



Foto Dokumentationsbibliothek St. Moritz

1910 flog in St. Moritz das erste Flugzeug in der Schweiz

Motorflug, erstes Kapitel

Luftfahrtgeschichte im Engadin: Ab dem 10. März 1910 gelangen Paul Engelhard trotz der dünnen Luft in fast 1800 Metern Höhe mehrere Flüge.

Als sich die Wintersaison im mondänen Kurort St. Moritz bereits dem Ende zu neigte, stieg am 10. März 1910 zum ersten Mal über Schweizer Boden ein motorisiertes Flugzeug in die Lüfte: Der Korvettenkapitän Paul Engelhard zog mit einem Wright-Doppeldecker drei Runden über dem St. Moritzersee.

Rückblick von Beatrice Stierli

Während im Ausland das motorisierte Fliegen schon viele Schlagzeilen geschrieben hatte, wurden in der Schweiz erst zaghafte «Hüpfer» unternommen. Einer der zentralen Schauplätze in den Anfängen der Schweizer Aviatikgeschichte war St. Moritz, wo sich nicht nur die Elite aus der ganzen Welt traf, sondern auch die berühmten Flieger und Konstrukteure aus der Pionierzeit der Fliegerei. Lange galt St. Moritz als «höchster Flugplatz der Welt», der wegen der dünnen Luft auch sehr gefürchtet war. Die Kolbenmotoren der Oldtimer gerieten oft ins Stottern, was das Fliegen im Engadin zur besondern Herausforderung machte. Auch der Deutsche Paul Engelhard mit Jahrgang 1868 – in älteren Quellen durchwegs mit -d am Ende geschrieben – wählte St. Moritz für seine Flugversuche. Er läutete im weltberühmten Kurort 1910 das Zeitalter des Motorfluges in der Schweiz ein. Dass diese Ehre einem Ausländer zukam, war in jener Zeit nichts Aussergewöhnliches. Es entsprach gar

einer europäischen Tradition, dass die Lüfte nicht von Einheimischen erobert wurden. Nicht selten waren es Franzosen, die solche Pionierleistungen vollbrachten.

Die Gebrüder Wright standen Pate

Der 17. Dezember 1903 wurde zum Meilenstein und Wendepunkt in der Aviatikgeschichte: Zum ersten Mal auf der Welt hob sich ein motorisiertes Flugzeug in die Lüfte. Die beiden Brüder Wilbur und Orville Wright aus Dayton, Ohio, flogen mit ihrem 270 Kilogramm schweren «Flyer» bei Kitty Hawk an der Atlantikküste von North Carolina. Von den vier Flügen am Ende des Tages führte einer gar über 260 Meter.

Für ihren «Wright-Flyer» bauten sie einen Vierzylinder-Motor mit 12 PS und schnitzten aus laminiertem Tannenholz den Propeller. Die Früchte des Experimentierens wollten die Gebrüder Wright am 14. Dezember 1903 ernten, als sie den ersten Motorflug wagten. Diesem Versuch war kein Erfolg beschieden, ein Flügel zerbrach. Doch bereits drei Tage später

schrieben die Wrights mit ihrem «Flyer» Fluggeschichte.

Erstaunlicherweise war in Amerika die Skepsis gegenüber den neuen technischen Errungenschaften der Aviatik gross, was die Gebrüder Wright bewog, 1907 nach Europa zu gehen. Dort hatten sie mit ihren Doppeldeckern einen überwältigenden Erfolg, weshalb sich schliesslich auch das offizielle Amerika für das Flugzeug zu interessieren begann. Bevor die Wrights in Deutschland Flüge unternahmen, «kamen sie mit einer ganz selbstverständlichen Sicherheit gerade dorthin, wo ihre Gegner sasssen, nämlich nach Frankreich», schrieb am 3. März 1910 die deutsch-englisch-sprachige Zeitung «Engadin Express & Alpine Post» (EE & AP), in der neben Berichten und Lokalnachrichten auch die Gäste der St. Moritzer Hotels namentlich aufgelistet wurden. In Frankreich unternahmen die Wrights nach ersten Flügen auf europäischem Boden auch erfolgreich Passagierflüge. Das grosse Interesse für die Wright-Brüder aber erreichte seinen Höhepunkt 1909 in Berlin.



Paul Engelhards Wright-Doppeldecker wurde mit vereinten Kräften auf den St. Moritzer See gezogen. Der Kurverein unterstützte die Pionierflüge mit allen Mitteln.

Engelhard lernte bei Wright fliegen

Als Anfang September 1909 Orville Wright mit dem Wright-Doppeldecker hoch über dem «Tempelhofer Felde» in Berlin seine Runden zog, versetzte er nicht nur das Berliner Publikum in Staunen. Wie die EE & AP berichtet, brachten diese Erfolge den Gebrüdern Wright «seitens des Deutschen Kaisers und aller Herrscher Europas grosse Ehrungen ein». Ein Anliegen von Orville Wright während seinem Deutschlandaufenthalt war zudem die Ausbildung von Piloten, die lernen sollten, die Wright-Doppeldecker zu führen.

Paul Engelhard war nicht nur einer der ersten Passagiere von Orville Wright in Deutschland, sondern auch sein erster deutscher Schüler. Engelhard habe, so EE & AP, bereits nach neunmaligem Aufstieg als Passagier die Maschine alleine führen können und nach wenigen Tagen sei ihm schon ein Dauerflug von einer Stunde und 56 Minuten gelungen. Paul Engelhard war Korvettenkapitän und gehörte später zu den so genannten «Alten Adler» der Deutschen Fliegertruppe. Als «Alte Adler» wurden diejenigen 817 Personen bezeichnet, die vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 die Prüfung zum Flugzeugführer bestanden hatten. Engelhard bekam als Dritter die Flugberechtigung am 15. März 1910 und damit den Pilotenschein mit der Nummer 3.

Paul Engelhard war nicht nur der erste Schüler von Wright, sondern leitete später auch dessen Flugschule in Berlin. Die «Flugmaschine Wright-Gesellschaft m.b.H.» in Berlin war sehr erfolgreich, so dass sie «wohl als einzige deutsche Gesellschaft in der Lage ist, schon heute Piloten zu Preis- und Schauflügen zu entsenden, wie sie zum Beispiel jetzt in St. Moritz stattfinden», schrieb die EE & AP Anfang 1910. **Der Versuch dagegen, in St. Moritz eine «Wright Piloten-Schule» aufzuziehen, die vom 15. Februar bis Ende März 1910 hätte**

stattfinden sollen, scheiterte. Die Hoffnung auf den grossen Andrang, die in einem Inserat der Frankfurter Zeitung vom 20. Februar 1910 zu Ausdruck kommt, blieb aus. Im Inserat wurde festgehalten, dass der Unterricht durch Engelhard und den Ingenieur Thelen bei grosser Zahl von Anmeldungen zuerst für die Käufer der Apparate zugänglich sei.

Erste Hüpfer auf gefrorenem See

Nicht erst Engelhard entdeckte den zugefrorenen St. Moritzersee als ideales Startgelände. Der Deutsche Baron Auff'm Ordt wählte bereits ein Jahr davor die Eisfläche des Sees für seine Flugversuche. Im Januar 1909 begann er mit der Montage seines Flugapparates in einem Schuppen am Rande des Sees. Es dauerte zwei Monate, bis der Adlige seinen «etwas unförmigen Eindecker» auf die Eisfläche schieben konnte. Dieser erste Versuch, wie auch die weiteren, scheiterten. Der Baron hatte die Auswirkungen der dünnen Bergluft unterschätzt: Der Motor lief auf Hochtouren, brachte aber dennoch zu wenig Leistung, damit der Eindecker an Höhe hätte gewinnen können. Seine Versuche dauerten bis zum 20. März 1909, als der Baron Auff'm Ordt am Ende doch noch mit einem kleinen Erfolg belohnt wurde. Trotz der Kurzzeitigkeit seines Motors gelangen ihm ein paar Sprünge in zwei Metern Höhe über dem See.

Beim ersten Zweimeter-Hüpfer sollen sich die Leute vor Lachen gekrümmt haben. Sicherlich trug die Flugakrobatik des Barons Auff'm Ordt zum Amusement der Kurgäste bei; doch zeigen die Flugversuche auch, wie mühsam die Fliegerei in ihren Anfängen sein konnte. Sie war aber nicht nur mühsam, sondern auch sehr gefährlich. Wohl mit ein Grund, weshalb 1909 in der Presse die schweizerischen Flugbemühungen unter die Rubrik «Unfälle und Verbrechen» fielen. 1910 führte die Neue Zürcher Zeitung dann die Rubrik «Luftschiffahrt» ein.

Rückschläge und Enttäuschungen waren in den Anfängen der Fliegerei an der Tagesordnung. Die körperlichen und finanziellen Risiken wogen schwer. Es ist dem grossen Idealismus und der leidenschaftlichen Begeisterung der Flügelpioniere und ihren Mäzenen zu verdanken, dass sich die Aviatik Anfang des Jahrhunderts so rasant entwickelte. Während in der Schweiz die ersten «Hüpfer» gelangen, überflog am 25. Juli 1909 Louis Blériot bereits den Ärmelkanal. Anfang 1910 waren schon Dauerflüge von fünfeinhalb Stunden möglich, Entfernungen von 400 Kilometern wurden zurückgelegt und Höhen über 2100 Meter erreicht. Angeregt durch die Geschehnisse im Ausland, besonders durch die aviatischen Aktivitäten in Frankreich, wurde «das Fliegen schwerer als Luft» auch in der Schweiz zum Thema. Im September 1909 schrieb der Schweizerische Automobil-Club in Genf ein Preisgeld von 5000 Franken aus, für den ersten «komplett» schweizerischen Rundflug von zwei Kilometern (Flugzeug, Motor und Piloten mussten aus der Schweiz stammen). Die erste öffentliche Schaufliegerei fand am 8./9. Januar 1910 im neuenburgischen Planeyse-Colombier statt. Den vier Piloten gelangen aber nur einzelne Luftsprünge.

Der «Höchste Flugplatz der Welt»

Die Herausforderung des «Höchsten Flugplatzes der Welt», auf dem bis anhin noch kein Motorflug gelungen war, zog auch den Korvettenkapitän Paul Engelhard nach St. Moritz. Im Gegensatz zu den stillen Versuchen des Barons Auff'm Ordt, wurde das Unterfangen von Engelhard gross aufgezogen, denn «für St. Moritz und Umgebung bilden diese Flugversuche des Kapitäns (...) eine Attraktion ersten Ranges», schrieb die EE & AP am 3. März 1910.

Paul Engelhard reiste nicht nur mit Monteuren an, sondern wurde auch vom Generalvertreter der «Luftfahrzeuggesellschaft» und der «Flugmaschine Wright Gesellschaft», dem bekannten Sportsmann Victor de Beauclair, begleitet. Dieser übernahm die Aufgabe, Auskünfte über die Wright'schen Flugapparate, sowohl am Startplatz als auch im Kurvereins-Bureau, zu geben.

Zuschauer-Abos für Flugversuche

Der Kurverein von St. Moritz selber spielte eine äusserst aktive Rolle. Nicht nur bot er seine Hilfe in praktischen Belangen an, sondern organisierte das gesamte Schaufliegen bis ins Detail und stellte Preisgelder in Aussicht. So wurde jeweils eine grosse eidgenössische Fahne bei den Aeroplan-Schuppen gehisst, um die Flugversuche des Kapitäns eine halbe Stun-

de davor anzuzeigen. Um die Sicherheit zu gewährleisten, wurde das Betreten des Sees ohne Extra-Ausweise während den Flugversuchen polizeilich verboten und streng geahndet. Für die Zuschauer wurden Tribünen aufgebaut und Engelhard angewiesen, den Start und das Finish vor der Tribüne an den Aeroplan-Schuppen zu vollziehen und «die sonstigen Exerzitien vor den Tribünen inmitten des Sees.» Eintrittskarten für die Flüge konnten im Kurverein-Bureau oder bei den Hotels bezogen werden. Das Abonnement für sämtliche Flüge kostete 20 Franken; wollte man sich nur einen Flugversuch anschauen, wurden Tagesbillette für fünf Franken beim «Eintritt auf den See» verkauft.

Für die Wright-Fliegerwoche hatte der Kurverein zwei Preise gestiftet. Ein Preis von 2000 Franken für den ersten Flug in der Schweiz von über 15 Minuten Dauer und einen zweiten, gleich hoch dotierten Preis für einen Flug von über einer halben Stunde Dauer. Der Kurverein lud zudem die St. Moritzer-Gäste dazu ein, einen dritten Preis in derselben Höhe zu stiften, der einen Höhenflug von mindestens 50 Metern, ohne Berücksichtigung der Dauer, als ersten Höhenflug in der Schweiz belohnen würde. Für die Wright-Fliegerwoche wurden im Februar 1910 mit der Bahn zwei Wright-Doppeldecker der Berliner Flugschule «Flugmaschine Wright Gesellschaft» nach St. Moritz transportiert. Die mitgereisten Monteure kümmerten sich um die Fertigstellung der Apparate. Während die erste Maschine im «Luftschiff-Haus» am See, das für den Baron Auff'm Ordt erstellt wurde, montiert wurde, baute man eine weitere Hütte für den zweiten Flugapparat. Nachdem der hohe Schnee neben den Hütten vom Kurverein mit grosser Mühe festgestampft und eingewalzt wurde, konnte auf dem Eisfeld die Startvorrichtung aufgestellt werden. Vom Gerüst des Startapparates, der mit einem schweren Fallgewicht versehen war, ging eine Laufschiene in die Ebene hinaus, auf welchem der Flieger die Anfangsgeschwindigkeit erhielt.

Termingerecht wurde alles fertig, um am 20. Februar mit den ersten Flugversuchen zu beginnen. Ungünstige Winde verursachten aber eine Verzögerung. Zwar war der Wright-Doppeldecker bei Windgeschwindigkeiten bis zehn Sekundenmetern erprobt, doch hielt Engelhard es für geraten, abzuwarten und begann mit seinen Versuchen erst am 25. Februar 1910. Die ersten vier Versuche legten davon Zeugnis ab, dass die «Höhenluft» den Fliegern nicht gut bekam. Die Motoren der Wright-Doppeldecker streikten in der sauerstoffarmen Luft zeitweise.

Glycerin gegen beschlagene Brille

Auch weitere Schwierigkeiten galt es zu überwinden: Um dem Anlaufen der Sportbrille,

das infolge der Kälte und bei den Geschwindigkeiten von 50 bis 60 km/h enorm war, entgegenzuwirken, behalf sich Engelhard mit Glycerin, das er auf die Brillengläser strich. In den Schnee gezogene Spuren erleichterten die Orientierung. Zudem machte sich der Temperaturunterschied auf dem See bei den Motoren bemerkbar. «Das Problem, auch in der stark verdünnten Luft des Hochgebirges mit einem Wright-Apparat fliegen zu können, scheint einer glänzenden Lösung immer näher kommen zu wollen. Die Flugversuche des Kapitäns Engelhard in St. Moritz haben einen schönen Erfolg zu verzeichnen», lasen die Zeitzeugen im EE & AP am 19. März 1910. Gemeint ist der legendäre «Grossflug» vom 15. März 1910, für den Engelhard den Preis des Kurvereins von 2000 Franken bekam. Paul Engelhard gelang ein Flug von 31 Minuten und 40 Sekunden in einer Höhe von 10 bis 15 Metern. Zwei weitere schöne Flüge in der Höhe von 25 Metern schaffte er zwei Tage später. Doch bereits am 10. März 1910 schrieb Engelhard mit seinem Wright-Doppeldecker Fluggeschichte. In einem Flug von etwa fünf Minuten überflog er den See in drei Runden und läutete damit auch in der Schweiz das Zeitalter des Motorfluges ein.

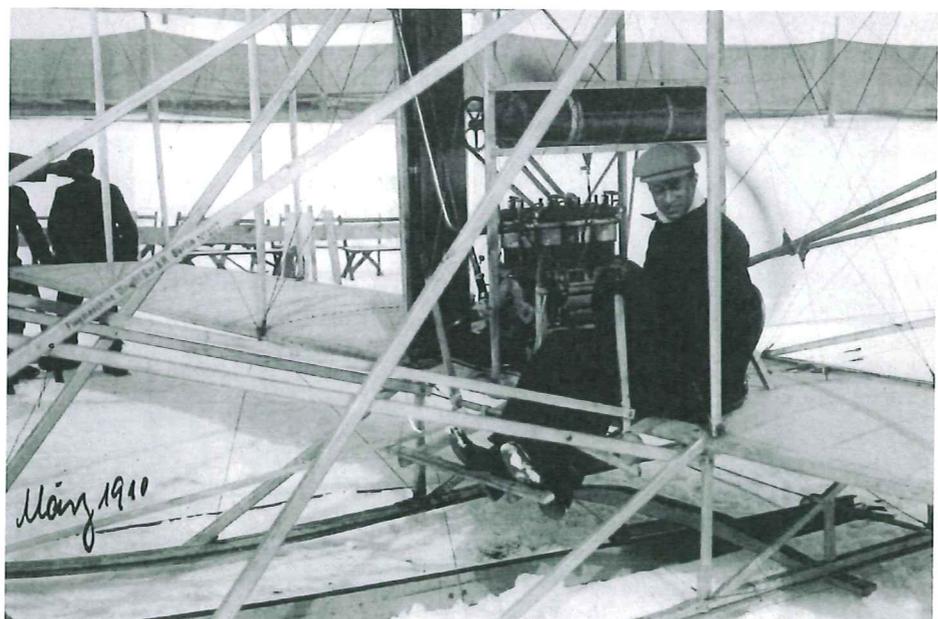
Nach diesen spektakulären Auftritten und dem erfolglosen Bemühen um eine Flugschule in St. Moritz, reiste Engelhard wieder ab. Diesmal jedoch nur mit einem Flugzeug. Sein Schüler Dr. Amsin stürzte mit dem zweiten Wright-Flyer im Mai 1910 in St. Moritz zu Tode. Es war der erste tödliche Flugunfall im Engadin. Auch Paul Engelhard starb den Fliegertod. Am 29. September 1911 stürzte er mit einem Wright-Flyer im Johannisthal ab und kam dabei ums Leben. Sein Flugschüler Gerhard Sedimayr wurde dabei leicht verletzt. +

FACTS

Weltweite Werbung für St. Moritz

Ganz im Gegensatz zu ihrer Pionierrolle bei der Ballonfahrt, war die Schweiz eine Nachzüglerin in der Motorfliegerei. Die Schweiz als kleines Land verfügte nicht über jene Grossindustrie, die entscheidende Impulse für die Entwicklung der Aviatik hätte geben können und damit die Möglichkeit, eine Militäraviatik aufzubauen. Während die Nachbarstaaten mit ihren Wettbewerben und Preisen zu aussergewöhnlichen fliegerischen Leistungen anzuspornen vermochten, fehlte es in der Schweiz fast gänzlich an staatlicher oder privater Unterstützung. Vor diesem Hintergrund erhielt der Schauplatz St. Moritz eine neue Bedeutung. Die aktive Rolle des Kurvereins ist einmalig im Schweizer Tourismus. Seit jeher hat sich der Kurverein aktiv für die Entwicklung der Fliegerei eingesetzt, in den ersten Jahren gar mit der Bereitstellung von Mitteln für die Infrastruktur.

Das Engagement hatte sich für den Kurort ausgezahlt. Für den ersten Motorflug über Schweizer Boden wurde St. Moritz mit einer Weltreklame belohnt. Das Oberengadin wird noch für zwei weitere markante Meilensteine in der Aviatikgeschichte Schauplatz werden: 1920 machte der Kurort von sich reden, als der erste internationale Flug von St. Moritz nach London gelang. Später hatte der St. Moritzer Fredy Wissel die eigentliche Rettungsfliegerei im Gebirge gegründet.



Paul Engelhard, Besitzer der dritten deutschen Fluglizenz in seinem Wright-Doppeldecker.