

NDB-Artikel

Schneider, *Edmund* Segelflugzeugkonstrukteur und -hersteller, * 26.7.1901 Ravensburg (Württemberg), † 5.7.1968 Rottach/Tegernsee.

Genealogie

V →Stefan (1870–1935), Eisengießer in Ravensburg, S d. →Edmund (1838–1914), Zimmermann in Ravensburg, u. d. Johanna N. N. (1840–1914);

M Anna Veser (1868–1906);

⊙ Grunau 1923 Lina (1903–78), T d. →Martin Hoffmann (1874–1955), Gärtner in Grunau (Riesengebirge), u. d. Emma Reuner (1878–1952);

2 S →Harry (* 1924, ⊙ Margarete Noye), Segelflugzeugbauer u. -konstrukteur, seit 1966 Leiter d. Fa. Edmund Schneider Ltd. in Parafield (South Australia), seit 1971 in Gawler (South Australia), →Edmund (* 1936, ⊙ Rita Brey), Projekting., 1 T Edith Setzer (* 1926).

Leben

S. absolvierte in Ravensburg eine Lehre als Modelltischler; auf der Flugzeugwerft Schleißheim bei München lernte er noch 1918 den Bau von Flugzeugen kennen. 1921 besuchte er einen Gleit- und Segelflugwettbewerb auf der Wasserkuppe, lernte dort →Gottlob Espenlaub (1900–72) kennen und begann, ihm beim Bau von Gleit- und Segelflugzeugen zu helfen. 1923 zogen beide nach Grunau im Riesengebirge, um in der Nähe der dort entstehenden Segelflugschule Segelflugzeuge und Leichtmotorsegler herzustellen. Nach Espenlaubs Umzug nach Kassel richtete sich S. 1925 in Grunau eine erste Werkstatt ein, in der 1928 sein erstes in Eigenverantwortung gebautes Flugzeug entstand (eine Konstruktion von Robert Schwede).

Für die damals übliche Einsitzerschulung in offenen Gleitern schuf S. 1929 die ESG 29 (oft „Schädelspalter“ gen., später als „Grunau 9“ bez.), die neben dem von →Fritz Stamer (1897–1969) und →Alexander Lippisch (1894–1976) entwickelten und gebauten „Zögling“ bis Ende der 1930er Jahre der weitestverbreitete Typ dieser Bauart in Deutschland war. Seinen größten Erfolg errang S. 1931 mit der Konstruktion des „Grunau Baby“, eines Übungsseglers, der in mehreren Baureihen bis 1945 über 5000 mal hergestellt wurde, davon etwa 3000 mal im eigenen Unternehmen in Grunau, dem bei Kriegsende wahrscheinlich größten dt. Segelflugzeugwerk, zu dem dann auch ein Reparaturwerk in Petersdorf gehörte. 1941 bis Anfang 1945 verließen mindestens 2300 „Babys“ das Grunauer Werk für die fliegerische Vorausbildung der Luftwaffen-Piloten. Das „Grunau Baby“ gilt bis heute weltweit als ein Symbol der Pionierzeit des Segelflugs. Daneben baute S.

auch andere Eigenkonstruktionen in kleinen Stückzahlen, so die ESG 31, die →Wolf Hirth (1900–59) bei Flugschauen bekannt machte. Auch fertigte S. Baugruppen oder komplette Segelflugzeuge in Fremdauftrag (1931–33 das weltberühmte „Moazagotl“ v. Hirth) oder 1931 einen Versuchshubschrauber für →Anton Flettner (1885–1961). Mit dem auf Anregung von Hirth entwickelten Doppelsitzer „Grunau 8“ schuf S. ein Grundmuster für die seit 1936 zunehmend praktizierte Doppelsitzerschulung im Segelflug. Eine Serie von 25 „Motor-Baby II“ trug 1935 zum Tauglichkeits-Nachweis von Motorseglern für den praktischen Flugbetrieb bei.

Nach Kriegsende ließ sich S. in Mühlhofen am Bodensee nieder, baute Boote und Kinderwagen aus Holz und betrieb einen Bootsverleih in Konstanz. Mit der Freigabe des Segelflugs in Deutschland 1951 erfuhren seine Konstruktionen eine Renaissance; das „Baby“, häufig auch im Eigenbau der Flugsportgruppen, und das erste doppelsitzige „Baby“, die ES 49, gingen in Fertigung. Aufgrund einer Einladung des austral. Aero Clubs wanderte S. 1951 nach Australien aus und arbeitete in Mentone (Victoria) für den „Royal Aero Club“. 1952 zog er nach Rosewater (bei Adelaide) um und baute dort die erste eigene Nachkriegskonstruktion ES 49B „Kangaroo“. 1957 verlegte er sein Werk zum Parafield Aerodrome (South Australia). In dieser Zeit entwickelte er etwa 10 Segelflugzeugtypen, die in teils größerer Serie nach den Anforderungen der austral. „Gliding Federation“ gebaut wurden. 1960-64 arbeitete S. bei der „Wolf Hirth GmbH“ in Kirchheim/Teck an einem Motorsegler, kehrte nach Australien zurück und übergab 1966 die Firmenleitung der „Edmund Schneider Ltd.“ (später Pty. Ltd.) an seinen Sohn Harry (seit 1971 Firmensitz Gawler, South Australia). Er verstarb während eines Kuraufenthalts am Tegernsee.

Literatur

E. Schneider, in: Der Segelflieger 1/2, 1949, S. 9 f.;

ders., Erfahrungen im Segelflugzeugbau, in: Thermik 7/8, 1949, S. 135-37;

P. Riedel, Erlebte Rhöngesch. II, 1984, S. 202-05, III, 1985, S. 17 f.;

H. Schütz, E. S. u. Grunau, in: aerokurier 6, 1988, S. 788-91;

The Schneider Story, in: Australian Gliding 7, 1988, S. 4-10;

G. Brinkmann u. H. Zacher, Die Evolution d. Segelflugzeuge, ²1999, S. 45;

W. Geiger, Segelflugzeugbau E. S. in Grunau 1928–45, in: Schles. Bergwacht 51, 2001, S. 215 f.;

M. Simons, Segelflugzeuge 1920–45, 2000, 2001, S. 38-40, 91, dass. 1945-65, 2002, S. 12-14.

Autor

Peter F. Selinger

Empfohlene Zitierweise

Selinger, Peter F., „Schneider, Edmund“, in: Neue Deutsche Biographie 23 (2007), S. 285-286 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

4. August 2018

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
