

**Zeitschrift:** Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 3 (1961)

**Artikel:** Erste Flugversuche in Graubünden  
**Autor:** Kasper, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-555737>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 01.05.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Erste Flugversuche in Graubünden

VON PETER KASPER, ST. MORITZ

Das Phänomen, das heute mit dem Schlagwort «Flugzeug» gekennzeichnet wird, steht in seinem Wesen in engster Verbindung mit dem Begriff «Reisen» im allgemeinen. Im Zeitalter des Jets hat jedes Fliegen allen Nimbus verloren. Das Fliegen gehört, wie Fahrten mit dem Schiff auf dem See oder wie eine Bergfahrt mit einer Drahtseil- oder Luftseilbahn, zum täglichen Leben eines Geschäftsmannes, und doch hat gerade der Flug in den Bergen nach wie vor einen gewissen Abenteuer-Reiz.

Zuerst und während Jahrhunderten flog nur der Gedanke – jetzt aber fliegt der Mensch. Die Himmel stehen ihm offen, keine Erdenmacht wehrt mehr dem Wunsche, zu fliegen. Wie oft hat es doch das kühne Menschenherz gereizt, wie oft schon ist es gebrochen, erfaßt, erdrückt, zerrissen worden vom eisenklammrigen Wirbelzug der Sonne? Das Herz hat gepocht in wildem Hoffnungstaumel; schmerzverwindend hat es dann gestockt vor dem grimmigen Blick des Nichts, des starren Versagens. Neugeborene drangen aber immer wieder nach. Neue Generationen mißachteten die früheren Mißerfolge; die Jugend festigte dies aber, und der

Glaube siegte schließlich: Kann es etwas geben, das nicht einst doch gelingen muß?

Im Flug zu gleiten ist ein Seelenrausch, ein Gedicht, ein Lied! Hamy Ricot sagt: «Die Lüfte brausen Dir ins Ohr, geheimnisvolle Weisen voller Jubel, Du siehst die Sehnsucht schreiten, siehst ihr Bild, das gold umrahmt in lichtigem Zauber fließt, Dir winkt und minnt. – Du kosest mit dem Tod, erflehst nicht Schonung, er muß dir lächeln wie 'nem heißen Freier, und gewährt. Und schwebend, frei im Weltenraum wie Sonn' und Sterne, fühlst rein die Macht des Könnens. Oh, Sehnsucht, Wage-mut, hier find't ihr euch in starkem Zeugungs-kuß. Es ist ein Lied von dröhnenden Akkorden, ohne Finale...»

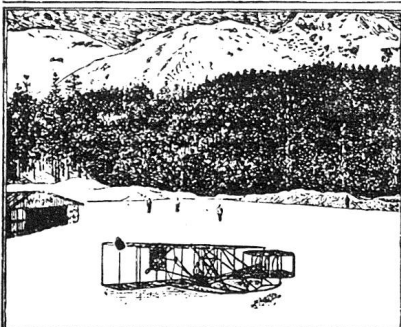
Schneller geht's heute, schneller stets und höher, der Flug nimmt kaum mehr ein Ende! Bald geht's hinauf zum Mond und zu den Sternen. Hört man von unten etwas? Ja, man rechnet schon mit Prozenten. Dies muß wohl so sein.

Die Weltöffentlichkeit ist 1909 erstmals darauf aufmerksam gemacht worden, daß das Fliegen mit einem Flugzeug, das «schwerer als die

Sonntag, 20. Februar 1910

Grüßes Morgenblatt der Frankfurter Zeitung

Nummer 50 Seite 13



Leitung des Unterrichts: Korvetten-Kpt. Engelhard, Ingenieur Thelen.  
Bei der grossen Zahl der Anmeldungen können vorerst  
nur Käufer unserer Apparate Unterricht erhalten

### Wright Piloten-Schule in St. Moritz

15. Februar bis Ende März

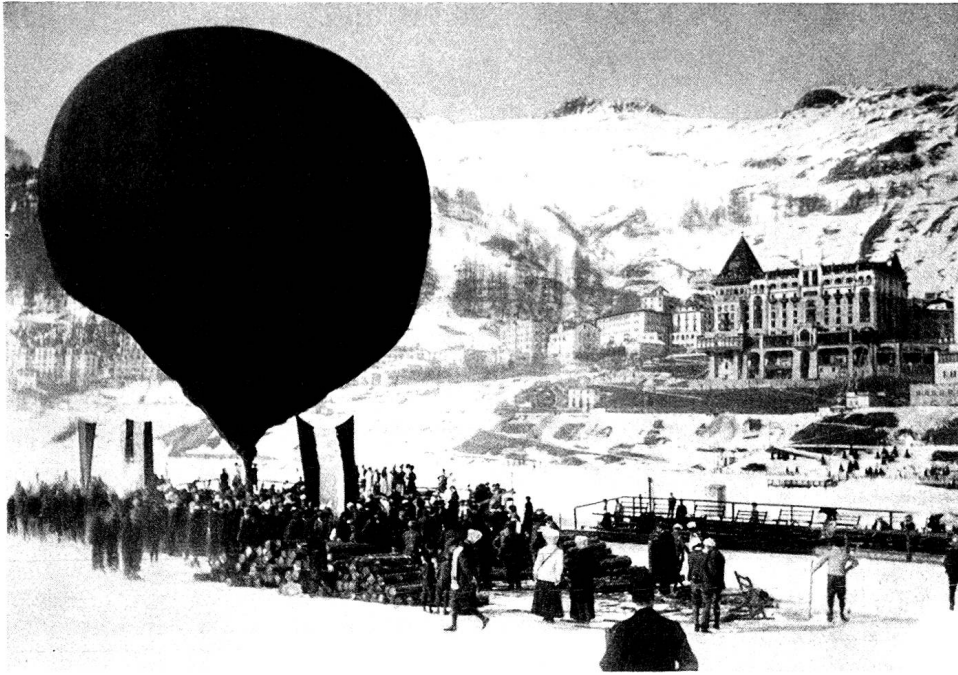
Fliegerschuppen, Schulmaschinen, erfahrene  
Monteure stehen unseren Kunden zur Verfügung.

Nähere Auskunft erteilt

Flugmaschine Wright-Gesellschaft m. b. H.

Berlin W., Nollendorfplatz 3.

3011



Ballonaufstieg vom  
St. Moritzersee 1909  
Ballon «Berlin»

Luft» ist, gelöst sei. Wahrhaftig, es hat nicht lange gedauert, so waren auch schon in den Schweizer Alpen die ersten Flugversuche unternommen worden. St. Moritz war damals schon das Zentrum von kühnen Unternehmen, und im Winter 1908/09 wurden die ersten Ballonflüge durch den Deutschen Erbslöh unternommen. Schon im Jahr darauf, am 12. Februar 1910, stellte sich der Ballon «Berlin» wieder in St. Moritz zu kühnen Alpen-«Fahrten». Der Ballon war von Erbslöh diesmal Leutnant Holthoff überlassen, um ihn in gewaltigem Fluge wieder über die Engadiner Alpen zu führen. Der Ballon war mitsamt den Flaschen, mit Wasserstoff gefüllt, nach St. Moritz transportiert worden – allein der Wettergott wollte einen Einbruch in sein Luftreich nicht gestatten. Er ließ unliebsame Winde wehen, die den Flieger vor dem Wagnis abschreckten. Beinahe hätte man im Engadin die Hoffnung und den Glauben aufgegeben, den «Berlin» diesmal steigen zu sehen; die Eisenflaschen wollten von Tag zu Tag in den See versinken. Dann warnte auch die Meteorologische Zentralanstalt vor der Ikarus-Fahrt. Aber endlich sollte doch die Stunde schlagen. Am 12. Februar 1910 konnte der Aufstieg unternommen werden. Die Füllung begann. Die

Zuschauermenge hielt sich nicht so dicht wie im Jahr zuvor; denn es war schon nicht mehr so aktuell, kein Wunder mehr, eine Gaskugel fliegen zu sehen wie ein Jahr vorher. Alles wurde bis zum letzten Knoten flugbereit gemacht, der Korb mit allem Notwendigen ausgerüstet, und am Nachmittag flog man auf. Rasch hob sich der 2200 m<sup>3</sup> fassende Ballon in die Höhe, um talaufwärts, dem Piz Corvatsch entgegenzueilen. Bald besann er sich aber eines andern, kehrte langsam um und verweilte während längerer Zeit über St. Moritz, um dann hinter dem Piz Rosatsch zu verschwinden. In südöstlicher Richtung erreichte er den Piz Palü und war dann eine Viertelstunde später über dem Berninahospiz gesehen worden. Am folgenden Mittag wurde der Ballon in einer Höhe von 300 m bei Bergamo gesichtet. Nach zweiundzwanzigstündiger flotter Fahrt landete er südlich von Mailand. Die größte erreichte Höhe betrug 6300 m, die größte Kälte –38° Celsius.

Ende Februar 1910 sah man in St. Moritz auf der eisbedeckten Fläche seines Sees Ereignisse sich entwickeln und abspielen, wie man sie in der Schweiz vorher niemals gesehen, sondern nur aus Zeitungen und Bildern aus dem Ausland erfahren konnte. St. Moritz ist in den

letzten Februartagen 1910 zum historischen Ort geworden, indem eine Flugmaschine der modernen Zeit ihre

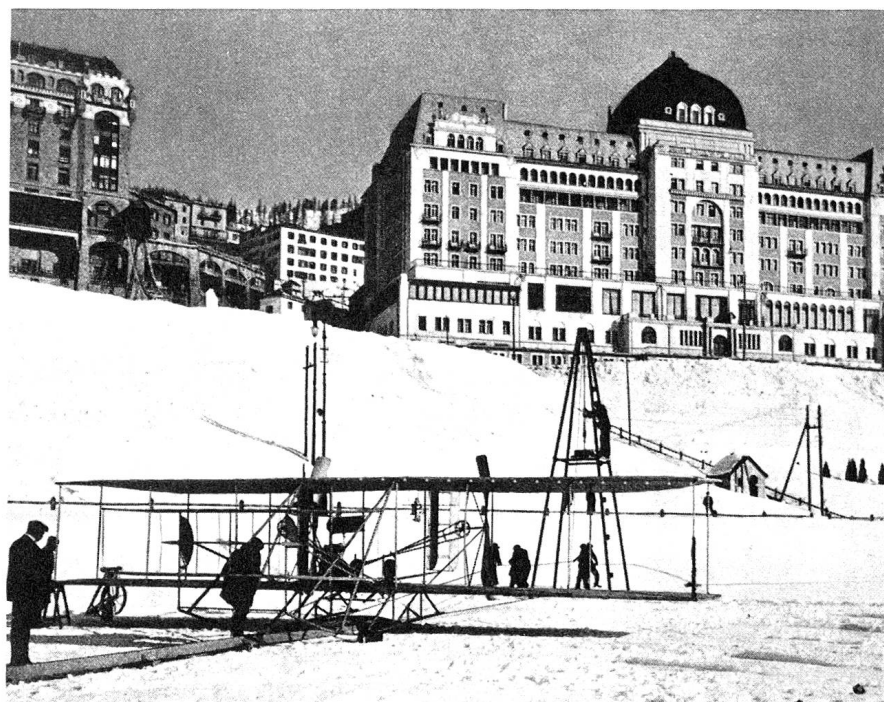
*ersten Luftreisen im Schweizerland*

antrat, wo man erstmals ein Flugzeug überhaupt zu sehen bekam. St. Moritz und mit ihm das Engadin war stolz darauf.

Als die berühmten fliegenden Brüder Wright noch in Amerika ihre Flüge in der Einsamkeit der Dünen von Daytona unternahmen – wohin sie sich zum Schutze ihrer Erfindung vor unberufenen Augen zurückgezogen haben –, ahnten nur wenige, welche Tragweite diese Erfindung einstmals haben würde. Heute allerdings will keiner, auch der Älteste, mehr zu jenen gehören, die nicht längst vorher schon gewußt hätten, daß dort sich eine bedeutende Errungenschaft vorbereitete und vollendete.

Als Orville und Willbur Wright «fit» waren, kamen sie gerade dort hin, wo ihre Gegner saßen, nach Frankreich. Hier fanden die ersten Flüge auf europäischem Boden statt. Das größte Interesse für die Brüder Wright bestand jedoch in Berlin, als Orville im September 1909 über dem Tempelhoffelde hoch in der Luft seine Kreise zog. Wright benützte seinen Aufenthalt in Deutschland aber auch, um Piloten auszubilden. Der erste deutsche

Schüler, Kapt. Engelhardt, der schon im Februar 1910 in St. Moritz eintraf, um zwei Maschinen zu erproben, konnte als Schüler von Wright schon nach neunmaligem Aufstieg als Passagier die Maschine allein führen, und bald gelang ihm ein Dauerflug von 1 Stunde 56 Minuten. Mit sogenannten Drachenfliegern oder Aeroplanen begab man sich nach St. Moritz, wo sie eine Attraktion ersten Ranges bildeten. Der eine Apparat war bald fertig montiert und im sogenannten «Luftschiffhaus» am Seeufer untergebracht. Eine zweite Hütte wurde erstellt; der hohe Schnee wurde festgestampft und eingewalzt; dann wurde ein Startapparat mit schwerem Fallgewicht aufgestellt. Von diesem Gerüst aus ging eine Laufschiene in die Ebene hinaus, auf welcher der Flieger seine erste Anfangsgeschwindigkeit erhielt, um sich in die Luft zu erheben. Mit Macht wurden die zwei Propeller vom Motor gedreht, und der Flieger glitt durch die Schiene direkt in die freie Luft hinaus. Kapt. Engelhardt unternahm vorerst mehrere Flüge, deren Verlauf die Fähigkeiten des Apparates zu höheren Flügen auch in den Alpen zeigte. Am 25. Februar 1910, vormittags, erfolgte der erste größere Flug, wobei zirka 5 km in 7 Minuten zurückgelegt wurden. Der zweite Flug, einige Tage später, en-



Wright-Doppeldecker von Korvettenkapitän Paul Engelhardt, geb. am 27. 7. 1868 in Münster, Westfalen, gest. am 29. 9. 1911 durch Flugzeug-Unfall.

Im Hintergrund links Palace, rechts Grand-Hotel. Turm mit Fallgewicht und Katapult. März 1910 auf dem St. Moritzersee, erster Motor-Flug in der Schweiz.



Engelhardt anlässlich seines Fluges von über einer halben Stunde Dauer am 15. März 1910 über dem St. Moritzersee.

dete nach einem Halbkreis über dem See mit einer Landung im hohen Schnee.

Noch waren manche Schwierigkeiten zu überwinden, mit denen der Aviatiker in den Bergen nicht gerechnet hatte. Vor allem waren es die Schneebrillen, die ihnen zu schaffen machten, da sie ihnen bei der Kälte derart anliefen, daß der Flieger plötzlich nichts mehr sah. Kapt. Engelhardt behalf sich alsdann mit Glycerin. Wie wir einer alten Chronik entnehmen, erschwerte auch die durch den Schnee hervorgerufene Blendung die Orientierung während des Fliegens. Farbige Spuren mußten auf dem See gezogen werden, um diese zu erleichtern. Der Temperaturunterschied, der zur Winterszeit auf dem gefrorenen St. Moritzersee herrschte, wirkte unangenehm auf die Motoren, so daß Engelhardt auch mit ihnen seine liebe Mühe hatte.

Vom Kurvereinsbüro aus wurde Ende Februar 1910 bekanntgegeben:

«Es wird eine große eidgenössische Fahne auf dem Aeroplan-Schuppen auf dem See jeweilen gehißt, um anzuzeigen, daß ca.  $\frac{1}{2}$  Stunde nach Aufziehen der Fahne ein neuer Aufflug durch Capt. Engelhardt stattfinden wird. Das Betreten des Sees, ohne Extra-Ausweis, unmittelbar vor und während des Fliegens, ist polizeilich verboten und wird streng geahndet. Das Komitee entschlägt sich in diesem Falle bei eventuellen Unglücken

jeder Verantwortung. Start und Landung vollziehen sich vor der Tribüne an den Aeroplan-Schuppen, die sonstigen Exerzitien vor den Tribünen, inmitten des Sees. Tribünenplatz-Abonnemente für sämtliche Flüge zu Fr. 20.— können im Kurvereins-Büro und in den Hotel-Büros bezogen werden, ebenso Tagesbillette zu Fr. 5.— beim Eintritt auf den See. Der Kurverein hat für die Wright-Fliegerwoche folgende Preise gestiftet:

1. Preis von Fr. 2000.— für einen ersten Flug von über  $\frac{1}{4}$  Stunde Dauer in der Schweiz,
2. Preis von Fr. 2000.— für einen ersten Flug von über 30 Minuten Dauer in der Schweiz.

Wir erlauben uns, unsere verehrlichen Gäste zur Subscription für einen 3. Preis für ebenfalls Fr. 2000.— einzuladen, der dann verabfolgt werden soll, wenn ein Höhenflug von mindestens 50 m, ohne Berücksichtigung der Dauer, als erster Höhen-Flug der Schweiz erreicht wird.»

Schon nach zwei Tagen war auch der dritte Preis beisammen.

Das Problem, auch in der stark verdünnten Luft des Hochgebirges mit einer Maschine fliegen zu können, ging einer glänzenden Lösung entgegen. Die Flugversuche von Kapitän Engelhardt in St. Moritz hatten einen schönen Erfolg zu verzeichnen. Am Dienstag, den 15. März, ging eine Meldung folgenden Inhalts von St. Moritz aus an die ganze Pressewelt:

«Soeben hat Korvettenkapitän Engelhardt mit seinem Wright-Flugapparat in 5 Minuten 3 Runden um den St. Moritzersee vollendet und ist an der Abgangsstelle

wieder tadellos und sicher gelandet. Zwei Schüler begannen am Samstag ihre Versuche mit einem zweiten Wright-Apparat.»

Am 15. März 1910 erschien in der gleichen Zeitung unter der Rubrik «Luftschiifahrt» eine zweite Meldung folgenden Inhalts:

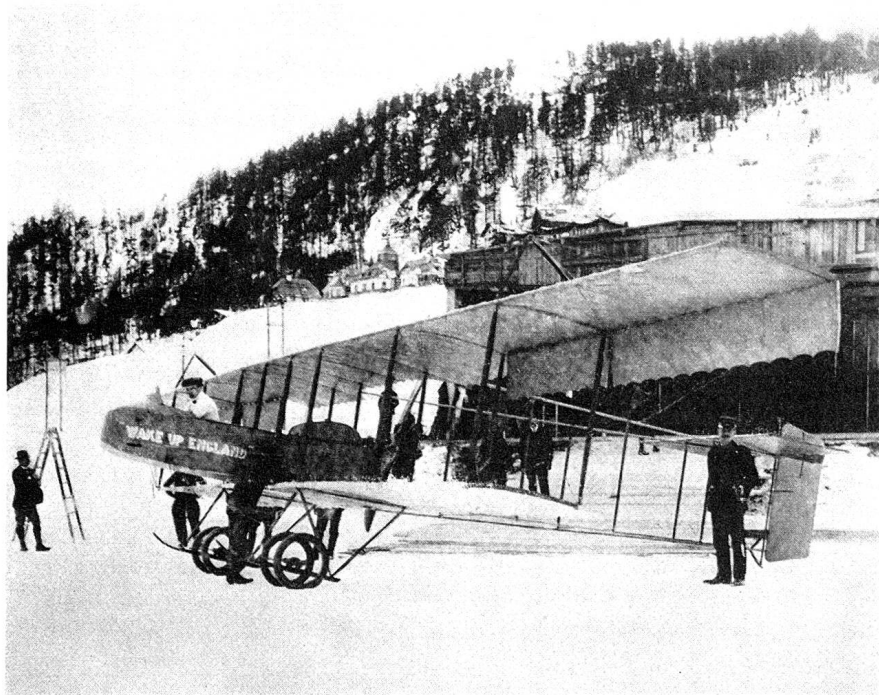
«Aus St. Moritz geht uns auf telephonischem Wege soeben die Nachricht zu, daß Kapitän Engelhardt auf seinem Wright-Apparat heute vormittag 10 Uhr mit einem Flug von 31 Minuten 40 Sekunden in einer mittleren Höhe von 10–15 Metern den Preis des Kurvereins St. Moritz im Betrage von Fr. 2000.— errungen hat. Dem Aviatiker wurden bei der Landung große Ovationen dargebracht. Bald nachher unternahm ein Schüler Engelhardts einen Flugversuch; er kam auch ohne Fallgewicht sehr gut vom Start ab, geriet dann aber durch einen heftigen Windstoß in Schwierigkeiten, die ihn zu einer unfreiwilligen Landung zwangen, wobei die rechte Seite des Apparates ziemlich stark beschädigt wurde.»

Das Flugzeug von Engelhardt war ein Doppeldecker von 13 m Spannweite und 10 m Länge. Sein Gewicht betrug zusammen mit dem Piloten 425 kg. Es hatte vorne ein doppeltes Höhensteuer; das ebenfalls doppelte Seitensteuer war hinten. Führer und Passagier saßen nebeneinander.

Die fliegerischen Leistungen von Engelhardt dürfen sicher als erstklassig bezeichnet werden. Die späteren Flüge in St. Moritz fanden mit

Flugzeugen statt, deren Motoren mindestens doppelt so stark waren. Engelhardt hat auch Startversuche mit Passagieren unternommen. Was daraus wurde, ist leider unbekannt. Die Maschine wurde schließlich durch einen Schüler, an dessen Namen sich niemand erinnert, beschädigt. Es muß angenommen werden, daß nach diesem Unfall die Flugversuche abgebrochen wurden. Die große Höhe über dem Meeresspiegel scheint doch allzu große Schwierigkeiten für die Ausbildung von Schülern gezeitigt zu haben. Nichts ist bekannt darüber, wie es weiter ging. Weder in der «Engadiner Post» des Monats März 1910 noch in dem damals überall beliebten «Engadin Express» steht außer der oben angegebenen Meldung vom 15. März noch irgendein Wort über den Erfolg oder den Mißerfolg der Flüge.

Engelhardt erreichte schon zwei Jahre später das Fliegerschicksal, dem in jenen Pionierjahren so viele hervorragende «Aviatiker» zum Opfer fielen. Er stürzte 1911 am 29. September im Ausland mit einem Schüler zusammen ab und fand den Tod. Das Fliegen im Engadin aber hat weitere Fortschritte gemacht. Wir notieren aus der Pionierzeit der Luftfahrt im Engadin zusammenfassend folgende Daten:



Der Engländer Graham White mit einer Farman-Doppeldecker-Maschine im Februar 1913 auf dem St. Moritzersee.



Von rechts nach links: Hans Badrutt sel., Besitzer des Palace Hotels St. Moritz, Dr. Zugg, ehemaliger Kurdirektor von St. Moritz, der englische Schriftsteller Hall Caine, Chefpilot Comte und dahinter im Flugzeug Lt. Col. Lorraine, englischer Schauspieler. Diese Aufnahme wurde gemacht vor dem Abflug des ersten Flugzeuges der Swiss Ad Astra Air Co. von St. Moritz nach London am 4. März 1920, 7:30 Uhr morgens.

9. Februar 1909. Der Deutsche Oskar Erbslöh (Sieger im Gordon-Bennet-Wettfliegen 1907) startet mit Freiballon «Berlin» mit 2 Passagieren und dem Bergführer Zumtaugwald um 11 Uhr vormittags. Flug über Bernina, Veltlin, Mailand — Wind dreht auf West — Triest und landet anderen Tages um 6.30 Uhr früh vor den Toren von Budapest.

Februar/März 1909. Erfolgreiche Flugversuche des deutschen Barons C. Auff'm Ordt mit einem von ihm konstruierten Motorflugzeug (Eindecker) auf dem gefrorenen See von St. Moritz.

21. August 1909. Schweizer Besatzung Emil Meßner und Hans von Gugelberg starten mit Ballon «Helvetia» um 14.40 Uhr in St. Moritz-Bad. Nach 19stündigem Fluge, wobei eine maximale Höhe von 7200 m erreicht wurde, landen sie 500 km entfernt etwas nördlich von Karlsbad in Böhmen (daher «Bäderflug» genannt). Die 1600 cbm Wasserstoff mußten in 310 Stahlflaschen von Augsburg und Luzern herbeigeschafft werden, was 2500 Franken Kosten verursachte, die der Kurverein St. Moritz zu tragen hatte.

Februar 1910. Erfolgreiche Gleitflugversuche (ohne Motor) des Amerikaners K. R. Murray in St. Moritz.

12. Februar 1910. Der deutsche Leutnant v. Holthoff startet mit einem Passagier mit dem Ballon «Berlin» um 15.15 Uhr in St. Moritz, steigt auf 6000 m Höhe und landet um 13 Uhr des folgenden Tages 12 km westlich von Mailand.

10. März 1910. Erster Flug über Schweizer Boden von

Kapitän Paul Engelhardt auf Wright-Doppeldecker von 5 Minuten Dauer vom St. Moritzersee aus.

15. März 1910. Kapt. Engelhardt fliegt auf Wright 31 Minuten 40 Sekunden lang über dem St. Moritzersee und gewinnt damit den Preis von Fr. 2000.— des Kurvereins.

Februar 1911. Erfolgreiche Flugversuche des Schweizer Hans Burkhard mit einem von ihm konstruierten Doppeldecker von 25 PS auf dem St. Moritzersee.

Januar/Februar 1912. Flüge der Schweizer Hauptmann Jucker und Fritz Weilenmann auf einem umgebauten Farman-Doppeldecker über dem St. Moritzersee. Jucker soll dabei den ersten «Überlandflug» St. Moritz—Samedan—St. Moritz gemacht haben.

28. Januar bis 12. Februar 1913. Der Engländer Graham White unternahm auf einem Farman-Doppeldecker eine Reihe von Solo- und Passagierflügen in St. Moritz, darunter zwei von 15 Minuten Dauer in «fast 100 m Höhe». Das Flugzeug war mit Rädern auf der Eispiste des Sees gestartet.

1. Juli 1918. Landung eines italienischen Militärpiloten in der Campagna zwischen St. Moritz und Samedan. Er hatte sich verirrt und wurde interniert. Dies dürfte die erste Landung im Engadin eines aus dem Tiefland kommenden Flugzeuges gewesen sein, ja der erste Einflug in die Alpen überhaupt.

Am 4. März 1920 landete auf dem St. Moritzersee das erste Flugzeug, das von London her geflogen kam. Pilot war Herr Comte.