

## Ein Ravensburger und sein „Grunau Baby“

Wie der Edmund Schneider Segelflugzeugbau Maßstäbe setzte

### Ravensburger i jego "Grunau Baby"

#### Jak konstrukcja szybowca Edmunda Schneidera wyznaczyła standardy

Von Günter Peitz

RAVENSBURG - W historii budowy szybowców mieszkańiec Ravensburga zapisał wielki rozdział. Projektant i producent szybowców Edmund Schneider (1901 - 1968). Historii sukcesu nie napisał jednak w swoim rodzinnym mieście, lecz na Dolnym Śląsku, w Grunau (Jeżów Sudecki) koło Hirschberga (Jeleniej Góry), a po II wojnie światowej w Australii. Jego najsynniejszym dziełem, które wielu pilotów szybowcowych nadal zna, jest "Grunau Baby", który nadal jest uważany na całym świecie za symbol pionierskiej ery szybownictwa, jak wyjaśnia autor Peter F. Selinger. Edmund Schneider, który ukończył praktykę jako stolarz modelowy w Ravensburgu, jest jednym z nielicznych mieszkańców tego miasta, których duch przedsiębiorczości i żądza wędrówek pociągnęły do obcych krajów i którzy zbili tam fortunę. Jego ojciec Stefan Schneider był fabrykantem żelaza, a matka Anna urodziła się w Vesper.

Pod koniec I wojny światowej w 1918 roku jego syn chciał zostać pilotem myśliwca, jednak ze względu na stan zdrowia został odrzucony jako niezdolny do latania. Ale jako stolarz mógł być wykorzystywany w hangarze lotniczym Schleissheim, gdzie naprawiano samoloty wojskowe. Mógł on starannie i uważnie przyglądać się ich budowie.

Po wojnie Niemcy nie mogli budować samolotów silnikowych, ale piloci szybowcowi osiedlili się na Wasserkuppe w Rhön „gdzie wynaleziono latanie”, jak napisano w tekście reklamowym. Schneider uczestniczył tam w zawodach szybowcowych. Tam też poznał innego znanego projektanta, który również miał obsesję na punkcie budowy szybowców, był to cieśla Gottlob Espenlaub (1900 - 1972).



"Grunau Baby 2", najbardziej udany projekt szybowca autorstwa Edmunda Schneidera z Ravensburga, wystawiony w fabryce samolotów Schleissheim, oddziale Muzeum Niemieckiego w Monachium. Oddział Muzeum Niemieckiego w Monachium. Foto Muzeum Niemieckie

W 1923 roku obaj przenieśli się do Grunau na Dolnym Śląsku, gdzie Wolf Hirth, także znana postać tej sceny, prowadził szkołę lotniczą. Grunau oferował podobnie dobre warunki lotu jak Wasserkuppe. Według Wikipedii, zimą 1931 roku opracowano tam konstrukcję łatwego do zbudowania i łatwego w pilotażu szybowca treningowego, co doprowadziło do powstania ESG 9, standardowego szybowca dla początkujących. Espenlaub wyjechał później do Kassel, ale jego przyjaciel Schneider został w Grunau i założył tam w 1928 roku firmę „Glider Aircraft Edmund Schneider”. Firma zatrudniła w 1939 roku w dwóch fabrykach ponad 350 osób. Budynek nadal stoi i są nadal używane przez Polaków. Najbardziej znaną konstrukcją Schneidera był obecny szybowiec „Grunau Baby”, według „Flugzeug-Lexikon” „najczęściej zbudowany szybowiec świata lat 1930 - 1940” który projektant wciąż udoskonalał.

Na stronie [www.grunaubaby.de](http://www.grunaubaby.de) można przeczytać, że Ravensburger z instynktem przedsiębiorczości rozpoznał potrzebę szczęścia: za małe pieniądze. Celem było stworzenie przystępnej cenowo maszyny latającej.

Mówiło się o 5000 egzemplarzy, z czego 3000 wyprodukował sam Schneider. Jednak plany fabryczne wydane przez firmę pozwalały również na niedrogie samodzielne konstrukcje przy użyciu tylko "sklejki, kleju i płótna" w grupach latających. Szereg rekordów szybowcowych przyczyniło się do powszechnego wykorzystania "Grunau Baby" - również za granicą - takich jak rekord świata w locie długodystansowym wynoszący 36,5 godziny w sierpniu 1933 r. oraz rekord wysokości 2200 metrów, ustanowiony w 1934 r. przez znaną lotniczkę Hannę Reitsch.



Edmund Schneider, pionier w budowie szybowców. Pomysłowy projektant i przedsiębiorca z Ravensburga. FOTO NIEMIECKIE MUZEUM SZYBOWNICTWA Z MODELEM LOTU WASSERKUPPE. / RHON

Niemieckie Muzeum pokazuje "Grunau Baby 2" na swoim lotnisku w Schleissheim i wskazuje, że konstrukcja ta stanowiła trzon paramilitarnego szkolenia pilotów nazistowskiego Korpusu Lotniczego w Trzeciej Rzeszy. Gdy wojna do Śląska zbliżała się coraz bardziej, Edmund Schneider przeniósł się z rodziną do Muhlhofen nad Jeziorem Bodeńskim. Tam utrzymywał siebie i swoją rodzinę z produkcji drewnianych łodzi i wózków dziecięcych, a także z wypożyczalni łodzi w Konstancji. Wraz z uwolnieniem szybownictwa w Niemczech w 1951 roku, jego projekty przeżyły renesans", cytując autor Peter F. Selinger w Neuen Deutschen Biografie.

Schneider kontynuował niestrudzoną pracę nad jeszcze lepszymi maszynami latającymi, a także próbował swoich sił w motoszybowcach. Następnie otrzymał zaproszenie od Aeroklubu Królewskiego w Australii. W 1951 roku wyemigrował na piąty kontynent i wznowił projektowanie i produkcję szybowców. Podczas pobytu w Australii opracował prawie tuzin nowych szybowców, wrócił do Niemiec na początku lat 60-tych i pracował nad motoszybowcem w Kirchheim/Teck. Następnie powrócił do Australii. W 1966 roku przekazał firmę swojemu synowi Harryemu Schneiderowi. Ojciec zmarł w 1968 r. podczas wizyty w Niemczech. Grunau Babies podtrzymywały pamięć o swoim konstruktorze z Ravensburga na licznych spotkaniach dzieci i złotach klasycznych samochodów, na przykład w Hoya nad Wezerą w 2006 r. i w Jeżowie Sudeckim w Polsce w 2008 r. Niemieckie Muzeum Lotnictwa w Wasserkuppe w Rhon poświęciło mu letnią wystawę "100 lat Edmunda Schneidera". Tak więc ten pionier z Ravensburga bynajmniej nie został zapomniany.

W dniu 22 maja 2023 r. odbyłem rozmowę z panem Günterem Peitzem, redaktorem Schwäbische Zeitung, na temat związku Ravensburga z Karkonoszami na Śląsku.

Rozmawialiśmy również o szybownictwie w Grunau / Jeżowie Sudeckim: Edmund Schneider, urodzony w Ravensburgu w 1901 roku, był projektantem i producentem tego bardzo znanego szybowca. Jego ojciec był fabrykantem żelaza w Escher Wyss, czyli fabryce maszyn w Ravensburgu. Wernher von Braun zdobył swoje pierwsze doświadczenia szybowcowe w Grunau / Jeżowie Sudeckim, a później stał się pionierem podróży kosmicznych w USA.

Ulrich Junker

*Tłumaczył Henryk Dąbkiewicz*