

August-Euler ein Luftfahrtpionier in Darmstadt-Griesheim

Christian Kehrt

1. Das Eulerbild

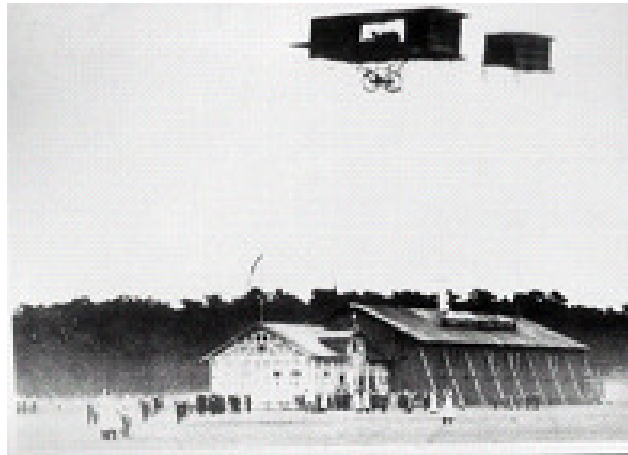


Bild Flug einer Eulermaschine in Darmstadt-Griesheim um 1910, Stadtarchiv Darmstadt.

August Euler (1868-1957) ist eine schillernde Persönlichkeit der frühen Luftfahrtgeschichte, dessen Wirken unmittelbar mit Darmstadt-Griesheim verbunden ist.¹ Seine Vita führt zurück zu den Anfängen des Flugzeuges, in eine Zeit, die bis dato kaum in der Luftfahrtgeschichtsschreibung beachtet worden ist. Die Jahre 1908 bis 1914 stehen als eine Episode da, in der weniger die Technik als vielmehr die Bravour der frühen Flugpioniere und ihre Rekorde im Vordergrund standen. Euler selbst war sich dagegen seiner historischen Bedeutung früh bewusst. So schrieb der streitbare Unternehmer in einem seiner vielen Beschwerdebriefe an das Militär bereits im Jahr 1913:

„Meine Verdienste um die Entwicklung der deutschen Flugtechnik sind zwar noch nicht anerkannt; ich habe aber die Gewißheit, daß die Geschichte gerecht sein wird; man wird in 100 Jahren nicht von der Entwicklung der deutschen Aviatik sprechen können, ohne meinen Namen nennen zu müssen.“²

Dass der Frankfurter Unternehmer ein bedeutender, wenngleich phasenweise vergessener Luftfahrtpionier war, steht außer Zweifel. Euler-Feierlichkeiten

¹ Dieser Aufsatz ist eine gekürzte Variante meines Beitrages für den August Euler-Jubiläumssammelband, hrsg. von Anne Holtmann-Mares und Andreas Göller in der Wissenschaftlichen Buchgesellschaft Darmstadt. Ich danke allen, die zum Entstehen dieses Aufsatzes beigetragen haben, insbesondere Frau Holtmann-Mares, Frau Ursula Eckstein, die ein Buch zu August Euler veröffentlichen wird und Herrn Düsung, der das Manuskript kritisch geprüft hat.

² Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA) Freiburg, PH 9XX/71: Euler an General Messing von der Königlichen Inspektion des Militär- Luft- und Kraftfahrwesens, am 6.9.1913, fol. 97.

reichen bis ins Jahr 1911 zurück, als dieser eine Verdienstmedaille verliehen bekam, da er „den Namen der Stadt Darmstadt mit der Geschichte der Flugtechnik verbinden wird“.³ Anlässlich der stets wiederkehrenden Jubiläumsveranstaltungen stellt sich allerdings die Frage, wie August Euler historisch zu beurteilen ist. Hat nicht jeder bereits ein Bild vor Augen, das geprägt ist von Zuschreibungen wie „alter Adler“, „Luftfahrtpionier“, „Deutschlands Flugzeugführer Nr. 1“ oder Initiator der „ersten Luftpost“? Die Luftfahrtgeschichte ist geprägt von Anekdoten und Fliegermythen. Auch die jeweiligen Eulerjubiläen erlauben eher Rückschlüsse auf den jeweiligen Zeitgeist als auf die historischen Zusammenhänge in Darmstadt-Griesheim der Jahre 1908-1912. Es gibt bis dato keine wissenschaftliche Arbeit zu August Euler.⁴ Vieles bleibt auf der Ebene der Erinnerung und Memoiren stehen, kolportiert Fliegerstories, ohne diese im luftfahrthistorischen Kontext zu verorten. Einige der Aussagen zu Euler sind nachweislich falsch oder nicht verifiziert, insbesondere was die Datierungen zur Anfangszeit in Darmstadt-Griesheim anbelangt.⁵

Die vielschichtigen und weitverzweigten Aktivitäten Eulers lassen sich nur schwer mit festen Kategorien wie „Unternehmer“, „Politiker“, „Ingenieur“ oder „Pilot“ beurteilen und auch personalisierte Beschreibungen seines Charakters helfen nicht weiter, wenn man seine Rolle in den Anfangsjahren der Luftfahrt betrachten möchte. Euler war Pilot, verzichtete aber weitgehend auf die Teilnahme an Wettbewerben. Er war in Deutschland aktiv, hatte jedoch seine entscheidenden Patente aus Frankreich. Er war Flugzeugindustrieller, entwickelte dennoch als Konstrukteur die Technik weiter und meldete eigene Patente an. Er war Unternehmer, verfolgte aber in zahlreichen Vereinigungen und Netzwerken allgemeine Interessen der Luftfahrt.

In seiner Kritik an der Stilisierung Hans Grades zu „Deutschlands erstem Flugzeugführer“ hat August Euler die Problematik der öffentlichen Erinnerungsbilder klar erkannt:

³ Bundesarchiv (BA) Koblenz, N 1011/238, 13.4.1911: OB Darmstadt, Dr. Glässing, an Euler, Glückwunsch zur Verleihung der silbernen Verdienstmedaille.

⁴ Ursula Eckstein hat die lokalhistorischen Zusammenhänge des Eulerflugplatzes dargestellt. Eckstein, Ursula: Der Griesheimer Sand. Vom Exerzierplatz zum August-Euler-Flugplatz Darmstadt, in: Helmuth Schubert (Hg.): Anfänge der Luftfahrt im Raum Darmstadt und Frankfurt (= Blätter zur Geschichte der Deutschen Luft- und Raumfahrt XIV), DGLR Bonn 2002, S. 75-145; Dies.: „Ecksteins Luftfahrtgeschichte Darmstadt. Teil I: August-Euler-Flugplatz Darmstadt. Der Griesheimer Sand, hg. im Auftrag der Stadt Darmstadt 2008 [im Erscheinen].

⁵ So etwa die falsche Datierung der Errichtung des Flugplatzes auf das Jahr 1907/1908: Kronenwerth, Egon: Der tolle Euler. Flugzeugführer Deutschland Nummer 1. Erinnerungen, Frankfurt 1992, S. 148.

„Wenn man nach 30 Jahren rückwärts Geschichte schreiben will und diese aus alten Zeitungsberichten und weiter erzählten Gesprächen, die dem Zwecke geeignet erscheinen, zusammenstellt, so entsteht ein falsches Bild.“⁶

Euler wandte sich gegen die von Anfang an stark medien- und öffentlichkeitsabhängige Luftfahrtgeschichtsschreibung und die damit einhergehende Legendenbildung.⁷ Im Falle Eulers liegt jedoch der glückliche Fall eines umfassenden und gut dokumentierten Nachlasses vor.⁸ Dieser erlaubt in Kombination mit der zeitgenössischen Luftfahrtspresse Zugang zu den damaligen Ereignissen. Der folgende Beitrag stellt deshalb die luftfahrthistorischen Kontexte in den Mittelpunkt der Betrachtung und distanziert sich von der Fixierung auf nationale Bestleistungen, die das Eulerbild prägen.⁹

2. 1908 und die Anfänge der Luftfahrt in Frankreich

Der Schlüssel zum Verständnis von August Eulers Engagement in Darmstadt-Griesheim liegt in Frankreich und den luftfahrthistorischen Ereignissen des Jahres 1908 begründet. Der Beginn der Luftfahrt nach dem Prinzip ‚schwerer als Luft‘ wird zwar auf das Jahr 1903 datiert, als die Gebrüder Wright am 17. Dezember zum ersten Mal in den Dünen von Kitty Hawk in North Carolina mit einem um alle drei Bewegungsachsen steuerbaren Motorflugzeug flogen. 100jährige Luftfahrtjubiläen wurden dementsprechend bereits vor fünf Jahren gefeiert. Wirkungsgeschichtlich war dieses Ereignis jedoch nicht ausschlaggebend, da die Wrights ihre Erfindung zurück hielten und in der Abgeschlossenheit ihrer Werkstatt weiterarbeiteten. In Frankreich dachte man noch Anfang 1908, man sei die Nation, in der das Fliegen erfunden wurde, als Henri Farman beispielsweise am 13.1.1908 auf einem Voisin-Apparat den Prix d’Archdeacon gewann, indem er einen Kilometer in einer Minute 28 Sekunden absolvierte. Der populäre Sportpilot und ehemalige Rennfahrer wurde damit für eine Rekordleistung

⁶ Euler, Luftfahrt-Erinnerungen (wie Anm. 7).

⁷ Wenn man sich die beiden im Stadtarchiv zu August Euler zusammengetragenen Mappen anschaut, fällt auf, dass hier lediglich Zeitungsausschnitte aus der Zeit nach 1945 und damit ein fast 50jähriger Abstand zu den Ereignissen aus zweiter Hand vorliegt.

⁸ Möglicherweise verdankt es sich dem Bedürfnis Eulers, sich gegenüber dem damaligen Zentrum der Luftfahrt in Berlin zu behaupten, dass uns heute ein umfassender Nachlass als Dokumentation seiner Verdienste vorliegt. Der Eulernachlass ist im Bundesarchiv Koblenz und im Stadtarchiv Darmstadt für die breitere Öffentlichkeit auf DVD einsehbar.

⁹ So ist es fraglich, ob tatsächlich der Truppenübungsplatz in Griesheim der „erste Flugplatz Deutschlands“ war. Zum einen würde ich diese Standorte eher als „Flugfelder“ bezeichnen und zum anderen ist ein vergleichender Blick auf andere Luftfahrtstandorte, die nahezu zeitgleich Flugfelder einrichteten, wie etwa München, Magdeburg oder Berlin-Johannisthal, notwendig.

gefeiert, die die Gebrüder Wright bereits mehrere Jahre zuvor, wenngleich unbeachtet von der Öffentlichkeit, erzielt hatten.¹⁰

Dies änderte sich schlagartig, als Wilbur Wright am 8. und 10. August 1908 in Le Mans sein Können öffentlich unter Beweis stellte. Am 21. September 1908 erzielte er dann einen Weltrekord im Dauerflug in Auvours bei Le Mans in einer Zeit von einer Stunde 31 Minuten und 25 Sekunden und verdeutlichte damit den enormen flugtechnischen Vorsprung des Wright-Flyers. Dieses sensationelle Ereignis ging durch die Weltpresse und zeigt, dass erst im Zuge der öffentlichen Wahrnehmung die Leistungen der Flugpioniere anerkannt wurden.¹¹

Auch August Euler erwarb Ende 1908 die Lizenzen der Gebrüder Voisin und unternahm konkrete Schritte zum Aufbau einer Flugversuchsstelle in Darmstadt-Griesheim.¹² Zweifelsohne erkannte er früh die Bedeutung der Flugzeugtechnik, während in Deutschland noch der Zeppelin die Vorstellungen vom Fliegen bestimmte. Es war wohl eine Mischung aus unternehmerischem Risiko und Motorsportbegeisterung, die ihn dazu motivierte, in die noch recht unausgereifte Flugzeugtechnik zu investieren. Zu diesem Zeitpunkt war allerdings nicht klar, wer die Adressaten und Abnehmer dieser riskanten, vielversprechenden, aber noch wenig leistungsstarken Innovation sein würden. Euler, der fließend Französisch sprach, verdiente ein Vermögen mit dem Handel von Automobilzubehör, so dass er finanziell unabhängig war und über ein gewisses Risikokapital verfügte. Allerdings war es nicht nur Euler, der Weitsicht und unternehmerischen Mut bewies, als er den Technologietransfer von Frankreich nach Deutschland vollzog. Zu nennen sind ebenfalls die Firmen Aviatik und Albatross, die in Lizenz französische Flugzeuge und Motoren fertigten und damit fast zeitgleich mit Euler Anschluss an die dynamische Entwicklung der Flugzeugtechnik in Frankreich hielten.

3. Die Anfänge der Luftfahrt in Darmstadt Griesheim

Nachdem Euler die Lizenzen der Gebrüder Voisin zum Nachbau ihres Flugzeuges erworben hatte, pachtete er für einen symbolischen Betrag von einer Mark einen Teil des Griesheimer Truppenübungsplatzes für seine Flugversuche. Im Frühjahr 1909 begann er, die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Flug- und

¹⁰ Die Förderinstrumente wie Flugwettbewerbe und die Ausschreibung von Preisen stammten aus Frankreich. So kann der Lanzpreis der Lüfte, den Hans Grade am 30.9.1909 für seinen Kilometerflug mit einem deutschen Flugzeug erhielt, als unmittelbare Kopie des Prix D'Archdeacon angesehen werden.

¹¹ Wohl, Robert: A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination, New Haven 1994, S. 21-33.

¹² Die Gebrüder Voisin bauten seit dem Beginn der Jahrhunderts Gleitflieger und eines der in der frühen Phase der Luftfahrt weitverbreitetsten Flugzeuge. Louis Blériot und auch Henri Farman flogen anfangs auf Voisin-Konstruktionen, bevor sie sich selbständig machten.

Ausbildungsbetrieb zu schaffen. In diesem Jahr war er damit beschäftigt, das Fliegen zu erlernen, einen flugtauglichen Apparat und die Anlage aus Pilotenhaus, Flugfeld sowie Flugzeugschuppen aufzubauen: „Euler hat auf diesem Geländestück eine Werkstatt mit Wohn- und Büroräumen und anschließender größerer Holzhalle errichtet, in der 3-4 Flugmaschinen Platz finden...[...] Der Flugplatz liegt völlig abgeschlossen und darf von Unbefugten nicht betreten werden, worauf Euler besonderen Wert legt.“¹³

Im Gegenzug für die fünfjährige kostenlose Nutzung des Geländes versprach er die Ausbildung von Offizieren und den Einblick des Militärs in seine Aktivitäten. Entgegen der gegenüber dem Militär betonten Verschwiegenheit unternahm Euler alsbald erste Schritte, seine Unternehmungen publik zu machen.¹⁴ Er nahm Kontakt zu dem führenden Flugwissenschaftler Prandtl in Göttingen auf und bot ihm seine Zusammenarbeit an, um seine Flugversuche auch der Wissenschaft nutzbar zu machen:

„Gerne bin ich bereit, Ihnen meine Maschinen für Versuche zur Verfügung zu stellen, wie ich auch jederzeit die Patente, Zeichnungen und Fabrikate Ihnen oder ihren Herren zur Einsicht und Kenntnisnahme vorführen werde.“¹⁵

In der zweiten Jahreshälfte 1909 war er dann auf der ersten Internationalen Luftschiffahrttausstellung in Frankfurt (ILA) und machte seine ersten, öffentlich dokumentierten Flüge. Mit der Präsenz auf der ILA konnte er auf sein junges Unternehmen aufmerksam machen.¹⁶ Es wurden zahlreiche Preise für Flugleistungen vergeben und tägliche Bestleistungen honoriert, so dass das Publikum, je nach Wetter, fast täglich die Gelegenheit hatte, die Piloten zu sehen. Eulers Flugversuche, die meist nur wenige Minuten dauerten, wurden allerdings skeptisch bis abfällig in der Presse beurteilt. In dieser Zeit war der internationale Leistungsstand weiter vorangeschritten. Louis Blériot, der ebenfalls auf der ILA vertreten war, hatte bereits am 25.7.1909 den Ärmelkanal überflogen. In den Presseberichten zur ILA hieß es, Euler sei sein Eintrittsgeld nicht wert. Er erntete öffentlichen Spott, der sich in dem Spruch zusammenfasste: „August laß das

¹³ BA-MA-Freiburg, PH 9V/67, fol. 158, 3.12.1910: Bericht über die Besichtigung der Eulerschen Flugmaschinen auf dem Truppenübungsplatz Darmstadt am 28. u. 29.11.1910 durch Major Neumann und Oberleutnant Geerdts.

¹⁴ BA-Koblenz, N 1103/238, 22.3.1909: Modellversuchsanstalt der Motorluftschiff-Studiengesellschaft (Prandtl) an Euler, Antwortschreiben.

¹⁵ BA-Koblenz, N 1103/238, 16.3.1909 Euler an Prandtl.

¹⁶ Vgl. Internationale Luftschiffahrttausstellung zu Frankfurt a.M., Offizieller Katalog Juli-Oktober 1909, ILA Internationale Luftschiffahrttausstellung, Frankfurt 1909.

Fliegen sein.“¹⁷ Auf diese überzogenen öffentlichen Erwartungen reagierte Euler mit einer für ihn typischen und durchaus verständlichen Strategie; er drohte mit einer Schadensersatzklage und führte seine Flugversuche beharrlich weiter. Als er im November 1909 nach Darmstadt zurückkehrte, war das öffentliche Interesse schließlich auf seiner Seite:

„zu vielen Tausenden waren sie aus allen Orten der näheren und weiteren Umgebung herbeigeeilt, so daß die Straßenbahn am Abend kaum den Verkehr zu bewältigen vermochte. [...] Die Polizei mußte die größten Anstrengungen machen, um den Platz von der stets vorwärts drängenden Menschenmenge freizuhalten. Nach kurzem Anlauf erhob sich der Apparat in die Luft und dann allmählich bis zu einer Höhe von 10 bis 15 Meter ansteigend, in elegantem Bogen um die Mitte des Platzes und kehrte nach 4 Minuten wieder nach der Halle zurück. Brausende Hochrufe der begeisterten Menge empfingen Herrn Euler, als er in der Nähe der Halle landete.“¹⁸

Größeres mediales Interesse erweckte Euler dann mit seinem deutschen Rekord im Dauerflug, den er am 25.10.1910 in einer Zeit von 3 Stunden 6 Minuten 18 Sekunden aufstellte.¹⁹ Das Darmstädter Tagblatt schrieb: „Nun hat auch Darmstadt sein Ruhmesblatt in der Geschichte der deutschen Aviatik.“²⁰ In der Folgezeit waren Euler-Piloten an Wettbewerbsflügen und Flugereignissen wie etwa dem ersten Deutschen Zuverlässigkeits- und späteren Prinz-Heinrich-Flug beteiligt.

„Nun hatte auch Darmstadt oder richtiger gesagt Darmstadt Griesheim, der Truppenübungsplatz seinen großen Fliegertag. Zwar konnte schon seit langem, wer den Weg nicht scheute und etwas Glück hatte, die Übungen der Eulerpiloten bewundern, die über das Stadium der Schulflüge weit hinaus gediehen waren; aber die Möglichkeit, eine Reihe fremder, in hartem Kampf erprobter Fahrer auf ihrem zum Teil hier noch nicht gesehenen Maschinen zu sehen, hatte doch eine ungeheure Menschenmenge mobil gemacht. Um 4 Uhr waren schon viele auf der Wanderung, die Extrazüge der Dampfstraßenbahn waren überfüllt.“²¹

¹⁷ BA-Koblenz, N 1103/333, Nr. 199 der Volksstimme, 27.8.1909, S. 3.

¹⁸ „„Flugtag““ vor 4000 Menschen“, Griesheimer Anzeiger, 9.11.1909.

¹⁹ Darmstädter Tagblatt, 26.10.1910.

²⁰ Ebd.

²¹ Darmstädter Zeitung, 27.5.1911, Beilage.

Trotz Eulers Betonung, in der Abgeschiedenheit des Truppenübungsplatzes zu arbeiten, waren Zuschauer und Presse wichtige Medien, die den Rahmen für die frühen Luftfahrtereignisse bildeten. Diese spektakulären Flugsportveranstaltungen hatten einen theatralisch-dramatischen Zuschnitt.²² August Euler und der bei ihm ausgebildete ehemalige Rennfahrer Erich Lochner flogen im Sommer 1910 mehrere Schauflüge: „Die Flieger manövierten mit bewundernswerter Sicherheit. Euler flog in kleinen Kreisen über die Köpfe der Zuschauer hinweg, umkreiste die Hallen, flog Links- und Rechtskurven und stieg schnell in verschiedene Höhenlagen.“²³ Dabei demonstrierten sie beispielsweise die Manövrierbarkeit und Sicherheit der Eulerschen Maschinen, indem sie die Hände vom Steuer nahmen. Ein weiteres publikumsträchtiges Ereignis war im Juni 1912 die Durchführung der „ersten Luftpost“. Diese war nicht nur ein symbolischer Akt, der die Möglichkeit der Luftpost demonstrierte und mit dem Euler beträchtliches öffentliches Interesse erzeugte. Die Möglichkeit, Nachrichten über größere Distanzen auf direktem Wege durch die Luft zu transportieren, war auch militärisch von Interesse, da das Flugzeug in dieser Zeit neben seiner Aufklärungstätigkeit vor allem zum Überbringen von Meldungen vorgesehen war.

Vor dem Hintergrund der hier aufgezeigten historischen Anfänge der Luftfahrt in Darmstadt-Griesheim stellt sich allerdings die Frage, ob das Jahr 2008 als Jubiläumsjahr tatsächlich gerechtfertigt ist. Die ersten Verträge mit den französischen Lizenzpartnern wurden zwar Ende 1908 getätigt und auch die Kontaktaufnahme mit dem Militär fällt in diese Zeit. Mitte Dezember 1908 setzte Euler das Generalkommando des 18. Armeekorps in Frankfurt darüber in Kenntnis, dass er die Lizenzrechte der Gebrüder Voisin erworben hatte. Am 14.12.1908 stellte er den Antrag zur Nutzung eines Teiles des Truppenübungsplatzes, um hierauf eine 100m lange Halle zu bauen und „ungestört und unbelästigt von Zuschauern, Publikum, Fuhrwerken etc, Flugversuche vorzunehmen.“²⁴ Die Verträge wurden allerdings erst im Januar 1909 unterschrieben:

„Der von dem Königlichen Generalkommando in den gefälligen Schreiben vom 16.12.08 befürwortete Antrag des Kaufmanns Euler in Frankfurt a/M. um kostenlose Überlassung des Truppenübungsplatzes Darmstadt auf 5 Jahre für Flugversuche mit Flugmaschinen und Gleit-

²² Kehrt, Christian: „Das Fliegen ist immer noch ein gefährliches Spiel“. Risiko und Kontrolle der Flugzeugtechnik 1908-1814, in: Gebauer, Gunter u.a. (Hgg.): Kalkuliertes Risiko. Technik, Spiel und Sport an der Grenze, Frankfurt/M. 2006, S. 199-224.

²³ „Aus der Euler-Fliegerschule“, in: Flugsport 14, 1910, S. 447.

²⁴ BA-Koblenz, N 1103/0238, 14.12.1908: Euler an XVIII. Armeekorps Generalkommando, Antrag auf Nutzung des Truppenübungsplatzes Darmstadt, S. 2.

fliegern, und einer Baustelle auf dem Truppenübungsplatz zur Errichtung einer Montage- bzw. Werkstatthalle von etwa 100 m Länge und 40 m Breite wird genehmigt.“²⁵

Alle weiteren Aktivitäten, wie etwa die Errichtung der Anlage, der Bau der Flugzeuge sowie die ersten Flüge, fanden erst im Laufe des Jahres 1909 statt. Die Ausbildung von Flugschülern, die ich als den eigentlichen Kern der Eulerschen Tätigkeiten in der Griesheimer Zeit ansehe, begann im Grunde erst im Jahr 1910.²⁶ Dies bestätigt auch Eulers überliefertes Flugbuch, in dem der erste Flug in Griesheim auf den 31. Dezember 1909 datiert wird.²⁷ Hierbei handelte es sich um jenen Flug, der Euler als „ersten Piloten Deutschlands“ berühmt machte.

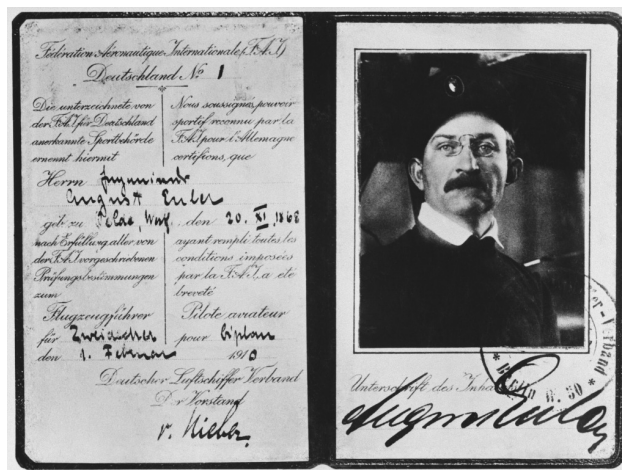


BILD August Eulers Flugzeugführerschein, in: Peter Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Bd. I, Stuttgart 1958, S. 275.

Die Bedingungen zum Erwerb für einen Flugzeugführerschein wurden von der Fédération Aéronautique aufgestellt und vom Deutschen Luftschiffer-Verband übernommen.²⁸ Die Kandidaten mussten zum Erlangen des Flugzeugführerscheines drei geschlossene Rundflüge von mindestens 5 km Länge

²⁵ BA-Koblenz, N 1103: Schreiben des Kriegsministeriums an Euler, 4.1.1909.

²⁶ Dies bestätigt Karl Knapp, der den Griesheimer Anzeiger systematisch ausgewertet hat. Für das Frühjahr 1910 stellt er eine Häufung der Meldungen zu Euler fest, was einen Rückschluss auf einen erst im Frühjahr 1910 zunehmenden Flugbetrieb erlaubt. Vgl. Karl Knapp: Die wechselvolle Geschichte des Griesheimer Sandes, hg. von Gesellschaft der Freunde des August Euler Flugplatzes e.V., Griesheim 1998, S. 16.

²⁷ BA-Koblenz, N 1103/335: Kontrollbuch über durchgeführte Flüge, 1909-1913.

²⁸ „Zeugnisse für Flugmaschinenführer. Oder wie man die Deutschen von den internationalen Konkurrenzen fernhält. Ohne Kommentar“, in: Flugsport 1, 1910, S. 2.

ausführen, ohne den Boden zu berühren, und nach jeder Runde landen und den Motor anhalten. Die Landung durfte höchstens 150 m weit von dem Punkte erfolgen, der vorher hierfür festgelegt wurde. 1910 absolvierten insgesamt 42 Piloten den Flugzeugführerschein, vier davon bei August Euler.²⁹

4. Fliegen mit der Euler-Flugmaschine

Zum Verständnis der damaligen Flugpraxis ist es notwendig, sich mit der Eigenart der Eulerschen Flugzeugtypen und dem damaligen Ausbildungswesen vertraut zu machen. Euler, der die Voisinschen Flugmaschinen nachbaute und weiterentwickelte, flog mit einem Druckpropeller. Der Motor lag hierbei hinter dem Piloten. Dies hatte den Vorteil einer freien Sicht und durchaus militärische Relevanz, wenn man ein freies Sicht- und Schussfeld benötigte. Andererseits bestand bei dieser Anordnung die Gefahr, bei Bruchlandungen vom Motor regelrecht erschlagen zu werden. Eulers Flugzeuge zeichneten sich zudem durch eine so genannte „Fuselage“ aus. Diese schützte den Piloten vor Windeinflüssen und war auch aus aerodynamischen und militärischen Gesichtspunkten relevant:

„Auf meiner Maschine sitzt gegenüber allen anderen Systemen der Führer und der Begleiter nicht auf der Tragfläche, hängt nicht mit den Beinen in der Luft, sondern beide Personen sitzen geschützt vor Wind und Wetter auf bequemen Stühlen in einer seitlich, unten und oben geschlossenen Gondel, welche so angeordnet ist, dass sie dem Luftwiderstand weniger Angriffsfläche bietet [...].“³⁰

Die Zeitschrift „Flugsport“ kam 1910 zu dem Urteil, dass diese „neue Euler-Flugmaschine“ als Eigenkonstruktion und damit als „rein deutsche Konstruktion betrachtet“ werden könne.³¹ So habe Euler sich bemüht, das Flugzeug möglichst „luftstabil zu machen“, und das Fahrgestell sowie die hinteren Steuerorgane modifiziert.³² Sicherlich waren die damaligen Voisin-Apparate nicht ausgereift und wurden von ihren Piloten und Lizenznehmern wie Farman, Euler oder auch Blériot verbessert und weiterentwickelt.

²⁹ Ellery von Gorrisen (Leutnant a.D.), 21.4.1910; Erich Thiele, (Ingenieur), 6.7.1910; Erich Lochner (Ingenieur, Rennfahrer), 15.6.1910; Prinz Heinrich von Preußen, 28.11.1910.

³⁰ BA-MA-Freiburg, PH 9V/67: Euler an das Königliche Preußische Kriegsministerium, 18.7.1910, fol. 142.

³¹ „Die neue Euler-Flugmaschine“, in: Flugsport 4, 1910, S. 94-95.

³² Ebd.

Einblick in die damaligen Flugpraxis erlaubt ein ausführlicher Bericht zweier Offiziere, die Ende 1910 von der militärischen Versuchsstelle in Berlin-Döberitz zu Euler geschickt wurden, um sich einen Eindruck von der Person, dem Fluggelände und natürlich dem Fliegen mit dem Eulerapparat zu machen. Anlass hierfür war die Bitte Eulers, diese einem möglichen Geschäftsabschluss vorausgehende eingehende militärische Begutachtung nicht wie an sich üblich in Berlin-Döberitz, sondern bei ihm in Darmstadt-Griesheim durchzuführen. Dieser Bericht beschreibt anschaulich die Flugverhältnisse in Darmstadt-Griesheim im Jahr 1910:

„Zum Anlauf war nur eine kurze Strecke auf einem besonders hergestellten festen Anlaufweg erforderlich. Bei seinen Flügen ging Euler nicht über 100m Höhe, die in 66 Sekunden erreicht wurden hinaus und erklärte auf unser Anfordern, höher zu fahren, dass er über 200 m aus geschäfts- und Familienrücksichten (Vater von 5 Kindern) nicht fahre, er zweifle jedoch nicht, daran, dass die Maschine auch Höhen bis zu 500m und darüber erreichen könne.“³³

Aus Sicht der beiden preußischen Offiziere hatte diese Maschine „sowohl in der Werkstatt wie im Fluge einen günstigen Eindruck gemacht.“³⁴ Sie lag „ruhig und stabil in der Luft“, das Höhen- und Seitensteuer ließ sich ohne große Anstrengung bedienen, scharfe Kurven und Landungen konnten leicht durchgeführt werden.³⁵ Insgesamt kamen die beiden militärischen Gutachter zu einer positiven Beurteilung der Eulerschen Flugmaschinen und empfahlen einen Ankauf für militärische Zwecke. Auch die Person Eulers hatte auf sie einen günstigen Eindruck gemacht, wenngleich ihnen der schroffe Umgangston Eulers nicht entgangen war: „Nach der unsererseits über Euler gewonnenen Beurteilung ist dies ein Mann, der eher grob als höflich, aber technisch geschickt und erfinderisch zu sein scheint. Mit den Darmstädter Offizieren steht er in einem auffallend vertrauten Verhältnis.“³⁶

Das Fluggelände in Darmstadt-Griesheim wurde allerdings weniger positiv beurteilt und der Vorschlag, neben Berlin Döberitz eine zweite Militärfliegerschule in Darmstadt einzurichten, abgelehnt, da der Platz zu sandig und auch zu böig sei.

³³ BA-MA-Freiburg, PH 9V/67: Bericht über die Besichtigung der Euler'schen Flugmaschinen, 3.12.1910, fol. 163/164.

³⁴ Ebd., fol. 160.

³⁵ Ebd., fol. 164.

³⁶ BA-MA-Freiburg, PH 9V/67: Bericht über die Besichtigung der Euler'schen Flugmaschine, 3.12.1910, fol. 160.

Ferner behinderten auf drei Seiten Bäume das Gelände, das in einem Talkessel liege und bei einer Ausdehnung von 7 km nur eine Breite von 600 m habe.³⁷



BILD August Euler mit seinem Flugschüler Prinz Heinrich von Preußen in typischer Fliegerpose, Flugsport 23, 1910, S. 755.

Bei dieser militärischen Erprobung erschien auch scheinbar zufällig kein Geringerer als Prinz Heinrich von Preußen, der neben seinem Engagement im Automobilsport und der Schifffahrt nun auch zum Mentor der Luftfahrt in Deutschland avancierte. Er versicherte den beiden Offizieren, dass Euler ein braver Mann sei, und forderte sie auf, die Maschine alleine zu steuern. Der jüngere Bruder Wilhelms II. machte Euler im ganzen Kaiserreich bekannt, als er bei ihm in nur wenigen Tagen das Fliegen erlernte. So heißt es im Flugsport: „Prinz-Heinrich ist unter die Flieger gegangen!“. Am 15.11.1910 legte er die Flugprüfung ab.³⁸ Über seine Zeit als Flugschüler in Griesheim verfasste er in der Luftfahrtpresse einen überaus löblichen Augenzeugenbericht und steigerte damit das Prestige Eulers als Unternehmer und Ausbilder beträchtlich. In diesem Aufsatz betonte Prinz Heinrich, dass das Fliegen weder ein Kinderspielzeug, noch ein Grab, sondern eine durchaus erlernbare Sache sei.³⁹ Er stellte zudem die Fähigkeiten Eulers als Fluglehrer heraus. Dieser sei ein strenger und systematischer Fluglehrer, der unmittelbaren Kontakt zu den Schülern habe. Allerdings flog er anders als bei Prinz Heinrich beim Erstflug nie mit, sondern ließ die Flugschüler die ersten gefährlichen Luftsprünge allein absolvieren,

³⁷ Ebd., fol. 165.

³⁸ Vgl. den Bericht über die Flugprüfung des Prinzen Heinrich in: Flugsport 22, 1910, S. 728.

³⁹ „Zwischen Himmel und Erde. Betrachtungen eines Flugschülers“, in: Zeitschrift für Luftschiffahrt 1, 1911, S. 11.

nachdem sie Übungsgleitflüge von einem kleinen Hügel, Chimborasso genannt, abgelegt und sich gründlich mit der Theorie des Fliegens befasst hatten.

Für die Ausbildungsqualitäten Eulers spricht vor allem die Tatsache, dass er in der von Unfällen und Sicherheitsmängeln geprägten Vorkriegszeit keinen einzigen Todesfall zu verzeichnen hatte. 1913 kam es zum ersten tödlichen Unfall mit einem Euler-Flugzeug; Euler selbst war zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht mehr in Griesheim, sondern in seinem neuen Werk in Frankfurt-Niederrad.

„Darmstadt 1. Mai [1913] Gestern Abend nach 7 Uhr flog in einem Euler-Doppeldecker Leutnant von Mirbach mit Leutnant von Brunn als Beobachter auf der Fliegerstation zu einem Übungsflug auf. Die Flieger versuchten anscheinend zu landen, als das Flugzeug wenige Meter über dem Boden zusammenbrach. Die Flieger kamen unter dem Apparat zu liegen. Leutnant von Mirbach verstarb nach etwa 20 Minuten, ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben. Leutnant von Brunn wurde mit dem Krankenautomobil in das Garnisonslazarett gebracht; er verstarb wenige Minuten nach der Einlieferung.“⁴⁰

Die Anfangsjahre der Flugzeugtechnik waren sehr riskant.⁴¹ Unfälle prägten den Flugalltag und es kam zu zahlreichen Todesfällen. In den Jahren 1908 bis 1914 verunglückten 70 Piloten tödlich.⁴² Damit kamen in der Vorkriegszeit annähernd 9% der über 800 Piloten ums Leben. Allein beim Prinz-Heinrich-Flug 1914 hatten „4 hoffnungsvolle, tüchtige Offiziere ihr Leben gelassen.“⁴³ Dass Euler dennoch keine größeren Schäden zu beklagen hatte, hängt sicherlich mit seinen Fähigkeiten als Fluglehrer und seiner strengen Kontrolle des Flugbetriebes zusammen. In der Vorkriegszeit bildete er etwa 75 Piloten aus, die ihrerseits zu wichtigen Figuren in der frühen Luftfahrtgeschichte wurden.⁴⁴ Eulers Verdienste in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg liegen damit weniger in der symbolträchtigen Tatsache begründet, dass er als erster Deutscher einen Pilotenschein erwarb. Vielmehr ist es seine Tätigkeit als Fluglehrer, die hier besonders gewürdigt werden muss.

⁴⁰ Darmstädter Tagblatt, 2.5.1913.

⁴¹ Kehrt, Risiko und Kontrolle (wie Anm. 33).

⁴² Friedländer: Die Physiologie und Pathologie der Luftfahrt. Richtlinien für die Tätigkeit des Medizinisch-Psychologischen Ausschusses, in: Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik, Berlin 1912/13, Bd. 1., S. 70-79.

⁴³ „Zum Prinz-Heinrich-Flug 1914“, in: Flugsport 11, 1914, S. 438.

⁴⁴ Schwipps, Werner: Schwere als Luft. Die Frühzeit der Flugtechnik in Deutschland, Koblenz 1984 (= Die deutsche Luftfahrt 8), S. 50.

5. Die entscheidende Rolle des Militärs

Das Militär war der wichtigste Ansprechpartner für Eulers Unternehmungen. Er erkannte früh das Potenzial des Flugzeuges und warnte davor, den in Deutschland vorherrschenden Zeppelinenthusiasmus gegen das Flugzeug ausspielen zu wollen.⁴⁵ Unter Militärs war allerdings bis ins Jahr 1909 die Meinung vorherrschend, dass die „Flugmaschine etwas aus Frankreich Kommendes und für militärische Zwecke nicht relevant sei. Dass die Flugzeugtechnik schließlich massiv gefördert wurde, lag letztlich an dem rüstungstechnischen Vorsprung Frankreichs, der schließlich die nachholende Aufrüstung der Flugzeugtechnik im Kaiserreich motivierte. In einem 1911 an der Universität Göttingen auf Einladung Ludwig Prandtls gehaltenen Vortrag betonte Euler, dass auf dem derzeitigen Stand der Technik das Flugzeug lediglich eine militärische Verwendungsmöglichkeit habe. Fliegen war als Breitensport zu teuer und zu riskant und für Transportzwecke noch nicht geeignet:

„Über die Bedeutung, welche die Aviatik heute hat, kann man sagen, daß die Sache zuvörderst nur eine rein militärische ist. Man kann noch nicht daran denken, daß viele Menschen einzeln oder zu mehreren zum Vergnügen von Ort zu Ort fliegen, sowie mittels Flugmaschinen Waren etc. befördern.“⁴⁶

Euler war davon überzeugt, dass die Flugmaschine vom militärischen Standpunkt aus im Ernstfall fast alles könne. Er erkannte die Möglichkeiten des Bombenwurfs und auch des Schießens mit dem MG bereits vor dem Ersten Weltkrieg, als das Flugzeug von militärischer Seite allenfalls für Aufklärungszwecke und zur Nachrichtenübermittlung vorgesehen war.

„Man kann auch bereits einzelne Flugmaschinen als Zerstörungsmaschinen ausrüsten, in welchem Falle ich sie nur mit dem Piloten fliegen lasse und an Stelle der beiden anderen Begleiter Sprengstoffe mitgeben würde, um Sie auf marschierende Truppenkörper, welche

⁴⁵ BA-Koblenz, N 1103-239, 28.11.1912: Euler an Oberleutnant von Selasinsky, Einladung zu Fachvortrag, Kritik an Zeppelin-Enthusiasmus.

⁴⁶ BA-Koblenz, N 1103/05, 3.11.1911: Vortrag von Euler gehalten am 3.11.1911 an der Göttinger Universität, S. 20.

nicht durch Artillerie genügend nahe geschützt sind, herunter fallen zu lassen.“⁴⁷

Bereits im Jahr 1910, als auf der Pariser Luftfahrtausstellung die Firma Maurone-Saulnier ein Flugzeug mit MG-Bewaffnung ausstellte, meldete Euler ein Patent über eine „Maschine zur Luftflugmaschine“ an.

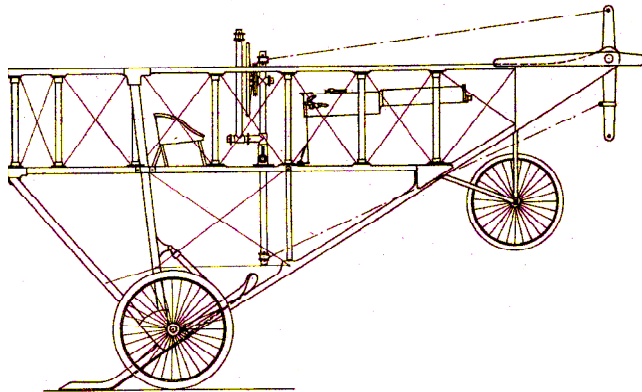


BILD Eulerpatent über ein starr nach vorn feuernes Maschinengewehr. BA-Koblenz, N 1103/52 25.06.1912 Patentschrift Nr. 248601 - Flugzeug mit Maschinengewehr

Das MG war hierbei fest eingebaut und sollte nach vorne schießen. Als Verwendungszweck schwebte Euler die Bekämpfung von Luftschiffen vor.⁴⁸ Er erfand jedoch nicht das Schießen durch den Propeller mit Hilfe eines mit dem Motorgetriebe gekoppelten Steuerungsmechanismus, sondern ließ sich lediglich den starren Einbau nach vorne patentieren.⁴⁹ 1912 bot er diese Erfindung dem Kriegsministerium für einen Kaufpreis von zwei Millionen Reichsmark an.⁵⁰ Zu diesem Zeitpunkt war die Bewaffnungsfrage allerdings militärisch nicht relevant

⁴⁷ Ebd., S. 25.

⁴⁸ BA-Koblenz, N 1103/054, 5.3.1912: Schreiben Eulers an das Preußische Kriegsministerium, Oberst Schmiededecke, betr. Ausstellung des Maschinengewehrs auf der ALA [= Allgemeine Luftfahrtausstellung Berlin 1912].

⁴⁹ 1913 meldete Franz Schneider ein Patent über das Schießen bei vorn liegendem Motor durch die Propellernabe an. Er reichte dann ein weiteres Patent ein, welches das über das Motorgetriebe gesteuerte Schießen durch den Propeller vorsah. Vgl. Kosin, Rüdiger: Die Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge, Koblenz 1983, S. 14-15.

⁵⁰ BA-Koblenz, N 1103/054, 29.3.1912: Schreiben Eulers an das Preußische Kriegsministerium, betr. Lieferung einer Maschinengewehrflugmaschine.

und das Flugzeug lediglich für Aufklärungszwecke vorgesehen. Als sich dann im Frühsommer 1915 an der Westfront der Luftkampf mit Maschinengewehren rasch intensivierte, forderte Euler auf der Basis seines 1910 angemeldeten Reichspatents seine Rechte ein.⁵¹ Er wandte sich mehrfach an das Kriegsministerium und auch an die Firma Fokker: „Wie mir von verschiedenen Seiten mitgeteilt wird, haben Sie Flugzeuge hergestellt und in Auftrag, in welchem Maschinengewehre nach meinem D.R.P. NR. 248601 eingebaut sind. Ich bitte Sie, gefälligst Stellung hierzu zu nehmen.“⁵² Anthony Fokker konterte diesen Angriff mit dem Hinweis, dass nicht er, sondern die Heeresverwaltung das MG einbaue.⁵³

Das Eulersche Patent aus dem Jahr 1910 zeigt, dass der Frankfurter Unternehmer früh das militärische Potenzial des Flugzeuges erkannte. Er nahm Kontakt zum Kriegsministerium auf, um die militärische Führung von der Qualität seiner Flugzeuge zu überzeugen und seine Anfangsinvestitionen zu amortisieren: „Ich gestatte mir dem Königlichen Kriegsministerium einliegend urkundlich die Beweise dafür zu bringen, dass meine Flugmaschinen weitaus an erster Stelle sämtlicher deutscher Flugmaschinen stehen.“⁵⁴ Er behauptete, dass er seine ganze Tätigkeit dem militärischen Verwendungszweck widme:

„Lediglich der Umstand, daß ich die Flugmaschinensache als eine rein militärische Sache betrachtete hat mich bisher veranlaßt, meine ganze Tätigkeit ausschließlich der Konstruktion und der Ausprobierung solcher Maschinen zu widmen und meine Zeit nicht auf öffentliche Konkurrenz und dauerndes Fliegen zu verwenden.“⁵⁵

Diese gegenüber dem Militär vertretene Position ist sicherlich übertrieben, wenn man berücksichtigt, dass Euler-Flugmaschinen in dieser Zeit an öffentlichen Wettbewerben teilnahmen und er, wie oben gezeigt, den sportlichen Charakter seiner Flugversuche betonte. Andererseits befasste sich der Unternehmer früh mit den militärischen Verwendungsmöglichkeiten und erkannte, dass das Militär der wichtigste Geschäftspartner seiner bis zu 25.000 Mark teuren Flugapparate war. Umso mehr fühlte er sich zurückgesetzt, als die militärische Inspektion für Verkehrswesen, der die militärische Luftfahrt anfangs unterstellt war, noch keine

⁵¹ BA-Koblenz, N 1103/054, 31.7.1915: Schreiben Eulers an die Inspektion der Fliegertruppen betr. unrechtmäßigen Einbaus von Maschinengewehren in Fokkerflugzeug.

⁵² BA-Koblenz, N 1103/054, 11.8.1915: Einschreiben Eulers an die Firma Fokker betr. unrechtmäßigen Einbaus von Maschinengewehren nach Patent Euler.

⁵³ BA-Koblenz, N 1103/054, 1.9.1915: Schreiben Firma Fokker an Euler betr. unrechtmäßigen Einbaus von Maschinengewehren, erfolgt durch die Heeresverwaltung.

⁵⁴ BA-MA-Freiburg, PH 9V/67, 9.11.1910: Euler an Kriegsministerium, fol. 249.

⁵⁵ BA-MA-Freiburg, PH 9V/67: Euler an das Königliche Preußische Kriegsministerium, Frankfurt, 18.7.1910, fol. 144/145.

Flugzeuge bei Euler in Auftrag gegeben hatte. 1910 bildete er in Griesheim bereits mehrere Offiziere unentgeltlich aus und erhoffte sich in der Folgezeit ein einträgliches Geschäft, das allerdings wohl auch bedingt durch die Ferne zu Berlin nicht recht in Gang kam.

6. August Euler als Luftfahrtorganisator

August Euler nahm als flugtechnischer Experte auch an wissenschaftlichen Debatten teil. Er galt als ein führender Vertreter der Flugpraxis, dessen Autorität auf seiner unmittelbaren Kenntnis des jeweiligen Leistungsstandes der Flugzeugtechnik basierte.⁵⁶ So war er u.a. im flugmedizinisch-psychologischen Ausschuss der 1912 gerade gegründeten wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik vertreten. Hier wurden Fragen der Wirkung des Fluges auf den Piloten und insbesondere die drängende Problematik der Flugsicherheit diskutiert. In diesem Zusammenhang wurde beispielsweise die Frage erörtert, ob es „Luftlöcher“ gebe.⁵⁷ Euler erklärte hierzu:

„Das Wort ‚Luftlöcher‘ ist wohl entstanden durch die Erzählungen junger enthusiastischer Flieger in Verbindung mit der Wirkung, welche die Zeitungsberichterstattung auch auf solche Flugdarstellungen der Flieger ausüben, aus deren Zusammenwirkung dann solche Worte entstehen.“⁵⁸

Als „ältester Sachverständiger für Flugzeugtechnik“ veröffentlichte er dann gegen Kriegsende eine bemerkenswerte Analyse der sich häufenden tödlichen Flugunfälle im militärischen Ausbildungsbetrieb in Form einer Denkschrift.⁵⁹

Euler war auch im Gründungskomitee der Nationalflugspende vertreten, die im Jahr 1912 dem deutschen Flugwesen einen erheblichen Schub geben und das bis dato international rückständige deutsche Flugwesen in sportlicher und vor allem militärischer Hinsicht wettbewerbsfähig machen sollte.⁶⁰ Ziel der Nationalflugspende war es, „vor allem auch die Wehrhaftmachung des Vaterlandes“ zu

⁵⁶ BA-Koblenz, N 1103, 29.11.1912: Schreiben von Euler an Prandtl, Anlage drei Diskussionszettel, 2 zu Reissner, 1 zu Linke – Assmann.

⁵⁷ BA-Koblenz, N 1103-05: Schreiben der Göttinger Vereinigung betr. Gründung einer Gesellschaft für Flugwissenschaft, 20.2.1912.

⁵⁸ BA-Koblenz, N 1103-05, 29.10.1912: Schreiben Eulers an Hergesell betr. Beantwortung von Fragen an Euler mit Verbesserungen.

⁵⁹ BA-MA-Freiburg, N 1103/278, 1.3.1918: A. Euler, Denkschrift aus Anlaß der Unfälle bei der Ausbildung von Flugzeugführern in den Militär-Fliegerschulen (1914-18).

⁶⁰ Jahresbericht die Nationalflugspende 1913, Berlin 1914, S. 7.

ermöglichen.⁶¹ Insgesamt wurden über sieben Millionen Reichsmark vergeben und in der ersten Förderperiode 307 Flugscheine ausgestellt. Die Nationalflugspende trug somit zur Festigung des sich formierenden Innovationsnetzwerkes zwischen Staat, Wissenschaft, Industrie, Militär und Politik bei. Zu den „führenden Männern aus Wissenschaft, Handel und Industrie“, die das repräsentative fünfzigköpfige Gremium der Nationalflugspende bildeten, gehörten u.a. Robert Bosch, Wilhelm Opel, der Bankier Franz von Mendelssohn, Graf von Zeppelin, August von Parseval, der wissenschaftliche Leiter der Versuchsstelle für Luftfahrt, Prof. Bendemann, der populäre Flieger und technische Leiter der Albatros-Werke Helmut Hirth sowie Vertreter der deutschen Automobil- und Luftfahrtvereine.⁶²

Der umtriebige Unternehmer hatte Kontakt zu führenden Personen der Luftfahrt. Dies bezeugen seine weitverzweigte Korrespondenz und seine Mitgliedschaft in allen wichtigen Gremien der damaligen Luftfahrtorganisation. In einem Beschwerdebrief an die Königliche Inspektion des Militär-, Luft- und Kraftfahrtwesens vom 6.9.1913 machte Euler seinen Führungsanspruch in einer für ihn typischen Art recht unmissverständlich und selbstbewusst klar:

„Ich bin Vorstandsmitglied (Vorsitzender) der Flugzeugindustriellen, bin im Vorstande des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller, Vorstandsmitglied der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik, bin in das geschäftsführende Kuratorium der Nationalflugspende gewählt; ich bin Vorstandsmitglied des Deutschen Luftfahrer Verbandes, bin der erste deutsche Flugzeugführer und habe eine kaufmännisch allererste Laufbahn bei den bedeutendsten deutschen und ausländischen Großindustriellen hinter mir; ich habe Milliarden im internationalen Handel für Deutschland umgesetzt, und meine Firma steht makellos in der ganzen modernen Welt da.“⁶³

Seine Aktivitäten als Luftfahrtorganisator kulminierten schließlich in seiner Tätigkeit als Unterstaatssekretär im Reichsluftamt unmittelbar nach Kriegsende. In dieser Funktion war er beauftragt, die Neuordnung der Luftfahrt zu schaffen. In dieser schwierigen Übergangsperiode kurz nach Kriegsende waren 10.000 Piloten ohne Beschäftigung und die Industrie harpte noch der Bezahlung ihrer Kriegsüberproduktion, ohne zu wissen, wie es künftig weitergehen sollte. So gab

⁶¹ Ebd.

⁶² Ebd., S. 24.

⁶³ BA-MA-Freiburg, PH 9XX/71: Euler an General Messing von der Königlichen Inspektion des Militär-, Luft- und Kraftfahrtwesens, am 6.9.1913.

es Stimmen, die sich für eine Verstaatlichung der Luftfahrt aussprachen. Hier bezog Euler klar und streitlustig wie immer Position. Er vertrat offensiv die Interessen der sich formierenden Luftfahrtindustrie und verteidigte sie wie bereits im „Fall Daimler“ gegen den Vorwurf „Kriegsgewinnler“ zu sein.⁶⁴ Er nahm ferner Stellung für eine internationale Ausrichtung der Luftfahrt und formulierte eine klare Absage an die Militärluftfahrt. Dies überrascht einerseits angesichts seiner eigenen Vorgeschichte. Andererseits zeigt es erneut, wie Streitbar und auch wie weitsichtig Euler argumentierte, wenn er sich gegen die Verstaatlichung der Luftfahrt und für einen freien internationalen Markt einer zukünftigen zivilen Verkehrsluftfahrt aussprach.⁶⁵ Er kritisierte auch, dass durch den Krieg die Entwicklung einer zivilen Verkehrsluftfahrt insgesamt eher gehemmt wurde.

„Durch die Bedeutung die der Krieg der Flugzeugindustrie und den Flugzeugen gegeben hat, ist das Flugwesen, den derzeitigen nützlichen zivilen Verwendungsmöglichkeiten gegenüber gesehen, zur Frühgeburt geworden. Das kranke überzüchtete Kriegsprodukt muß in zivile Verhältnisse übergeleitet werden und soll gesunden und in eine normales Verhältnis zu seiner Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln gebracht werden.“⁶⁶

Angesichts der verheerenden Folgen des Krieges entwarf er eine völkerverbindende Vision, nach der allein eine staatenübergreifende Luftwaffe des Völkerbundes Gewalt ausüben dürfte:

„Technik und Wissenschaft werden das Flugwesen bald soweit vervollkommen haben, daß menschlichem Ermessen nach in wenigen Jahren jeder Krieg verhindert werden kann, wenn die Anwendung der Luftfahrtmittel international geregelt ist. Eine nach internationalem Völkerbundesrecht gesetzlich organisierte Luftfahrtflotte sollte deshalb aus diesem Grunde die erste Arbeit und wirksamste Waffe des Völkerbundes sein.“⁶⁷

Mit dieser Position stieß Euler im Kontext der damaligen Machtverhältnisse allerdings nicht auf Zustimmung, insbesondere von Seiten des Militärs.⁶⁸ Nach

⁶⁴ BA-Koblenz, N 1103/338, 1.4.1918: A. Euler, Der Fall Daimler, Denkschrift für die Geschichte der Luftfahrt.

⁶⁵ BA-Koblenz, N 1103/288, 9.1.1919: Denkschrift I. Teil: Aufklärung der Öffentlichkeit über Möglichkeiten der Luftfahrt.

⁶⁶ BA-Koblenz, N 1103/288, 20.12.1918: Grundlegendes Sitzungsprotokoll mit der gesamten Flugzeugindustrie.

⁶⁷ BA-Koblenz, N 1103/288, 15.2.1919: Denkschrift II. Teil: Die praktische Anwendung der Luftfahrt.

⁶⁸ Lediglich die Industrie hat seine Position unterstützt.

lediglich zwei Jahren legte er schließlich sein Amt frustriert nieder und kehrte aus einem über fünfmonatigen Urlaub nicht mehr nach Berlin zurück.

Fazit

Resümierend lässt sich feststellen, dass sich die selbstbewusste und streitbare Haltung Eulers durch seinen gesamten Lebenslauf zieht. Der Nachlass bezeugt zahlreiche Konflikte mit nahezu allen Geschäftspartnern. Diese hatten jedoch stets einen sachlichen und geschäftlich motivierten Kern, den der Frankfurter Unternehmer rhetorisch geschickt und mit Nachdruck zu vertreten wusste.⁶⁹ Meist ging es um Patente, unterlassene Geschäfte, rufschädigendes Verhalten Dritter oder die Nichtanerkennung seiner Verdienste. Obwohl das öffentliche Eulerbild die Pionierleistungen in der Griesheimer Zeit in den Vordergrund stellt, gilt es, sich von vorschnellen Zuschreibungen „nationaler Pioniertaten“ zu distanzieren, um Einblick in die luftfahrthistorischen Kontexte dieser selten betrachteten Anfangszeit zu gewinnen.

Die symbolträchtige Tatsache, dass August Euler am 31. Dezember 1909 den ersten Flugzeugführerschein im Kaiserreich erwarb, ist unverhältnismäßig stark aufgeladen und verstellt die historischen Zusammenhänge. Eulers Verdienste liegen vielmehr darin begründet, dass er in einem sehr frühen Stadium die Flugzeugtechnik aus Frankreich nach Deutschland brachte und eine funktionierende Flugschule aufbaute. Auch dass er in Darmstadt-Griesheim eines der ersten Flugfelder im Kaiserreich einrichtete, macht Euler nicht zu einer bedeutenden Figur der Luftfahrtgeschichte, sondern seine weitverzweigten Aktivitäten als Luftfahrtorganisator. Für Euler selbst stellte die Griesheimer Zeit letztlich nur eine Übergangsphase in seinem expandierenden Unternehmen dar. Der Frankfurter Unternehmer war jedoch mehr als nur ein Flugzeugproduzent, wie Werner Schwipps dies behauptet. Er war ein Mann der Flugpraxis, der Schüler ausbildete, Flugzeuge weiterentwickelte und basierend auf dieser unmittelbaren technischen Erfahrung und Expertise auch seinen Einfluss in der allgemeinen Luftfahrtorganisation auf nationaler Ebene geltend machte.

c.kehrt@deutsches-museum.de, August 2008.

⁶⁹ Ein anekdotisches Beispiel für Eulers rhetorische Fertigkeiten und seine Streitlust ist seine Weigerung, in Griesheim eine Hundesteuer zu zahlen. Woraufhin sich eine mehrjähriger, längerer Schriftwechsel entfaltete. Vgl. Knapp, Karl: „Als August Euler „auf den Hund kam“, in: Ders.: Griesheimer Geschichten. Geschichte und Geschichtchen aus dem alten Griesheim, Griesheim 2006, S. 68-71.

