

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 84 (2007)

**Artikel:** Der Erfinder : Franz Schneider (1871-1941)  
**Autor:** Waldis, Alfred  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095702>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Der Erfinder: Franz Schneider (1871–1941)

von Alfred Waldis



*Franz Schneider  
im Alter von ca.  
45 Jahren.*

A handwritten signature in cursive script, reading 'F. Schneider'.

Dass Franz Schneider mit seinen Konstruktionen die Lüfte erobern würde, war in seinen ersten 35 Lebensjahren noch nicht absehbar. Als Bürger von Quinten am Walensee im Kanton St. Gallen wurde Schneider am 27. September 1871 in Konstanz geboren. Seine Eltern zogen im folgenden Jahr nach Zürich, wo er die Volks- und Sekundarschule besuchte. Mit 17 Jahren begann er eine vier Jahre dauernde Lehre als Feinmechaniker und Elektrotechniker und besuchte in der Freizeit Fachkurse. Nach einer kurzen Tätigkeit in einer feinmechanischen Werkstätte in Genf wurde er 1893 Elektrotechniker für Montage und Apparatebau, später Chef bei der Firma Stirnemann und Weissenbach in Zürich.

## **Auf der Suche nach Perspektiven**

Bereits im Jahr 1891 hatte Schneider seinen Militärdienst in einer Infanterie-Rekrutenschule getan. Doch er verzichtete 1894, nun im Grad eines Wachtmeisters, auf die Absolvierung der Offiziersschule. Er plante nämlich, ins Ausland zu gehen, weil er in der Schweiz keine Perspektiven für sich in seinem Spezialgebiet Elektrotechnik sah. Tatsächlich schickte ihn sein Arbeitgeber, Stirnemann und Weissenbach, für die weitere Ausbildung zu den Schuckert-Werken in Nürnberg. Dort befasste er sich bis 1898 besonders mit dem Bau von Bogenlampen, Messinstrumenten, Kleinmotoren und Dynamos.

Nach seiner Rückkehr aus Nürnberg war Schneider bis 1900 wieder bei seiner früheren Zürcher Firma tätig, anschliessend bis 1902 als Betriebsleiter und Konstrukteur bei der Firma Atelier für Elektrik in Aarburg. Von 1904 bis 1906 begegnete man Schneider in einem Elektro-Unternehmen in St. Quentin bei Paris als Chef der Fabrikation und Konstruktion für Messinstrumente, Bogenlampen und Kleinmotoren. 1907 berief ihn Edouard de Niéport (1875–1911) zur Führung seiner Fabrik für Magnetzündler und Zündkerzen in Suresnes bei Paris. Unter der technischen Leitung von Franz Schneider erwarb sich das Unternehmen einen ausgezeichneten Ruf, besonders bei der Herstellung von Zündapparaten.

## **Edouard de Niéport: Vorbild und Freund**

Das Zusammentreffen mit Niéport erwies sich als entscheidendes Ereignis für das weitere Leben von Franz Schneider. Denn Niéport war ein begeisterter Techniker und befasste sich zunächst mit mechanischen Problemen, vor allem auf dem Gebiet des Automobilsports. 1908 wandte er sich der Fliegerei zu, fasziniert von französischen Pioniertaten wie dem ersten Motorflug von Alberto Santos-Dumont sowie den Flügen von Charles und Gabriel Voisin, Henri Farman und Louis Blériot. Edouard de Niéport stand nicht nur in Kontakt mit diesen Flugpionieren, er erwarb auch selbst das Pilotenbrevet und gründete 1909 unter dem Namen «Société Anonyme des Etablissements Nieuport» in Issy-les-Moulineaux eine Firma zur Konstruktion von Flugzeugen.

Angesteckt von der Begeisterung Niéports für die Fliegerei, begann sich Schneider ebenfalls für dieses neue Tätigkeitsgebiet zu interessieren – wenngleich er selbst niemals Pilot wurde. Niéport erkannte die technischen Fähigkeiten seines Mitarbeiters, der bald zu seinem Berater und massgebenden Mitkonstrukteur wurde. So entstand bereits 1909 in gemeinsamer Arbeit das erste Flugzeug, der Ein-



*Edouard de Niéport in seinem Eindecker. Typisch für dieses Modell war der grosse Querschnitt des aerodynamisch vorteilhaft geformten Rumpfes, aus dem nur der Kopf des Piloten herausragte.*

decker N-1, mit dem Niéport am 19. Dezember in Issy-les-Moulineaux der erste Flug gelang. Das Flugzeug wurde jedoch im folgenden Jahr schwer beschädigt – eine grosse Überschwemmung hatte die Hallen in Issy unter Wasser gesetzt.

### **Schnelle Nieuport-Flugzeuge**

Niéport und Schneider liessen sich davon nicht entmutigen und begannen sogleich mit der Konstruktion eines neuen Apparates. Dieser war bereits technisch deutlich verbessert. So entwickelten sie ein neues Flügelprofil, bei dem die Vorderkante stark gewölbt war und spitz zulief. Durch genaue Festigkeitsberechnungen konnten sie die Anzahl der Spanndrähte



*Nieuport N-1, 1910.*

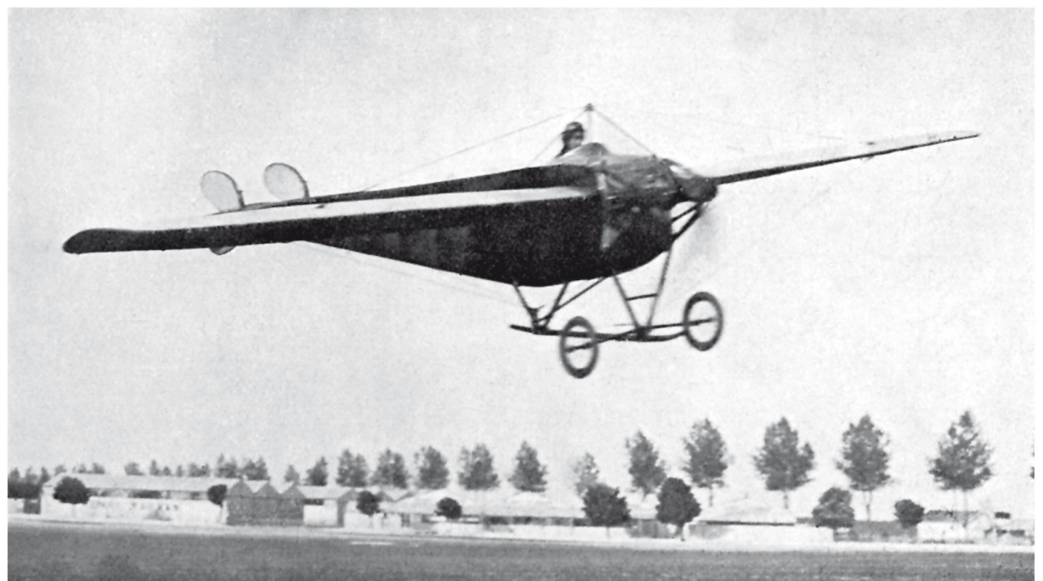
und Streben reduzieren und so den Luftwiderstand vermindern. Der Rumpf war gedrungen und vollständig bespannt, nur der Kopf des Piloten ragte heraus. Der vordere Rumpfteil mit dem Motor war bis zum Pilotensitz mit Aluminiumblech verkleidet, und auch das Fahrgestell wurde vereinfacht. Als Triebwerk konnte der aus dem ersten Apparat gerettete, wassergekühlte Zweizylinder Darracq-Motor mit 28 PS weiterverwendet werden. Der Eindecker vom Typ N-2 hatte bei einem Gewicht von 340 kg eine Spannweite von 8,6 m und eine Flügelgröße von 14 m<sup>2</sup>.

Dieses Modell blieb das Grundmuster für die späteren Renneindecker. Es erbrachte den Beweis, dass ein Flugzeug mit einer aerodynamisch günstig ausgelegten Formgestaltung auch bei geringer Motorenstärke rela-

keit von 120 km/h, einen Monat später in Châlons sogar 140 km/h. Kurz danach konnten Nieuport-Flugzeuge zwei weitere Erfolge verzeichnen: Am 1. Juli 1911 stellte Charles T. Weymann beim Gordon-Bennet-Wettfliegen in Christchurch (England) mit 160 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf. Und am 8. September 1911 gewann Emmanuel Hélen den Coupe Michelin von Etampes – er legte in 14 Stunden und 4 Minuten die Strecke von 1250 Kilometern mit drei Zwischenlandungen zurück.

### **Der erste Looping der Luftfahrtgeschichte**

In den folgenden Monaten wurde ein weiteres Flugzeug entwickelt, wiederum ein Eindecker mit grösserer Spannweite: 11,5 m und 23,5 m<sup>2</sup> Flügelgröße. Dieses war zudem das ers-



*Nieuport Eindecker  
N-2, 28 PS-Zweizylinder,  
1910.*

tiv hohe Geschwindigkeiten erzielen kann. So vermochte sich das 28 PS-Flugzeug beim Flugmeeting von Reims im Juli 1910 gegenüber Apparaten mit 50 und mehr PS zu behaupten. Mit einem 100 PS-Gnôme-Rhône-Motor ausgerüstet, erzielte Edouard de Niéport am 11. Mai 1911 in Mourmelon-Le-Grand die Rekordgeschwindig-

te zweisitzige Flugzeug überhaupt. Beim Militärflugzeug-Wettbewerb von Reims im Oktober und November 1911 war dieser Zweisitzer besonders erfolgreich: Charles T. Weymann stellte damit auf der 300 km-Strecke Reims-Amiens-Reims mit 117 km/h einen weiteren Geschwindigkeitsrekord auf. Auf Verlangen der französischen Mili-

tärbehörden wurde dieses Flugzeug zum dreiplätzigen Typ «Concours Militaire» weiterentwickelt. Die Firma Nieuport konnte davon gleich zehn Exemplare an das Militär absetzen; weitere Exemplare gingen nach Italien und Russland. Eines dieser Flugzeuge war es auch, mit dem laut einer Zeitungsmeldung am 27. August 1913 der russische Flieger Pjotr Nikolajewitsch Nesterow erstmals in der Geschichte der Luftfahrt einen Looping vollbrachte.

### **Spendensammlung in der Schweiz**

Auch in der Schweiz, der Heimat von Franz Schneider, fanden die schnellen und wendigen Nieuport-Flugzeuge Aufmerksamkeit: So regte Anfang 1912 der freiburgische Offiziersverein, «beunruhigt durch die Gefahr für die Zukunft, die durch die Gleichgültigkeit entstehen könnte», im ganzen Land eine Geldsammlung an, zunächst für 500 000 Franken, um zehn Aeroplane nach dem französischen Militärmodell «Nieuport» anzukaufen und die nötigen Piloten auszubilden.

Damit wurde eine Bewegung ausgelöst, die für die Militäraviatik von grosser Bedeutung werden sollte. Denn

die schweizerische Offiziersgesellschaft beschloss an ihrer Generalversammlung vom 1. Dezember 1912 in Freiburg, eine nationale Sammlung zur Schaffung einer schweizerischen Militäraviatik zu lancieren. Der Spendenaufruf an das Volk erbrachte dann im folgenden Jahr 1,728 Millionen Franken, eine für die damalige Zeit ausserordentlich hohe Summe.

### **Ein tödlicher Unfall**

Edouard de Niéport stürzte im September 1911 während der französischen Manöver in der Nähe von Verdun ab und erlag seinen Verletzungen. Das Unternehmen wurde von seinem Bruder Charles weitergeführt, bis dieser im Januar 1913 ebenfalls den Fliegertod erlitt. 1914 übernahm der Konstrukteur Gustave Delage die technische Leitung des Werkes. Die Nieuport-Flugzeuge, nun auch als Doppeldecker, kamen vor allem in Frankreich zum Einsatz: Besonders erfolgreich waren während des Ersten Weltkrieges die Typen C.16 und C.17 sowie seit Juni 1917 der als «Bébé» bekannte Typ N-28, den auch berühmte Piloten wie Charles Nungesser und Eddie Rickenbacher flogen. Als die US-Truppen in Frankreich eingesetzt wurden, kauften sie gleich 297 Nieu-



*Nieuport N-28 C-1 «Bébé», 1917, mit 150 PS-Gnome-Rhône-Motor, wurde von den amerikanischen Truppen in Frankreich eingesetzt, landete wegen Motorenstörung 1918 bei Solothurn und wurde nachher in die Schweizer Fliegertruppe integriert.*

*Albert Rupp vor  
«seinem» L.V.G.-  
Doppeldecker C-III.*



**Pilot und Konstrukteur:  
Albert Rupp (1885–1958)**

Der Schweizer Albert Rupp kam 1913 als Chefpilot und Einflieger zur Luft-Verkehrs-Gesellschaft in Berlin-Johannisthal. Er war u.a. Fluglehrer für Prinz Sigismund von Preussen und gewann viele Preise. 1916 gab Rupp seine fliegerische Tätigkeit auf und widmete sich bis 1943 ganz der Konstruktion und Fabrikation seiner Propeller-Nabe. Diese hatte er während seiner Pilotenlaufbahn entwickelt und erprobt. Sie wurde zu einem Begriff im Flugzeugbau, da sie mit einer einzigen, zentralen Druckschraube befestigt war und ein viel rascheres Montieren und Wiederlösen des Propellers ermöglichte. Rupp kehrte vor Ende des Zweiten Weltkrieges in die Schweiz zurück. Seine Werkstätten wurden 1945 durch die Russen liquidiert.

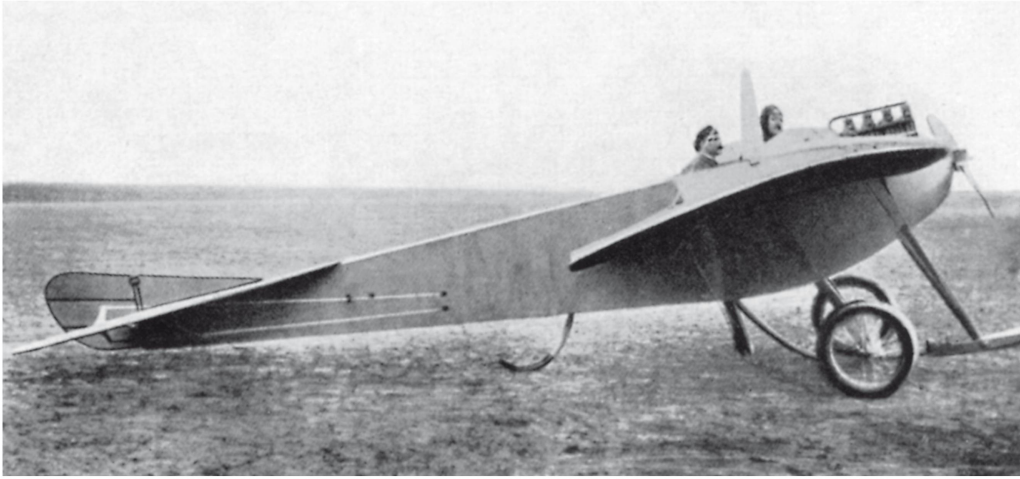
port N-28-Doppeldecker. Ein solcher Apparat musste im Sommer 1918 in der Nähe von Solothurn wegen Motorenstörung notlanden. Er wurde vom Schweizer Militär repariert und sogleich der Fliegertruppe zugeteilt. 1922

gewann Robert Ackermann mit dieser N-28 C.1 am internationalen Flugmeeting in Dübendorf die Kunstflug-Konkurrenz. Das Flugzeug ist der Nachwelt erhalten geblieben und befindet sich heute im Fliegermuseum in Dübendorf bei Zürich. Eine weitere N-28 C.1 «Bébé» – die Eidgenossenschaft erwarb 1923 aus französischen Überschussbeständen 14 Exemplare – stand bis 1930 im Einsatz und ist nun im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.

**Berufung nach Berlin**

Nach dem Tod seines Freundes Edouard de Niéport blieb Franz Schneider noch zwei Monate in Paris, um dann dem Ruf der Luft-Verkehrs-Gesellschaft (L.V.G.) Berlin-Johannisthal zu folgen. Die Empfehlung hierzu gab der Schweizer Albert Rupp (1885–1958). Dieser war zuerst bei den Antoinette-Flugzeugwerken in Paris tätig, von 1911 an dann Chefpilot und Abnahmeflieger der Albatros-Flugzeugwerke in Berlin und ab 1913 Chefpilot der L.V.G.

Die L.V.G. wurde 1910 von Arthur Müller als «Luftfahrtbetriebs-GmbH» gegründet und im folgenden Jahr umbenannt. Sie unternahm vorerst Pas-



*L.V.G.-Eindecker E-II,  
System Schneider.*

sagier- und Reklamefahrten mit dem Parseval-Luftschiff P-VI, diese Tätigkeiten brachten jedoch keinen Gewinn. Im folgenden Jahr nahm die L.V.G. daher den Bau von Motorflugzeugen auf. Doch die Herstellung von Albatros-Farman-Kopien erwies sich als Misserfolg – das Unternehmen geriet in Schwierigkeiten.

### **Ein Glücksfall für die L.V.G.**

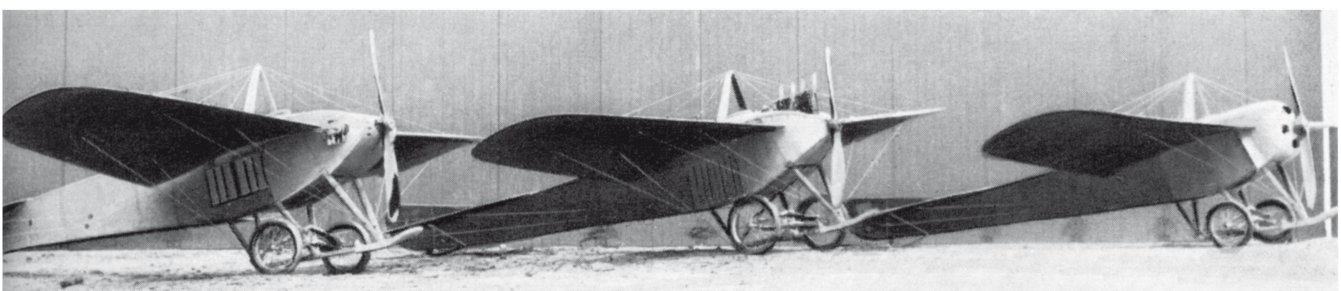
Deshalb war es ein Glücksfall für die L.V.G., dass Franz Schneider Anfang 1912 die Funktion eines Chefkonstruktors und technischen Leiters übernahm. Er begann mit dem Eigenbau von Flugzeugen und leitete damit ein neues Kapitel der Firmengeschichte ein. Er konstruierte unverzüglich einen Eindecker und einen Doppeldecker, mit denen das Unternehmen auf Anhieb in die Reihe der erfolgreichsten deutschen Flugzeughersteller aufrückte. Der Eindecker lehnte sich an die französischen Nieuport-Konstruktionen an. Er wurde in

mehreren Versionen, E-I bis E-IV, gebaut, so auch mit einem 50 PS-Oerlikon-Motor, der an der Allgemeinen Luftfahrzeug-Ausstellung (ALA) vom April 1912 in Berlin zu sehen war. Der Rumpf war im vorderen Teil sehr bauchig gehalten und verjüngte sich nach hinten. Die Tragflächen wiesen das etwas dickere Nieuportprofil auf, das an der Unterseite zuerst konkav und erst danach wie ein gewöhnliches Flügelprofil gekrümmt war; sie massen 11 m Spannweite und waren verhältnismässig stark gebaut. Die Verspannung bestand aus wenigen kräftigen Drahtseilen anstelle der bisher üblichen Vielzahl von Spanndrähten. Der Typ E-IV war als Renneindecker ausgelegt.

### **Militärische Erfolge**

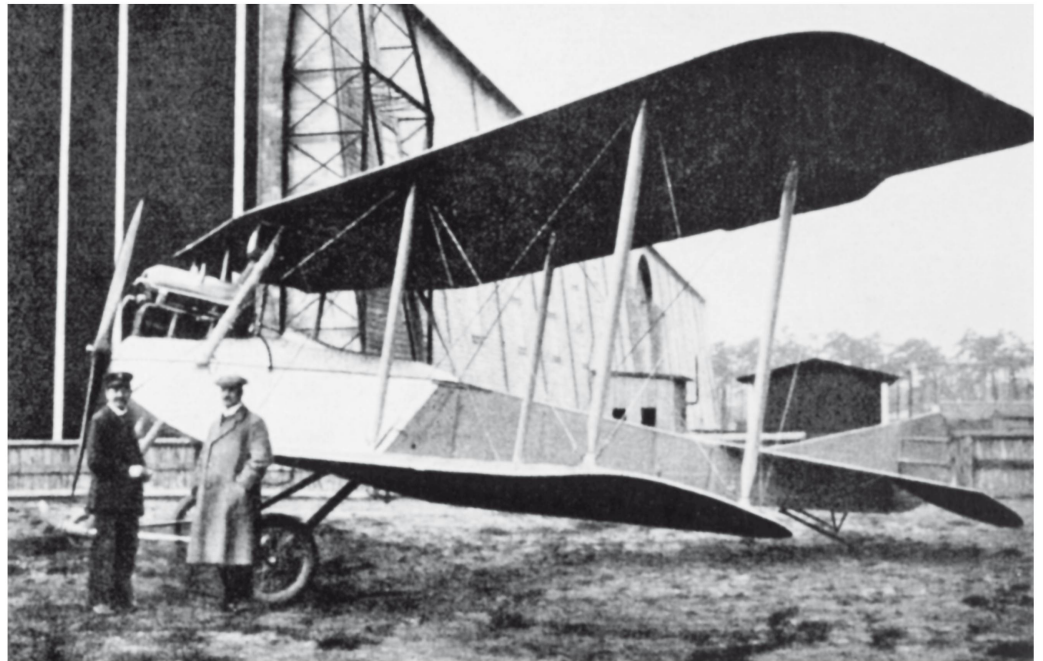
Die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg der L.V.G. wurde jedoch Anfang 1913 mit dem Doppeldecker «System Schneider» gelegt. Dieser fiel durch seine einfache Bauart und harmoni-

*Die von Franz Schneider konstruierten Eindecker E-I, E-II und E-III.*



sche Linienführung auf. Er wurde in der Regel mit einem 100 PS-Sechszylinder-Mercedes-Motor ausgerüstet und entwickelte eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Das Flugzeug vom Typ D-IV übertraf in Bezug auf Schnelligkeit, Stabilität und leichte Steuerbarkeit alle Erwartungen. Nachdem sich die Eindecker wie auch die Doppeldecker aus der Konstruktion von Franz Schneider als die überragenden Gewinner beim Prinz-Hein-

Doppeldecker zu ihrem Standardtyp. Zu den Erfolgen dieses Flugzeuges gehörten auch mehrere Überlandstreckenrekorde wie der Nachtflug Strassburg – Braunschweig (480 km) sowie der Ostmarkenrundflug von 1914, in denen die Schneider-Doppeldecker gleich vier der ersten Plätze belegten. In Fachkreisen galt dieser Apparat als das beste Militärflugzeug seiner Zeit. Die Grundsätze dieser Konstruktion haben von da an den deutschen Flug-



*L.V.G.-Doppeldecker,  
davor im Mantel:  
Franz Schneider, 1913.*

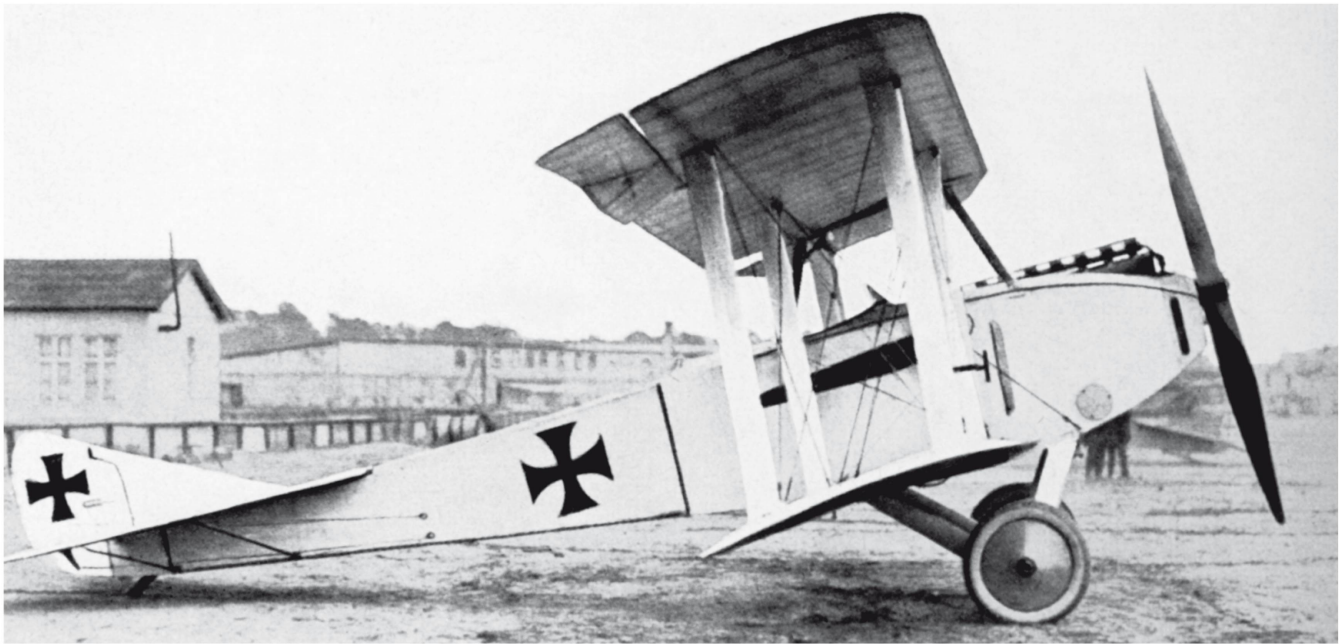
rich-Flug 1913 ausgezeichnet hatten, äusserte die deutsche Heeresverwaltung Interesse an der D-IV. Die ersten Bestellungen für die Fliegertruppe liessen nicht lange auf sich warten: Acht Flugzeuge dieses Typs nahmen an den Kaisermanövern 1913 in Schlesien teil. Damit wurde die neue Flugwaffe zum ersten Mal eingesetzt, sowohl zur Aufklärung als auch für Bombenangriffe.

### **Standardtyp der deutschen Armee**

Auf Grund der ausgezeichneten Ergebnisse erklärte anschliessend die deutsche Armee die L.V.G.-Schneider-

zeugbau stark beeinflusst. 1913 produzierte die L.V.G. 110 Exemplare, 1914 bereits 600, wovon 590 an die Heeresverwaltung gingen; die Produktionsfläche erhöhte sich zu dieser Zeit auf 24 000 m<sup>2</sup>.

Eine der zahlreichen Weiterentwicklungen bildete der als L.V.G. C-II bekannte Aufklärer, der auch als Bomber eingesetzt werden konnte; er war zudem das erste deutsche Flugzeug, das mit einem Beobachter-Maschinengewehr ausgestattet war. Die C-II hatte einen 160 PS-Mercedes D III-Motor, eine Spannweite von 10,3 m und eine Länge von 7,7 m; sie entwickelte eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h,



wies ein Gewicht von maximal 1280 kg auf, erreichte eine Gipfelhöhe von 5000 m und eine Flugdauer von vier Stunden.

### **Produktion des tausendsten Doppeldeckers**

1915 verliess bereits der tausendste «Schneider»-Doppeldecker das Stammwerk in Berlin-Johannisthal. Die Belegschaft stieg von 30 Mann im Jahre 1911 auf mehr als 3000 an. Die L.V.G. beschäftigte in dieser Zeit verschiedene berühmte Flugzeugkonstrukteure, so von 1911 bis 1913 Ernst Heinkel. Dieser soll, wie der Luftfahrthistoriker

Werner Schwipps ausführte, sein Handwerk bei Franz Schneider erlernt und nach eigenem Zeugnis umfangreiches Wissen gesammelt haben.

Zu den Schöpfungen von Franz Schneider zählten 1915 auch ein zweimotoriges Grossflugzeug, bei dem der Maschinengewehrschütze vorne auf dem Bug stand, sowie das erste Torpedoflugzeug, das von seinem Freund und Chefpiloten Albert Rupp eingeflogen wurde. Rupp entwickelte auch eine Propellernabe, die ein rasches Auswechseln der Luftschraube ermöglichte und als sogenannte Rupp-Nabe eine grosse Verbreitung fand. Das ge-

*Der Doppeldecker L.V.G., Typ D-IV, System Schneider, galt als das erfolgreichste deutsche Militärflugzeug der Jahre 1913/14 (Schweizer Bezeichnung: C.III).*

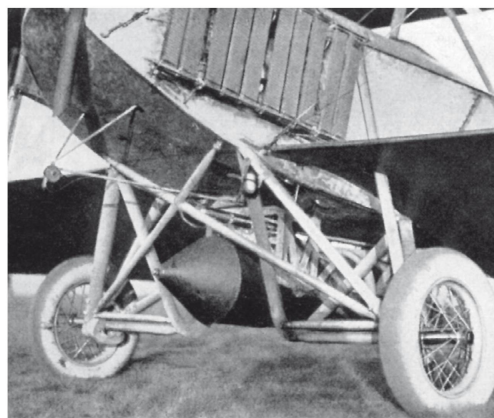


*L.V.G.-Erkundungsflugzeug mit 225 PS-Motor, Konstruktion Schneider, 1916.*

*L.V.G. G-I, erstes,  
von Franz Schneider  
konstruiertes Gross-  
flugzeug, 1915.*



wissenschaftliche Wirken und die muster-  
gültigen Vorführungen von Rupp tru-  
gen viel zum Erfolg der L.V.G.-Flug-  
zeuge bei. Nach seinen eigenen  
Angaben soll Schneider in diesen Jah-  
ren auch ein Flugzeug entworfen ha-  
ben, das, nach Katapultstart, führerlos  
auf ein bestimmtes Ziel geflogen  
wäre; es sei dann vom Kriegsministe-  
rium in Berlin abgelehnt worden, weil  
dessen Einsatz angeblich gegen das  
Völkerrecht verstosse.



*Erstes, von Franz  
Schneider bei der  
L.V.G. gebautes Tor-  
pedoflugzeug, 1915.*

verschiedene Anbieter zu Probe- und  
Vergleichsflügen auf das Berner Beun-  
denfeld ein. Zugelassen waren fünf  
ausländische Flugzeugtypen: ein Avia-  
tik 100 PS-Doppeldecker (Pilot Charles  
Ingold aus Frankreich), ein Lohner 75  
PS-Doppeldecker (Pilot Gottfried Ban-  
field aus Österreich), je ein Eindecker  
Ponnier 100 PS (Pilot Charles Favre)  
und Blériot 100 PS (Pilot Oskar Bider)  
sowie ein Doppeldecker Schneider  
L.V.G. 100 PS (Pilot Albert Rupp). Das  
Vergleichsprogramm umfasste fünf  
Flüge in 1000 m Höhe, einen Ge-  
schwindigkeitsflug Bern – Münsingen,  
Landungen in unbekanntem Gelände  
und einen Rundflug von 250 km.

Nach diesen Vergleichsflügen bean-  
tragte am 25. April die Kommission  
für Militäraviatik das Eidgenössische  
Militärdepartement, sechs Doppelde-  
cker L.V.G. zu kaufen. Ausschlaggebend für die Wahl war hauptsächlich  
der Umstand, dass der Konstrukteur  
Franz Schneider ein Schweizer war.  
Somit konnte das Flugzeug gewisser-  
massen als eine Schweizer Erfindung  
betrachtet werden. Der Bundesrat  
folgte diesem Antrag und beschloss  
am 23. Juni 1914 erstmals die An-  
schaffung von Militärflugzeugen für

### **Die Schweiz fasst Interesse**

1914 entschied sich das Eidge-  
nössische Militärdepartement, erst-  
malig Militärflugzeuge zu beschaf-  
fen. Deshalb lud es am 26. März 1914

die neu zu bildende Fliegertruppe. Er bestellte in Berlin sechs L.V.G. Doppeldecker, System Franz Schneider.

Wegen Ausbruchs des Ersten Weltkrieges konnten die Apparate von der L.V.G. nicht mehr geliefert werden. Am 3. August 1914 verordnete der Bundesrat die erste schweizerische Fliegerabteilung. Der Kommandant, Hauptmann Theodor Real, wählte gemeinsam mit Korporal Oskar Bider weitere acht Piloten als Militärflieger

danken war er beim Abschrauben des Verschlusses von der Welle eines Gnôme-Rotationsmotors gekommen. Die Lösung fand er mit einem Unterbrechungsgetriebe im synchronisierten Maschinengewehr, bei dem eine Koppelung zwischen Propellerwelle und Maschinengewehr bestand. Um eine Schädigung des Propellers zu vermeiden, war ein Sperrmechanismus für den Abzug vorgesehen. Diese Vorrichtung wurde von der Propeller-



*Der L.V.G.-Doppeldecker C-III stürzte am 6. Januar 1917 bei Dübendorf ab und wurde derart beschädigt, dass er abgeschrieben werden musste. Der Pilot überlebte.*

aus und bot sie, teilweise Besitzer eines eigenen Flugzeuges, auf die Berner Allmend auf. Zudem wurden drei Flugzeuge von der Landesausstellung in Bern, darunter der von Albert Rupp geflogene L.V.G.-Doppeldecker, requiriert. So bildeten schliesslich acht unbewaffnete Flugzeuge in sechs verschiedenen Modellen die Erstausrüstung der in zwei Geschwader aufgeteilten Fliegertruppe.

### **Erstes Patent für das Schiessen durch den Propeller**

An die 200 Patente hat Franz Schneider im Laufe der Zeit angemeldet. Er war der Erste, der das Patent für das Schiessen eines starren Maschinengewehrs durch den laufenden Propeller erhielt (Reichspatent Nr. 276 396 vom 15. Juli 1913). Auf diesen Ge-

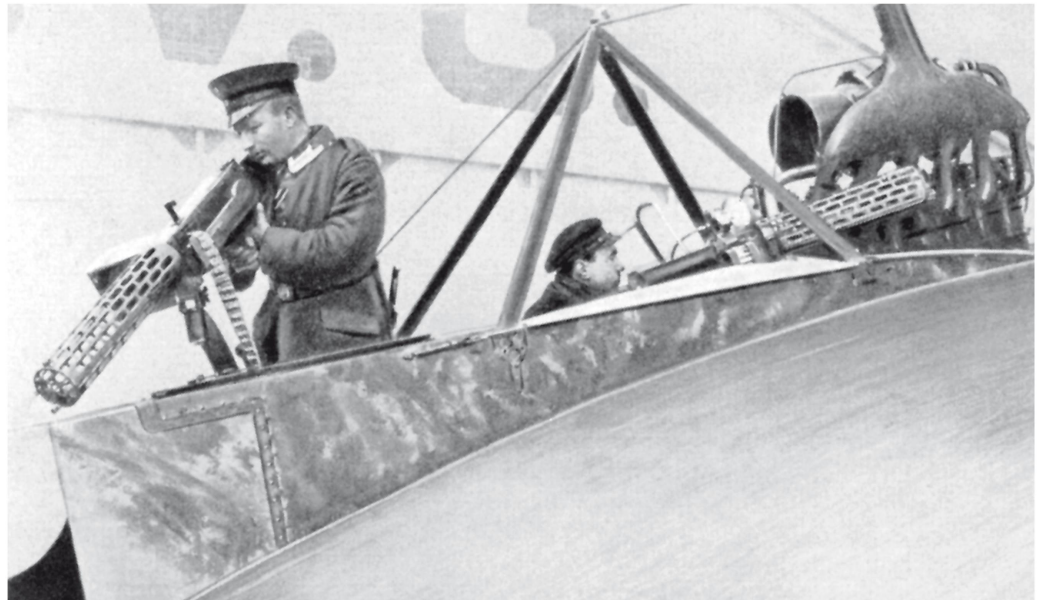
welle aus fortwährend in Umdrehung versetzt und sperrte den Abzug der Schusswaffe in dem Augenblick, wo sich einer der Propellerflügel vor der Waffenmündung befand. Doch das Preussische Kriegsministerium war nicht besonders interessiert.

### **Abschusserfolge à la «Russisches Roulette»**

Erst als am 20. April 1915 ein französisches Flugzeug vom Typ Morane-Saulnier, bei dem durch den Propeller geschossen werden konnte, hinter den deutschen Linien notlanden musste, befasste sich die deutsche Heeresleitung eingehender mit dieser neuen Bewaffnung. Das französische Flugzeug war ausgerüstet mit einer von Raymond Saulnier am 5. April 1915 patentierten Vorrichtung zum Schies-

*Zeichnung von Schneider für das Deutsche Reichspatent Nr. 276 396 vom 15. Juli 1913 für das Schiessen durch den Propeller.*

*Erstes Kampfflugzeug mit synchronisiertem, starrem und durch den Propeller schiessenden Maschinengewehr und beweglichem Beobachter-MG nach Patent Franz Schneider vom 16. September 1914.*



sen durch den Propeller. Diese bestand im wesentlichen darin, dass die Propellerblätter mit Spezialgussplatten verkleidet waren, um die Kugeln aus dem vom Piloten bedienten Maschinengewehr abzulenken und damit Schäden am Propeller zu verhindern. Mit dieser eher primitiven Lösung – sie erinnert an das «Russische Roulette» – konnte der bekannte Pilot Roland Garros überraschende Abschusserfolge erzielen, welche die deutsche Luftwaffe sehr beunruhigten.

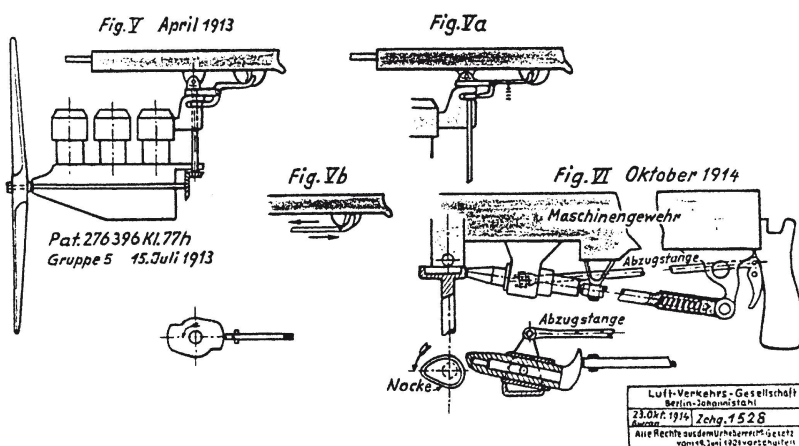
### Vorherrschaft im Luftraum

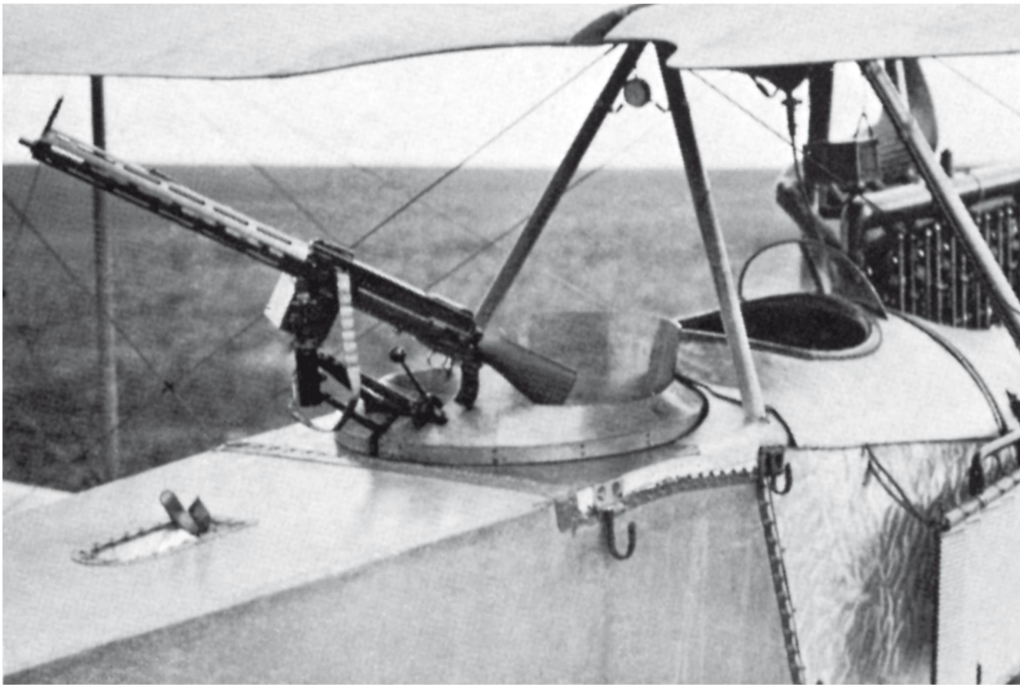
Nachdem das Flugzeug konfisziert war, übergab das deutsche Militär unverzüglich den Garros-Apparat an den Flugzeugbauer Anthony Fokker, der in

Schwerin eine Flugzeugfabrik betrieb. Er erhielt gemeinsam mit seinem Mitarbeiter Hermann Lübbe den Auftrag zur Weiterentwicklung dieses Waffensystems. Fokker, dem das Patent von Franz Schneider bekannt war, brachte einige Verbesserungen im Unterbrechergetriebe bei der Synchronisation von Maschinengewehr und Motor an; er rüstete damit seinen Eindecker, eine Fokker E-1, aus, die bereits vom 1. Juli 1915 an eingesetzt wurde. Bald folgten die Typen E-II und E-III, die insbesondere durch die Abschusserfolge von Max Immelmann und Oswald Boelke zum erfolgreichsten Jäger jener Zeit wurden und den Deutschen zu einer – vorübergehenden – Vorherrschaft in der Luft verhalfen.

Der eigentliche Erfinder dieser bahnbrechenden Erneuerung war jedoch Franz Schneider, der ja bereits 1913 dafür ein Patent erhalten hatte. Dies war auch das Ergebnis eines Prozesses gegen Fokker, der von 1915 bis 1922 dauerte: Das Urteil hielt fest, dass alle Steuerungen, die vom Motor angetrieben sind, unter das Prinzipalpatent von Schneider fallen.

Von Anfang an erfolgreich war Franz Schneider hingegen mit seinem Maschinengewehr-Drehturm, für den





*MG-Drehkranz in ein L. V. G.-Flugzeug eingebaut; von Franz Schneider entwickelt.*

er das Reichspatent Nr. 306439 vom 16. September 1914 erhielt. Das Maschinengewehr wurde vom Beobachter bedient; der Drehturm führte sich rasch bei der Fliegertruppe ein und wurde in die meisten Flugzeugtypen eingebaut. Einen Schnellöffner für die Anschnallgurte hatte Schneider bereits früher erfunden.

Im August 1914 bewarb sich Franz Schneider gemäss eigenen Angaben auf ein Anerbieten des Kriegsministeriums in Berlin um die deutsche Staatsangehörigkeit, die ihm nach nur 14 Tagen zugesprochen wurde. In seinem Testament hatte er denn auch den gesamten Nachlass, insbesondere die Nutzung der Patente, seiner neuen Heimat vermacht.

### **Das eigene Unternehmen**

Zu Beginn des Jahres 1917 verliess Franz Schneider, nicht zuletzt wegen interner Differenzen, die L.V.G. und gründete ein eigenes Unternehmen, die Franz-Schneider-Flugmaschinen-Werke GmbH. Hierzu hatte er die in Liquidation befindlichen Werksanlagen der Deutschen Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft in Seegefeld bei

Spandau erworben. Dort beschäftigte er zunächst 125, später bis zu 250 Personen. Die kommerzielle Leitung des Betriebes übergab er seinem Schwager, Heinrich Ammann (1884–1936); dieser war seit 1910 ebenfalls bei Nieuport tätig gewesen und war von 1912 an technischer Direktor einer in Italien unter dem Namen «Nieuport-Macchi» errichteten Flugzeugfabrik. Die Schneider-Werke, neben einem Flugplatz gelegen, reparierten ausschliesslich Flugzeuge.

### **Ein ungünstiger Zeitpunkt**

Franz Schneider hatte für seine Existenzgründung einen ausgesprochen ungünstigen Zeitpunkt gewählt, stand doch die Niederlage Deutschlands im Ersten Weltkrieg unmittelbar bevor. Zwar konnte er noch einen Kampfeinsitzer mit einem runden Sperrholzkörper konstruieren. Der Doppeldecker war mit einem 220 PS-Goebel-Motor ausgerüstet; dieser konnte zur Verbesserung der Steigfähigkeit um einige Winkelgrade nach oben geschwenkt werden. Das aussergewöhnliche Leistungen versprechende Flugzeug – mit einer Geschwindigkeit von 260 km/h

wäre es bei Kriegsende wohl das schnellste Militärflugzeug gewesen – musste auf Weisung der Interalliierten Kontrollkommission zerstört werden. Wegen Beschränkungen des Versailler Vertrages beim Flugzeugbau sah sich Schneider nach anderen Möglichkeiten um, worauf das Unternehmen begann, Eisenbahn-Wagen und -Einrichtungen zu bauen. 1922 löste sich die Firma auf.

tag verbrachte er an seinem Wohnsitz in Berlin.

### **Letzte Jahre in Japan**

1937 begab sich Franz Schneider auf Einladung eines japanischen Generals nach Tokio. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass 1914 die L.V.G. zwei Schneider-Doppeldecker nach Japan lieferte, wo sie in Lizenz nachgebaut und in der ja-



*1919 zerstörte die Interalliierte Kontrollkommission die deutschen Militärflugzeuge, darunter auch den von Schneider konstruierten Kampfeinsitzer.*

### **Ein harter Existenzkampf**

Mit der Liquidation seines Unternehmens begann für Schneider ein harter Existenzkampf. Er war ein hochbegabter und vielseitiger Ingenieur, aber kein Geschäftsmann. Seine zahlreichen Erfindungen vermochte er nicht gewinnbringend einzusetzen. Zudem hatte er durch die Inflation sein gesamtes Vermögen verloren. Er führte die verschiedensten Tätigkeiten aus; so baute er beispielsweise Radioapparate und kleine Maschinen. Zudem befasste er sich noch mit Zukunftsprojekten wie dem eines Zweischwimmer-Transozeanflugzeugs mit Kabinen im Flügel. Den 60. Geburts-




panischen Luftwaffe eingesetzt wurden. In Japan ist Franz Schneider als Berater des Luftfahrtministeriums und grosser Flugzeugwerke zugezogen worden. Am 24. Mai 1941 erlag er, siebzigjährig, einem Herzversagen in Tokio, wo er auch seine letzte Ruhestätte fand.

### **Anmerkung des Autors:**

Trotz intensiven Nachforschungen konnten über Franz Schneider weder in Deutschland noch in der Schweiz nähere Angaben über seine persönlichen Verhältnisse – er war verheiratet und hatte Kinder – sowie über seinen Aufenthalt in Japan gefunden werden.

**Teilauszug**  
**der ureigenen Patente von Franz Schneider Berlin,**  
*welche im Flugzeugbau und für die Bewaffnung von Flugzeugen Verwendung fanden*

*Auszug aus dem Verzeichnis der Patente von Franz Schneider.*

Herausgabe-Jahr	Patente.	Verwendung.
Dez 1912	Schießen durch die hohle Propellerachse.	Patent erteilt an Daimler <b>Ureigene Idee Franz Schneider</b>
Juli 1913	Maschinengewehrschießen durch die laufende Propellerbahn.	Von allen kriegführenden Heeren 1914-1918 und heute noch in allen Heeren angewandt.
Sept 1914	Maschinengewehrturm	Wie vor
Juni 1914	Abwerfbarer Benzintank	Wird heute vielfach angewandt.
April 1914	Regulierbare Nutenanordnung am Unterteil des Rumpfinnenen	In neuer Zeit von Großfirmen angewandt.
Juni 1913	Tragflächenumrissform 	Wie vor
Sept 1914	Bomben-Abwurf-Vorrichtung <small>Mehrere Patente</small>	Im Weltkriege 1914-1918 tausendfach angewandt
Janu 1914	Flugzeugrumpf  <small>diagonal gestellt</small>	Am neu herausgebrachten Modell angewandt
Mai 1914	Flugzeugrumpf <small>mit abnehmbarem Förder-Unterteil.</small>	Im heutigen Flugzeugbau viel angewandt so als Förderteil
Febr 1916	Steuerflappenform 	Im heutigen Flugzeugbau viel angewandte Form

**Chronik**

- 1871 27. September: Geburt in Konstanz, als Bürger von Quinten (SG)
- 1888 Lehre als Feinmechaniker und Elektrotechniker
- 1893 Elektrotechniker, später Chef bei der Firma Stirnemann und Weissenbach in Zürich
- 1894 Ausbildung beim Elektro-Unternehmen Schuckert in Nürnberg
- 1900 Betriebsleiter bei dem Atelier für Elektrik in Aarburg
- 1904 Konstrukteur bei der Compagnie Générale Electrique in St. Quentin
- 1907 Technischer Leiter der Fabrik für Zündapparate von Edouard de Niéport in Suresnes/Paris
- 1909 Erster, gemeinsam mit Niéport gebauter Eindecker N-1
- 1911 Verschiedene Rekordflüge sowie Bau des dreiplätzigigen Typs «Concours Militaire»
- 1912 Chefkonstrukteur bei der Luft-Verkehrs-Gesellschaft (L.V.G.) Berlin-Johannisthal
- 1913 Bau des Doppeldeckers D-IV, System Schneider  
Reichspatent für Schiessen durch den laufenden Propeller
- 1914 Bau des Doppeldeckers C-II mit Maschinengewehr, Bestellung von sechs Doppeldeckern, System Schneider, durch Schweiz. Bundesrat, jedoch nicht geliefert wegen Ausbruch des Ersten Weltkrieges  
Schneider wird deutscher Staatsangehöriger  
Reichspatent für Maschinengewehr-Drehturm
- 1917 Austritt aus L.V.G. und Gründung der Franz-Schneider-Flugmaschinen-Werke in Seefeld/Spandau
- 1922 Auflösung der Firma, Übernahme von Gelegenheitsarbeiten
- 1937 Einladung nach Japan, Tätigkeit als Flugzeugbauberater im Luftfahrtministerium und in Flugzeugwerken
- 1941 24. Mai: Tod in Tokio