m, die Breite 0,60 m, die Seitenhöhe 0,84 m. Das Bootsgewicht beläuft sich auf 35,5 kg. Es ist auch ein Kanadisches Kanu ohne Segeleinrichtung zu haben.

Das S.L.-Flachboot findet man im Prospekt der Firma als Zweisitzer-Wanderkajak mit Zweimastbeseglung. Das Boot hat eine Länge von 5,00 m und eine Breite von 0,75 m. Der Tiefgang wird - bei zwei Personen im Boot - mit 0,11 m angegeben, das Leergewicht des Wanderkajaks mit 33,7 kg. Das Segel besteht aus leichtem Baumwollstoff von ca. 2,8 qm Fläche mit Raa, Baum und Fall. Das beschriebene Zweierkajak gibt es auch als Skullboot. Und schließlich wird das Kanu auch zum Selbstbau angeboten. Dieses Angebot richtet sich vor allem an Vereine, die dem Deutschen Kanu Verband (DKV) angeschlossen sind.

Im Dezember 1921 erfolgt die Eintragung der Neckarwerft GmbH in Edingen. Das Unternehmen stellt Wasserfahrzeuge aller Art her und verfügt über ein Stammkapital von 80.000 Mark. Geschäftsführer wird Dipl. Ing. Wulf Schwerdtfeger aus Heidelberg. Die Firma Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz bringt als Sacheinlage die zum Betrieb der Werft bestimmten Maschinen, Werkzeuge und Einrichtungsgegenstände im Wert von 20.000 Mark ein, die in gleicher Höhe als Stammeinlage angerechnet wird.³¹ Aus dieser Tatsache kann man wohl die Stilllegung der Produktion in Brühl und deren Verlegung nach Edingen an den Neckar entnehmen.

³¹ Zentral-Handels-Register für Baden, 5.12.1921.

Im Werk Zeesen werden ebenfalls Luward-(SL)-Boote hergestellt, die teils wesentlich größer dimensioniert sind. Neben Ausflugsbooten und einem luxuriösen Strandboot werden auch drei Fischereiboote gebaut. „Bei den Fischereiboote handelt es sich um Einmaster-Nordseekutter vom Typ „Schleswig-Holstein“, von denen ursprünglich zehn Stück zur Fertigung bei Schütte-Lanz in Zeesen durch das Reichsmarineamt im Rahmen eines Förderprogramms in Auftrag gegeben werden. Die fertiggestellten Kutter (werden) 1919 durch die Fischereiförderung GmbH für 29.500 Mark pro Stück aufgekauft.“³²

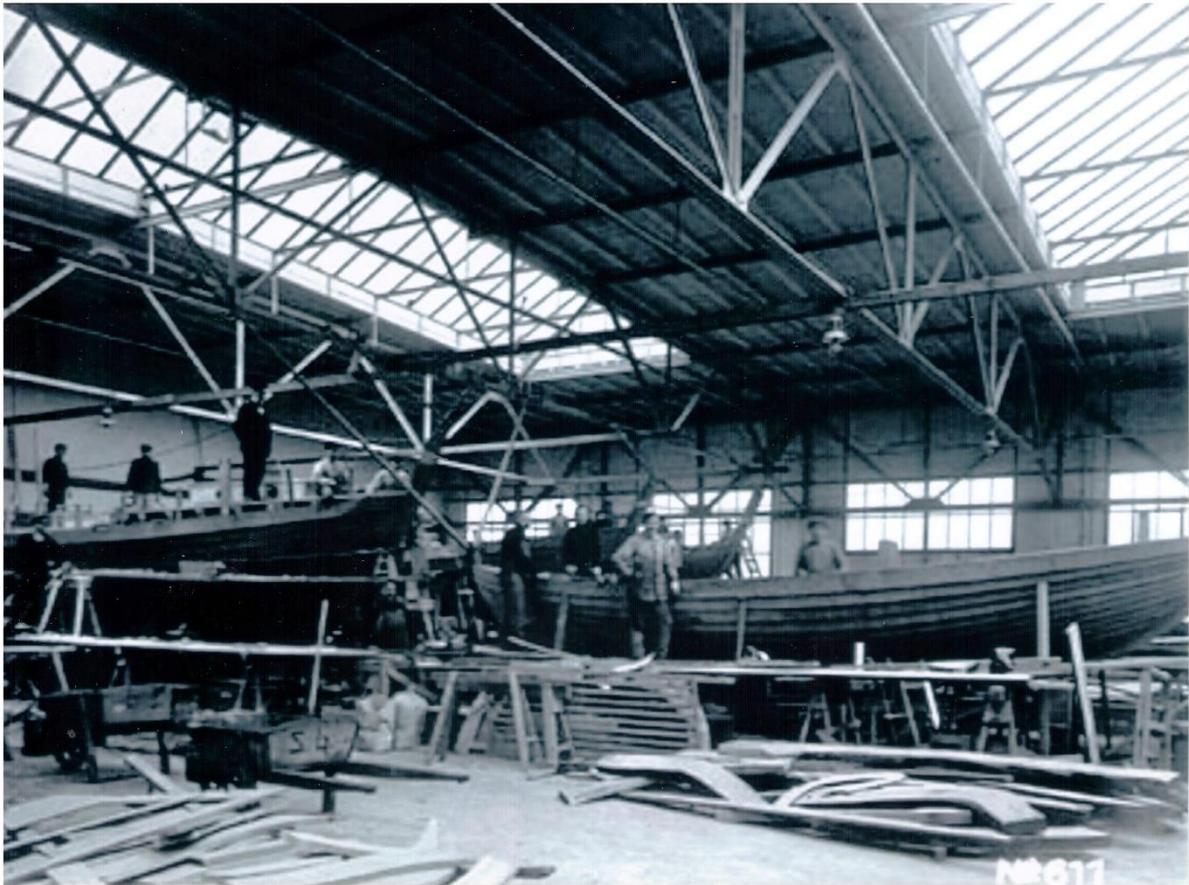


Bild 9: Herstellung der S.L.-Luward-Boote in einer S.L.-Werkshalle – wohl in Zeesen.

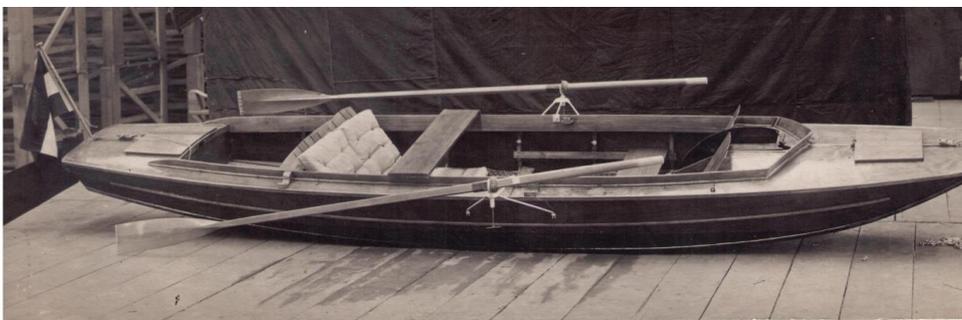


Bild 10: Zweisitziges S.L.-Kanu mit Skulleinrichtung und Flaggenstock. Man beachte die Schwarz-Weiß-Rote Fahne am Flaggenstock.

³² Denny Hafemann, op. cit. S. 85



Bild 11: S.L.-Flachboot in der Werkshalle in Brühl nach der Lackierung.
„Die Lackierung wird nur mit allerbesten, haltbaren Bootslacken innen und außen vorgenommen und zwar in Naturfarbe. Auf Wunsch kann ... Farbanstrich, besonders des Decks, ausgeführt werden.“

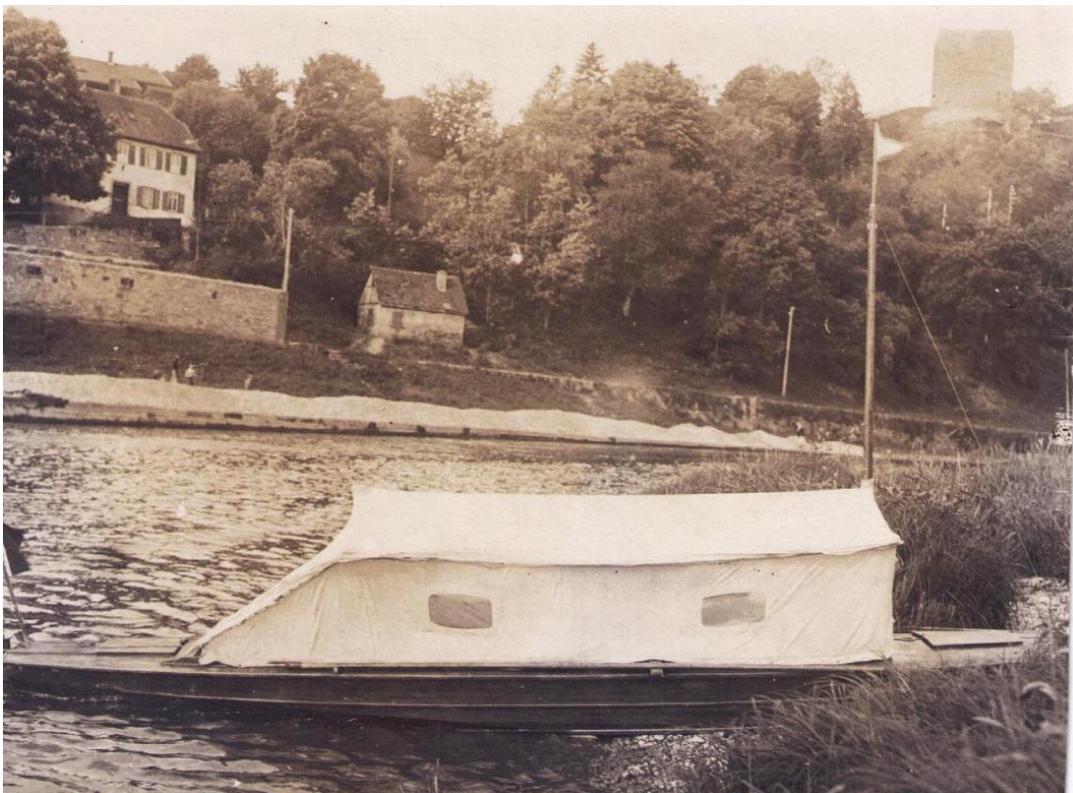


Bild 12: S.L.-Wanderkajak mit Abdeckung, ein geteilter Plichtbezug. „Die Befestigung geschieht mittels Reihleine und Messinghaken. ... Der Bezug selbst besteht aus zwei Teilen, welche in der Mitte übereinander greifen.“



Bild 13: Beschriftung auf der Rückseite: „S.L.-Flachboot auf dem Rhein. Bussmann und Frau Seeligmüller und De Lorme.“

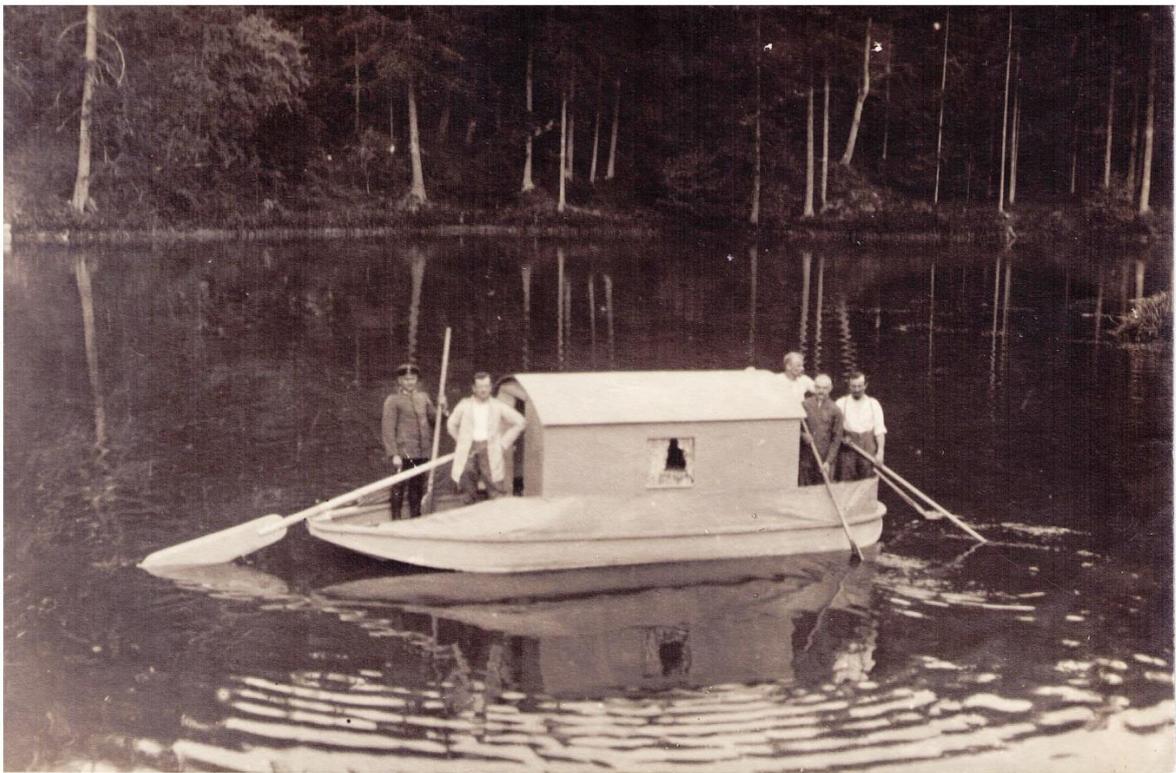


Bild 14: S.L.-Hausboot auf unbekanntem Gewässer.

4.5. Die Firma Luward-Leim-Gesellschaft GmbH

Um die Holzkonstruktion der Luftschiffe über der See wasserfest zu machen, entwickelt die Firma einen wasserabweisenden Leim. Die Herstellung ist für den Schütte-Lanz-Luftschiffbau beziehungsweise für die Herstellung der Sperrholzplatten, aus denen die Konstruktionen bestehen, wesentlich. Wenn auch der Anfang der Entwicklung des wasserfesten Leims bei der Firma im Dunkeln liegt, so ist doch davon auszugehen, dass spätestens mit den Erfahrungen der Luftschiffe SLII und SL3 die Forschungen an diesem Kaltleim in Brühl aufgenommen werden - also nicht später als im Frühjahr 1915. Dafür ist ein eigenes Laborgebäude vorhanden (Gebäude Nr. 32).

Nach der Auflösung des Luftschiffbaus im Jahr 1919 führt man diese Abteilung als eigenständige Firma unter dem Markennamen Luward-Leim fort und entwickelt das Produkt weiter. Unter hohem Druck können in heizbaren hydraulischen Pressen nun feste, wasserunlösliche Sperrholzplatten hergestellt werden: das Luward-Sperrholz. Die Luward-Leim-Gesellschaft arbeitet in dem früheren Laborgebäude (s.o.) und dessen Erweiterung (Gebäude Nr. 48) auf dem Firmengelände.

Das Fabrikat besitzt eine für die damalige Zeit unerreichte Temperatur- und Wasserbeständigkeit. Es wird mit kaltem Wasser angerührt und ist dann gebrauchsfertig, was den Einsatz auf Baustellen beispielsweise wesentlich erleichtert. Das Produkt wird als Pulver in Blecheimern verschiedener Größen von 1/4 kg bis 20 kg oder in Fässern von 30 kg und 60 kg geliefert. Angerührt ergibt das Pulver die dreifache Menge an Leim.³³

Die Luward-Leim GmbH wird am 30. März 1921 gegründet.³⁴ Im September 1925 beschließt die Gesellschafterversammlung der Schütte-Lanz-Holzwerke AG, sich an der Luward GmbH zu beteiligen. Der Absatz der Firma ist in diesem Jahr gut und die gesamte Produktion des Jahres konnte verkauft werden.³⁵ Aus bislang nicht bekannten Gründen und zu einem nicht bekannten Zeitpunkt wird der Sitz der Firma nach Berlin verlegt. 1935 kehrt sie wieder nach Brühl zurück, wie die Presse vermeldet: „Luward-Leim GmbH Mannheim-Rheinau, Luftschiffwerft. Der Sitz war bisher Berlin. Geschäftszweig: Fabrikation und Vertrieb im In- und Ausland des Luward-Kaltleims und sonstiger Erzeugnisse der Leimindustrie.“³⁶ Nach 1945 besteht die Firma in Edingen kurze Zeit bis 1947 weiter.³⁷

³³ Siehe Werbeanzeige: <https://rohrhof.eu/wp-content/uploads/Werbepostkarte-Luward-Leim.jpg> [Stand 10/2024]

³⁴ Oliver de Andrade in: <https://rohrhof.eu/luward-leim-gesellschaft/> [Stand 10/2024]

³⁵ Badische Presse vom 11.0.1925.

³⁶ Badische Wirtschaftszeitung vom 20.05.1935 [Datum fingiert]+.

³⁷ <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=1-94677>; Bestellsignatur Hauptstaatsarchiv Stuttgart EA 6/003 Bü 4052

4.6. Die Aluminiumdrückerei

Über die Aluminiumdrückerei im Schütte-Lanz Luftschiffbau ist wenig bekannt. Als Standort der Maschinen wird in der Presse die Luftschiffhalle angegeben.³⁸ Der Werksplan, der die Aluminiumdrückerei im westlichen Teil von Gebäude Nr. 2 ansiedelt (s.o.), wird wohl erst nach Beginn der Abbrucharbeiten an der großen Luftschiffhalle gezeichnet.

Man verwendet Rein-Aluminium zur Herstellung von Haushaltsgegenständen wie Töpfe oder Kochplatten. Dieses Material wird im Luftschiffbau für verschiedene Zwecke verwandt: für die Befestigungsplatten an den Knotenpunkten, für den Bau der Motorgondeln und Steuerkanzeln u.a.m.³⁹

Die haushaltsnahe Verwendung des Materials erweckt Begehrlichkeiten. So berichtet die Presse um die Jahreswende 1920/21 von umfangreichen Diebstählen, die in der Firma vorgefallen sind. In Brühl und elf weiteren Gemeinden in der Umgebung werden einhundert Wohnungen durchsucht, es werden siebzehn Personen verhaftet, die Haushaltsgeräte, Aluminium- und Bromsilberdraht im Wert von 130.000 Mark und Kupfer im Wert von 80.000 Mark entwendet haben.⁴⁰ Offensichtlich besteht in Zeiten der Inflation und unsicherer Arbeitsverhältnisse eine rege Nachfrage nach solchen Materialien.



Bilder 18 und 19: Kochtopf (Ø 26 cm) aus Rein-Aluminium der Schütte-Lanz-Werke in Brühl. An der Stelle, die der grüne Pfeil am Topf anzeigt, ist die Prägung im rechten Bild angebracht. Eine Dauerleihgabe von Gerda Weihe an das Museum.

³⁸ Karlsruher Zeitung, 24.07.1921.

³⁹ Sonja Steiner-Welz und Reinhard Welz von Welz, Reinhard, Schütte-Lanz Luftfahrzeuge aus Mannheim: BD 1, Nd. Mannheim 2002; S. 48.

⁴⁰ Der Volksfreund, 4.12.1920; Der Landbote, 2.12.1920; Badische Presse, 14. Januar 1921.

4.7.1 Die Gründung der Schütte-Lanz Holzwerke

Am 8. November 1922 wird 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 besteht aus den Direktoren Dipl.-Ing. Georg Christians, Heidelberg, und Direktor Louis Bauer, Bruchsal, der aber schon am 3. Oktober 1925 wieder ausscheidet.

Die Schwierigkeiten, denen sich die neu gegründete Firma in Zeiten der Inflation gegenüber sieht, lassen sich aus den Eintragungen im Handelsregister gut ablesen: „Die von der Generalversammlung vom 8. Juni 1923 beschlossene Erhöhung des Grundkapitals um 24 000 000 Mark ist erfolgt, das Grundkapital beträgt jetzt 30 000 000 Mark und zerfällt in 6000 Vorzugsaktien zu je 1000 Mark mit dem 10fachen Stimmrecht und 2400 auf den Inhaber lautende Stammaktien zum Nennbetrag von je 10 000 Mark. Die neuen Aktien werden ausgegeben zum Wert von 100 Mark.“⁴¹

Am 16. Januar 1925 wird durch Beschluss der Generalversammlung das Grundkapital von 30 Millionen Mark auf 450.000 Reichsmark umgestellt.

Das Eigentum an etlichen Grundstücken wird 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.⁴²

Zunächst werden die für die Sperrholzproduktion notwendigen Maschinen in den Hallen eingerichtet: In Halle 2 kommt die Entstaubungsanlage für die Sperrholzherstellung unter. Die Schälerei wird im südlichen Teil der Halle 9 eingerichtet, und die Furnierherstellung richtet man in Halle 10 ein. In der Werkshalle 33 bringt man den Holzbau unter. Die Schälmaschinen, Trockner und Pressen kauft man 1921/22 in einer Größe, dass der spätere Ausbau der Produktion problemlos erfolgen kann. Die Fundamente für diese Maschinen werden von der ortsansässigen Baufirma Anton Langlotz erstellt.⁴³

Die ersten brauchbaren Erzeugnisse sind Schäl furniere, die zur Kartonagenfabrikation, insbesondere für die Zigarrenkistenindustrie, geliefert werden. Die Firma entwickelt sich erfolgreich und bleibt bis 2007 bestehen – zuletzt als Teil der internationalen Firma Finforest.⁴⁴

⁴¹ Karlsruher Zeitung. 8.10.1923.

⁴² Hans Weihe, Die Schütte-Lanz Holzwerke, in: Ortsschell' Heft 1, Brühl 1997,

⁴³ Zur Baufirma Anton Langlotz s. Volker Kronemayer, Lothar Pister, Heinz Tremmel, Baufirma Anton Langlotz. 80 Jahre Tief-, Hoch- und Straßenbau aus Brühl., Brühl 2019.

⁴⁴ Zur Firmengeschichte vgl. Hans Weihe, op.cit.

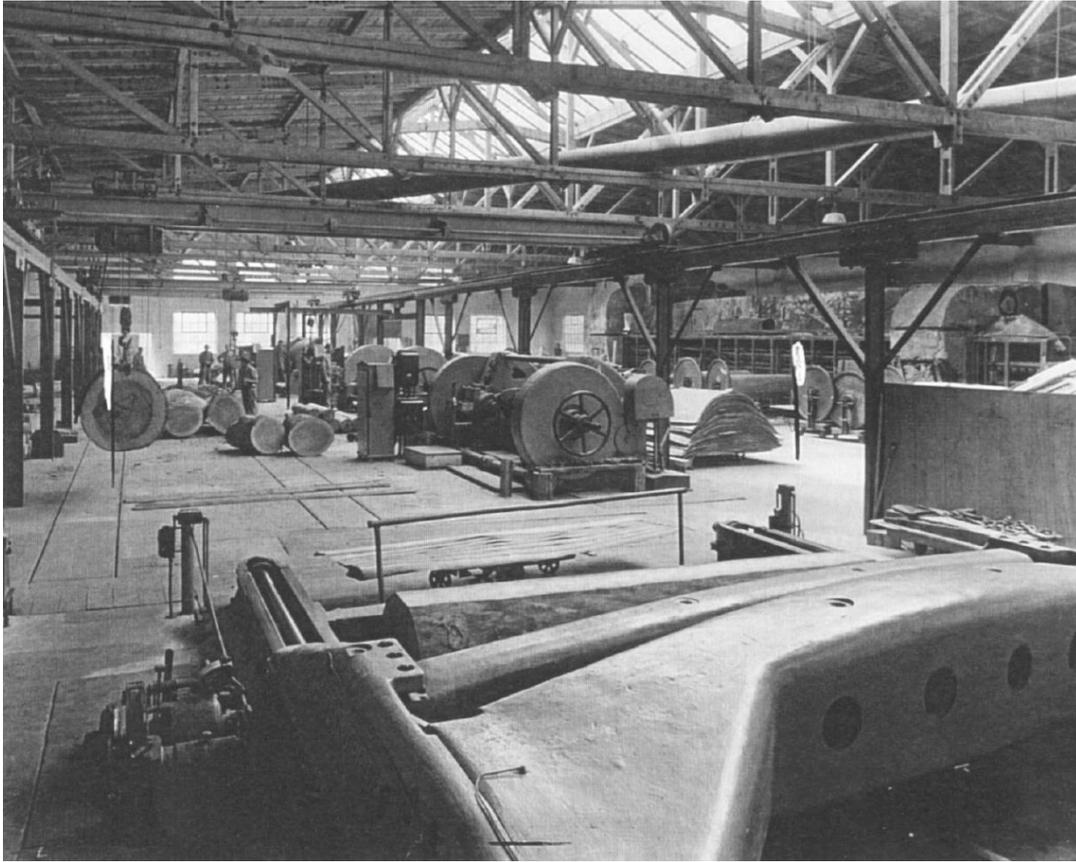


Bild 20: Halle mit den Messer- und Schälmaschinen.



Bild 21: Halle mit Pressen und Furnieren.

4.7.2 Das Werksgelände der Schütte-Lanz Holzwerke AG

(undatierter Plan)

Nach der Auflösung sämtlicher anderer Betriebszweige und der Gründung der Schütte-Lanz Holzwerke AG nimmt der Produktionsablauf fast den gesamten Raum der bestehenden ehemaligen Werksanlagen mit ihren Nebengebäuden ein.

Aus einem undatierten Werksplan erschließt sich der Ablauf des Verfahrens. Es gibt zwei Zulieferstellen, an denen die Produktion ihren Anfang nimmt: Einmal im Bretterlager, wohin vorgefertigte Bretter per Betriebsbahn angeliefert werden. Und zum anderen das Rundholzlager, wohin ebenfalls per Betriebsbahn die Holzstämmen aus Übersee angeliefert und dann gelagert werden. Beide Wege zur Herstellung von Sperrholz enden im Sperrholzbahnhof (zwischen den früheren Gebäuden Nr. 9, 10, 11 und 33, Plan von 1917).

Der kürzeste Herstellungsprozess nimmt den Weg vom Bretterlager (früheres Gebäude Nr. 49) über die Tischlerplattenherstellung (ehemals Nr. 47) zur Blockverleimung und grünen Presse zum Lager bzw. Packraum (alle im ehem. Gebäude Nr. 33).

Der längere Weg nimmt seinen Anfang im Rundholzlager. Von dort nehmen die Baumstämme ihren Weg zu den Dämpfgruben (von den Holzwerken neu angelegt), wo die Stämme für die Schälerei (ehem. Nr. 9) vorbereitet werden. Der eine Herstellungsweg zur Tischlerplattenfabrikation geht danach zur Blockverleimung über die grüne Presse zum Lager bzw. Packraum (ehem. Gebäude Nr. 33)

Zur Furnierplattenherstellung (ehem. Gebäude Nr. 42 und Nr. 2) zweigt der Weg in der Schälerei ab. Die erste Werkshalle (Nr. 42) ist unterteilt in die Trocknerei, Fügerei und blaue Presse. In der zweiten Halle (Nr. 2) steht die rote Presse. Das Furnierplattenlager ist in einer separaten Werkshalle eingerichtet (ehem. Gebäude Nr. 14 und Nr. 15).

Weitere Gebäude finden nun eine andere Verwendung oder werden vermietet, wie aus der Legende zum Plan zu ersehen ist.⁴⁵

⁴⁵ Hans Weihe, Die Schütte-Lanz Holzwerke, in Ortsschell' Heft 1, Chronik einer Firma. Vom Luftschiff zur modernen Schalungsplatte. 90 Jahre Schütte-Lanz. Brühl 1999.

5. Neue Wege im Luftverkehr

5.1 Keine Flugzeuge im Schütte-Lanz-Linienverkehr

Das Flugzeug gehört von Beginn an zum Zweck der Firma Schütte-Lanz Luftschiffbau. Von der Konstruktion über den Bau bis zur Flugerprobung – alles wird in Brühl⁴⁶ und Zeesen⁴⁷ gemacht. Nach dem Versailler Vertrag stellt sich die Frage für Prof. Schütte und die Firma aber anders: Wie lassen sich die vorhandenen Flugzeuge für zivile Zwecke verwenden?

Immerhin widmet man sich in Brühl der Überlegung, ob man mit den vor Ort vorhandenen Maschinen Fluglinien einrichten könne. Im Frühjahr 1919 verfügt man hier über folgende flugtaugliche Maschinen: eine DFW C.V,⁴⁸ zwei Ru C.I⁴⁹ und eine Alb C.I(merc)⁵⁰. Für drei weitere DFW C.V fehlen noch die Motoren, Eine LVG C.VI⁵¹ und eine Alb. C.I(merc) sind in Reparatur, eine LVG C.VI hat einen Motorschaden. „Mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Alb. CI(merc), die Eigentum der Werft ist, sind alle Maschinen (9 Stück) auf Grund des Vorvertrags vom Reichsverwertungsamt übernommen. Zwei Alb. CIII-Maschinen sind käuflich erworben und werden aufmontiert.“⁵² Es wird beabsichtigt, damit den Luftverkehr nach allen Flugplätzen in Deutschland aufzunehmen. Ein besonderer Dienst soll für die Linie Berlin – Heringsdorf an der Ostsee während der Badesaison eingerichtet werden. Und von Zeesen bzw. Heringsdorf aus sollen Rundflüge angeboten werden. Dafür rechnet man mit dreißig Mitarbeitern, die nötig sind, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Daneben werden weitere Angebote erörtert wie Werbe-, Post- und Rundflüge.

Dazu werden umfangreiche Kalkulationen angestellt – weshalb der Traum dann auch nicht lange währt: Bereits zwei Tage später wird in einer Besprechung, an der Geheimrat Schütte, Direktor Schütte und eine weitere Person teilnehmen, beschlossen, den Luftverkehr in Brühl vollständig aufzulösen. Die Maschinen, soweit geliehen oder nicht im Eigentum, gehen zurück. Die Unterlagen der Fliegerschule und des Luftverkehrs werden in Halle B gestapelt. Die Flugzeughalle B wird frei gemacht. Das Personal wird, soweit eine Übernahme in andere Abteilungen nicht möglich ist, entlassen. Zur Bedienung der drei dem Werk gehörenden Maschinen wird ein Flieger angestellt. Damit verlieren 29 Personen ihre Anstellung bei Schütte-Lanz in Brühl.

Die Entscheidung ist in und für Brühl damit bereits getroffen, als im Juli 1919 „das Verkehrsbureau der Handelskammer in Berlin mit[teilt], daß die Firma Schütte-Lanz in Zeesen bei Königswusterhausen seitens der Inspektion der Fliegertruppen die

⁴⁶ Volker Kronemayer, Flugzeugbau Schütte-Lanz, in: Ortsschell' Heft 22 Heimatfront, Brühl 2017, S. 40ff.

⁴⁷ Denny Hafemann, op. cit., S. 51ff S.74ff.

⁴⁸ Deutsche Flugzeugwerke C.V, deutsches Aufklärungsflugzeug.

⁴⁹ Rumpler C.I; einige dieser Flugzeuge wurden nach dem Krieg zu Verkehrsflugzeugen umgebaut.

⁵⁰ Albatros C.I; nach dem Krieg gerne als Schulflugzeug verwendet.

⁵¹ Luftverkehrsgesellschaft LVG C.VI; nach dem Krieg auch als Passagier- und Postflugzeug eingesetzt.

⁵² Denkschrift „betr. Luftverkehr“ vom 8.04.1919, Archiv Verein für Heimat- und Brauchtumspflege Brühl/Rohrhof e. V.

Genehmigung zur Eröffnung eines Luftverkehrs nach allen Teilen Deutschlands“ erhält.“⁵³ Diese Möglichkeit wird allerdings nicht genutzt.

Dies überrascht, da bereits am 18. Dezember 1918 der Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz in Zeesen, dem das Reichsluftamt zehn Albatros- und DFW-Doppeldecker zur Verfügung gestellt hatte, seinen ersten Verkehrsflug mit Passagier von Tempelhof nach Hamburg absolviert. Dabei handelte es sich jedoch um keinen Liniendienst, sondern um einen deutschlandweiten Bedarfsverkehr mit Abrechnung nach Kilometertarif. Schütte-Lanz besaß eine Genehmigung des Deutschen Luftamtes für seinen Luftverkehr, noch bevor eine Verordnung vom 7. Dezember 1918 bestimmte, dass das Reichsluftfahrtamt (RLA) für die Zulassung von Luftfahrtunternehmen und deren Flugzeuge zuständig sein sollte. Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, Zeesen erhielt nach der Deutschen Luft-Reederei GmbH in Berlin als zweites Unternehmen am 21. Februar 1919 die Zulassung zum Luftverkehr und zwar mit drei Maschinen der Typen Alb C.Ib und Ru C.I. Es hätte also durchaus anders kommen können als es kam.⁵⁴

Firmenintern hat die Entscheidung, auf den Aufbau einer Fluglinie von Brühl aus zu verzichten, weitreichende Folgen. Am 19. Februar 1920 beschließen die Gesellschafter, die Standorte Brühl und Zeesen in zwei selbständige und voneinander unabhängige Kommandit-Gesellschaften umzuwandeln. Am 5. Mai 1920 erfolgt die Gründung der Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz Zeesen KG. Mit der Firmengründung übernimmt Zeesen sogleich sämtliche Unterlagen wie technische Zeichnungen, Berechnungen, Fahrtberichte und technische Dokumentationen aus dem Brühler Werk.⁵⁵

Mit der Schütte-Lanz Luftfahrzeugbau- und Betriebs GmbH Zeesen wird am 4. Dezember 1922 eine weitere Firma auf dem Betriebsgelände in Zeesen ins Leben gerufen. Und damit zieht die ganze entsprechende Abteilung von Brühl nach Zeesen um. Man beschäftigt sich jetzt hier weiter mit der Entwicklung von Luftschiffen für den zivilen Bereich. 1922 wird in Zeesen auch ein Segelflugzeug gebaut. Es soll das einzige Flugzeug bleiben, das die Firma zwischen 1919 und 1925 baut.⁵⁶

⁵³ Heidelberger Tagblatt, 23.07.1919.

⁵⁴ <https://adl-luftfahrthistorik.de/dok/zulassung-kennzeichnung-teil-2-provisorische-kennzeichen-1919.pdf> [Stand 10/2024]; <https://adl-luftfahrthistorik.de/dok/zulassung-kennzeichnung-teil-1-1914-bis-1919.pdf> [Stand 10/2024].

⁵⁵ Denny Hafemann, op. cit., S. 85.

⁵⁶ Ibid., S. 89.



Bild 23: Ein Doppeldecker wird auf das Flugfeld in Brühl gezogen, wohl eine LVG C.VI.



Bild 24: Einer der zwei havarierten LVG C.VI-Doppeldecker vor der Flugzeughalle in Brühl.

5.2 Der Luftschiffbau für zivile Zwecke

Nachdem bereits früh im April 1919 die Entscheidung gegen die Aufnahme eines Schütte-Lanz-Luftverkehrs in Brühl gefallen ist, überrascht es nicht, dass auch alle weiteren Überlegungen zum Bau neuer Luftschiffe für Passagierfahrten und Forschungszwecke nicht mehr von Brühl aus betrieben werden. Wenn auch die badische Presse stets ausführlich über die Reisen von Johann Schütte in die Vereinigten Staaten berichtet,⁵⁷ so rückt doch der Standort Zeesen immer weiter in den Vordergrund.

Ausschlaggebend dafür mag sein, dass Brühl zu nahe an der Grenze zu der von Frankreich besetzten Pfalz liegt. Schon bald nach dem Waffenstillstand verbringt man daher alle Konstruktionsunterlagen zu Franz Kruckenberg in Heidelberg. Dort richtet man auch ein provisorisches Büro für die Neukonstruktionen ziviler Verkehrsluftschiffe ein.⁵⁸

Johann Schütte nimmt unmittelbar nach dem Kriegsende Kontakt zu früheren Geschäftspartnern in den Vereinigten Staaten auf, um die Möglichkeiten für den Verkauf von Schütte-Lanz-Luftschiffen für den Linienverkehr – zunächst innerhalb der USA – zu erkunden. Diese Kontakte bestehen teils schon seit 1909 und ruhen auch während des Krieges nicht. Über Kontakte in den Niederlanden gründet Johann Schütte im Januar 1920 die NV Schütte-Lanz Holland, um die Auslandspatente zu schützen und sie zugleich wirtschaftlich zu verwerten. Begleitet werden diese Aktivitäten von zahlreichen Reisen in die USA. Es kommt auch zu Gegenbesuchen amerikanischer Interessenten in Zeesen und Heidelberg. Allerdings vergehen die Jahre bis 1923 ergebnislos, da der Wert der Patente von Schütte-Lanz unklar ist. Denn auch der Luftschiffbau Zeppelin hält Patente für seine Konstruktionen. In Deutschland ist daher ein Prozess anhängig, und auch in den USA kommt es zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Parteien. Die Schütte-Lanz-Vertreter in den USA ziehen sich schließlich zurück.

Schütte-Lanz entlässt die letzten Mitarbeiter in Zeesen, die noch an dem Amerika-projekt arbeiten, am 1. April 1924. Im darauffolgenden Jahr wird der ganze Besitz von Schütte-Lanz in Zeesen an die Deutsche Reichspost übertragen.

⁵⁷ Der Landbote. 21.4.1922; Durlacher Tagblatt. 17.5.1922;

⁵⁸ Dorothea Haaland, Der Luftschiffbau Schütte-Lanz Mannheim Rheinau (1909 – 1925). Die Geschichte einer innovativen Idee als zeitlich-räumlicher Prozeß, Mannheim 1987, S. 154ff, bes. S. 157. S. a. Haaland, Dorothea; Knäusel, Hans G; Schmitt, Günter; Seifert, Jürgen, Leichter als Luft - Ballone und Luftschiffe, Bonn 1997, S. 251ff; Denny Hafemann, op. cit., S. 90ff; s.a. Denny Hafemann, op. cit., S. 90ff.

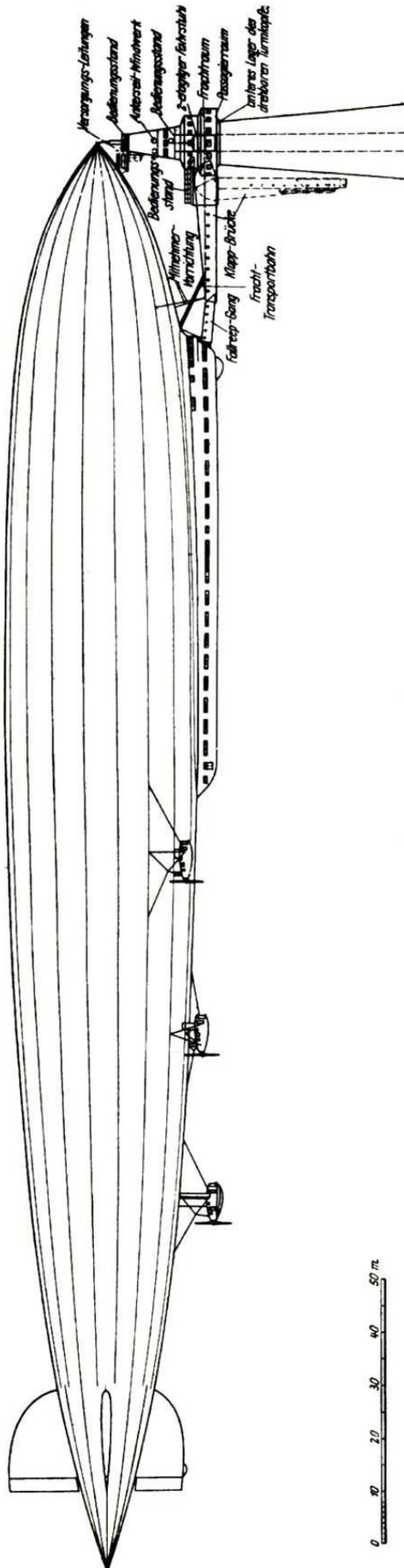


Bild 25: SL-Projekt Verkehrsluftschiff

Länge: 266 m

größter Durchmesser: 34,25 m

Geschwindigkeit: max. 130 km/h

Passagiere: 100

Fracht: 38.000 kg

Entwurf: Ing. Kruckenberg

5.3 Der Abbruch der Luftschiffhalle in Brühl

Sichtbarer Ausdruck des Endes der Luftschiffahrt in Brühl ist der Abbruch der Luftschiffhalle.

In dieser Halle werden bis zum Ende des Ersten Weltkriegs 9 der insgesamt 22 Schütte-Lanz Luftschiffe zusammengebaut: SLI, SLII, SL3, SL7, SL10, SL14, SL15, SL20, SL22). Die anderen Luftschiffe werden aus Kapazitätsgründen außerhalb von Brühl montiert: in Sandhofen (SL4), in Darmstadt (SL5), vor allem in Leipzig (SL6, SL8, SL9, SL11, SL13, SL16, SL18) und in Zeesen (SL12, SL17, SL21) südlich von Berlin. Das letzte Luftschiff, SL 22 (198,3/22,9 – L/Ø und 56.300 m³), wird noch 1918 in Brühl fertig gestellt, kommt aber nicht mehr zum Einsatz und wird nach dem Ende des Ersten Weltkriegs entsprechend den Bestimmungen des Versailler Vertrags in Jüterborg demontiert.⁵⁹

Zugleich mit der Zerstörung bzw. der Ablieferung der Luftschiffe an die Siegermächte sollen im ganzen Deutschen Reich auch alle Anlagen zur Herstellung von Luftschiffen (und Flugzeugen) mit letzter Fristsetzung bis zum Jahr 1922 zerstört oder abgebrochen sein. Einige wenige dieser Hallen können für nicht-militärische Zwecke weiter genutzt werden, wie die Zeppelin-Halle in Staaken für die Berliner Filmindustrie.⁶⁰ Und die Zeppelin-Halle in Friedrichshafen bleibt gar für den Bau weiterer Luftschiffe erhalten. Johann Schütte und seine Mitarbeiter zeigen sich darüber zutiefst entrüstet.⁶¹

Ab Juni 1921 beginnen in Brühl die Abbrucharbeiten an der stählernen MAN-Werfthalle, die Mitte 1922 abgeschlossen sind. Für das Werk, die Belegschaft und die umliegenden Gemeinden ist dies ein sehr emotionaler Vorgang: „... Nun soll das von der Entente bestimmte Werk der Vernichtung einsetzen: Die Luftschiffhalle wird zerstört. Aus diesem traurigen Anlaß hatte die Halle gestern Abend halbmast geflaggt. Außerdem wurde die ganze Anlage noch einmal photographiert, damit das stolze Werk deutscher Arbeit und deutschen Geistes wenigstens im Bild der Nachwelt erhalten bleibt. Die Zerstörungsarbeiten werden von der Firma Brest u. Co. aus Berlin ausgeführt.“⁶²

Einen finanziellen Ausgleich sollen die Entschädigungen gewähren, die das Deutsche Reich für den Verlust der Hallen in Brühl und Zeesen leistet. Von den insgesamt 33 Millionen gehen 12,4 Millionen an das Werk in Brühl, 20,6 Millionen an das Werk in Zeesen. Die Auszahlung der Beträge in den Jahren 1921 und 1922 erfolgt allerdings mitten in den Monaten der Hochinflation in Deutschland. Das Kapital schmilzt dahin. Schütte schreibt im August 1922 dazu: „[...] dass dieses Geld seit Dezember v. J.

⁵⁹ SL19 wird wegen der Einstellung der Heeresluftschiffahrt nicht mehr gebaut. Vgl. Karl-Heinz Hoffmann, Die Schütte-Lanz Luftschiffe – Technik und Fahreigenschaften, in: Schütte-Lanz. „Im Schatten der Titanen“. Friedrichshafen 2001, S. 139.

⁶⁰ Denny Hafemann, op.cit., S.88.

⁶¹ Dorothea Haaland, op. cit., S. 153.

⁶² Badische Presse, 23.07.1921. s.a. Karlsruher Tagblatt, 24.07.1921

geschwunden ist wie der Schnee in der Sonne. Rheinau ist mit dem Geld am Ende. Zeesen hat noch etwa 5.000.000 Betriebskapital.“⁶³

Die Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz OHG wird Ende 1922 aufgelöst. Die vom Abbruch verschonten Werkstatthallen dienen der neuen Schütte-Lanz Sperrholzfabrik AG, nach deren Umbenennung ab 1925 der Schütte-Lanz Holzwerke AG fast ein halbes Jahrhundert lang zur Produktion von Sperrholzplatten und damit verwandten Produkten.⁶⁴



Bild 26: Blick auf die Luftschiffwerft in Brühl 1918. Das langgestreckte Gebäude rechts ist die Luftschiffhalle.

⁶³ Denny Hafemann, op.cit., S.89.

⁶⁴ Boeyng, op.cit.



Bild 27: Eine Postkarte zur Erinnerung an die Schütte-Lanz-Luftschiffhalle in Brühl. Auf der Rückseite steht: Luftschiffwerft Rheinau. Zur Erinnerung an meinen Freund Hermann Eder. Februar 1922.



Bild 28: Hier die Vorlage zur Postkarte aus einem Fotoalbum



Bild 29 (www.rohrhof.eu)

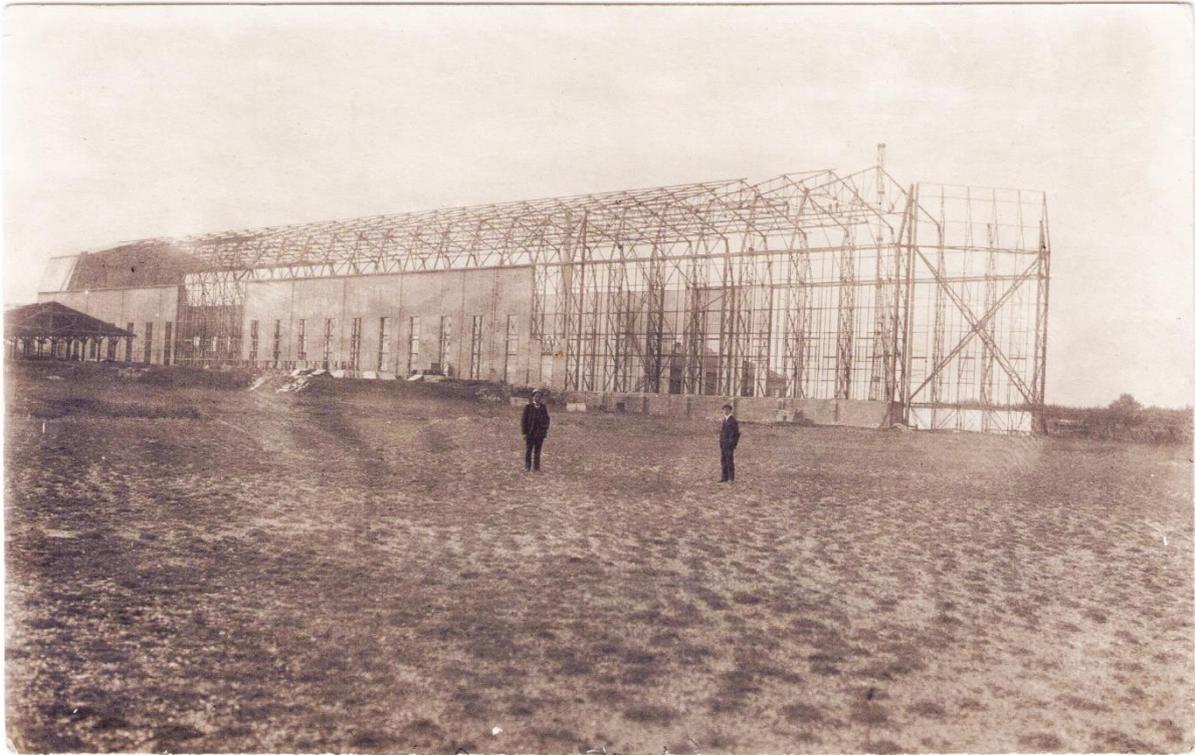


Bild 30

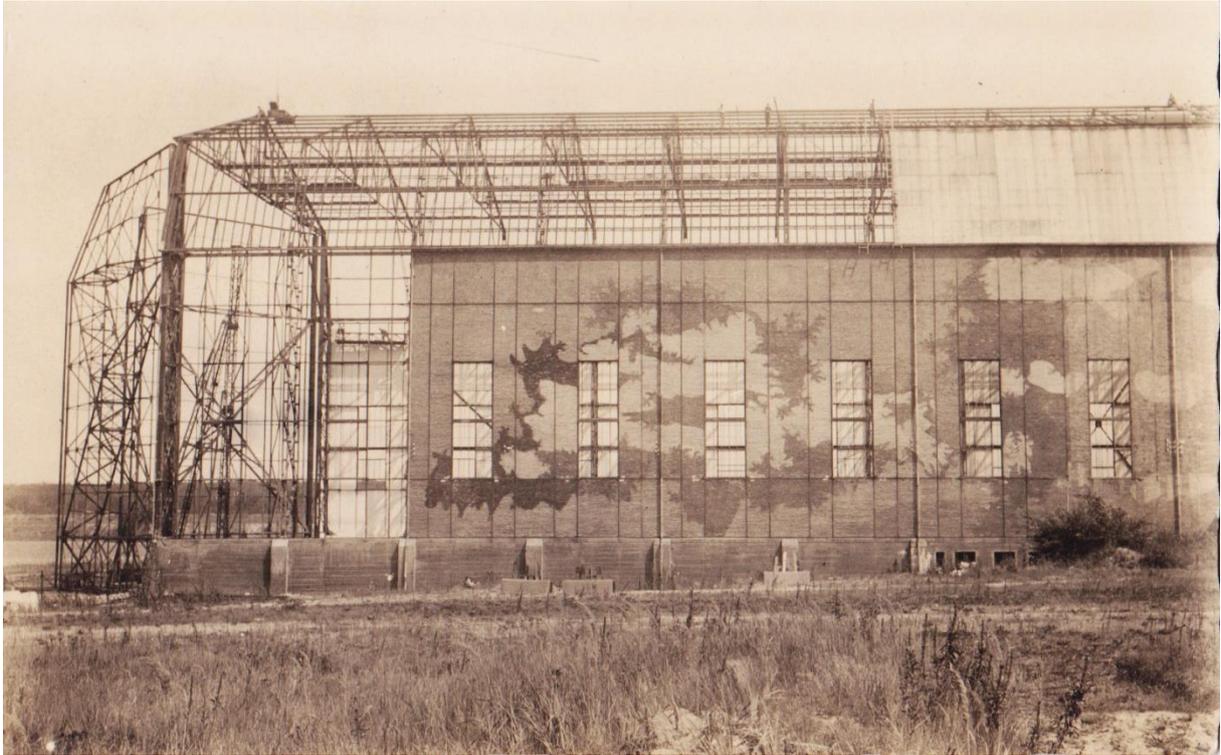


Bild 31



Bild 32 (www.rohrhof.eu)



Bild 33

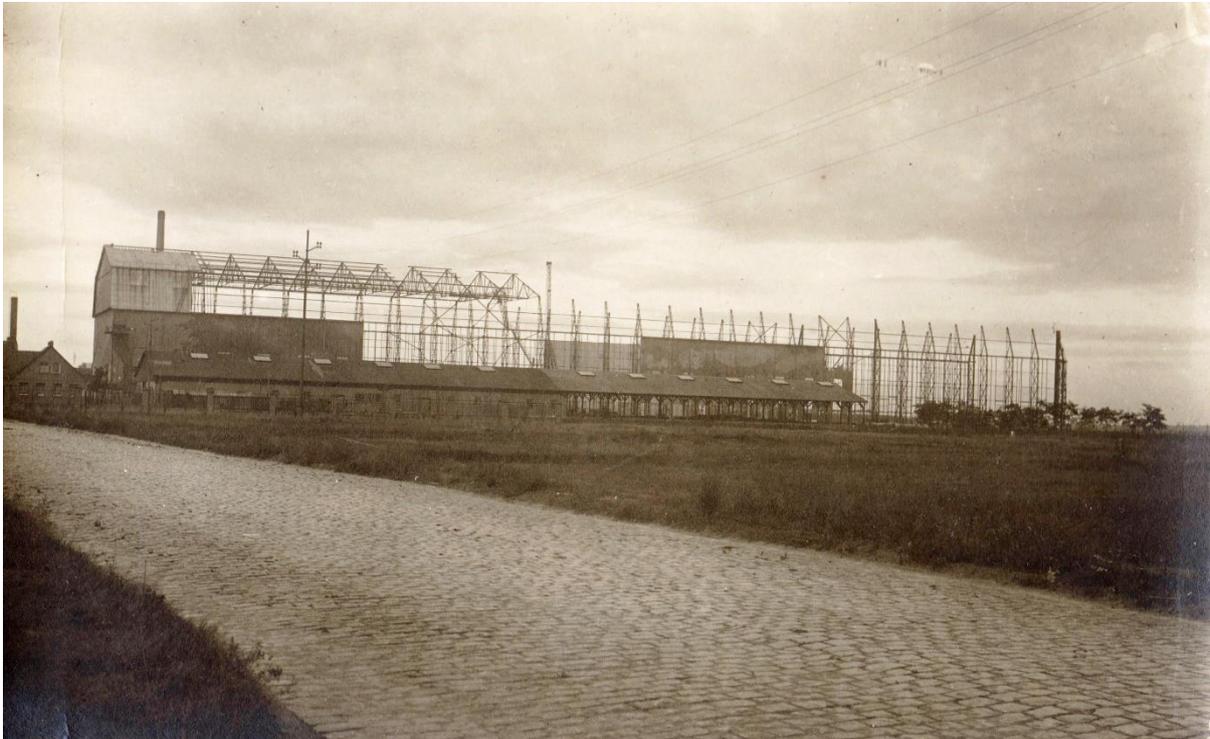


Bild 34

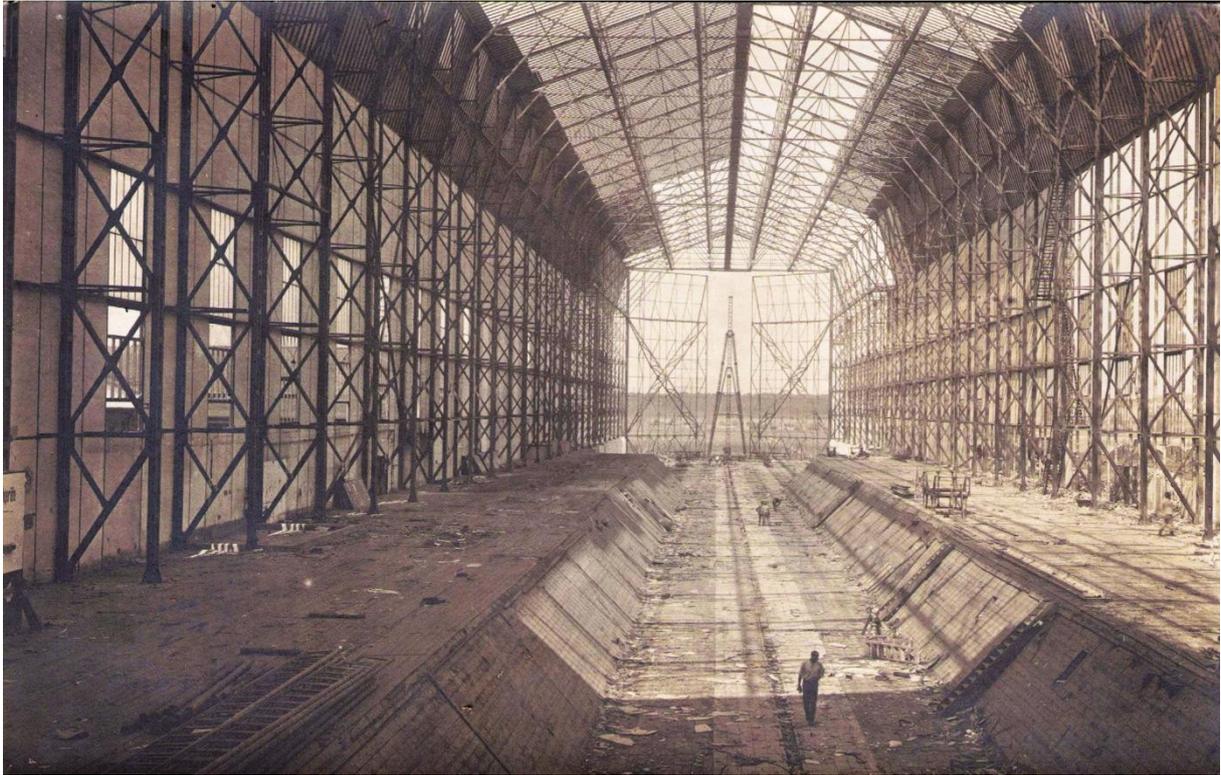


Bild 35



Bild 36



Bild 37: Der letzte Binder steht vor der Demontage.

6 Schlussbetrachtung

Zwischen den Jahren 1919 und 1925 liegt das Schicksal der Schütte-Lanz Luftfahrzeugbau OHG in der Hand einiger weniger Personen. Allen voran bestimmt Johann Schütte, welchen Weg die Firma einschlägt, und dies umso mehr, nachdem der Geldgeber Karl Lanz 1921 verstirbt und Bankier August Röchling sich aus der Firma zurückzieht. Konteradmiral a. D. Heinrich Stromeyer, Kenner der Arbeitsabläufe im Marineamt in Berlin und letzter Generaldirektor der Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, verstirbt im Juni 1922. Die Ingenieure Georg Christians und Franz Kruckenberg sowie Physiker und Meteorologe Joseph Helffrich zeichnen für die Betriebszweige Apparate-, Möbel- und Bootsbau, Luward-Leim und Holzwerke, Fliegerei und Luftschiffbau verantwortlich.

Johann Schütte sieht für sich selbst die Zukunft im Luftschiffbau, insbesondere in einem transatlantischen Luftverkehr. Allerdings ist er dabei wirtschaftlich, juristisch und politisch letztlich nicht erfolgreich. Auch der Aufbau eines Schütte-Lanz-Luftverkehrs wird gleich nach den ersten Kalkulationen aufgegeben. Seinen wissenschaftlichen Interessen geht Schütte als Vorsitzender der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt ab 1919 nach. Und 1922 verlässt er die Technische Hochschule Danzig und erhält eine Professur an der Technischen Hochschule Berlin.

Die Standorte Brühl – in der Literatur fast durchweg als Mannheim-Rheinau bezeichnet – und Zeesen sind bis 1924 ein Unternehmen, unter dessen Dach die jeweiligen einzelnen Firmen weitgehend selbständig firmieren. Dazu gehören die Schütte-Lanz Apparate- und Getriebebau GmbH sowie der Möbelbau (bislang konnte noch keine eingetragene Firmenbezeichnung gefunden werden). Beide Firmen sind nur wenige Jahre am Markt und nur in Brühl ansässig.

Der firmeneigene Automobilbau wird mit Schütte-Lanz Luftschiffwerft Brühl/Baden beworben, firmiert in Zeesen aber unter „Schütte-Lanz Luftfahrzeugbau- und Betriebs-G.m.b.H. Zeesen“. 1924 endet die Herstellung der Schütte-Lanz-Automobile. Die Firma Schütte-Lanz Luward-Sperrholz-Boote gibt auf ihren Broschüren und Rechnungen Mannheim-Rheinau als Standort an. Die Boote werden allerdings auch recht erfolgreich in Zeesen hergestellt.

Mit der am 8. November 1922 erfolgten Gründung der von Ing. Georg Christians geleiteten Schütte-Lanz-Sperrholzfabrik AG beginnt ein neuer Abschnitt der Firmengeschichte. Die Firma verarbeitet unter Ausnutzung der beim Luftschiffbau erworbenen Patente deutsche und Übersee-Hölzer zu Sperrholzplatten, Schichtholz und Furnieren. Am 16. Januar 1925 wird die Firma in Schütte-Lanz Holzwerke AG umbenannt und entwickelt sich zu einer der weltweit bedeutendsten Firmen ihrer Branche. Der Standort Zeesen wird bereits ein Jahr früher, am 1. April 1924, aufgelöst.

Die Brühler Bevölkerung bleibt der Firma nicht nur als bedeutender Arbeitgeber verbunden. Auch emotional ist die Bindung eng: Noch in den 1970er Jahren, ein halbes Jahrhundert später, geht kein Brühler bei Schütte-Lanz arbeiten – man arbeitet „in der Luftschiff“.

7 Danksagung

Die Geschichte der Schütte-Lanz-Werke in Brühl in den Jahren 1919 bis 1925 nachzuzeichnen war nur möglich, weil über Jahre hinweg ein steter Zufluss von neuen Informationen, Dokumenten und Fotos in das Archiv des Vereins für Heimatpflege gelangte. Dafür ist besonders den früheren Mitarbeitern der Firma bzw. deren Nachkommen zu danken, die diese Materialien dem Heimatverein zur Auswertung überließen, darunter Helga Schenck (†) aus Schwetzingen und Hermann Metzger (†) bzw. Heinz Schmidt aus Oftersheim. Bilder der Luftschiffhalle in Brühl, die aus deren Nachlass stammen, werden hier erstmals veröffentlicht. Teils überschneiden sie sich mit den Fotos, die Oliver de Andrade in seiner Homepage www.rohrhof.eu der Öffentlichkeit vorstellt, die aber aus anderen Quellen stammen dürften. Die Internetseiten sind gleichwohl ein unverzichtbarer Bestandteil der Recherchen zur Vergangenheit von Brühl und Rohrhof und wir danken dafür, dass wir sie nutzen durften. Ulrich Boeyng, Kenner und Autor mehrerer Veröffentlichungen zu den Luftschiffhallen, unterstützte die Arbeit mit wertvollen Informationen und Dokumenten.

Marco Böhme, Zweiter Vorsitzender des Heimatvereins, erwarb zahlreiche einzigartige Dokumente und Fotos für den Verein. Für die vorliegende Ortsschell' trifft dies auf den Luward(SL)-Bootsbau besonders zu. Hans Weihe (†), früherer Erster Vorsitzender des Vereins, hinterließ seltene Fotos zum Automobilbau in Brühl, die hier teils erstmals veröffentlicht werden. Und für das Heimatmuseum Brühl sammelte Winfried Höhn (†) Objekte, die für die vorliegende Darstellung unverzichtbare Anschauungsobjekte sind.

Das Kreisarchiv des Rhein-Neckar-Kreises in Ladenburg unter der Leitung von Dr. Jörg Kreuz verfügt über eine umfangreiche Sammlung von Plänen der Schütte-Lanz Werke in Brühl. Wir danken für die gute Zusammenarbeit und dafür, dass wir einschlägige Planzeichnungen hier verwenden dürfen.

Der Vorstand des Vereins für Heimat- und Brauchtumpflege würde sich sehr freuen, wenn weiterhin möglichst viele Einwohner aus Brühl und Rohrhof ihn in seiner Arbeit unterstützen würden. Wenn auch die Räumlichkeiten sehr beengt sind, so kann man auf dem Weg der Digitalisierung vieles für die Nachwelt bewahren. In einer der nächsten Ausgaben der Ortsschell' würden wir gerne die Geschichte der Schütte-Lanz Holzwerke AG nochmals aufgreifen, wofür wir die Unterstützung ehemaliger Mitarbeiter dringend benötigen. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Ihnen.