

NDB-Artikel

Grade, *Hans* Gustav Bernhard Flugpionier, * 17.5.1879 Köslin (Pommern), † 22.10.1946 Borkheide (Mark).

Genealogie

V Wilhelm, Seminarlehrer in K.;

M Anna Walter;

- 1910 Käthe Grotum.

Leben

G. besuchte seit 1899 die TH Charlottenburg. 1905 gründete er mit Beihilfe des Industriellen Polte in Magdeburg die „Grade-Motorenwerke GmbH“, die speziell Zweitaktmotore für Fahrräder und Boote herstellten. Während seiner einjährigen Dienstzeit bei den Pionieren in Magdeburg begann er – angeregt durch das Studium der Werke Lilienthals sowie der Flüge Santos Dumonts, Blériots und Voisins in Frankreich – den Bau eines Dreidecker-Flugzeuges mit „Grade-36-PS-Zweitaktmotor“, mit dem er am 28.10.1908 auf dem Exerzierplatz die ersten Flüge erzielte. Nach dem noch unbefriedigenden Dreidecker baute er im Frühjahr 1909 einen Eindecker von 120 kg Gewicht mit 24-PS-Grade-Motor, siedelte damit zum Flugplatz Bork (bei Beelitz/Mark) über und errang mit diesem Sportflugzeug am 30.10.1909 den 40 000-Mark-Preis des Mannheimer Industriellen →Karl Lanz (gestiftet 1907 für das Umfliegen zweier Wendemarken in Form einer 8 mit einem in Deutschland hergestellten Flugzeug mit in Deutschland hergestelltem Motor). Mit diesem Geld errichtete er in Bork eine Motoren- und Flugzeugfabrik, in der bereits 1910 wöchentlich 2-3 Flugzeuge und Motoren fertig wurden. Seit Herbst 1909 warb G. durch Schauflüge in allen größeren Städten für die Luftfahrt und gewann viele Flugschüler für seine 1910 errichtete Flugschule, die bis 1916 über 350 Flugschüler ausbildete; die Belegschaft des Werkes betrug 50-100 Mann. G. blieb seinem Leitbild eines leichten, preiswerten und einfach zu reparierenden Sportflugzeuges wie auch seinem Zweitaktmotor treu. Militärflugzeuge hat er nie gebaut, im Kriege 1914/18 führte er nur Reparaturen aus. Ende 1916 übernahmen die Aviatikflugzeug-Werke den Betrieb. G. war der erste, der ein selbstgebautes Flugzeug geflogen hat, das vollständig in Deutschland, einschließlich des Motors, hergestellt war. Durch viele Werbeflüge mit seinem leichten Eindecker hat G. wesentlich dazu beigetragen, die öffentliche Meinung in Deutschland, die damals für das Zeppelin-Luftschiff begeistert war, auch den Flugzeugen zuzuwenden. Seine Flugschule war bis 1914 die bedeutendste, nie kam ein Todessturz vor. Seine Tragik lag darin, daß er, ähnlich wie andere Pioniere (Wright, Blériot, Farman), von seiner ursprünglichen Idee nicht abkam. Nach 1919 nahm G. den Automobilbau auf und beschäftigte bis

850 Mann, doch wurde das Werk ein Opfer der schweren Jahre um 1928. Wieder wies das Grade-Kleinauto eigene originelle Ideen wie ein stufenloses Reibradgetriebe und einen Grade-Zweitakt-Motor auf. Nach 1928 widmete sich G. verschiedenen Ingenieur-Aufgaben in seinem Werk in Bork.]

Auszeichnungen

Flugzeugführer-Schein Nr. 2.

Werke

u. a. Aufsätze in: Flugsport, 1909-14;

Dt. Zs. f. Luftschiffahrt, 1909-12. - 1-sitziger Grade-Eindecker „Libelle“ v. 1909 im Dt. Mus. München.

Literatur

Gesch. d. dt. Flugzeug-Industrie, hrsg. v. d. Inspektion d. Fliegertruppe, 1918;

Fünfzig J. Motorflug, hrsg. v. F. Burda, 1953, S. 35 f. (*P*);

P. Supf, Das Buch d. Dt. Fluggesch. I, ²1956, S. 256-65 u. ö., II, 1958 (*viele P*);

R. Italiaander, Spiel u. Lebensziel, 1939.

Autor

Gustav Ewald

Empfohlene Zitierweise

, „Grade, Hans“, in: Neue Deutsche Biographie 6 (1964), S. 702 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
