

Schwäbische Zeitung

AM WOCHENENDE

Mo.-Fr. € 2,40 | Sa. € 2,60

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR CHRISTLICHE KULTUR UND POLITIK

Samstag, 10. Juni 2023

Ein Ravensburger und sein „Grunau Baby“

Wie der Edmund Schneider Segelflugzeugbau Maßstäbe setzte

Von Günter Peitz

RAVENSBURG - In der Geschichte des Baues von Segelflugzeugen hat ein Ravensburger ein großes Kapitel mitgeschrieben, der Segelflugzeug-Konstrukteur und -hersteller Edmund Schneider (1901 bis 1968). Diese Erfolgsgeschichte schrieb er aber nicht in seiner Heimatstadt, sondern in Niederschlesien, in Grunau (polnisch Jezow Sudecki) bei Hirschberg (Jelena Gora) und nach dem Zweiten Weltkrieg in Australien. Seine bekannteste Schöpfung, die vielen Segelfliegern nach wie vor ein fester Begriff sein dürfte, ist das „Grunau Baby“, das bis heute weltweit als Symbol der Pionierzeit des Segelflugs gilt, wie der Autor Peter F. Selinger ausführte.

Edmund Schneider, der in Ravensburg eine Lehre als Modelltischler absolviert hatte, gehört zu der gar nicht so kleinen Zahl derer aus dieser Stadt, die Unternehmungsgeist und Fernweh in die Fremde gezogen und die dort ihr Glück gemacht haben. Sein Vater Stefan Schneider war Eisen gießer, seine Mutter Anna war eine geborene Vesper. Gegen Ende des Ersten Weltkrieges 1918 wollte der Sohn Kampfflieger werden, wurde aber als fluguntauglich abgelehnt. Doch als Tischler konnte man ihn in der Flugzeugwerft Schleissheim gebrauchen, wo Militärflugzeuge repariert wurden und er ihre Bauweise studieren konnte.

Nach dem Krieg war den Deutschen der Bau von Motorflugzeugen verboten, doch auf der Wasserkuppe in der Rhön etablierte sich die Segelfliegerei. Der Berg ist bis heute ein Eldorado der Segelflieger, „wo die Fliegerei erfunden wurde“, wie es in einem Werbetext heißt. Schneider besuchte dort einen Gleit- und Segelflugwettbewerb. Und dort lernte er auch einen anderen bekannten Konstrukteur kennen, der auch vom Bau von Segelflugzeugen geradezu besessen war:



Das „Grunau Baby 2“, die erfolgreichste Segelflugzeug-Konstruktion des Ravensburgers Edmund Schneider, ausgestellt in der Flugzeugwerft Schleissheim, einer Außenstelle des Deutschen Museums in München. FOTO: DEUTSCHES MUSEUM

den Tischler Gottlob Espenlaub (1900 bis 1972).

Im Jahre 1923 zogen beide nach Grunau in Niederschlesien, wo Wolf Hirth, auch er eine bekannte Figur in der Szene, eine Flugschule betrieb. Grunau bot ähnlich gute Flugbedingungen wie die Wasserkuppe. Laut Wikipedia entstand dort im Winter 1931 die Konstruktion eines einfach zu bauenden und zu fliegenden Schulgleiters, die zum ESG 9 führte, dem Standard-Anfänger-Segelfleiger. Espenlaub ging später nach Kassel, doch sein Kumpel Schneider blieb in Grunau und gründete dort 1928 die Firma „Segelflugzeugbau Edmund Schneider“, ein Unternehmen, das 1939 in zwei Werken mehr als 350 Mitarbeiter beschäftigte. Die Gebäude stehen noch und werden von den Polen nach wie vor entsprechend genutzt.

Schneiders bekannteste Konstruktion war das legendäre „Grunau-Baby“, ein Segelfleiger, laut „Flugzeug-Lexikon“ das „weltweit meist gebaute Segelflugzeug der 1930er- und 1940er-Jahre“, das der Konstrukteur immer weiter verbesserte. Auf der Website www.grunaubaby.de ist nachzulesen, dass der Ravensburger damals mit unternehmerischem Gespür eine Bedarfslücke erkannte: für den kleinen Geld-

beutel ein erschwingliches Fluggerät zu entwickeln.

Die Rede ist von 5000 Exemplaren, von denen 3000 von Schneider selbst hergestellt wurden. Werkspläne, die das Unternehmen herausgab, erlaubten aber auch preiswerte Eigenbauten nur mit „Sperrholz, Leim und Leinwand“ in den Fliegergruppen. Zur großen Verbreitung des „Grunau Babys“ – auch im Ausland – trugen einige Segelflugrekorde bei, so der Dauerflugweltrekord von 36,5 Stunden im August 1933 und der Höhenflugrekord 2200 Meter, aufgestellt 1934 durch die bekannte Fliegerin Hanna Reitsch.



Edmund Schneider, ein Pionier im Segelflugzeugbau. Der geniale Konstrukteur und Unternehmer war ein Ravensburger. FOTO: DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG WASSERKUPPE/ RHÖN

Das Deutsche Museum zeigt in seiner Außenstelle, der Flugwerft Schleissheim ein „Grunau Baby 2“ und weist darauf hin, dass diese Konstruktion im Dritten Reich das Rückgrad der paramilitärischen Piloten-Ausbildung des NS-Fliegerkorps bildete. Als der Krieg in Schlesien immer näher rückte, setzte sich Edmund Schneider mit seiner Familie nach Mühlhofen am Bodensee ab und hielt sich und die Seinen mit der Herstellung von Booten und Kinderwagen aus Holz über Wasser, auch mit einem Bootsverleih in Konstanz. „Mit der Freigabe des Segelflugs in Deutschland 1951 erfuhren seine Konstruktionen eine Renaissance“, wird in der Neuen Deutschen Biografie Autor Peter F. Selinger zitiert.

Unermüdlich arbeitete Schneider weiter an noch besseren Fluggeräten, versuchte sich auch an Motorseglern. Dann erreichte ihn eine Einladung des „Royal Aero Clubs“ in Australien. 1951 wanderte er auf den fünften Kontinent aus und nahm dort erneut die Konstruktion und Produktion von Segelflugzeugen auf. In seiner australischen Zeit entwickelte er fast ein Dutzend neue Segelflugzeugtypen, kehrte Anfang der 1960er-Jahre nach Deutschland zurück, tüftelte in Kirchheim/Teck an einem Motorsegler, um dann nach Australien zurückzukehren. 1966 übergab er dort die Firmenleitung an seinen Sohn Harry Schneider. Der Vater starb 1968 während eines Deutschland-Besuchs.

Bei zahlreichen Baby- und Oldtimer-Treffen, so 2006 in Hoya an der Weser und 2008 im polnischen Jezow Sudecki, hielten die „Grunau-Babys“ die Erinnerung an ihren Konstrukteur aus Ravensburg wach. Das Deutsche Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe in der Rhön widmete ihm eine Sonderausstellung „100 Jahre Edmund Schneider“. Vergessen ist dieser Pionier aus Ravensburg also keineswegs.

Am 22.05.2023 hatte ich mit Herrn Günter Peitz, Redakteur der Schwäbischen Zeitung, ein Gespräch über den Bezug Ravensburgs zum Riesengebirge in Schlesien.

Hierbei kamen wir auch auf die Segelfliegerei in Grunau / Jeżów Sudecki zu sprechen: Edmund Schneider, geboren 1901 in Ravensburg war der Konstrukteur und Hersteller dieses sehr berühmten Segelflugzeugs. Sein Vater war Eisengießer bei Escher Wyss oder der Maschinenfabrik in Ravensburg. Wernher von Braun hat in Grunau / Jeżów Sudecki seine ersten Segelflugerfahrungen gesammelt und wurde dann später der Wegbereiter der Raumfahrt in den USA.

Magnus Freiherr von Braun, Vater des Raketenforschers Wernher von Braun, kaufte 1933 das Rittergut in Oberwiesenthal / Bystrzyca zurück. Der Wappenkartusche zufolge war dieses Gut schon vor fast 300 Jahre Besitz der Familie von Braun.



Die Wappenkartusche über dem Haupteingang des Herrenhauses, trägt den Namen Siegemund von Braun und die Jahreszahl 1646.

Ullrich Junker