

## NDB-Artikel

**Euler, August Heinrich** (*ursprünglich Reith*) Flugpionier, \* 20.11.1868 Oelde (Westfalen), † 1.7.1957 auf dem Feldberg (Schwarzwald), ⚭ Frankfurt/Main. (Dissident)

### Genealogie

V Frdr. Wilh. Aug. Reith (1836–1920), aus Ostpreußen, Kaufm. in Oelde, dann in Aachen;

M Klara Joh. Euler (1842–1920), T des Oberförsters Christian Frdr. E. u. der Aloisia Dor. v. Salm-Salm (T des Domizellars Wilh. Florentin Prinz zu Salm-Salm, † 1824, u. der Helena Stevens);

⊙ Frankfurt/Main 1900 Luise († 1940), T des Oberförsters Aug. Ripperger;

2 S, 3 T.

### Leben

E. wurde nach Besuch der TH Aachen Ingenieur und als technischer Kaufmann Auslandsreisender für Industrierwerke, später Automobilkonstrukteur in Dresden und schließlich Direktor der „Peter's Union Pneumatic AG“ in Frankfurt/Main. Das damals in Aufnahme kommende Fahrrad brachte ihm seit 1890 seine ersten sportlichen, technischen und kaufmännischen Erfolge im In- und Ausland. Gleiche sportliche Erfolge auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens schlossen sich an. Es war kein Wunder, daß der temperamentvolle, weitblickende Ingenieur sich mit Begeisterung nach den ersten Berichten über durch Motoren angetriebene Flugzeuge diesem neuen Arbeitsfeld zuwandte. Hier konnte sich sein Genie, seine persönliche, rücksichtslose Einsatzbereitschaft zusammen mit seinen technischen Fähigkeiten noch ungehemmt und uneingeschränkt auswirken. 1908 erwarb er die Baulizenz der Zweidecker der Brüder Voisin und gründete in Darmstadt-Griesheim eine Flugzeugfabrik, die bald nach Frankfurt/Main verlegt wurde. Seine fliegerischen Erfolge von 1909, insbesondere auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Frankfurt/Main, bewiesen, daß er auf dem richtigen Wege war. Fabrikbesitzer, Erfinder, Konstrukteur und gleichzeitig auch sein eigener Einflieger, erprobte er als erster seine von ihm konstruierten Flugzeuge, bevor er sie anderen Fliegern überließ. Er war der erste deutsche Flugzeugführer (Pilotschein Nummer 1), der Stammvater der „Alten Adler“. Seine Fliegerschule, die Weltruf besaß, und in der unter anderem auch Prinz Heinrich von Preußen ausgebildet wurde, hat der deutschen Fliegerei eine große Reihe hervorragender Piloten geschenkt. – Nach dem 1. Weltkrieg wurde E. als Unterstaatssekretär für die Luftfahrt zum Leiter des neugegründeten Reichsluftamtes berufen mit dem Auftrag, für die deutsche zivile Luftfahrt, die nach dem Verbot der

militärischen Luftfahrt erhalten bleiben sollte, die neue verkehrsmäßige, rechtliche und technische Grundlage und Entwicklungsmöglichkeit zu schaffen. Mit einem fanatischen Eifer widmete sich E. dieser überaus schweren und undankbaren Aufgabe. Er verstand es, gewandt alle äußeren politischen oder wirtschaftlichen Einflußversuche abzuwehren, und so gelang es ihm trotz aller Schwierigkeiten, der neuen deutschen Zivilluftfahrt „die Motoren anzuwerfen“. Die ersten deutschen Luftverkehrsunternehmen, an ihrer Spitze die Deutsche Luftreederei, wurden zugelassen, der erste Deutsche Luftverkehr Berlin-Weimar aufgenommen. – In der gleichen Zeit wurde E. dann auch die Betreuung des Kraftfahrwesens übertragen und das bisherige Reichsluftamt als Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen dem Reichsverkehrsministerium eingegliedert. Auch hier auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens hat E. auf Grund seiner alten Erfahrungen bahnbrechend gewirkt. Zur Unterstützung seiner Pläne hatte er sich von Anfang an aus bewährten Fachleuten und Industriellen aus dem Luftfahrt- und Kraftfahrtgebiet einen „Beirat“ geschaffen, der von ihm bei allen wichtigen Fragen beteiligt wurde und sich als besonders zweckmäßige Einrichtung bewährte. Nicht leicht wurde es dem Staatssekretär, sich mit den mehr oder weniger unvermeidbaren bürokratischen Bedingungen und behördlichen Bindungen abzufinden. In seinem genialen Betätigungsdrang empfand er derartige Beeinflussungen als Eingriffe, die ihn in seinem Arbeitsbereich hemmten. Hierin ist wohl mit der Grund zu suchen, daß er sich 1921 zunächst beurlauben ließ und anschließend seinen Abschied einreichte. Auch glaubte er mit Recht, die ihm seinerzeit gestellten Aufgaben erfüllt zu haben. Er zog sich auf seinen Besitz auf dem Feldberg im Schwarzwald zurück.]

### **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. Ehren halber (1919), Großes Verdienstkreuz (1952).

### **Werke**

Luftfahrt-Erinnerungen nach 30 J., 1939.

### **Literatur**

G. Philipp, in: Dt. Luftwacht, Ausg. Luftwelt, 1938, H. 12 (P);

S. v. Weiher, in: Illu-Sport, Nr. 46 v. 17.11.1948 (P);

A. Meyer, in: Zs. f. Luftrecht 6, 1957.

### **Autor**

Willy Fisch

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Euler, August“, in: Neue Deutsche Biographie 4 (1959), S. 686  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>





---

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---