



Autobiographie Helmut Sinn

Meine Eltern sind etwa 1910 aus der Pfalz nach Metz, Lothringen umgesiedelt und haben dort ein Geschäft für Öfen und Herde gegründet. 1910 wurde meine Schwester geboren. 1913 folgte meine zweite Schwester und am 3. September 1916 wurde ich in Metz geboren.

Nach Ende des ersten Weltkrieges 1918 musste meine Familie Elsaß-Lothringen verlassen. Haus und Grund wurden enteignet, so dass wir das gesamte Vermögen in Lothringen zurücklassen mussten. Wir kamen dann mittellos in die Pfalz zurück. Dort war die Not groß, insbesondere für Flüchtlinge. Die Franzosen hatten auch das Rheinland besetzt und unter den Besatzungstruppen waren in unserer Nähe die französischen Fliegereinheiten stationiert. Tag und Nacht konnte ich die Flieger sehen und hören. Dabei entstand bei mir der unumstößliche Wunsch einmal Flieger zu werden.

Mein Vater war 100 % schwerbeschädigt, so dass meine Mutter die Familie mit einem kleinen Kolonialwarenladen ernähren musste. Deutschland war verarmt, besetzt und musste für die Besatzungskosten aufkommen. Wer diese Zeit nicht erlebt hat, kann sich die Armut nicht vorstellen.

Nach 1930 bis 1935 besserten sich die Verhältnisse und man konnte unter bescheidenen Verhältnissen seinen Lebensunterhalt verdienen. In dieser Zeit kamen die Nationalsozialisten an die Regierung und es gab in der Gegend, in der wir lebten, durch den Westwall und den Straßenbau Arbeit. Nachdem die Franzosen das Rheinland verlassen hatten fing der Aufbau der Wehrmacht an. Ich meldete mich als Flugzeugführeranwärter zur Wehrmacht, musste vorher Arbeitsdienst in der Pfalz ableisten und wurde 1936 einberufen. Bereits in der Grundausbildung schloss ich mich dem zivilen Segelflugverein Würzburg an und erreichte schnell die Segelfliegerlizenz in einer Zeit in der man noch ohne Lehrer Segelflieger werden konnte. 1937 wurde ich zu einer Aufklärungseinheit versetzt und von dort aus endlich zur Motorflugschule nach Quedlinburg.

Mein Traum war erfüllt, ich wurde noch von Zivilisten im Motorflug ausgebildet und als ich fertig war begann der zweite Weltkrieg. Zunächst flog ich in Frankreich vorwiegend am Ärmelkanal Einsätze zur Beobachtung und Aufklärung. Schon nach drei Wochen wurde mit der Französischen Republik ein Friedensvertrag geschlossen und ich glaubte, der Krieg sei vorbei. Meine Einheit wurde in die Nähe von Wien nach Österreich verlegt, wo ich meine gesamte Freizeit bei Segelfliegern in Preßburg verbrachte. Es folgte jedoch der Balkanfeldzug, in dem ich ebenfalls als Aufklärer zum Einsatz kam. Bereits nach einigen Wochen war auch dieser Feldzug beendet. In Posen und Waldpolenz wurde ich auf größere Flugzeuge umgeschult. Gleich zu Beginn des Rußlandfeldzuges wurde ich bei einer Notlandung im Wald verletzt und wurde einige Monate in einem Speziallazarett in Paris Clichy behandelt.



Nachdem ich wieder fliegen durfte, wurde ich zur Blindflugschule Posen versetzt und als Fluglehrer ausgebildet. Bis zum Ende des Krieges war ich dann Fluglehrer auf JU 52 (Junkers 3 Motoren), JU 88, HE 111(Heinkel), HE 86 und einigen mehr. In erster Linie schulte ich Piloten auf der JU 88 auf den Nachtflug um.

Nach Ende des Krieges schaffte ich es, mich nach Westen durchzuschlagen. Ich wurde von den Amerikanern in ein Freilichtlager eingesperrt und nach einigen Monaten auf die Insel Fehmarn verlegt. Von dort wurde ich schwer erkrankt entlassen. Jetzt war der Krieg endlich beendet, aber ebenso der Traum vom Fliegen.

Wie meine Eltern am Ende des ersten Weltkrieges stand nun ich mit 28 Jahren vor dem Nichts, schwer erkrankt wegen Hungerödemen aus der Gefangenschaft und mit einer zerstörten Ehe, was nun?

Außer Fliegen hatte ich noch eine Leidenschaft: Uhren. Aber es gab kaum Industrie, keine Verkehrsmittel und letztlich hatte die Bevölkerung kein Geld. Für jede Scheibe Brot musste man eine seltene Lebensmittelmarke abgeben. Was ich in dieser Zeit verdienen konnte reichte kaum für die Ernährung. Wegen der Gefahr erneut in ein Lager zu kommen konnte ich als in Lothringen Geborener nicht in die französische Besatzungszone gehen und kam bei Bekannten in Frankfurt am Main unter. Aber auch hier wurde die Zeit besser, besonders nach der Währungsreform.

Wieder einmal ging es ohne Lehre in einen Beruf der nicht minder schwierig war als eine Pilotenausbildung. Schnell hatte ich ausfindig gemacht, wo es Uhren zu kaufen gab und auf einem Mofa mit einem Rucksack fuhr ich zu den Uhrenfabriken in Pforzheim. Bald hatte ich auch ein Auto das den Krieg überstanden hatte, es war ein Viertakter von Audi. Oft fuhr ich in den frühen Morgenstunden in den Schwarzwald kaufte ein und verkaufte die Uhren auf der Rückfahrt. Nicht selten stand ich am nächsten Morgen wieder bei dem Hersteller. Einige Uhren stellte ich selber her oder ließ sie herstellen und bis etwa 1953 hatte ich ein ansehnliches Geschäft. Die meisten Umsätze machte ich anfangs mit den Amerikanern, die Geld hatten.

Erst nach der Währungsunion kam auch nach Deutschland Geld, wenn auch sehr bescheiden. Durch das Flugverbot für Deutsche beteiligte ich mich in meiner Freizeit an Autorallys und wurde 1953 Klassensieger bei der Rallye Algerie Cap. Es ging etwa 18.000 km unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen von der Nordküste bis zu der südlichsten Küste Afrikas. Mein Geschäft BASI (Bader und Sinn) überließ ich damals meiner Frau und meinem Vertreter. Der Umsatz wurde nach meinem Ausscheiden zu meiner Verwunderung etwa verzehnfacht. Einige Jahre später wurde das Konkursverfahren mangels Masse eingestellt. Ich hatte

eine neues Unternehmen gegründet, Sinn Spezialuhren Frankfurt am Main.

Um nicht mit dem noch zu dieser Zeit existierenden Unternehmen BASI in Konkurrenz zu treten vereinbarte ich, dass ich mich ausschließlich mit instrumentellen Uhren befassen werde.

Ich fing also an, Fliegeruhren herzustellen. Die erste meiner Uhren bezeichnete ich als Rallyuhr - die Luftfahrt war für Deutsche noch verboten -. Als Einbau-Flugzeugchronograph gab es nur die Borduhr von Junghans J 30 BZ und einige sehr alte Konstruktionen. Ich stellte dabei fest, dass diese Uhren aus Entwicklungen stammten die Jahrzehnte alt waren, und entwickelte aus dem Werk Valjoux meine erste Borduhr, aus dem Kaliber VJ 5. Am Ende der Entwicklungen hatte ich ein eigenes Kaliber mit Zentralminutenzähler. Das Kaliber 58 wird noch heute in den meisten deutschen Flugzeugen der Bundeswehr verwendet.

Um die notwendigen Handelsaufschläge von oft mehr als 100 % zu vermeiden, wurden Uhren von mir ausschließlich direkt an die Kunden verkauft. Nach dem Prinzip "die denkbar beste Uhr zu dem machbar günstigsten Preis" arbeite ich noch heute und jede "Schall und Rauch"-Werbung bleibt mir fern. Die von mir entwickelten Uhren wurden von vielen Unternehmen hergestellt und tragen unverkennbar meine Handschrift. Oft waren und sind sie so hergestellt, dass ich erst an der Marke erkennen kann, dass sie aus einer fremden Fabrikation stammen.

1950 etwa kam ich durch die Uhren in die Schweiz. Der erste Flugplatz den ich sah, erweckte wieder die alte Berufung und ich machte in der Schweiz meine Flugscheine. Als mittlerweile in der Bundesrepublik Deutschland das Fliegen wieder erlaubt war konnte ich mir diese Flugscheine umschreiben lassen. Den Uhren und der Fliegerei widme ich meine ganze Energie und nur das, wofür man die Berufung hat, wird auch Leistung bringen. Seit der Wiederzulassung des Fliegens hatte ich bzw. habe ich noch den Blindflugleherschein für die noch heute bekannte JU 52, den Passagierflugschein, den Kunstflugschein, die Scheine für Schlepp- und Nachtflug sowie die Scheine für Segelflug und Motorsegelflug.

Meine Absicht, das Fliegen aufzugeben, habe ich nicht eingehalten. Meine Scheine wurden am 01.08.2000 wieder um ein Jahr verlängert. Ich konnte trotz meines vorangeschrittenen Alters alle Voraussetzungen erfüllen. Ebenso gründete ich nach dem unglücklichen Verlauf des Verkaufs meines zweiten Unternehmens "Sinn Spezialuhren Frankfurt am Main" 1998 erneut ein Unternehmen, die Firma Jubilaruhren mit der Marke Chronosport.

Zusätzlich habe ich das schweizer Unternehmen, welches seit 1960 einen Teil meiner Uhren in der Schweiz herstellte, gekauft und kann wieder hochwertige Uhren zu besonders günstigen Preisen verkaufen.

So huldige ich nun beiden Berufungen, den Uhren und dem Fliegen, und dies - so hoffe ich - noch auf viele Jahre. Dann versuche ich einen würdigen Nachfolger zu finden, der meine Philosophie weiterführen wird. Bis dahin möchte ich noch meine neuen Modelle zu Ende entwickeln und hoffe nochmals eine neue Kategorie Uhren zu kreieren wie seinerzeit die Fliegeruhren.

Jubilar Uhren Inh. Helmut Sinn, Schultheissenweg 40, 60489 Frankfurt. Tel: 069/780099. Fax: 069/78800447 [\[Impressum\]](#)
Öffnungszeiten: Mo - Fr: 9:00 - 17:00 Uhr, Sa: nach Vereinbarung.