

NDB-Artikel

Schneider, *Hans* Karl Wilhelm Raketen- und Raumfahrtpionier, * 3.8.1909 Walsum (Rheinland), † 10.1.1990 Bremen. (evangelisch)

Genealogie

V →Eugen (1876–1939), Dipl.-Ing., Maschinenbauer b. d. AEG in Berlin;

M Helene Koch (1878–1968);

• 1935 Margarete Kelm (1912–2002);

2 S →Dieter (* 1937), Architekt, →Gerhardt (* 1941), Dipl.-Ing.

Leben

Nach dem Abitur 1927 am Helmholtz-Realgymnasium in Berlin und dem Studium an der TH Berlin-Charlottenburg (1934 Dipl.-Ing. Fachrichtung Maschinenbau), arbeitete S. bis 1936 als Konstrukteur für Dieselmotoren bei der AEG. Seit 1939 entwickelte er Flugmotoren bei den Bayer. Motorenwerken (BMW) in Spandau-Zühlsdorf. Im Herbst 1939 beauftragte das Reichsluftfahrtministerium BMW mit der Entwicklung von Raketentriebwerken. Der mit diesen Arbeiten betraute S. wurde 1943 zum Bevollmächtigten für die Entwicklung von Raketenmotoren bei BMW in Spandau-Zühlsdorf ernannt. Unter der Gesamtleitung von →Helmut v. Zborowski (1905–69) arbeitete S. bis zum Kriegsende als Entwicklungsleiter für Raketen im BMW-Werk München-Allach, wo bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt zehn Raketenprüfstände in Betrieb waren. Unter den Projektbezeichnungen „P 3370“ bis „P 3395“ wurden dort Starthilfsraketen entwickelt, die größtenteils 98% ige Salpetersäure als Sauerstoffträger verwendeten. Zum Einsatz kamen davon das Triebwerk P 3372 als Starthilfe, die Raketentriebwerke P 3374 als Antrieb für die Gleitbombe HS 293, P 3375 für den Gleittorpedo HS 294, P 3379 für das Startkatapult des Raketenjägers Me 163, P 3378 für die Flakgeschosse X4, P 3386 für die HS 117 „Schmetterling“ und P 3390 A für den Raketenjäger Me 163B und die Me 262. Nach Kriegsende mußte S. für US-Dienststellen ausführliche Berichte über die gesamte Raketenentwicklung bei BMW während der Kriegsjahre schreiben.

Anfang 1946 wurde S. Entwicklungsingenieur für Flugmotoren und Raketen bei der franz. „Société Voisin“ (später Soc. Nat. d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation, SNECMA). Im Frühjahr 1947 wurde er Berater bei der „Société d'Étude de la Propulsion par Réaction“ (SEPR). Während seiner Tätigkeit in Frankreich (1954 Werkleiter d. Raketenzentrums Villaroche, 1959 Ingénieur en Chef) wurden unter seiner Mitwirkung bzw. Leitung neun verschiedene Prototypen von Pumpen-Triebwerken bzw. Turbinen-Pumpentriebwerken auf der Basis von Salpetersäure gebaut. Eingesetzt

wurden sie in Kombination mit Düsentriebwerken, da diese alleine nicht die erforderliche Leistung erreichten. Sieben verschiedene Flugzeugtypen (u. a. Mystere, Trident I u. II, Mirage I, III, IIIa) wurden mit diesen Raketentriebwerken ausgestattet. Die Trident II stellte mit einem 3-t-Flüssigkeitstriebwerk den Geschwindigkeitsweltrekord mit Mach 2 in 23 km Höhe auf. 1958 wurde mit der Trident II auch ein neuer Höhenweltrekord von 26 000 Metern aufgestellt. Die Mirage war zum damaligen Zeitpunkt die einzige Militärmaschine, die mit Zusatzrakentriebwerken ausgerüstet werden konnte. Zu Beginn der europ. Raumfahrtentwicklung kehrte S. auf Betreiben von Gerhard Eggers, dem Geschäftsführer der „Focke-Wulf GmbH“, nach Deutschland zurück und übernahm 1962 in Bremen die Leitung der von den Firmen „Focke-Wulf“, „Weserflug“ und „Hamburger Flugzeugbau“ gegründeten Raumfahrtabteilung (Entwicklungsring Nord, ERNO). S. wurde 1964 Prokurist und Abteilungsdirektor, 1965 Geschäftsführer der IG ERNO, und war 1967-75 Geschäftsführer der „ERNO Raumfahrttechnik GmbH“. Unter seiner Leitung entwickelte sich ERNO zu einem weltweit agierenden Raumfahrtunternehmen mit 1200 Mitarbeitern, das Teile von Trägerraketen (3. Stufe d. „Europa-Rakete“, 2. Stufe d. „Ariane“), Lage- und Bahnregelungssysteme für Nachrichtensatelliten (Intelsat III F-5 u. F-6) und Komponenten für Forschungssatelliten und das Weltraumlabor „Spacelab“ entwickelte und bereitstellte.

Auszeichnungen

BVK (1970);

Goldene Oberth-Med. d. Internat. Förderkreises f. Raumfahrt (1973); Eugen Sänger-Med. d. Dt. Ges. f. Luft- u. Raumfahrt.

Werke

Patente: Propulseur-fusée (franz. Patent Nr. 590.351, 1950);

Propulseur à poussée variable (franz. Patent Nr. 591. 329, 1950);

Chambre de combustion de moteur-fusée à poussée réglable et moteur-fusée d'une telle chambre de combustion (franz. Patent Nr. 609.546, 1951);

Dispositif de propulsion par réaction, en particulier pour avions (franz. Patent Nr. 636.211, 1952).

Literatur

H. Gartmann, *Träumer, Forscher, Konstrukteure*, 1955, S. 234, 258;

Astronautik 1979, H. 2, S. 41, 43 (P), H. 3 S. 87;

H. E. W. Hoffmann, *ebd.* 1980, H. 2, S. 45, 47 f. (P);

ebd. 1981, H. 3. S. 61-63 (P);

ebd. 1984, H. 4, S. 117;

W. Kral, ebd. 1990, H. 1, S. 25;

ebd. 1992, H. 4, S. 116 (P);

K. Kaiser u. S. v. Welck, Weltraum u. internal. Pol., 1987, S. 261;

J. Wuckel, in: DGLR Jb. 3, 1990, S 1616;

H. Hopmann, Schubkraft f. d. Raumfahrt, 1998, S. 66, 116, 120 (P);

U. Bremer, C. Cohrt, H.-M. Fischer, W. Selke u. H. Wenz, Von Erno bis Astrium, 2001, S. 14 (P).

Autor

Ulrich Bremer

Empfohlene Zitierweise

, „Schneider, Hans“, in: Neue Deutsche Biographie 23 (2007), S. 296
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
