

Der Luftfahrtpionier Johann Heinrich Schütte

Von Christian R. Salewski und Klaus Saul

Der Oldenburger Luftfahrtpionier, Ingenieurwissenschaftler und Unternehmer Johann Heinrich Schütte (1873-1940) besaß mit den von ihm entwickelten „Schütte-Lanz“-Luftschiffen 1914 kurzzeitig weltweit die Führung im Luftschiffbau. In einer Dissertation werden die berufliche Biographie Schüttes und sein Anteil an der Entwicklung der Luftfahrt dargestellt und neu bewertet.

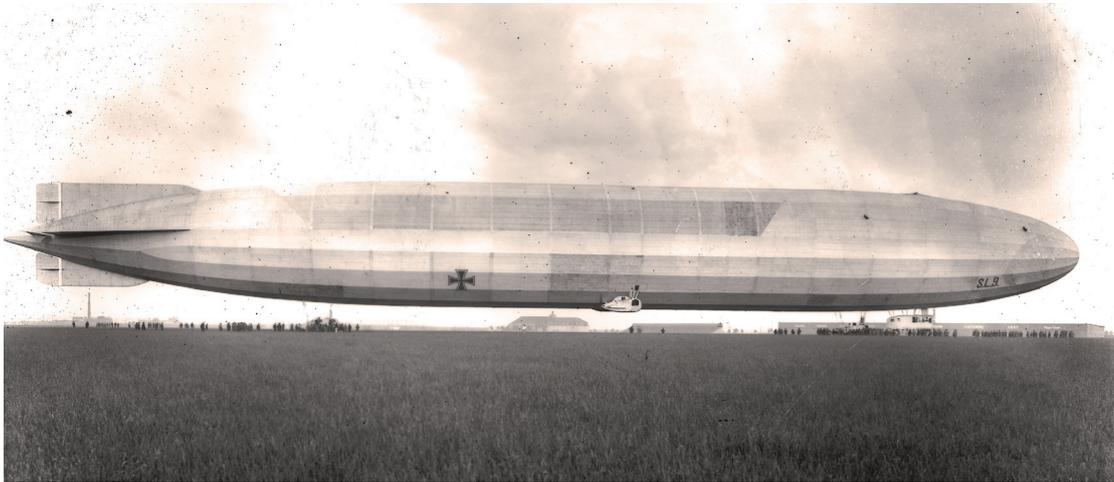


Johann Heinrich Schütte, um 1900.

The Oldenburg aviation pioneer, academic engineer and businessman Johann Heinrich Schütte (1873-1940) took over the world lead in the construction of lighter-than-air vehicles for a short period of time in 1914 with his „Schütte-Lanz Airships“. A doctoral dissertation details and re-evaluates Schütte's professional biography and his contribution to the development of aviation.

Johann Heinrich Schütte wird in der Literatur und Heimatgeschichtsschreibung gern als „genialer Konstrukteur“ charakterisiert, der Zeit seines Lebens im „Schatten des Titanen“ Zeppelin gestanden habe. Doch was ist von solchen Zuschreibungen zu halten? Im Rahmen des 2001 bis 2005 laufenden Projekts „Unternehmen Museum“, an dem die Universität Oldenburg mit vier Fachbereichen und das Deutsche Luftschiff- und Marinefliegermuseum Aeronauticum in Nordholz bei Cuxhaven beteiligt waren, ist eine Dissertation entstanden, die sich mit der beruflichen Biographie Schüttes befasst und seinen Anteil an der Entwicklung der Luftfahrt neu bewertet (Christian R. Salewski: „Ein Luftfahrtpionier aus Nordwestdeutschland: Biographische Studien zu Johann Heinrich Schütte [1873-1940]“). Der Studie gingen jahrelange Vorarbeiten voraus. Ihre Ergebnisse beruhen im We-

sentlichen auf der systematischen Auswertung von Schüttes umfangreichem, sich im Eigentum des Landesmuseums Oldenburg befindlichen Nachlasses - allein der darin enthaltene Aktenbestand umfasst ca. 40 laufende Meter - und auf den Recherchen in einer Vielzahl inländischer und ausländischer Archive. Methodisch orientierte sich die Arbeit am Konzept der neueren historischen Biographie. Mit diesem Ansatz war es möglich, Schüttes Leben in einem Wechsel von Narration und Analyse und unter Berücksichtigung der relevanten historischen Kontexte multiperspektivisch darzustellen und sich damit dem Sinn, den Schütte mit seinen Handlungen verband, anzunähern. Damit konnte in Bezug auf Schüttes Leben die willkürliche Konstruktion von Sinnzusammenhängen vermieden und zugleich eine kritische Auseinandersetzung mit seinem Leben geleistet werden.



Das Schütte-Lanz-Luftschiff SL 9 zählte zu den ersten strategischen Bombern in der Geschichte der Luftfahrt.

Aufgrund der Forschungen konnte Schüttes berufliche Biographie nicht nur weiter differenziert, sondern auch um wesentliche, bisher unbekannte Fakten ergänzt werden, so dass eine Neuinterpretation seines Lebens möglich wurde.

Berufliche Biographie

Die Grundlagen für Schüttes beruflichen Lebensweg wurden in seiner Kindheit gelegt. Wohlbehütet aufwachsend entwickelte der 1873 in Oldenburg geborene Junge unter der liebevoll-autoritären Erziehung seiner Eltern einen starken Ehrgeiz. Seine Orientierung hin zu Schiffen, Werften und Schiffbau-berufen verschaffte ihm sein in beruflicher Hinsicht erfolgreicher Vater, der mit einem Steuermannspatent die Grundlage für seine Beamtenkarriere am großherzoglichen Hof in Oldenburg gelegt hatte. Der Vater war es auch, der mit seiner Entscheidung, Schütte an der Oldenburger Oberrealschule (und nicht an einem humanistischen Gymnasium) einzuschulen, eine entscheidende Weichenstellung bei der Ausbildung seines Sohnes vornahm. Gerade an dieser Schule erhielt Schütte eine gründliche Ausbildung in den modernen Fremdsprachen und in den naturwissenschaftlichen Fächern. Im Geschichtsunterricht wurde er mit dem historistischen Geschichtsbild konfrontiert, wonach Geschichte von großen Männern gemacht wird, und im Zusammen-sein mit seinen Altersgenossen mit deren Minderwertigkeitskomplex, im Vergleich zur Generation der Reichsgründer von 1870/71 bloße Epigonen zu sein. Spätestens mit dem Abitur stand daher Schüttes ehrgeiziger Entschluss fest: Er wollte ein möglichst bedeutender Schiffbauingenieur werden.

Für seinen Weg als Ingenieur und später als Ingenieurwissenschaftler war sein Schiffbaustudium, das er an der Technischen Hochschule Charlottenburg im Wintersemester 1892/93 aufnahm, von entscheidender Bedeutung. Hier erhielt er eine akademische Ausbildung im Schiffbau einschließlich der „technischen Methode“, welche es ihm ermöglichte, Schiffe selbständig zu konstruieren und die damit verbundenen Probleme forschend zu lösen. An der Hochschule kam er auch mit den damals kursierenden Ideen von der überseeischen Expansion des Deutschen Reichs und der Notwendigkeit einer deutschen Weltmachtpolitik in Kontakt - politisches Gedankengut, dem sich der junge Schütte als typischer Vertreter seiner Generation nur zu bereitwillig anschloss. Mit der staatlichen Prüfung zum Bauführer 1898 schuf er die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Tätigkeit in der Marine und in der Werftenindustrie. Die unter dem Einfluss seiner Lehrer angestrebte Karriere als Marinebaurat konnte er aber aufgrund seiner schlechten gesundheitlichen Verfassung nicht einschlagen.

Fachlich spezialisierte sich Schütte beim Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven, wo er schon 1897 eine Anstellung gefunden hatte. Besonders durch die Errichtung und die Leitung der Schleppmodellversuchstation in Bremerhaven wurde er zu einem international gefragten Experten in Fragen der Hydrodynamik. Parallel dazu entwickelte sich Schütte mit der Konstruktion und dem Bau von Kabellegern zum Fachmann für Spezialschiffe. Seine ersten Aktivitäten in der 1899 gegründeten Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) brachten ihn in Kontakt mit dem Erbgroßherzog von Oldenburg,

Luftschiffe

Die Geschichte der Luftschiffe in Deutschland ist vor allem mit dem Namen Ferdinand Graf von Zeppelin verbunden. Vor 1914 sind rund 20 „Zeppeline“ gebaut worden. Im 1. Weltkrieg spielten die Luftschiffe zunächst eine größere militärische Rolle, sie wurden zur Aufklärung und für Luftangriffe mit Bomben eingesetzt. Von dieser Entwicklung profitierte auch die Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz, die 1909 von dem Ingenieur Johann Schütte und dem Industriellen Karl Lanz mit Sitz in Mannheim gegründet wurde. Wie die Zeppeline gehörten auch die Schütte-Lanz-Luftschiffe (S-L) zum Typ der Starrluftschiffe. Diese besitzen - im Gegensatz zu Prallluftschiffen - ein komplettes Skelett aus Trägern und Streben.

Obleich die S-L-Luftschiffe den Zeppelinen in vielerlei Hinsicht überlegen waren, konnte sie sich doch nicht entscheidend durchsetzen. Bis Kriegsende wurden 88 Zeppelin-Luftschiffe produziert - gegenüber 19 S-L-Luftschiffen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Typen lag in der aerodynamischen Form des Gerippes, der Anordnung der Gondeln und dem Konstruktionswerkstoff: Das Gerippe der S-L-Luftschiffe bestand aus Holz, das der Zeppelin-Luftschiffe aus Aluminium.

Als Folge der Abrüstungsbestimmungen des Versailler Vertrags meldete die Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz 1925 Konkurs an. Von dem kurz darauf einsetzenden neuerlichen Boom der Luftschiffahrt (diesmal ausschließlich für den zivilen Bereich) konnte sie trotz größter eigener Anstrengungen nicht mehr profitieren. Die Zerstörung des Luftschiffes „Hindenburg“ 1937 brachte das Ende der Luftschiff-Ära. Seit den 1990er Jahren gibt es Versuche der Wiederbelebung der Luftschiffahrt, die jedoch über den Bau von Prototypen nicht hinausgekommen sind.

Friedrich August, der ihn nach seiner Thronbesteigung im Jahr 1900 zu seinem schiffbautechnischen Berater machte. Als Konstrukteur der „Schütte-Kessel“ von der „Lensahn-Affäre“ selbst betroffen, unterstützte Schütte 1903 den wegen seiner Ausgabenpolitik und wegen des mit hohen Kosten verbundenen Umbaus seiner Yacht „Lensahn III“ in öffentliche Kritik geratenen Friedrich August.

Aufgrund seines beruflichen Könnens, seiner Loyalität und seiner politischen Zuverlässigkeit, aber vor allem aufgrund der Protektion Wilhelms II. wurde Schütte 1904 im Alter von nur 31 Jahren zum Professor „für Theorie und Entwerfen von Schiffen“ an der Technischen Hochschule in Danzig ernannt. Dort wirkte er (bis 1922) erfolgreich als Hochschullehrer. Dennoch verlief seine wissenschaftliche Karriere keineswegs störungsfrei. So konnte er seine Pläne zur Errichtung einer Versuchsanstalt für Schiffbau nicht verwirklichen und damit auch nicht seine empirischen Versuche im Bereich der Hydrodynamik fortsetzen. Das preußische Finanzministerium lehnte die Pläne wegen zu hoher Kosten ab. Schütte, der befürchtete, dass seine berufliche Karriere in einer Sackgasse enden würde, stürzte daraufhin in eine tiefe Depression. Anfang August 1908 erlitt er einen „Nervenchock“.

Eine weitere Belastung seiner Karriere drohte mit der Entdeckung seiner intimen Beziehung zur Großherzogin von Oldenburg, Elisabeth von Mecklenburg-Schwerin, im Februar 1909. Trotz einer Art „Stillhalteabkommens“ befürchtete Schütte Racheakte des Großherzogs, der als Bundesfürst über exklusive Verbindungen verfügte und in Schiffbauerkreisen einflussreich war. Als Folge verstärkte und beschleunigte Schütte seine berufliche Neuorientierung erheblich. Unter Ausnutzung seiner Kontakte zum preußischen Heer und zur kaiserlichen Marine wandte er sich vom Schiffbau und von der Hydrodynamik ab - und konzentrierte sich fortan auf die Aerodynamik und den Luftschiffbau.

Von entscheidender Bedeutung war seine Zusammenarbeit mit dem Mannheimer Landmaschinenhersteller Heinrich Lanz, deren Ergebnis das 1909 gegründete Unternehmen „Luftschiffbau Schütte-Lanz“ mit Sitz in Mannheim war. In diesem Unternehmen, in dem in der Hochphase bis zu 1.700 Personen beschäftigt waren, bekleidete Schütte verschiedene Positionen. So war er technischer Berater, Projektleiter, leitender Vertriebsmanager und Unternehmer in einer Person.



London 1916: Zerstörungen durch den Bombenangriff eines deutschen Luftschiffes.

Der Inhaber der Firma Dr. Karl Lanz war an der Betriebsführung nicht aktiv beteiligt, spielte jedoch als kapitalkräftiger Investor bei unternehmerischen Entscheidungen eine entscheidende Rolle.

Die Erfolge im Luftschiffbau, insbesondere der Verkauf von SL 1 Ende 1912 an das preußische Heer, der Abschluss des Rahmenvertrags mit dem preußischen Kriegsministerium im April 1913 und der Verkauf von SL 2 im Mai 1914, sowie die Integration des Faches „Luftschiffbau“ in den Lehrbetrieb, aber auch die Errichtung der Aerodynamischen Versuchsanstalt an der Technischen Hochschule Danzig 1912/1913, stellten zusammen mit der Verleihung des Geheimrattitels durch Wilhelm II. im Jahr 1913 den Höhepunkt seiner Karriere als Ingenieurwissenschaftler und Unternehmer dar.

Luftschiffe im 1. Weltkrieg

Nach Beginn des 1. Weltkriegs wurde der Markt für Luftfahrzeuge völlig von militärischen Erwägungen dominiert. Die plötzlich steigende Nachfrage von Heer und Marine nach Luftschiffen veranlasste Schütte - getrieben durch eine problematische Mischung aus übersteigertem Gewinninteresse und radikalisiertem Nationalismus - sich mit seinem Unternehmen überstürzt und bedingungslos den Gegebenheiten des neuen Marktes anzupassen und auf Kosten von Ent-

wicklung und Qualität der Luftfahrzeuge zu expandieren. Diese von seinen Mitarbeitern heftig kritisierte Strategie verfolgte Schütte auch weiter, nachdem die Bestellungen von Luftschiffen aufgrund ihrer negativen militärischen Leistungen seitens der Militärs in der zweiten Kriegshälfte zurückgegangen waren. Statt auf den Luftschiffbau setzte er nun allerdings auf die vielversprechendere Flugzeugproduktion und baute entsprechende Kapazitäten auf. Da auch hier die Aufträge ausblieben, geriet schon vor Kriegsende der Luftschiffbau Schütte-Lanz ökonomisch und damit Schütte auch beruflich in eine Krise. Diese Situation verschlimmerte sich weiter nach Kriegsende durch die Regelungen des Versailler Vertrags, die den Großluftschiffbau im Deutschen Reich untersagten. Schüttes Pläne der Verlagerung von Produktion und Betrieb von Luftschiffen in die USA scheiterten, zumal er juristische Auseinandersetzungen mit dem Reichsfiskus und der Firma Zeppelin verlor, bei denen es um die Verletzung von Schütte-Lanz-Patenten im Krieg ging. Daher musste Schütte 1925 mit seinem Unternehmen Konkurs anmelden.

Als zur selben Zeit auch noch sein Sohn und Erbe starb, zog sich der unternehmerisch gescheiterte, gleichwohl immer noch wohlhabende Schütte immer mehr aus dem Wirtschaftsleben zurück. Allerdings versuchte er bis 1935, mit wechselnden Partnern wie etwa dem faschistischen Italien, seine Luftschiffpatente zu verwerten. Daneben versah

er bis zu seiner Emeritierung 1938 mehr routinemäßig seinen Dienst als Professor für Handels- und Luftschiffbau an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg. Als solcher blieb ein gefragter Experte im Luftschiffbau. Ferner leitete Schütte mit großem Engagement von 1919 bis 1935 als erster Vorsitzender die „Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt“ (WGL) und von 1930 bis 1939 die Schiffbautechnische Gesellschaft. Von den neuen politischen Verhältnissen begeistert, vollzog er im Nationalsozialismus die „Gleichschaltung“ der beiden Gesellschaften. Gegen Ende seines Lebens bemühte er sich - unterstützt durch die NSDAP und die Stadtverwaltung in Oldenburg - , u.a. mit dem Aufbau einer Dauerausstellung im Landesmuseum Oldenburg seine Lebensleistung positiv zu würdigen und sie im Bewusstsein der Nachwelt zu erhalten. Schütte starb 1940 in Dresden.

Schütte und die Entwicklung der Luftfahrtindustrie

Schüttes Anteil an der ökonomischen Entwicklung der Luftfahrtindustrie scheint eher gering zu sein. Besonders restriktiv wirkte sich für seinen unternehmerischen Entscheidungsspielraum aus, dass er von vornherein auf den militärischen Luftschiffbau festgelegt war. Privatkunden konnten sich die teuren Luftschiffe nicht leisten. Nur das preußische Heer und die kaiserliche Marine- interessiert aufgrund der sich verschärfenden außenpolitischen Situation ab 1912 - waren finanziell in der Lage, die verhältnismäßig teuren Luftschiffe zu kaufen. Schon vor dem 1. Weltkrieg waren daher seine Entscheidungs- und Handlungsspielräume als Unternehmer in der deutschen Luftfahrtindustrie stark eingeschränkt. Im Krieg schrumpfte dieser Spielraum weiter. Die Militärs beeinflussten mit ihren technischen und militärischen Anforderungen an die Luftschiffe und Flugzeuge außerdem wesentlich deren technische Entwicklung. Entsprechend erschien Schütte als Handlungsstrategie nur die bedingungslose Anpassung an den Luftfahrzeugmarkt realistisch.

Schüttes Einfluss auf die technische Entwicklung des Starrluftschiffbaus war deutlich größer als sein Einfluss auf die ökonomische Entwicklung des Luftfahrzeugbaus, denn er etablierte neben dem schon existierenden technischen System „Zeppelin“ das „System Schütte-Lanz“, das sich unter anderem dadurch auszeichnete, dass es von Anfang an aerodynamischen Grundsätzen folgte. Mit dem Luftschiff SL 2, das auf Grundlage der

Prinzipien dieses Systems gebaut worden war, konnte er 1914 kurzzeitig weltweit die Führung in der technischen Entwicklung des Starrluftschiffbaus übernehmen. Spätestens mit diesem Luftschiff befand er sich in Konkurrenz zur Firma Zeppelin, die sich im 1. Weltkrieg in der Auseinandersetzung um die Trag- und Steigfähigkeit sowie um die Reichweite noch intensiviertere und dazu führte, dass die Starrluftschiffe bis zu einem gewissen Reifegrad entwickelt wurden.

Ein weiterer deutlicher Einfluss Schüttes auf die Entwicklung der Luftfahrttechnik wird bei ihrer Betrachtung unter militärischen Gesichtspunkten erkennbar. Gerade sein Unternehmen entwickelte mit SL 8 als erstes ein Luftschiff für das Heer und die Marine, das aufgrund seiner Reichweite und Tragfähigkeit in der Lage war, unter anderem Ziele in England zu bombardieren. Damit nahm auch Schütte die Produktion von strategischen und taktischen Bombern im 2. Weltkrieg vorweg.

Eine Neubewertung des Luftfahrtpioniers

Unzweifelhaft war Schütte ein echter Luftfahrtpionier. Er war einer der ersten im Deutschen Kaiserreich akademisch ausgebildeten Ingenieurwissenschaftler, der in der Luftfahrtforschung erfolgreich aktiv war, und einer der ersten Unternehmer und Manager, der in einem mit kapitalkräftigen Partnern gegründeten Unternehmen in der jungen Luftfahrtindustrie vor dem Ersten Weltkrieg in Konkurrenz zu Zeppelin tätig war.

Andererseits zählte er zu den Luftfahrtindustriellen, die teils aus finanziellem Interesse, teils aus einem extremen Nationalismus heraus Heer und Marine mit Luftschiffen ausrüsteten, mit denen völkerrechtswidrig Ziele in England bombardiert und die englische Zivilbevölkerung in Angst und Schrecken versetzt wurde. Als Vorsitzender der WGL war er zudem mitverantwortlich dafür, dass das nationalsozialistische Regime bei seinen Rüstungsanstrengungen auf eine gut organisierte technisch-wissenschaftliche Intelligenz zurückgreifen konnte.

Gerade diese Umstände sind es, die eine einseitig positive Bewertung Schüttes verhindern und die nach einer neuen Sichtweise auf seine Person verlangen. Am ehesten gerecht wird ihm ein technikgeschichtlich geprägtes Urteil, das aber die anderen Aspekte seines Berufslebens und die relevante technologische Entwicklung nicht aus dem Blick lässt: Schütte trieb als Ingenieurwis-

senschaftler und Unternehmer aus dem Nordwesten des Deutschen Reichs durchaus eigenständig und zugleich zusammen mit anderen Luftfahrtpionieren wie Zeppelin oder Lilienthal, Wright oder Voisin zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine gebrochene, nicht-lineare und daher komplexe soziotechnische Entwicklung voran. Diese führte einerseits bis in die vom nationalsozialistischen Deutschland verursachte Katastrophe des Luftkrieges im 2. Weltkrieg und ermöglichte andererseits den zivilen Luftverkehr unserer Tage einschließlich der Erkundungen des interplanetaren Raums.

Die Autoren



Dr. Christian R. Salewski studierte Geschichte und Soziologie an der Universität Oldenburg und an der University of York, England. Seine Magisterarbeit schrieb er 1999 über die Wahrnehmung der Matrosenaufstände in

Wilhelmshaven und der „Admiralsmeuterei“ gegen Ende des 1. Weltkriegs in der Weimarer Republik. Mit seiner Biographie zu Johann Heinrich Schütte promovierte er im Juli 2006. Nach einer Tätigkeit als von der Universität Oldenburg angestellter Archivar im Projekt „Unternehmen Museum“ arbeitet er derzeit als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Technik und Bildung an der Universität Bremen.



Professor em. Dr. Klaus Saul war an der Universität Oldenburg von 1977 bis 2004 Hochschullehrer für Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Er studierte Geschichte, Germanistik und Philosophie an den Universitäten Bonn, Göttingen und Hamburg, wo er 1971 promovierte und 1973 auf eine Professur für Neuere Geschichte berufen wurde. Seit 1990 ist Saul zugleich Honorarprofessor am Historischen Seminar der Hamburger Universität. Seine Forschungsaktivitäten erstrecken sich auf die Sozial-, Alltags-, Bildungs- und Umweltgeschichte vom Kaiserreich bis zum Ende des Dritten Reichs.

*

Die Dissertation von Christian R. Salewski über Johann Heinrich Schütte wird im Wissenschaftlichen Jahrbuch 2007 des Zeppelin-Museums Friedrichshafen veröffentlicht.