

Ernst Sachs.

Einer der Großen, dessen geniale Schaffenskraft mit der Entwicklung des modernen Verkehrswezens — vom Dreirad bis zu den schnellen Motorfahrzeugen auf der Erde, im Wasser und in der Luft — auf das engste verknüpft ist, begeht in diesem Monat in jugendlicher Frische seinen sechzigsten Geburtstag.

Ernst Sachs wurde am 22. November 1867 in Konstanz geboren. Schon früh erwachte in dem Knaben ein äußerst reges Interesse für die Technik, das sich in der Ausführung zahlreicher technischer Versuche äußerte. Diese Begabung bestimmte seinen Vater, seinen Sohn Feinmechaniker werden zu lassen. Seine Lehrzeit verbrachte Ernst Sachs in der Schwarzwälder Uhrenindustrie. Trotz aufregendsten Dienstes verläßt er es nicht, seine freie Zeit zur Vervollkommnung seines theoretischen Wissens zu verwenden und sich dadurch zu einem geschickten und tüchtigen Fachmann auszubilden.

Bereits in frühen Jahren widmete sich Ernst Sachs dem Radsport, dem er als Förderer bis heute treu geblieben ist. Seit 1887 in zahlreichen größeren Wettbewerben erfolgreich, begann seine eigentliche Laufbahn als einer unserer besten Radrennfahrer, aber erst vom Jahre 1890 ab, und zwar nach seiner Ueberrichtung nach Frankfurt a. M., wo er als offizielles Mitglied des dortigen Velociped-Klubs „Frankfurt“, dessen Farben gegen die beste damalige Konkurrenz, wie August Lehr, Albin Vater, Louis Stein, Wilhelm Trübner, Goedicke, Wehrhändler Opel und alle sonstigen namhaften Vertreter des Radrennsports, mit den höchsten Auszeichnungen vertrat. Der „Palmengarten“ zu Frankfurt, aber auch Mannheim, Mainz, Bad Domburg, Schweinfurt, Straßburg, Dresden, Karlsruhe, Koburg wurden die Stätten seines sportlichen Ruhmes; ebenso die Landstraße, auf denen neben den Bahnrennen ebenfalls bereits Wettbewerbe bestritten wurden. Trotzdem damals schon die ersten Niederräder entstanden, blieb Sachs seinem Hochrad treu. 16. erste, zweite und dritte Preise in kurzen drei Jahren zeigten von seinem ungewöhnlichen Erfolge als ein von einem unvorsichtigen Mitfahrer verursachter Sturz beim Training seiner weiteren radsportlichen Betätigung ein jähes Ende setzte. Wenn der aktive Radsport für Ernst Sachs künftighin nicht mehr in Frage kam, so blieb sein Interesse doch der radsportlichen Entwicklung bis zum heutigen Tage erhalten. Bei allen Veranstaltungen war er zugegen, betätigte sich als ständiger Saalfahrer und war mit seiner Gattin bei jedem Korso vertreten.

Als die Automobile auf den Markt kamen, war Ernst Sachs sofort ihr begeisterter Anhänger. Sportlich geschult, fiel es ihm leicht, an den hartumkämpften Rennfahrten teilzunehmen und sich gegen schärfste Konkurrenz durchzusetzen. Stets war sein Name in den Listen der Teilnehmer zu den Perlomer- und Prinz-Heinrich-Rennen, zum Gordon-Bennet-Rennen und allen anderen bedeutenden Ausschreibungen zu finden. Wertvolle Preise konnte er auch hier erringen, so im Jahre 1909 den Pokal der Stadt Wien. Seiner Liebe zum Rad- und Automobilsport verdanken wir die Erfindungen, die den Namen Sachs im späteren Siegeslauf des Fahrrades und des Automobils einen so stolzen Platz erworben haben.

Sachs' erstes Bestreben war, dem Fahrrad einen leichteren Lauf zu geben. Im Jahre 1894 gelang ihm die Erfindung eines Fahrradraddrehlagers mit verstellbarer Lauflinie, das am 23. Nov. 1894 unter Nr. 81 193 patentiert wurde. Diese Erfindung veranlaßte ihn, sich im Anfang des Jahres 1895 mit dem Kaufmann Karl Fichtel, Schweinfurt, zu lieren, um die Schweinfurter Präzisions-Kugellager-Werke Fichtel & Sachs zu gründen. Aus kleinen Anfängen entstand in kurzer Zeit eines der namhaftesten Werke der Branche.

Ernst Sachs ruhte nicht. Sein gesunder Optimismus und sein rastloser Erfindungsgeist trieben ihn zu neuen Schöpfungen. Nach einem Zeitraum von kaum zehn Jahren befaß das Werk über 150 Auslandspatente, die zum größten Teil Erfindungen von Ernst Sachs waren. Die wichtigsten waren die Torpedo-Freilaufnabe und das weltbekannte Sachs-Lager-Wastringallager. Die ersten brauchbaren Präzisionslager für Automobile entstammten seiner genialen Erkenntnis für die Notwendigkeiten des Kraftwagens. Sie gelten heute als die besten Lager der Welt; ungezählte Siege bei allen internationalen Rennen auf der ganzen Erde wurden mit Hilfe dieser Lager gewonnen. Noch bis zum heutigen Tage gibt es kaum einen Grand-Prix-Sieger in aller Herren Länder, dessen Wagen nicht die Sachs-Lager aufweisen; sie namentlich zu nennen, gestattet hier der Raum nicht.

Ernst Sachs war der erste, der mit seinen Kugellagern nach Amerika fuhr, um sie dort einzuführen. Sein Weitblick hatte erkannt, daß seine Erfindung auch jenseits der Grenzen unseres Vaterlandes große Bedeutung haben würde. Seine erste Amerikareise hatte aber noch einen anderen Zweck. Komatelang studierte Ernst Sachs in den größten amerikanischen Werken deren Einrichtungen und Fabrikationsmethoden, um sich über die neuesten Erfindungen der rationellen Arbeitsweise, die gerade für die Verfertigung von Massenartikeln von so großer Bedeutung sind, zu orientieren.

Die für die deutsche Volkswirtschaft und das ganze Volk geleistete Mühe und Arbeit blieb nicht ungelohnt. Von der bayerischen Regierung wurde Ernst Sachs um die Jahreswende 1909/10 zum königlich bayerischen Kommerzienrat ernannt. Im Kriege bewies Ernst Sachs seine große Menschenfreundlichkeit dadurch, daß er von August 1914 bis zu dessen Beendigung auf seine Kosten ein großes Lazarett unterhielt, dessen Leitung in der Hand seiner ihm stets treu zur Seite stehenden Gattin lag. Das Rote Kreuz verlieh ihm für diese Tat seine höchste Auszeichnung. König Ludwig von Bayern ernannte ihn im Januar 1917 zum königlich bayerischen Geheimen Kommerzienrat und stattete ihn im folgenden Jahre einen persönlichen Besuch ab. In Anerkennung seiner außerordentlichen Leistungen in schwerer Zeit wurde Ernst Sachs das Eisene Kreuz am weiß-schwarzen Bande und im Januar 1918 der Verdienstorden vom heiligen Michael verliehen. Im Jahre 1925 wurde Ernst Sachs in Anbetracht seiner außergewöhnlichen Leistungen auf technisch-wissenschaftlichem sowie auf wirtschaftlichem Gebiete zum Ehrendoktor der Technischen Hochschule München ernannt, eine Ehre, die er wie selten einer verdient.

Im Jahre 1911 starb Karl Fichtel. Seit dieser Zeit ruht die Verantwortung für die Leitung des heutigen Messenwerkes allein auf den Schultern von Ernst Sachs. Von Natur mit vorzüglicher Gesundheit ausgestattet, bewältigte er diese Aufgabe mit vollster Anspannung seines rastlosen Arbeitswillens und seiner überragenden Organisationsfähigkeit. Er ist die Seele des Ganzen und gab dem Werk von jeher seine persönliche Prägung. Als der Krieg ausbrach, konnte er dem Staat eine auf der Höhe der Technik stehende Anlage zur Verfügung stellen, die in kürzester Zeit für die Fabrikation von Kriegsmaterial umgestaltet und eingerichtet wurde. In den ersten Nachkriegsjahren der inneren Unruhen war Ernst Sachs einer der wenigen, die die Situation beherrschten. Er blieb auf seinem Posten und der ihm eigene Mut und seine geübte Persönlichkeit verschafften ihm selbst in den kritischen Momenten den nötigen Respekt. Er führte sein Werk sicher durch die Wirren dieser schweren Zeiten.

Auf seiner ersten Nachkriegsreise durch die Vereinigten Staaten im Jahre 1924, die unter so ganz anderen und weniger glücklichen Umständen unternommen wurde als die erste Uebersee-Expedition des mutigen Stärklers, mußte der gereifte Mann erkennen, wie sehr Krieg, innere Kämpfe und Inflation die Entwicklung unserer Technik im Vergleich zu der amerikanischen Industrie gehemmt hatten. Sachs studierte eingehend die Fortschritte der amerikanischen Technik in maschinellen und verwaltungstechnischen Einrichtungen und Fabrikationsmethoden. Nach seiner Rückkehr stellte er mit Hilfe der gesammelten Erfahrungen und mit tatkräftiger Unterstützung seines einzigen Sohnes Willy Sachs seine Werke um, so daß sie heute zu den modernsten Industrieanlagen gehören.

Wer ahnt hinter dem gewaltigen Organismus seiner Schöpfung ein Werk heidendeckter Anfänge? Aber die Zelle, aus der ihr Wachstum sich gestaltete, war von ungemein starken Lebenskräften durchtränkt; der vorausschauende Geist des Gründers, sein erfindungsreicher Scharfsinn, seine zielbewußte Beharrlichkeit, seine unermüdbare Arbeitskraft verurteilten und leiteten den beispiellosen Aufstieg seines Werkes. Auf der Höhe seines Lebens wünschten wir Ernst Sachs, dem Schloßherrn von Mainberg, an seinem sechzigsten Geburtstag und seiner trennsorglichen Gattin, seinem Sohne und dessen Gattin, der Tochter des Geheimrats Wilhelm von Opel, glückliche Tage der Lust und des weiteren Erfolges in einem erharteten Deutschland, das niemand so zu lieben vermag wie Ernst Sachs, einer der größten Söhne!

★

Nach unten tritt er —

und nach oben macht er den Radel trumm, sagt man von einem unaufrichtigen Menschen und nennt ihn zuweilen kurzweil einen Radfahrer, der allerdings daselbe tut, in den meisten Fällen aber Gott sei Dank doch ein sympatischer Kerl ist. Wie kann es auch anders sein, wenn Millionen von Radlern aus Passion im gefälligen Radwandersport ihre Sinne kräftigen und zu lebensfrohen Menschen werden, die das Herz auf dem richtigen Fleck haben und auch gelegentliche Mißlichkeiten nicht scheuen. Das können keine unympathischen Menschen sein.

Aud das ist auch ein Verdienst der „Torpedo“ Freilaufnabe, daß dieser heilsame Einfluß auf den naturliebenden Wanderradler durch den beispiellos leichten Lauf, die sichere und vor blitschnell auftretenden Gefahren außerordentlich wirksame Bremskraft des „Torpedo“ Freilaufes unterstützt und gefördert wird, so darüber hinaus ein gehetriges Verlangen nach öfteren ausgedehnten Wanderrfahrten auslöst und so jedem Einsichtigen durch die legerreiche körperliche Betätigung in Licht und Luft eine gesunde Auffassung verleiht. Aud das alles, wie gesagt, zum wesentlichen Teil durch den einzig in seinen hervorragenden Eigenschaften dastehenden

„Torpedo“ Freilauf.