

Vorbemerkung des Herausgebers zu diesem Nachdruck.

Der gesamte hier in Oldenburg lagernde Technische Nachlaß von Geheimrat Prof.Dr.e.h. Johann Schütte wurde vom Herausgeber innerhalb von 9 Jahren (nebenamtlich) registriert. Schon bei einem ersten Einblick in die vorhandenen schriftlichen Unterlagen konnte festgestellt werden, welche entscheidende Bedeutung J. Sch. auf die Entwicklung des Starr-Luftschiffbaues ausgeübt hat. Er selbst betonte zwar, es hätte keinen Luftschiffbau Schütte-Lanz gegeben, wenn Graf Zeppelin auf seine Vorschläge eingegangen wäre. Schütte ist immer Schiffbauer geblieben und seine Erfahrung als solcher hat er auf den Luftschiffbau übertragen. Diesen hat er, wie man aus den Unterlagen entnehmen muß, eigentlich immer nur nebenher betrieben. Es ging ihm offenbar nur darum, die Richtigkeit seiner Ideen zu beweisen. So baute er das Luftschiff SLI mit Hilfe des Industriellen Heinrich Lanz, Mannheim. Er verließ sich dabei ganz auf seine getreuen Mitarbeiter und wirkte selbst weiterhin treu an der TH Danzig als Dozent für den Schiffbau. An der Luftschiffkonstruktion läßt sich wieder ersehen, daß er gar nicht so sehr den Ehrgeiz besaß, ein völlig eigenes Luftschiff zu bauen. Als Gerippe verwandte er eine Holzkonstruktion die sein Freund Huber entworfen hatte. Als sich das Gerippe als zu „weich“ erwies, verstärkte er es nach schiffbautechnischen Erwägungen und schreibt darüber als von einem „Triumph des Schiffbaues“. Es war ein viel zu wenig beachteter einzigartiger Erfolg, daß dieses Versuchsluftschiff, wie er es nannte, ohne jeden Unfall 65 Fahrten ausführte. Es wurde vom Heer übernommen und verunglückte schließlich am 15.7.1913 bei Schneidemühl durch ein Unwetter. Das nun ganz nach Schütteschen Grundsätzen gebaute Luftschiff SLII überraschte durch seine Leistungen. Es war damals das schnellste Luftschiff der Welt und wurde für

Dezennien das Standard-Luftschiff für alle weiteren Konstruktionen. Die Schütteleute sagten, ab 1916, nach den Erfolgen dieses Luftschiffes hätte es überhaupt keine Zepeline mehr gegeben. Johann Schütte sieht seine Vorschläge und Ideen alle ohne Einschränkungen als völlig richtig bestätigt. Aber immer bleibt er Schiffbauer und doziert weiter an der TH Danzig. Zu erwähnen ist noch, daß er von Anfang seiner Tätigkeit in Danzig nie unterlassen hat, für das Flugwesen fördernd zu wirken. Erst im WWI, als in Zeesen der Schütte-Lanz-Luftschiffbau eingerichtet worden war, mußte er dort seinen Wohnsitz nehmen und die Fabrikation übernehmen.

Jetzt sind nach Gründung des Werkes Schütte-Lanz 75 Jahre vergangen. Es ist an der Zeit, auch seine Landsleute wissen zu lassen, was er geleistet hat. Im Ausland ist das z.T. besser bekannt. Es spricht für ihn, wenn er bescheiden erklärt: „Wir haben immer im Schatten des Titanen gestanden, . . .“. An anderer Stelle sagt er, daß er mit Rücksicht auf die Verehrung, die das deutsche Volk seinem Volksheros Zeppelin gegenüber hege, nicht gewagt habe mit seinen Beiträgen hervorzutreten.

Um so nötiger ist es nun, Johann Schütte selbst und seine Mitarbeiter in Schüttes Werk

„Der Luftschiffbau Schütte-Lanz von 1909 bis 1925“ sprechen zu lassen.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlages R. Oldenbourg, München, wurde diese Reproduktion gewagt.

Oldenburg im Mai 1984

Joh. Friedrich Jahn