

Schneider contra Fokker : der Kampf eines Schweizers um seine Erfindung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **13 (1937)**

Heft 24

PDF erstellt am: **20.07.2024**

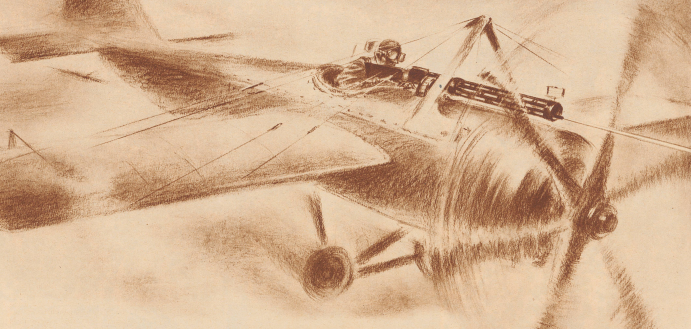
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-751798>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Der Erfinder des durch den Propeller antriebenen Maschinengewehrs, der furchtbaren Kampf- und Jagdflugzeuge, war der Schweizer Ingenieur Franz Schneider. Im Jahre 1913 wurde ihm für seine Erfindung die deutsche Reichspatent No. 276796 erteilt. Die deutschen kriegsgerichtlichen Sachverständigen erklärten aber vorerst, daß es ein Ding der Unmöglichkeit sei, durch die mit 1200 bis 1800 Touren in der Minute sich drehenden Propeller zu arbeiten, ohne ihn dabei zu verformen. In der Tat mußte eine Präzisionsvorrichtung geschaffen werden, um bei einem zweifelligen Propeller, bei dessen Rotation die Propellerflügel 1400 bis 1600 Mal in der Minute vor der Mischung der Schußwaffen zu verformen, daß die Schüsse den Propeller treffen. Schneider löste das schwierige, für unüberwindlich gehaltene Problem dadurch, daß er die Abzug der Schußwaffe durch eine sonderbare Vorrichtung von der Propeller- und später von der Motorwelle aus dem Innern, daß die Auslösung eines Schusses nur möglich war, wenn sich kleiner der Propellerflügel vor der Schußladung befand. Später wurde es sogar möglich, gleichzeitig mit dem Maschinengewehrs durch den Propellerflügel zu schießen.

La tir à travers l'hélice augmenta de façon considérable l'efficacité des tir d'aviation. C'est en 1913 que le Suisse Franz Schneider fit cette invention et obtint le brevet allemand No. 276796. Les experts militaires allemands ne purent reconnaître la nouveauté possible et déclarèrent que tirer à travers l'hélice, quand le moteur tourne de 1200 à 1800 tours, n'est attendu le plus tôt, mais qu'il est impossible de tirer à travers une hélice de 1400 à 1600 tours, et cela non seulement avec une, mais avec trois mitrailleuses.

Nachdem ich einmal den Grundgedanken gefunden hatte, war mir die Erfindung und ihre praktische Ausführung innerhalb 48 Stunden, während dessen ich Tag und Nacht arbeitete, gelungen. Ich war stolz, eine Erfindung gemacht zu haben — die, wie ich mir sehr wohl vorstellen konnte, — die ganze Luftkriegführung umgestalten mußte. Ich hätte mich so gehoben, daß ich die Sache unbedingt selbst durchführen wollte. Ich montierte aber ... ich fuhr sofort ... ich veränderte ...

Es war sehr selbsterleuchtend, ichernte Sätze, in denen Anthony Gerd Fokker in einer vor einiger Zeit erschienenen Lebensbeschreibung die Erfindung des sogenannten synchronisierten Maschinengewehrs, das durch den Propeller feuert, ohne ihn zu beschädigen, für sich in Anspruch nimmt. Es sind aber auch einflussreiche skrupellose Sätze, denn Fokker, der «Flieger-Holländer», erwähnt in den 25 Seiten seines Kapitels, das er dieser in der Tat kriegsentscheidend hochbedeutenden Erfindung widmet, nicht ein einziges Wort, das ein anderer vor ihm das Problem bereits gelöst habe, daß durch ein Urteil des höchsten deutschen Gerichtes die Frage des geistigen Eigentums an dem synchronisierten Maschinengewehr eindeutig zu ungunsten Fokkers geklärt worden war.

Feinmechanik eingeweiht und erwieb sich als so geschickt und anregend, daß ihm ein Drittel der Lehrtätigkeit gewährt wurde. Seine Kenntnisse, die er durch Lektüre und den Besuch technischer Schulen vererbt hatte, kamen ihm zunächst in zwei Präzisionswerkstätten zugute, dann wurde er — kaum zwanzigjährig — Werkmeister in der ersten Schweizerischen Pulverfabrikfabrik im Industriequartier, aber diese Tätigkeit — obwohl er ein neues Modell erfand — befriedigte ihn nur halb. Er erkannte mit wachem Verstand, daß die elektrische die großen Zukunftsmöglichkeiten hatte und bewarb sich, als die elektrische Beleuchtung aufkam, bei der angesehenen Zürcher Firma Strömberg & Weiskopf um eine Stellung als Elektrotechniker. Hier wurde man bald auf die außerordentliche, technisch-schöpferische Begabung Schneiders aufmerksam und sandte ihn zur weiteren Ausbildung nach Nürnberg zu dem berühmten Schucker-Werken, wo sich ein Landmann des gewesenen jungen Mannes wieder ansah.

Der Praktiker Schneider, der jetzt in seiner Freizeit Privatunterricht in Mathematik nahm, durchlief alle Abteilungen, nippte aber nicht an dem Neuen, das sich ihm auftrat, sondern verstand vom Boogenlängen-Schneidwerk und Apparaten bald so viel, daß er es sich erlauben konnte, mit praktischen Ratenslösungen vorzulegen in die Direktion zu gelangen, die sie prüfte — und akzeptierte. Er wird auf Montage geschickt, lernt 1895 Blögen in Würzburg kennen, hilft ihm in der entstehenden Zeit bei der Einmündung seines Labors, wird zwei Jahre später von der Firma Strömberg & Weiskopf wieder nach der Schweiz zurückbeordert und baut in deren Auftrag die elektrischen Beleuchtungsanlagen auf den Bahnhöfen Zug, Lärzern und Goldau. Um die Jahrhundertwende, kurz nachdem er sich in Zürich verheiratet hatte — seine Gattin, eine gebürtige Französin, war nicht nur eine treue Lebens-, sondern auch eine Beraterkammer — nimmt er am Atelier Electrico eine neue Stellung als Betriebsleiter und Konstrukteur an und macht eine Reihe nützlicher, kleinerer Erfindungen, so die eines Heißdrahtautomaten, der den



F. Schneider mit seiner Frau. Die obere Bild die Erfindung auf Japan, unten in dem japanischen Kriegsmuseum zum Studium militär-aviationärer Fragen berufen wurde.

Une récente photographie de M. et Mme Schneider, prise en décembre dernier, à la suite de leur départ de l'Université pour le Japon où il avait été appelé en consultation pour des questions d'aviation militaire par le ministre de la guerre.

Mißbrauch der Pauschalpreise unterbinden sollte. Bis 1902 blieb er in dem Aarethal, dann folgte er einem Angebot der Compagnie Générale Electrique nach Nancy — und geht damit der Schweiz verloren. Denn diese Berufung nach Frankreich bedeutet im Leben Schneiders den großen Wendepunkt. Nicht daß er

beschäftigt, der Wunsch, selbst an den Bau von Flugzeugen heranzugehen. So fand der Vorwähler Nieuport eine eigene Maschine zu konstruieren, bei Schneider besitzende Aufbaumotoren, die er im Herbst 1902 in der ersten Hälfte des frühesten Morgenstunden und während der Nächte, an den Sonntagen, in jeder freien Minute, hockten die beiden Männer über dem Zeischensich, besonders in dem Holzlager an ihrem Modell, und nur ihre Trauer, welche die Tragflächen zusammenrührten, sowie Schneiders Assistent, ein Schweizer Techniker, namens Aman, waren in das Geheimnis eingeweiht. Am 19. Dezember 1909, nach fünfmonatiger Bauzeit, startete die Maschine in Hay-de-Moulineaux, der Flug gelang, Nieuport und Schneider hatten mit ihrem ersten Eindecker



1909. Franz Schneider als 22jähriger Infanterieunteroffizier im Bataillon 69 nach einem Tropenurlaub in der Kaserne Zürich.

1909. Franz Schneider 22 anni, sergente al battalione 69.

SCHNEIDER contra FOKKER

Der Kampf eines Schweizer um seine Erfindung

Das Maschinengewehr, das durch die rotierenden Flugzeugpropeller schießt, es gehört zu jenen Erfindungen der Technik, die dazu beigetragen haben, die Luftwege zu dem zu machen, was sie geworden ist, dem gefährlichsten Angriffsweg des Krieges. Es müht wie ein Tragpfeiler die Geschichte an, daß es zwei Angehörige der friedliebendsten Länder sind, die sich gegenseitig das Anrecht an dieser Erfindung streitig gemacht haben: der Holländer Anthony Fokker und der Schweizer Franz Schneider. In diesem Kampf ist der Schweizer als der unweiblichste moralische Sieger hervorgegangen. Fokkers Name ist heute jedem Kinde geläufig, aber wenn die Rede auf Schneider kommt, ist es nur ein beschränkter Kreis Fluginteressierter, der um das bahnbrechende Werk des Schweizer im Dienst der Aviatik weiß. Die Zürcher Illustrierte glaubt deshalb, die Geschichte des synchronisierten Maschinengewehrs zum Anlaß nehmen zu sollen, ihre Leser wenigstens in knappen Umrissen mit der Persönlichkeit Schneiders vertraut zu machen.

den Serienbau zuerst für Kleinmotoren, Boogenlängen- und Mehrmotoren, dann für Elektrokonverter und Transformator zu treten hat, nicht daß ihm die Konstruktion einer Dreihalbboogenlänge glückte, die Aufsehen erregt, ist entscheidend, sondern daß er die Bekanntheit Edouard Nieuports machte, des später berühmten französischen Fliegers und Flugzeugbauers, der damals frisch noch Magisterzähler und Zylinderkerze herstellte und den Schweizer als technischen Direktor für die Neugestaltung des Betriebes gewann. Die Fabrik, Blögen, die Zündapparat, von Schneider zum Teil wesentlich verbessert, gingen in alle Welt und fanden auch — selbstverständlich — in jenen seltenen künftigen Vögel Verwendung, die sich damals, allen Gesetzen der Natur zum Trotz, als Gebilde von Menschenhand in die Lüfte erhoben. Schneider lernte Santos-Dumont kennen, dessen Luftschiff 1901 den Eiffelturm umkreist hatte, Blögen, der 1909 den Kormoran überfliegen sollte, er sprach mit Farman über die Zukunft der Luftfahrt, und in ihm entstand, je intensiver er sich mit der Materie

einen durchschlagenden Erfolg erzielt. Die große Ueberraschung, die bald darauf Paris und seine Umgebung hinüberzog, machte vor der Halle, die die Flugzug barg, nicht Halt, es wurde vom Wasser zerstört, aber es gelang, den Zweifelhilf-Darax-Motor von 1912 zu retten, der Aufnahme in das zweite Modell, ein geschlossener Kampf-Flugzeug, fand. Diese zweite Maschine, Nieuport, auf und erreichte trotz des schwachen Motors eine Schnelligkeit, die für damalige Verhältnisse überraschend war. Nur war das Militärwesen gegenüber großen Bestellungen, auch aus dem Ausland, liefern ein Schneider vollkommenem gemeinsam mit Nieuport den Apparat unermüdet, brachte neue Typen heraus, und die Maschinen fielen, obwohl was Dittum was Geschwindigkeit absetzt, die Rekorder gleichsam am laufenden Band zu Nieuport, der im September 1911 tödlich abstarb. Schneider, der im September 1911 tödlich abstarb, durfte endlich den großen Triumph nicht mehr erleben: einen Monat später siegte Schneiders Typ «Concorc

militaire» — die Maschine war 480 kg, die Zuladung aber 520 kg, beschleunigte 80 Pfr. Geometrie-Motor und erreichte auf der 300 km langen Rennstrecke Reims-Amiens-Reims bei Sedan eine mittlere Geschwindigkeit von 117 km — in dem bis dahin größten und schwersten Wettbewerbs der Luft. Der Preis war beidseitig das Rennen brachte der Firma 700 000 Francs, dem Konstrukteur das Hand der Ehrenpläne.

Nach diesem außerordentlichen Erfolg hatte Schneider Mühe, sich der Angebote, die aus der ganzen Welt eintrafen, zu erwehren. Er entschloß sich schließlich, einen Antrag nach Deutschland anzunehmen. Als Chefkonstrukteur der Luft-Verkehrsgesellschaft in Berlin-Brandenburg schloß Schneider zunächst drei neue Eindecker von 130 km erreichte, dann einen Kampfflugzeugdecker, der bei den Kaisermanövern im Falgengiege in Herbst 1913 alle Erwartungen übertraf. Der von Schneider konstruierte L. V. G.-Doppeldecker dürfte der Apparat gewesen, der die Heeresverwaltung brachte, während der «Schwibbe-Merku», das angeheuer ständerte Blatt, am 13. September 1913, und er behielt mit seiner Voranfrage recht. Dieser L. V. G.-Doppeldecker wurde der Standardtyp der deutschen Militäraviation, von dem während des Krieges nicht weniger als 3500 Maschinen an die Front geschickt wurden. Und in Nieuport, da Schneider als Flugzeugkonstrukteur in Deutschland so erfolgreich wirkte, fällt die Erfindung, des synchronisierten Maschinengewehrs, für die ihm am 15. Juli das deutsche Reichpatent Nr. 276 796 erteilt wurde.

Der Gedanke, das Flugzeug zur Angriffswaffe zu machen, hatte in Schneiders Hirn schon in Paris gespaßt, als er bei der Kontrolle einer Maschine — der Propellerkonus des Motors war abmontiert — entdeckte, daß man von hinten durch die halbe Achse des Motors hindurchsehen konnte. Sollte es nicht etwa möglich sein, durch diese Öffnung zu schießen? Und in Nieuport, das Freunde, diese Idee besprochen, doch hatte jener das Problem nicht für unüberwindlich gehalten. Aber Schneider war hartnäckig; auf fünf verschiedenen Wegen ging er daran, den Gedanken zu verwirklichen, viermal zählte er nach der Lösung, doch sollte es sich nicht mehr heraus, daß zwar das Maschinengewehr den Propeller unverändert glatte Achse, aber anders, nicht minder wichtige Teile des Apparats beschädigt hätte. Erst der Versuch glückte: die Flugmotoren, die rotierenden Zylinder und durchbohrende Kurbelwelle schab synchronisierte Vorrichtungen. Es gelang, durch eine von der Propellerwelle angebrachte Vorrichtung den Abzug der Waffe so lange in Sperr zu halten, als sich ein Propellerflug vor der Mündung befand, ihn aber freizugeben, sobald auch das Schußfeld frei war.

Anthony Fokker, der holländische Flugzeugkonstrukteur, der im Sommer 1913 Schneider die Erfindung des synchronisierten Maschinengewehrs streitig machte, aber seinen Preis gegen Schneider am 26. September 1914 vor dem Landgericht in Berlin verlor.



Anthony Fokker, Le constructeur hollandais d'aviation disparu en Suisse. F. Schneider l'annonça de la mitrailleuse tirant à travers l'hélice. Il perdit le procès, qu'il intenta contre Schneider devant le Tribunal de Berlin, le 26 septembre 1914.

Schneider contre Fokker

Il est curieux de remarquer que deux ressortissants de pays neutres, Le Suisse Schneider et le Hollandais Fokker, se disputent l'invention la plus importante de l'aéronautique: le tir à travers l'hélice. Dans cette querelle, le Suisse est certes le vainqueur moral. Le nom de Fokker est certes plus connu dans le public que celui de Schneider, mais dans les milieux compétents du monde entier, l'ingénieur suisse jouit d'une auréole considérable.

SCHNEIDER contra FOKKER

Fortsetzung und Schluß von Seiten 742/743

Schneider bot die Erfindung dem Preussischen Kriegsministerium an, begehrte aber hochmütigem Achselzucken. Auf dem Papier sehe ja alles wunderschön aus, aber ein Propeller drehe sich 2400mal in der Minute, und zwischen den Drehungen zu schießen... nein, das ist unmöglich, verehrter Herr, einfach unmöglich. Ob man ihm nicht wenigstens zu Versuchszwecken ein Maschinengewehr zur Verfügung stellen wolle, wandte Schneider schüchtern ein. Was er sich denke, fuhr man ihn an, ob er etwa glaube, daß solch ein geheiligtes Maschinengewehr irgendeinem Zivilisten gezeigt, geschweige denn zu Experimenten anvertraut werde. Schneider lernte kennen, was ein Zivilist, selbst wenn er auf Kosten der kaiserlichen Privatschatulle für das Metzger Kriegsdepot kurz zuvor die sechs sogenannten «Kaiserdoppeldecker» hatte liefern dürfen, in den Augen des Militärs galt. Entmutigt ging er heim und verschloß sein Patent in den Schreibtisch.

Als im August 1914 der Krieg ausbrach, sprach Schneider noch einmal in dem großen Steinkasten in der Leipzigerstraße in Berlin vor, — mit dem gleichen negativen Erfolg. Nichts kann die Kurzsichtigkeit der deutschen Militärbehörden deutlicher kennzeichnen, als daß sie am 30. September 1914 (1) die — Veröffentlichung der Schneiderschen Patentschrift mit allen Zeichnungen in der Zeitschrift «Der Flugsport» gestatteten, die selbstverständlich auch von den Luftfahrtreferenten der Alliierten gelesen wurde. Inzwischen liefen von der Front beim deutschen Generalkommando immer stürmischere Begehren nach einem bewaffneten Kampfflugzeug ein, zumal die Franzosen bereits Schießapparaturen in ihren Maschinen eingebaut hatten, die den deutschen Flugzeugen von Monat zu Monat gefährlicher wurden. Als im Mai 1915 der berühmte französische Flieger Roland Garros über deutschem Gebiet abgeschossen wurde, gelang es ihm nicht mehr, vor seiner Gefangennahme sein Flugzeug zu vernichten, und die Deutschen fanden in der erbeuteten Maschine — ein besonderer Glückszufall — das Modell eines von Garros konstruierten Maschinengewehrs, das tatsächlich durch den Propellerkreis schoß.

Ueber das, was nun geschah, berichtet Fokker in seiner Lebensbeschreibung folgendes: «Das deutsche Fliegerkorps hatte nun keinen anderen Gedanken, als Garros' Erfindung auszunutzen. Die Reste seines Flugzeuges wurden nach Berlin geschafft, und ich wurde dorthin gerufen, um die Vorrichtung für die Zwecke der deutschen Luftwaffe abzuändern. Ich hatte vorher niemals ein Maschinengewehr in der Hand gehabt, ich hatte nur eine sehr unbestimmte Idee davon, wie es überhaupt funktionierte, und von seiner praktischen Anwendungsweise wußte ich überhaupt nichts. An einem Dienstagnachmittag gegen 5 Uhr wurde mir ein deutsches Parabellum-Maschinengewehr übergeben. Ich nahm es unter den Arm und reiste mit dem nächsten Zug nach Schwerin. Am folgenden Freitag kam ich zum Hauptquartier der Luftwaffe mit dem synchronisierten Maschinengewehr, das von da ab im Luftkampf ausschließlich benutzt wurde.»

Fokker hatte das Prinzip der Schneiderschen Erfindung mit geringfügigen Abwandlungen, nämlich der veränderten Steuerung, übernommen, und zwar offenbar in Kenntnis der veröffentlichten Patentschrift. Schneider setzte sich gegen diese Verletzung seines geistigen Eigentums zur Wehr, es kam zum Prozeß, und am 26. September 1916 erkannte das Landgericht Berlin, daß Fokkers synchronisiertes Maschinengewehr in den Schutzbereich des Schneiderschen Patentes falle, und verurteilte den holländischen Flugzeugkonstrukteur dazu, seinem Schweizer Konkurrenten Rechenschaft darüber abzulegen, wieviel Flugzeuge mit dem synchronisierten Maschinengewehr ausgerüstet worden seien.

Fokker gab sich mit diesem Entscheid nicht zufrieden, sondern wandte, unterstützt vom Reichsmilitärfiskus, ein, das Schneidersche Patent stelle keine Bereicherung der Technik dar. Was es theoretisch offenbare, sei weder neu noch wertvoll, sondern nur selbstverständlich, der praktische Weg, den es weise, aber sei nicht ausführbar. Der Erste Zivilsenat des Deutschen Reichsgerichts ist in seinem Urteil vom 15. Oktober 1919 dieser Rabulistik Fokkers mit aller Entschiedenheit entgegengetreten. Wir veröffentlichten einen entscheidenden Passus im Wortlaut, weil er trotz der trockenen Juristensprache dokumentarischen Wert besitzt:

«Diese Zerpflückung des Inhalts der Patentschrift (der Schneiderschen durch Fokker) wird ihrem wahren Gehalt nicht gerecht. Es kann nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden, daß die Technik durch das fragliche Patent eine Bereicherung erfahren hat. Diese liegt darin, daß der Kläger (Schneider) als Erster die Lösung der Aufgabe fand, zwischen den in Umlauf befindlichen Schraubenflügeln hindurchzuschießen, ohne sie zu verletzen, dadurch, daß er eine von der Drehung der Propellerwelle abhängige Sperrung des Abzugs der Schußwaffe während des Zeitraums vornahm, in dem sich ein Schraubenflügel vor der Gewehrmündung befindet. Das Verdienst des Erfinders liegt insbesondere darin, mit einer gewissen

Kühnheit an den Gedanken herangetreten zu sein, trotz der enormen Raschheit der Umdrehung der Schraube, die in einer Minute 2800mal einen Flügel vor die Mündung bringt, ferner der großen Kraft, welche die Welle entwickelte, und der feinen diffizilen Mechanik, welche die Schußauslösung herbeiführt, eine Verbindung dieser, bis zu dem Zeitpunkt der Patenteinreichung nicht vereinbar gehaltenen vorbezichneten Elemente so herbeiführt zu haben, daß sie funktionieren kann. Hiernach darf es nicht als richtig erachtet werden, daß das Patent nichts anderes zum Ausdruck bringe, als den selbstverständlichen allgemeinen Gedanken, daß man Propeller und Gewehrabzug in mechanische Verbindung bringen muß, wenn man durch den Propellerflügel hindurchschießen wolle. Nach dem Stand der Technik hat man vor der Erfindung des Klägers diesen Gedanken gar nicht ins Auge gefaßt, weil man offenbar mit dessen Ausführbarkeit nicht gerechnet hat. Der Kläger rechnete damit und schloß gleichzeitig den Weg zur Verwirklichung auf. Hierdurch hat er die Technik bereichert. Er hat den Erfindergedanken auch in der Patentschrift in einer Art und Weise offenbart, daß jeder entsprechend kundige Sachverständige daraufhin die Wege, die sich für die Einzelausführung dann ergaben, technisch ohne weiteres beschreiben konnte.»

Die Schlußfolgerung: «Es muß nach dem Angeführten sonach die Abhängigkeit der Erfindung Fokkers von dem klägerischen Patent anerkannt werden», konnte also nur die Bestätigung dafür bringen, daß ein krasser Fall der Patentverletzung vorlag. Doch bei dieser moralischen Rehabilitierung Schneiders blieb es. «Als dieser Prozeß endlich zugunsten des Patentinhabers entschieden war, da war Fokker längst über alle Berge», heißt es in dem «Buch der deutschen Fluggeschichte», das vor zwei Jahren Peter Supf herausgab und das mit ungeschminkter Objektivität das Unrecht zugibt, das dem Schweizer Schneider durch den weidigeren Holländer Fokker zugefügt wurde. Dennoch hatte Schneider durch dieses Unrecht nicht die Lust am Schaffen verloren. Er war es, der für die Deutschen einen drehbaren, gepanzerten Maschinengewehrturm erfand — eine Vorrichtung, die vom Beobachter bedient wurde. Uebrigens war auch diese Erfindung zweimal von der deutschen Heeresverwaltung zu-

rückgewiesen und erst nach geraumer Zeit großmütig die Erlaubnis erteilt worden, die Konstruktion in seinen Maschinen einzubauen.

Noch während des Krieges, im Jahre 1917, hatte sich Schneider selbständig gemacht und die «Franz Schneider Flugmaschinenwerke» in Seefeld bei Berlin gegründet, in denen er einen Jagdeinsitzer, eine Spezialmaschine von 220 PS mit Göbelmotor konstruierte, die mit ihrer Strundengeschwindigkeit von 250 km als schnellste Flugzeug bei Kriegsende galt. Der Versaller Vertrag zwang Schneider zu einer radikalen Umstellung. Er nahm die Fabrikation von Eisenbahnwaggons, Eisenmöbeln und Radiogeräten auf, doch hielt das neue Unternehmen den bitteren Krisenjahre nicht stand, Schneider büßte sein gesamtes Kapital ein und mußte die Fabrik verkaufen.

Daß ein Mann wie er, dem die Weiterentwicklung der Luftfahrt, der friedlichen wie der kriegerischen, zur Lebensnotwendigkeit geworden war, in der Zwischenzeit nicht müßig gewesen ist, bedarf nicht der Erwähnung. Sein Modell eines neuen Volksflugzeuges «F. S. 101», das auf der deutschen Luftfahrtausstellung 1932 gezeigt wurde, ist zweifellos nicht das einzige, das er in den letzten Jahren geschaffen hat. Aber Schneider legt sich in der Auskunfterteilung über seine letzten Schöpfungen eine Zurückhaltung auf, die darauf schließen läßt, daß es sich um Konstruktionen handelt, an deren Geheimhaltung nicht nur er interessiert ist. Schneider ist nämlich heute Schweizer und deutscher Staatsbürger — das Berliner Kriegsministerium hatte ihm 1914 nahegelegt, sich um die deutsche Staatsangehörigkeit zu bewerben und sie ihm in vierzehn Tagen erteilt — und aus dieser Doppelstaatsbürgerschaft ergeben sich für ihn auch doppelte Verpflichtungen. Es wäre indessen verfehlt, daraus schließen zu wollen, Schneider wäre der Schweiz gegenüber dadurch in Konflikte geraten. Er hängt an der Heimat, wie sie alle an ihr hängen, die im Ausland die berufliche Erfüllung fanden, die ihnen in den engen Grenzen unseres Landes versagt bleiben mußte. Es ist kein Zufall, daß Schneider sich den unendlichen Raum der Lüfte erkör, um ihn zu durchdringen. Es zieht ihn in die Weite, und noch heute gibt es für den 65jährigen kecke Entfernungen, die zu groß wären, um ihn abzuschrecken.

Wenn diese Zeilen im Druck erscheinen, wird Schneider sehr aufmerksam die japanischen Fluggeschwader inspizieren, er ist mit seiner Frau der Einladung eines hohen Würdenträgers in den Fernen Osten gefolgt. Ob es bei dem vorgesehenen Aufenthalt von zwei Monaten bleibt, oder ob es Japan — vielleicht im Einverständnis mit Deutschland — gelingen wird, ihn für längere Zeit als Konstrukteur an sich zu fesseln, — das werden die nächsten Wochen erweisen.

Berühmte Uhren

Von Heinz Strakele

Seit der Zeit, da vor reichlich 5000 Jahren im Reiche der Babylonier und Assyrer auf Grund der Beobachtungen des strahlenden Tagesgestirnes die ersten Sonnenuhren errichtet wurden, gilt die Herstellung von Uhren mehr als Kunst, denn als eine Handwerksarbeit im landläufigen Sinne. Mag es sich um Turmuhren handeln, mit ihren weithinschallenden Glockentönen oder um die feinzilierten Werke aus Stahl und Platin am zarten Handgelenk einer schönen Frau, wir schätzen sie als Kunstwerke, die dem gleichen Ziel dienen: den Ablauf der Zeit, die Flüchtigkeit der Stunde zu künden.

Viele dieser Wunderwerke haben den Ruhm ihres Erzeugers und Schöpfers überdauert; Uhren wie die des Münsters zu Straßburg oder die berühmten «Nürnberger Eier» haben sich — mögen ihre Schöpfer auch in Vergessenheit geraten sein — einen dauernden Platz in der Kunstgeschichte erworben, viele andere Meisterwerke führen ein bescheidenes Dasein in diesem oder jenem Museum, zahllose Uhren aber sind Waisen. Niemand kennt ihren geistigen Vater, dennoch aber überkommt uns auch bei ihrem Anblick das Gefühl, vor einem Wunderwerk menschlichen Geistes, vor einem Wunderwerk menschlicher Hände zu stehen.

Als komplizierteste Uhr der Welt gilt die Turmuhr an der Kathedrale zu Besançon. Sie wurde im Jahre 1857 in Verwendung genommen und erforderte einen Aufwand von rund 1 Million Goldfrans. Das Werk der Uhr, die nicht weniger als 27 verschiedene Ziffernblätter aufweist, ist aus rund 30 000 Einzelteilen zusammengesetzt. Das oberste Ziffernblatt zeigt die Ortszeit an, 16 weitere Ziffernblätter die jeweilige Zeit an 16 verschiedenen Orten der Welt, andere Ziffernblätter künden den jeweiligen Wochentag, die Länge von Tag und Nacht, die Zeit des Sonnenauf- und -unterganges u. a. m.

Ueber dem obersten Ziffernblatte befinden sich mehrere Nischen, aus denen beim vollen Stundenschlag Apostelfiguren, bei jedem Viertelstundenschlag jedoch abwechselnd die Erzengel Gabriel und Michael hervortreten. Beim Glockenschlage zwölft aber öffnet sich die größte Nische und die Gestalt Christi schwebt aus ihr empor.

Die Turmuhr zu Besançon ist die komplizierteste, aber nicht die größte Uhr. Diese zu besitzen rühmt sich das Bürogebäude der Colgate-Seifenfabrik in New Jersey bei New York. Das eiserne Werk dieses Uhrenkolosses wiegt rund 6000 kg, das Hauptrad des Triebwerkes mißt im Durchmesser 3,35 m, der Minutenzeiger ist über 6 m lang.

Das Gegenstück zu diesem Werk ist die vor einigen Jahren in Genf hergestellte kleinste Uhr der Welt. Das Gewicht aller ihrer Einzelteile zusammen wiegt knapp $\frac{1}{10}$ eines Grammes, der Uhrendurchmesser ist nicht größer als 11 Millimeter. Der Minutenzeiger ist 2,4 Millimeter, der Stundenzeiger nur 1,3 Millimeter lang und die «Unruhe», die in jeder Stunde 18 152 mal schwingt, hat einen Durchmesser von ganzen $3\frac{1}{2}$ Millimeter. Dabei ist das Werk ein Wunder an Präzision.

Neben dieser kleinsten Uhr gibt es als weiteres Wunderwerk schweizerischer Uhrmacherkunst noch die flachste Uhr der Welt. Sie wurde im Jahre 1909 in Le Locle hergestellt und hält seither den Weltrekord unangefochten: einschließlich Gehäuse und Glas ist sie nur 3 Millimeter dick.

Millionen Hände regen sich jahraus jahrein, millionenmal wird Rädchen an Rädchen, Schraubchen an Schraubchen gefügt, ganze Städte und Landstriche leben von der Herstellung von Uhren und Millionen dieser Kunstwerke gehen alljährlich in die Welt, künden in den Palästen der Reichen und den Hütten der Armen, auf Schiffen und Eisenbahnen, auf Flugzeugen und Automobilen, daß es für die Zeit keinen Stillstand gibt...