

Die Geschichte des Flugplatzes Samedan

Autor(en): **De Pedrini, Matteo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 3

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-583294>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Geschichte des Flugplatzes Samedan

Matteo De Pedrini

«Nächster Halt Samedan – Prosma fermeda Samedan – Next stop Samedan». Manche Reisende sind erleichtert, dass sie ihr Ziel erreicht haben, andere sind enttäuscht, dass das einmalige Schauspiel der Tunnels, Kehren und Viadukte in der traumhaften Landschaft zu Ende ist.

Vor der Ankunft in Samedan tauchen linkerhand einige unscheinbare graue Hallen auf, deren Anblick den Einheimischen, aber auch erfahreneren Engadin-Besuchern vertraut ist. Viele Passagiere mögen die dazugehörige Landebahn schlicht zur Kenntnis nehmen. Andere halten nach Flugzeugen Ausschau und bekommen vielleicht tatsächlich einige zu Gesicht. Einheimische und ortskundigere Touristen wissen, dass an diesem etwas geheimnisvollen Flugplatz zu bestimmten Zeiten im Jahr reges Kommen und Gehen und zwischendurch wiederum verhältnismässig wenig Verkehr in der Luft herrscht.

«Airport Samedan» heute
(Foto: Sven Scharr. Lizenziert unter CC BY-SA 3.0 über Wikimedia Commons - <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AirportSamedan.JPG#/media/File:AirportSamedan.JPG>)



Sowohl der alltägliche Flugbetrieb als auch Flugshows ziehen seit Jahren, wenn nicht Jahrzehnten zahlreiche Besucher an, jedenfalls seit der Flugplatz besteht. Seit wann gibt es den Flugplatz eigentlich? Wie ist man darauf gekommen, eine Landebahn mitten in einem Hochtal anzulegen? Auf diesen Fragen wird der Schwerpunkt des vorliegenden Artikels liegen. Zum besseren Verständnis für die Geschichte des Flugplatzes Samedan folgt ein Zeitstrahl mit der Geschichte des Tourismus in Graubünden im Allgemeinen und des Oberengadins im Besonderen.

Tourismus und Belle Époque – Pioniergeist in Graubünden und im (Ober-)Engadin von den 1850er-Jahren bis 1914

Die in der Einführung erwähnte Tourismus- und Verkehrsinfrastruktur ist im ausgehenden 20. und im beginnenden 21. Jahrhundert nicht mehr aus Graubünden, bzw. dem (Ober-)Engadin wegzudenken.

Bis in die 1850er-Jahre präsentierte sich Graubünden in einem anderen Bild. Obschon der Kanton bereits in vorindustrieller Zeit eine wichtige Durchgangsstation im alpenquerenden Verkehr war, herrschten ärmliche Verhältnisse. Das Reisen mit der Postkutsche, dem Pferdefuhrwerk und allenfalls zu Fuss über die Pässe war beschwerlich und mit erheblichen Risiken verbunden. Da die Land- und Forstwirtschaft den Einheimischen kein gesichertes Auskommen bot, dienten die Verkehrswege vielen als erste Etappe zum Auswandern nach Italien, Deutschland oder nach Übersee. Ein grosser Teil der Auswanderer betätigte sich als Zuckerbäcker, von denen es einige zu einem gewissen Wohlstand brachten.¹ Vor allem die «Randulins», die je nach Saison im Engadin oder im Ausland lebten, investierten einen massgeblichen Anteil ihrer Gewinne ab den 1850er-Jahren in die Hotellerie. Zunächst war der Sommertourismus prägend, bis der Hotelier Johannes Badrutt in St. Moritz – zumindest gemäss der vielzitierten Anekdote – in einer Wette britischen Touristen die Wintersaison schmackhaft machte. Badrutt gilt als «Erfinder» des Wintertourismus. Er hatte massgeblichen Anteil daran, dass Curling, der Bobsport und andere Wintersportarten in Kontinentaleuropa populär wurden. In seinem Hotel Kulm brannte 1878 das erste elektrische Licht in der Schweiz, was im Land als Sensation galt.

In die Zeit von den 1850er-Jahren bis 1914 fielen auch andere Neuerungen. Im Jahre 1864 wurde in St. Moritz der erste Kurver-

ein der Schweiz gegründet. Hiermit entstand eine Schnittstelle zwischen Politik, Hotellerie, Einheimischen und Kurgästen. Diese Organisationsform sollten sich in den folgenden Jahren und Jahrzehnten auch andere Tourismusdestinationen zum Vorbild nehmen. Ferner wurde 1889 die erste Eisenbahnlinie in Graubünden eröffnet, welche die Grundlage der späteren Rhätischen Bahn bildete. In den Jahren danach folgten diesbezüglich mit der Erschliessung des Albulatals, des Churer Rheintals, des Engadins und der Surselva weitere wichtige Etappen. Etwas später kam die Bernina-Strecke von St. Moritz nach Tirano hinzu.

Insbesondere in der Zeit von den 1880er-Jahren bis 1914 erreichte der Tourismus einen Höhepunkt. Dies machte sich vor allem in der Bevölkerungsentwicklung des Oberengadins bemerkbar. Am Beispiel von St. Moritz lässt sich dies besonders eindrücklich illustrieren, handelt es sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts um ein Handwerker- und Bauerndorf mit gut 200 Einwohnern. Innerhalb von 60 Jahren wuchs die Bevölkerung auf über 3000 Einwohner, und die Gemeinde wandelte sich zu einem Kurort mit einer Ausstrahlungskraft, die weit über die Schweizer Landesgrenzen hinausreichte. Allerdings war der Fremdenverkehr vor Krisen nicht gefeit. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 setzte der Belle Époque ein jähes Ende. Zahlreiche Wirtschaftszweige, unter anderem auch der Tourismus, erlitten einen empfindlichen Einbruch.

Erste Anfänge der Motorfliegerei in der Schweiz unter besonderer Berücksichtigung des Oberengadins

Im Jahre 1903 gelang den Brüdern Orville und Wilbur Wright in den Vereinigten Staaten von Amerika der erste kontrollierte Motorflug. An deren Vorbild orientierten sich unter anderem auch Flieger in Europa. Nur ein knappes Jahrzehnt später, in der Wintersaison 1908/09, unternahmen Luftfahrtpioniere auch Flugversuche im Oberengadin, vornehmlich auf dem zugefrorenen St. Moritzersee. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg gelang es einem Piloten, mit seinem Flugapparat etwas über eine halbe Stunde lang zwischen 10 und 25 Metern über dem Boden zu schweben. Wenn man die schwache Motorisierung der damaligen Flugzeuge und die Höhenlage des Engadins berücksichtigt, war dies eine grosse fliegerische Leistung. Für die weitere Entwicklung der Luftfahrt im Bündner Hochtal sollten diese Flugversuche von entscheidender Bedeutung sein.

In der Folge des Ersten Weltkriegs erhielt die Fliegerei sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich zusätzlichen Auftrieb. Die Luftwaffe entwickelte sich in den darauffolgenden Jahren und Jahrzehnten in den Industrieländern jeweils zu einer eigenständigen Teilstreitkraft weiter, was später am Beispiel des Zweiten Weltkriegs ersichtlich wurde. Vom Bedeutungszuwachs der Luftfahrt wollte auch das Oberengadin profitieren. Dabei kam dem Hochtal die wiederholte Präsenz Walter Mittelholzers (1894–1937) sehr gelegen, der zu den wichtigsten Pionieren der Schweizer Fliegerei zählt.² Er machte sich unter anderem mit der Querung Afrikas, seinen Luftaufnahmen von der Schweiz und anderen Ländern einen Namen und war zuletzt massgeblich an der Gründung der Swissair im Jahre 1931 beteiligt.

Flugplatzprojekt Islas – nach vielversprechendem Beginn die Bruchlandung

Wie erwähnt, dienten im Oberengadin in den Jahren vor und unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg zunächst vornehmlich zugefrorene Gewässer als Landebahn. Eine dauerhafte aviatische Infrastruktur war noch nicht vorhanden. Besonders in der Gemeinde Samedan wuchs das Interesse, dies zu ändern, umso mehr, als sich in den 1920er-Jahren die Tourismusbranche nicht wie erhofft von den einschneidenden Konsequenzen des Krieges erholen konnte. Dazu gehörten in den Nachbarländern der Schweiz und den anderen kriegführenden Nationen hohe Verluste insbesondere unter den Soldaten, allerdings auch innerhalb der Zivilbevölkerung. Vor allem in Deutschland herrschten nach dem Sturz des Kaiserreiches bürgerkriegsähnliche Zustände, und Österreich büsste über 80 Prozent seines bisherigen Territoriums sowie seinen Status als Grossmacht ein. In den schweizerischen Tourismusgebieten nahm die Arbeitslosigkeit stark zu. Dies bewog die Gemeindebehörden von Samedan dazu, den Bund um Subventionen für den Bau eines Flugplatzes zu ersuchen, was von Bern gutgeheissen wurde.³

Nach dem Willen des Kur- und Verkehrsvereins Samedan sollte bereits 1919, also ein Jahr nach Kriegsende, mit dem Bau des Flugplatzes Islas begonnen werden. Darum drängte der Kur- und Verkehrsverein den Gemeindevorstand zur Eile. Dies aus gutem Grund, da in einem Hochtal wie dem Engadin mit einem frühzeitigen Wintereinbruch zu rechnen ist. Ferner wurde damals befürchtet, dass die Region den Anschluss an die Entwicklung im

Bereich der Luftfahrt verpassen könnte. Die politischen Entscheidungsträger waren sich bewusst, dass die Gemeinde Samedan die finanziellen Mittel zur Erstellung und zum Unterhalt eines Flugplatzes nicht alleine würde aufbringen können. Darum sollte der Bund als Pächter gewonnen werden.

Der Wunsch des Kur- und Verkehrsvereins nach einer raschen Realisierung des Vorhabens ging allerdings nicht in Erfüllung. Zum einen wurde das Areal des künftigen Flugplatzes landwirtschaftlich genutzt. Es befand sich im Besitz der Bürgergemeinde, die einem Flugplatzprojekt grundsätzlich wohlwollend gegenüberstand, sich aber gegenüber der Einwohnergemeinde als Grundeigentümerin in Erinnerung rufen musste, was langwierige Diskussionen zur Folge hatte. Zum anderen liess sich die Eidgenössische Flugplatzdirektion in Dübendorf als offizielle Verhandlungspartnerin ebenfalls Zeit, um sich eingehend mit der Materie zu befassen. Im Jahre 1923 entsandte der Bund eine kleine Delegation ins Oberengadin, um den Standort des geplanten Flugplatzes in Augenschein zu nehmen. Die Verhandlungen zogen sich über drei Jahre hin.

1926 war es so weit. Die Schweizerische Eidgenossenschaft, sowie die Bürger- und die Einwohnergemeinde Samedan unterzeichneten den Pachtvertrag, der die Realisierung des Projektes Islas ermöglichte. Ein Jahr danach folgte ein auf zehn Jahre befristeter Kaufrechtsvertrag zwischen der Bürgergemeinde Samedan und dem Bund. Somit verfügte das Oberengadin erstmals in seiner Geschichte über eine ganzjährig nutzbare aviatische Infrastruktur. Die Freude am Flugplatz Islas war jedoch von kurzer Dauer. Der nahe am Inn befindliche Standort wurde noch im Herbst 1927, im Jahr der Aufnahme des Flugbetriebs, überschwemmt. Der dadurch entstandene Schaden liess sich nur mit grossem Aufwand beheben. Ferner sahen die Vertreter der lokalen Behörden das Risiko weiterer Naturereignisse am Standort Islas als zu gross an, um diesen aufrechtzuerhalten. Hinzu kam die 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise, welche die leichte konjunkturelle Erholung der frühen 1920er-Jahren wieder zunichte machte. Obschon der Kanton Graubünden die Samedner dazu ermunterte, die Betriebskonzession für den alten Standort beim Bund zu erneuern, liessen sich die Gemeindebehörden nicht mehr umstimmen.⁴

Angeichts des schweren Rückschlags, den Samedan im Besonderen und das Oberengadin im Allgemeinen hinnehmen musste, stellte sich die Grundsatzfrage, ob man überhaupt noch einen Flugplatz in der Region wollte. Eine Entscheidung für oder gegen eine Landebahn hatte weitreichende Folgen für die kommenden Jahrzehnte.

«Reculer pour mieux sauter»: Nachfolgeprojekt an neuem Standort

In der Zeit der wirtschaftlichen Depression in den 1930er-Jahren liess die Oberengadiner Bevölkerung den Mut nicht sinken. Vielmehr wagte man in den Krisenjahren einen neuen Versuch, um sich als Flugdestination zu etablieren. Die politischen Behörden und die Tourismusverantwortlichen in der Region zogen aus dem Scheitern des Projektes Islas ihre Lehren. Zum einen wurde der hochwassergefährdete Standort endgültig fallengelassen, zum anderen reifte die Erkenntnis, dass eine einzelne Gemeinde – sprich Samedan als Flugplatzgemeinde – nicht in der Lage sei, ein solches Bauprojekt allein zu bewältigen. Nahezu alle Oberengadiner Gemeinden wirkten an der Planung mit und waren im Falle einer Zustimmung der Samedner bereit, sich an den Kosten zu beteiligen. Aber auch dieses Engagement hätte für die Finanzierung nicht ausgereicht. Somit beantragten die kommunalen Behörden Subventionen vom Bund, weil es sich um ein Infrastrukturprojekt und zugleich um eine beschäftigungspolitische Massnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit im Tal handelte. Die staatlichen Zuwendungen deckten bei derlei Vorhaben jeweils 30 Prozent der Erstellungskosten. Hinzu sollten weitere Mittel der öffentlichen Hand kommen, unter anderem vom Eidgenössischen Luftamt und vom Kanton Graubünden. Für den Flugbetrieb sollte eine noch zu gründende regionale Genossenschaft zuständig sein.

Ähnlich wie bereits beim Vorläuferprojekt Islas waren die politischen Entscheidungsträger im Oberengadin um eine rasche Realisierung eines Flugplatzes bemüht, weil sie befürchteten, dass das Tal andernfalls den Anschluss an andere Tourismusdestinationen verlieren würde. Bereits 1935 nahm die mit der Projektierung beauftragte regionale Flugplatzkommission Verhandlungen mit den betroffenen Anrainern auf, um die notwendigen Bodenabtretungen abzuwickeln. Diese Verhandlungen dauerten länger, als die Kommission vorgesehen hatte, da sich einzelne Grundeigentümer schwertaten, ihr Weideland oder Teile davon zu Gunsten eines Grossprojektes herzugeben.

Es wäre jedoch ungerecht, die Verzögerungen bei der Projektplanung allein den Grundeigentümern anzulasten. Auch die ortsansässigen Baufirmen trugen dafür eine Mitverantwortung. Im Unterschied zu den Oberengadiner Behörden, die im Hinblick auf die Planung des Flugplatzes Champagna vorbildlich zusammenarbeiteten, war in der Baubranche während der schweren Krisenjahre jeder nur auf seinen eigenen Vorteil bedacht. Die ortsansäs-

sigen Firmen waren sich zwar darin einig, dass sie bei Bauvergaben Vorrang vor möglichen auswärtigen Mitbewerbern geniessen sollten, doch versuchten die Firmeninhaber beim künftigen Auftraggeber jeweils die eigenen Interessen zu Lasten ihrer Branchenkollegen in der Gemeinde durchzusetzen. Bei ihrem Vorgehen appellierten die Bauunternehmer an die Verantwortung für die wirtschaftliche Existenz ihrer Firmen und für die gegebenenfalls gefährdeten Arbeitsplätze.⁵ Letzten Endes sollten sich die politischen Entscheidungsträger im Tal diesem moralischen Druck beugen. Schliesslich lag es auch in ihrem eigenen Interesse, Arbeitsplätze zu erhalten und stellenlose Einheimische zumindest für den Zeitraum der Erstellung des Flugplatzes zu beschäftigen. Als die regionalen Behördenvertreter die planerischen Grundlagen für das Flugplatzprojekt geschaffen und der Bund dem Subventionsgesuch der Gemeinde Samedan stattgegeben hatte, war aus Sicht der kommunalen Behörden von Samedan und der übrigen Oberengadiner Gemeinden im Herbst 1936 die Zeit reif, das Vorhaben der jeweiligen Gemeindeversammlung zur Abstimmung vorzulegen. Am 11. September desselben Jahres fiel die Zustimmung in der Standortgemeinde Samedan mit rund 80 Prozent der Stimmen deutlich aus. In St. Moritz lag der prozentuale Anteil der Ja-Stimmen sogar noch etwas höher. Mit einem derart klaren Ergebnis hatten nicht einmal die Samedner Gemeindevertreter gerechnet. Sie waren sich nämlich durchaus des Umstandes bewusst, dass die ortsansässige Bevölkerung in der Region ein grosses finanzielles Opfer würde bringen müssen. Vier Tage nach dem Plebiszit erschien in der *Engadiner Post* ein Bericht über den Beschluss des Soveräns. Dabei räumte der Verfasser ein, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Tal nicht abschätzbar seien. Selbst der damalige Samedner Gemeindepräsident gab sich als Skeptiker zu erkennen, der sich schliesslich dennoch auf die Seite der Befürworter schlug und letzten Endes massgeblich zur Realisierung beitrug.

Am 24. September 1936 wurde die Genossenschaft Flugplatz Oberengadin (GFO) gegründet. Ihr oblagen die Verhandlungen mit den Anrainern des Areals Champagna zum Erwerb des notwendigen Bodens und nicht zuletzt die Sicherstellung des Flugbetriebs. Der GFO gehörten die Gemeinden des Oberengadins und private Gönner an. Wie erwähnt, stellten sich einige Verhandlungspartner als ausdauernd heraus. Diese waren darum bemüht, eine möglichst grosszügige Entschädigung, sei es finanziell oder in Form von Realersatz, herauszuschlagen. Um das Wohlwollen der Grundeigentümer – und der Bevölkerung Samedans über-

haupt – nicht aufs Spiel zu setzen, tat die GFO gut daran, behutsam vorzugehen und, wenn immer möglich, auf Enteignungsdrohungen zu verzichten. Da in den Vertragsdokumenten keine solchen impliziten Drohungen überliefert sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Verhandlungspartner jeweils zu einer konstruktiven Lösung kamen. Einer Realisierung des Flugplatzes Champagna stand demnach nichts mehr im Wege.

In der Wintersaison 1937/38 war es schliesslich so weit: Der Flugplatz wurde feierlich eingeweiht und seiner aviatischen Bestimmung übergeben. Für die regionalen Vertreter von Politik und Tourismus war dies rund ein Jahrzehnt nach dem Scheitern des Vorläuferprojekts ein voller Erfolg, umso mehr, als sich Samedan nun auch im internationalen Flugverkehr – zunächst vornehmlich auf europäischer Ebene – als Destination zu etablieren begann. So wurde unter anderem eine regelmässige Flugverbindung zwischen London und Samedan angeboten. Im Unterschied zum Flugplatz Islas stand bei Champagna ursprünglich die zivile Nutzung im Vordergrund. In den folgenden Jahren sollte sich dies jedoch grundlegend ändern.

Bei den ersten Flugversuchen im Oberengadin bis zur Erstellung des Flugplatzes Islas in den 1920er-Jahren war die Motorfliegerei vorherrschend. In den 1930er-Jahren erlangte auch der Segelflug in der Region zunehmende Popularität. Insbesondere in Deutschland wurde die Entwicklung des Segelfluges gefördert, da die Versailler Verträge dem Land im Motorflug Restriktionen auferlegten. Die Segelflieger erwiesen sich auch dann noch als treue Gäste des Oberengadins, als sich die weltpolitische Lage zusehends verschlechterte und sich die Spannungen unter den damaligen Grossmächten, allen voran Deutschland, Grossbritannien, Frankreich, Italien, der Sowjetunion und den Vereinigten Staaten von Amerika verschärften.

Zweiter Weltkrieg stürzt Flugplatz in existentielle Notlage

Im September 1939 schlugen die politischen Spannungen in Europa in einen offenen Krieg um, der sich 1941 mit dem Kriegseintritt der Sowjetunion und den USA zum eigentlichen Weltkrieg ausweitete. Abermals wurden nicht kriegswichtige Wirtschaftszweige wie beispielsweise der Tourismus empfindlich getroffen. Auch die schweizerischen Feriendestinationen, u. a. das Engadin, konnten sich dieser Entwicklung nicht entziehen. Die Krise traf

sowohl die Hotellerie als auch die Verkehrsträger, allen voran die Rhätische Bahn und ebenfalls den damals neu erstellten Flugplatz Champagna. Die GFO als Betreiberin des Flugplatzes geriet in zunehmende finanzielle Schwierigkeiten, so dass ein verstärktes Engagement des Bundes unumgänglich wurde.

Bereits vor Kriegsbeginn war das Schweizer Militär im Oberengadin präsent, vornehmlich mit der Fliegerabwehr in der Gemeinde S-chanf. Zunächst hatte es sich dort um eine provisorische Anlage gehandelt, die im Aufbau begriffen war. Die Soldaten waren in Bauernhäusern untergebracht gewesen. Ab 1940 entwickelte sich das Flab-Lager in S-chanf zu einer ständigen Einrichtung. Bis im Juni 1938 hatte die ortsansässige Bevölkerung von den Manövern der Fliegerstaffeln und der Flab kaum Notiz genommen. Danach wurde sie aktiv an militärischen Übungen beteiligt. Insbesondere in St. Moritz wurden die Bewohner angewiesen, ihre Häuser gemäss Anleitung der Behörden zu verdunkeln. Dieser Anordnung wurde mehrheitlich Folge geleistet, weil damals ein Krieg als reale Gefahr angesehen wurde.⁶ Immerhin grenzte Graubünden an Italien und an das seit 1938 bestehende Grossdeutsche Reich, welches sich soeben Österreich einverleibt hatte.

Angesichts der drohenden Kriegsgefahr in Europa und der exponierten geographischen Lage Graubündens begann sich der Charakter des Flugplatzes Samedan zu wandeln. Wie oben geschildert, baute das Militär seine Präsenz im Tal insgesamt und auf dem Flugplatz Samedan im Besonderen aus. Als der Zweite Weltkrieg zur Tatsache wurde, erklärte sich der Bund im Jahre 1940 bereit, der GFO ein Darlehen von 100 000 Franken zu gewähren. Damit war ein verstärktes Nutzungsrecht verbunden, das die Errichtung von ein oder zwei Flugzeughallen und die Erstellung einer Landebahn aus Hartbelag von 600 x 40 Metern einschloss. Ursprünglich hatte der Flugplatz Champagna aus einer Graspiste bestanden, die von einem eingesäten Vorfeld umgeben gewesen war, welches beweidet werden konnte. Das Flugfeld hatte sich vom Umland kaum abgegrenzt. Auch nachdem der Bund zum Ausbau und Unterhalt der aviatischen Infrastruktur beizutragen begann, wurde das Flugplatzgelände nicht konsequent von der Umgebungszone abgeschirmt und eine gemischte militärisch-zivile Nutzung blieb ebenfalls weiterhin möglich. Dies war während des Krieges jedoch mit gewissen Einschränkungen verbunden. Während der zivile Motorflug ruhte, konnte der Segelflugbetrieb aufrechterhalten werden.

Insgesamt waren die Kriegsjahre aus der Sicht der GFO und des Militärs von einem gegenseitigen Geben und Nehmen geprägt.

Der Bund konnte von einer bestehenden Flugplatzanlage profitieren und diese nach eigenen Vorstellungen gestalten, und im Gegenzug kam der Ausbau der Infrastruktur der Genossenschaft zugute, deren Fortbestand durch das Engagement der Armee gesichert werden konnte.

Während des Krieges wurde über Südbünden die Schweizer Lufthoheit verschiedentlich verletzt. Dies betraf hauptsächlich das Jahr 1943, als in Samedan und Umgebung – vermutlich irrtümlich – einige Bomben der US-amerikanischen Luftwaffe niedergingen, welche allerdings keinen Personenschaden verursachten. Im selben Jahr landeten auf dem Flugplatz zwei deutsche Kleinflugzeuge des Typs Fieseler Storch, deren Crews von der Schweizerischen Militäradministration vernommen wurden.⁷ Der Ausgang des anschliessenden Verfahrens gegen die Besatzungsmitglieder geht aus den vorhandenen Quellen nicht hervor. Weitere Grenzzwischenfälle sind nicht dokumentiert, so dass davon auszugehen ist, dass es sich hierbei um Ausnahmen handelte.

Im Mai 1945 ging in Europa der Zweite Weltkrieg zu Ende. Mit Ausnahme des Fürstentums Liechtenstein hinterliess der Krieg in allen anderen Nachbarstaaten der Schweiz eine Spur der Verwüstung. Millionen von Menschen hatten ihr Leben oder ihre Existenzgrundlage verloren. Unmittelbar nachdem auf dem Kontinent wieder Friede herrschte, stand ein möglichst rascher Wiederaufbau der Infrastruktur und der Wirtschaft im Mittelpunkt des Interesses. Hinzu kam die Zusammenführung von Familien, die infolge der Kriegswirren voneinander getrennt worden waren. In einer Zeit der Entbehrungen, in welcher die Menschen ihren Alltag neu organisieren mussten, war an Urlaub nicht zu denken – von Reisen ins Ausland ganz zu schweigen.

Auftrieb der Luftfahrt nach 1945

Trotzdem kehrten die Menschen in Europa nach Kriegsende allmählich wieder ins Alltagsleben zurück. Allerdings waren die Voraussetzungen dafür von Land zu Land unterschiedlich. Die Schweiz beispielsweise überstand den Krieg weitgehend unbeschadet, und die Verkehrsinfrastruktur blieb intakt. Davon konnten auch die Tourismusdestinationen profitieren, darunter St. Moritz, das den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele von 1948 erhielt. Somit bestand die Chance, dass der Kurort an seine lange Sporttradition anknüpfen konnte.

V-Dien: Samedan - Flugplatzareal : 3
K A U F V E R T R A G

(Doppel)

zwischen

der GENOSSENSCHAFT FLUGPLATZ OBERENGADIN, SAMEDAN, vertreten durch deren Vizepräsident Herrn Gian Coray, Samedan, und durch das weitere Vorstandsmitglied Herrn Dr. A. Bezola, Samedan,

und

der SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT, vertreten durch das Eidgenössische Militärdepartement und dieses vertreten durch Herrn Oberst Burkhard, Direktor der Militärflugplätze in Dübendorf.

-O-O-O-O-

Die Genossenschaft Flugplatz Oberengadin verkauft der Schweizerischen Eidgenossenschaft folgende in der Gemeinde Samedan gelegenen Grundstücke:

- | | |
|---|------------------------------------|
| a] <u>Parzelle Nr. 1342, Grundbuchblatt Nr. 924,</u>
in der Champagna gelegen,
Flugplatz im Halte von | <u>18 ha 12 a 88 m²</u> |
| b] <u>Parzelle Nr. 1341, Grundbuchblatt Nr. 1064,</u>
in Pitent gelegen, Wiese | <u>60 a 14 m²</u> |
| c] <u>Parzelle Nr. 1343, Grundbuchblatt Nr. 1066,</u>
in Truoch gelegen, Flugplatz | <u>1 ha 16 a 74 m²</u> |
| d] <u>Parzelle Nr. 1345, Grundbuchblatt Nr. 694,</u>
in Suledas gelegen, Wiese | <u>37 a 95 m²</u> |
| e] <u>Parzelle Nr. 1344, Grundbuchblatt Nr. 693,</u>
in Suledas gelegen, Wiese | <u>2 ha 62 a 82 m²</u> |

-O-O-O-

Dienstbarkeiten und Grundlasten

Auf Grundbuchblatt Nr. 924, Parzelle Nr. 1342.

- | | |
|-----------------|---|
| a] <u>Last:</u> | Unterhaltungspflicht der Zufahrtstrasse zu Gunsten von Nr. 974. |
| b] <u>Last:</u> | Mitbenützungsgerecht zu Gunsten der Schweiz. Eidgenossenschaft vom 15.8.1940. |
| c] <u>Last:</u> | Fahrweg- und Durchgangsgerecht zu Gunsten der Öffentlichkeit vom 18.8.1941. |

Kaufvertrag zwischen der GFO und der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Militärdepartement) vom 14. 12. 1950 (Mappe Bodenabtretungen 1937-38, Gemein-dearchiv Samedan, Schachtel 42/11).

Bereits im Mai 1946, also ziemlich genau ein Jahr nach Kriegsende, hatte die GFO ihren bisherigen Vertrag mit dem Bund gekündigt und einen neuen Entwurf ausgehandelt. Dieser sah vor, dass der Flugplatz Samedan wieder seiner ursprünglichen zivilen Bestimmung zugeführt werden sollte. Allerdings blieben die militärischen Nutzungsrechte weiterhin gewahrt.

Der von der GFO erhoffte Auftrieb der Zivilluftfahrt und die damit verbundene wirtschaftliche Erholung traten nach den kriegsbedingten Krisenjahren nicht so rasch ein wie erhofft. Folglich blieb die Genossenschaft auf eine Fortsetzung der Zusammenarbeit mit dem Bund angewiesen. Aus der Sicht der GFO stellte sich die Frage, ob sie den Flugbetrieb eigenständig aufrechterhalten konnte, oder ob das Militär Eigentümer des Flugplatzes werden sollte. Schliesslich entschied sich die GFO, Verkaufsverhandlungen mit dem Bund aufzunehmen. Dieser war seinerseits an einem Kauf interessiert, da sich abermals eine Verschlechterung der weltpolitischen Lage abzeichnete. Den Alliierten, die sich miteinander gegen die Achsenmächte Deutschland, Italien und Japan verbündet hatten, gelang es nicht mehr, ihre ideologischen und strategischen Differenzen zu verbergen. Es entstanden zwei militärische Bündnissysteme, welche die Welt in zwei Lager spalteten. Deutschland wurde in der Folge in zwei voneinander unabhängige Staaten geteilt. Der Kalte Krieg kündigte sich an.

1950 ging der angestrebte Verkauf des Flugplatzes an den Bund vonstatten. Die beiden Vertragsparteien hielten an der gemischten Nutzung der Anlage fest. Das Militär baute die Infrastruktur auf eigene Kosten aus, was eine Pistenverlängerung auf 1800 Meter und die Erstellung weiterer Bauten umfasste.⁸ Um die Landebahn zu verlängern, musste der Bund mit den betroffenen Anrainern Verhandlungen über die zusätzlich notwendigen Bodenabtretungen aufnehmen. Mit allen Verhandlungspartnern fand das Militär eine Lösung, mit der sich beide Seiten einverstanden erklären konnten. So war es in den folgenden Jahren möglich, den Flugplatz auf seinen gegenwärtigen Stand zu erweitern.

Mit dem ausgebauten Flugplatz Samedan gewann das Oberengadin als Feriendestination zusätzlich an Attraktivität. Zu den Stammgästen gesellten sich neue Touristen. Die stark verlängerte Landebahn ermöglichte es grösseren Kolbenmotor- und später auch Strahlflugzeugen, den Flugplatz anzufliegen. Die GFO schöpfte die Vorteile, welche sich ihr durch die zivilen Nutzungsrechte und die gut ausgebaute aviatische Infrastruktur boten, aus. So konnte sie – wie das Oberengadin überhaupt – am wirtschaftlichen Aufschwung teilhaben, der in der Mitte der 1950er-Jahre vornehmlich in Europa einsetzte. Mit dem Wirtschaftswunder nahm die lange Durststrecke zwischen den beiden Weltkriegen ein Ende. Auch in den Nachkriegsjahren sollten sich die Segelflieger als treue Gäste erweisen, bei denen sich das Bündner Hochtal bis heute grosser Beliebtheit erfreut. In Samedan fanden unter anderem 1946 und 1948 internationale Wettbewerbe statt, was die Attraktivität des

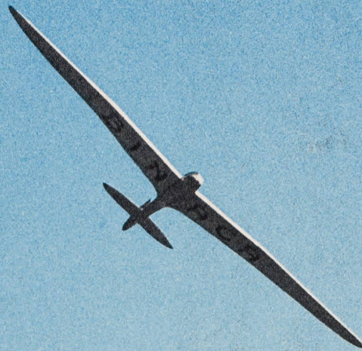
Schweizer **AERO-REVUE** *Suisse*

9

Bern, September 1947

22. Jahrgang

Auflage 9600 Ex. Tirage



Première semaine internationale
de vol à voile de l'Engadine 1947
Le vainqueur Siegbert Maurer sur Binaca-
Moswey III survolant le Muottas Muraig!

Samedan

1. Internationale Engadiner Segelflugwoche. Der Sieger Siegbert Maurer auf
Binaca-Moswey III über Muottas Muraig!

Prima settimana internazionale
di volo a vela dell'Engadina 1947
Il vincitore Siegbert Maurer su Binaca-
Moswey III sorvola Muottas Muraig!

Flugplatzstandortes unterstreicht. Demnach hatte die Trägerschaft des Flugplatzes in den 1930er-Jahren die richtige Entscheidung getroffen, nebst dem Motor- auch auf den Segelflug zu setzen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam der Hubschrauber als Transportmittel auf, das sich in der Zwischenkriegszeit in einem experimentellen Stadium befunden hatte.⁹ Sowohl im militärischen als auch im zivilen Bereich eröffneten sich mit diesem Fluggerät zahlreiche neue Möglichkeiten. Dies zeigte sich beispielsweise im Vietnamkrieg; zwischen 1964 und 1973 setzte die US-Luftwaffe erstmals Helikopter in grossem Stil ein. Im zivilen Bereich gelangte der Hubschrauber im Passagierflug sowie im Rettungs- und Transportwesen zum Einsatz. Für Gebirgsregionen bot sich das neue Transportmittel geradezu an. So wurde der Flugplatz Samedan zu einem Stützpunkt für die Rettungsflugwacht und die Firma Heli-bernina. Letztere ist seither beispielsweise für die Versorgung von Berghütten zuständig und wird auch von den regionalen Forstäm-

Links:

Die Schweizer Aero-Revue widmete dem Segelflugwettbewerb in Samedan im Jahre 1947 eine ganze Nummer. (Staatsarchiv Graubünden, Chur, Sig. VIII 21b).

IMPRIMÉ EN FRANCE

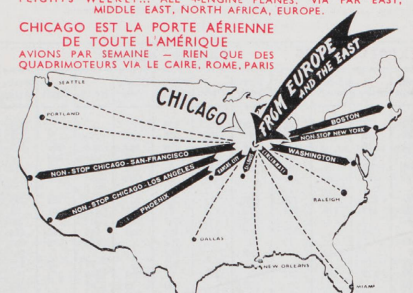


TWA
TRANS WORLD AIRLINE

CHICAGO IS THE ENTRANCE TO ALL AMERICA BY AIR FLIGHTS WEEKLY... ALL 4-ENGINE PLANES, VIA FAR EAST, MIDDLE EAST, NORTH AFRICA, EUROPE.

CHICAGO EST LA PORTE AÉRIENNE DE TOUTE L'AMÉRIQUE

AVIONS PAR SEMAINE RIEN QUE DES QUADRI-MOTEURS VIA LE CAIRE, ROME, PARIS



RESERVATION OFFICES

ALGIERS.....	19, Rue Michelet.....	Tel. 38690
ATHENS.....	Constitution Square.....	Tel. 20661
BOMBAY.....	c/o Air India Ltd. New India Bldg.	Tel. 34013
BOSTON.....	Parker House Lobby.....	Tel. Lafayette 3000
CAIRO.....	52, Ibrahim Pasha.....	Tel. 51615
CALCUTTA.....	c/o Air India, 61 Eastern Hotel.	Tel. CAL 5057
CHICAGO.....	Monroe & Wabash Avenues.	Tel. DEArborn 7600
DETROIT.....	1205 Washington Boulevard.	Tel. Cherry 9100
DHAHRAN.....	Dhahran Airport.....	Tel. Army 128
DUBLIN.....	44 Upper O'Connell Street.....	Tel. 75651
GENEVA.....	14, Rue du Mont-Blanc.....	Tel. 29105
JERUSALEM.....	3, Princess Mary Av.....	Tel. 4805
LISBON.....	17 A Av. Antonio-Aug. de Aguiar.	Tel. 523151
LONDON.....	229 Regent Street.....	Tel. REG. 3211
MADRID.....	4, Plaza de Canovas.....	Tel. 228691
NEW YORK.....	Waldorf Astoria Hotel.....	Tel. LEXington 2-7100
PARIS (Passengers).....	101, Av. des Champs-Élysées.	Tel. BALzac 10-83
PARIS (Cargo).....	24, Rue d'Enghien.....	Tel. BALzac 10-83
PHILADELPHIA.....	Broad & Sanson Streets.....	Tel. PROVence 79-80
ROME.....	59, Via Giovanni Amendola.....	Tel. RITTenhouse 6-5330
TEL-AVIV.....	2, Via Giovanni Amendola.....	Tel. 42301
TUNIS.....	1, Rue de Bordeaux.....	Tel. JERUSALEM 4805
WASHINGTON.....	745, 15th Street NW.....	Tel. 4341
		Tel. REPUBLIC 5400

CABLE ADDRESS - "TWAIR"

ADDIS ABABA, ALGIERS, ATHENS, BOMBAY, BOSTON, CAIRO, CALCUTTA, CHICAGO, DETROIT, DUBLIN, GANDER, GENEVA, HONOLULU, JERUSALEM, KANSAS CITY, KARACHI, LISBON, LONDON, LOS ANGELES, MADRID, NEW DELHI, NEW YORK, PARIS, PHILADELPHIA, ROME, SAN FRANCISCO, SHANNON, TUNIS, WASHINGTON

FOR FURTHER INFORMATION

Publicité Designer, 70, Avenue Marceau, Paris XVI

TWA
TRANS WORLD AIRLINE

INTERNATIONAL SCHEDULES Oct. 1 HORAIRES INTERNATIONAUX



FLY TWA TO Vth OLYMPIC WINTER GAMES

Don't miss the Winter Olympics this year at St. Moritz, January 30th - February 8th 1948, because of time... By TWA direct to Switzerland from the Far East, Middle East, Europe and America on the Starliners.

Ne manquez pas, faite de temps, les Sports d'Hiver Olympiques à St-Moritz du 30 Janvier au 8 Février... prenez les avions TWA directs pour la Suisse, et partant d'Extrême Orient, du Moyen Orient, d'Europe et d'Amérique.

TWA-Werbeprospekt zu den Olympischen Winterspielen von 1948 in St. Moritz (Staatsarchiv Graubünden, Chur Sig. VIII 21b).

tern beigezogen, um schwer zugängliche Wälder zu erschliessen und gegebenenfalls Lawinensprengungen vorzunehmen. Die Heli-bernina bietet zudem Rund- und Taxiflüge an und arbeitet bei Bedarf mit der Schweizerischen Rettungsflugwacht zusammen. Mit dem Hubschrauber wurde es auch für Skifahrer möglich, sich in Gebiete fliegen zu lassen, die nicht von einer Bergbahn erschlossen waren. Doch dieses Angebot stiess bei Umweltorganisationen auf Kritik, insbesondere wegen der Lärmemissionen. Darauf reagierten wiederum die Vertreter des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz mit Unverständnis.¹⁰ Auch unter den verschiedenen Kategorien von Urlaubern waren die Meinungen bezüglich des Heli-Skiing geteilt, da die einen in den Bergen Erholung suchten und andere die Möglichkeit nutzen wollten, abseits der stark frequentierten Skigebiete ihrem Freizeitvergnügen nachzugehen.

Anhand dieses Beispiels lässt sich illustrieren, dass der im Zuge des Wirtschaftswunders rasch einsetzende Aufschwung des Tourismus auch seine Schattenseiten hatte. Dies betraf unter anderem auch die rege Bautätigkeit oder die starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, was zu einer starken Belastung der Umwelt und einer jeweils saisonal bedingt schwankenden Beanspruchung der Infrastruktur führte. Davon war und ist auch der Flugplatz Samedan betroffen, bei dem sich die jeweilige Wirtschaftslage im Oberengadin widerspiegelt, sei es in den Krisenjahren von der Zwischen- bis zur frühen Nachkriegszeit, sei es in den Phasen der Hochkonjunktur.

Einschneidende Veränderungen

Rund vier Jahrzehnte lang hielt der Kalte Krieg die Welt in Atem, wobei sich Phasen der Konfrontation und der Entspannung abwechselten. Aus der Sicht der GFO sorgte der Konflikt zwischen den Ostblockstaaten und der westlichen Welt jedoch auch für stabile Verhältnisse, da er die Voraussetzung dafür bildete, dass der Bund an einer Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der Flugplatzgenossenschaft interessiert war. Bis Mitte der 1980er-Jahre herrschte in der Weltöffentlichkeit die Auffassung vor, dass sich am globalen Status Quo so bald nichts ändern würde, obschon die inneren politischen und wirtschaftlichen Schwächen des kommunistischen Systems immer deutlicher sichtbar wurden.

Mit Michail Gorbatschow als Generalsekretär der Kommunistischen Partei der Sowjetunion trat im Jahre 1985 ein Politiker sein Amt an, der einen grundlegenden Wandel innerhalb seines Landes

und des Ostblocks einleitete. Zugleich bemühte er sich darum, das Verhältnis zur westlichen Welt umzugestalten. Allerdings gelang es ihm nicht, die Auflösungserscheinungen im sozialistischen Lager aufzuhalten. In vielen osteuropäischen Ländern erstarkten Bürgerbewegungen, die 1989 schliesslich ihre kommunistischen Regierungen stürzten. 1990 ging die DDR in der Bundesrepublik Deutschland auf, und 1991 hörte die Sowjetunion auf zu existieren. Innerhalb kürzester Zeit brach das kommunistische System zusammen und der Eiserne Vorhang, welcher die Welt in zwei Blöcke geteilt hatte, öffnete sich völlig unerwartet. Wie wir heute wissen, vollzog sich die Wende in den meisten osteuropäischen Staaten friedlich mit Ausnahme Rumäniens und Jugoslawiens, das in den folgenden Jahren immer tiefer in Bürgerkriegswirren geriet und sich schliesslich auflöste.

Vom Zusammenbruch der Sowjetunion und ihren Satellitenstaaten waren ausser den Mitgliedsländern des westlichen Verteidigungsbündnisses auch die neutralen Staaten wie beispielsweise die Schweiz, Österreich und Schweden betroffen. In der Schweiz mussten sich Politik, Wirtschaft und Armee auf die neue Situation einstellen. Für das Militär zog die Wende einschneidende Veränderungen nach sich. Es stellte sich unter anderem die Frage, wie viele Soldaten Heer und Luftwaffe künftig umfassen sollten und ob alle vorhandenen Einrichtungen, z.B. Flugplätze, weiterhin benötigt würden. In der Folge stand unter anderem auch der Flugplatz Samedan vor einer ungewissen Zukunft. Würde der Bund auch weiterhin Eigentümer bleiben, oder war er im Begriff, sich vom Flugplatz zu trennen?

Mit dieser Frage konfrontierte Beat Margadant, der letzte Flugbetriebsleiter der GFO, die übrigen Genossenschaftsmitglieder in seinem Geschäftsbericht von 1995. Er stellte der Einschätzung der weltpolitischen Lage seitens des Bundes seine eigene Ansicht gegenüber. Das damalige Eidgenössische Militärdepartement kam demnach zum Schluss, dass das Verteidigungsbudget gekürzt und die Armee verkleinert werden könne. In der Folge sollten «Militärflugplätze aufgegeben und Flugzeuge verschrottet» werden. Im Gegensatz dazu meinte Margadant in Anspielung auf den Bürgerkrieg in Jugoslawien: «[...] Krieg war seit Jahrzehnten nicht mehr so nahe wie heute [...].» Der Flugbetriebsleiter beabsichtigte mit seiner Argumentation, den Bund von der militärischen Notwendigkeit Samedans als Luftwaffenstützpunkt zu überzeugen, da er sich der möglichen Konsequenzen eines Ausstiegs der Armee bewusst war.¹¹ Mit dem Ausdruck «katastrophal» brachte er diese auf den Punkt. Seinen

Geschäftsbericht beschloss Margadant mit einem Dank an die GFO-Mitglieder und an den Bund für die «stets angenehme und ausgezeichnete Zusammenarbeit».

Nach der Quellenlage zu schliessen, erwies sich das aktive Engagement des Militärs ab Kriegsbeginn – und verstärkt nach 1950 – für die GFO tatsächlich als Glücksfall, wenn nicht als existentielle Notwendigkeit. Schliesslich baute der Bund die aviatische Infrastruktur auf eigene Kosten aus, tolerierte stets die Präsenz des zivilen Luftverkehrs und nahm auf die Anliegen des Oberengadins als Tourismusdestination Rücksicht. Zudem wurde das Flugplatzgelände bis anhin nicht konsequent von der Umgebungszone abgeschildert, sondern blieb stets einheimischen und auswärtigen Besuchern zugänglich. Derzeit steht die Forderung seitens verschiedener Amtsstellen im Raum, einen Zaun um das Gelände zu errichten, was in der Region kontrovers diskutiert wird.

Ausblick

Das von Beat Margadant skizzierte Szenario, wonach sich der Bund vom Flugplatz Samedan zurückziehen könnte, sollte zur Jahrtausendwende tatsächlich eintreten. Nachdem das Militär die Zusammenarbeit mit der GFO beendet hatte, traten zunächst private Investoren auf den Plan, die den Flugplatz grundlegend umgestalten wollten. Da sich die potentiellen Käufer jedoch als zahlungsunfähig erwiesen, wurden die entsprechenden Pläne schubladisiert. Zum 1. Januar 2004 ging der Flugplatz an den Kanton Graubünden über, welcher den Betrieb einer privaten Gesellschaft, der Engadin Airport AG (EA) überliess. Folglich bündelte die GFO ihre Funktion ein und löste sich am 21. September 2007 offiziell auf.¹² Doch damit waren die Diskussionen über die Besitzverhältnisse noch nicht beendet. Die EA war nämlich an einem Kauf des Geländes interessiert. Der Kanton seinerseits wollte das Areal nur im Baurecht an die EA abgeben. 2012 überschrieb der Kanton Graubünden das Flugplatzgelände dem Kreis Oberengadin, wobei die EA weiterhin für den Flugbetrieb zuständig bleiben soll. Dies wurde vom Oberengadiner Souverän beschlossen und vom Bündner Kantonsparlament anerkannt.¹³

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts geniesst Champagna den rechtlichen Status als Flughafen, was bedeutet, dass die Destination direkt aus dem Ausland angeflogen werden kann. Da das Interesse

des Artikels in erster Linie der Historie Samedans als Luftverkehrsdestination gilt, habe ich mich für die Bezeichnung «Flugplatz» entschieden. Diese war sowohl für das frühzeitig gescheiterte Projekt Islas als auch für den heutigen Standort Champagna im amtlichen Bereich bis zur offiziellen Umbenennung in «Flughafen» gebräuchlich.

2010 konnte das Oberengadin auf eine hundertjährige Geschichte der Luftfahrt zurückblicken. Mit einer Flugschau und einer Sonderausstellung im Parkhaus Serletta in St. Moritz wurden die Leistungen der Pioniere gewürdigt, die auf dem zugefrorenen See ihre ersten Flugversuche unternahmen. Die damaligen Entscheidungsträger in Tourismus und Politik erkannten frühzeitig das Potential des neuen Verkehrsmittels und schufen die Voraussetzungen für eine ständige aviatische Infrastruktur. Sie hielten auch nach schweren Rückschlägen, allen voran zwei Weltkriegen und der Grossen Depression von 1929, an ihrer Vision fest. Dabei konnten sie auf den Rückhalt in der ortsansässigen Bevölkerung zählen, die in den besagten Krisen Jahren bereit war, grosse Opfer zu bringen.

Die Kommunalpolitiker und Kurvereinsdirektoren in der Region waren bereit, aus dem Scheitern des ersten Flugplatzprojektes ihre Lehren zu ziehen. Sie erkannten vor allem, dass für ein solches Vorhaben die Zusammenarbeit aller massgeblichen Institutionen von der Planung bis zur Realisierung unumgänglich war. So konnten nicht nur die Einwohner der Standortgemeinde Samedan, dafür gewonnen werden, wie dies in den 1920er-Jahren der Fall gewesen war, sondern auch diejenigen des gesamten Oberengadins. Seitens der Entscheidungsträger bedurfte es einerseits des Enthusiasmus, andererseits der Geduld, der Umsicht und der Sorgfalt, um die Stimmbürgerschaft zu überzeugen. Vielleicht tragen die genannten Eigenschaften dazu bei, dass der Flugplatz Samedan auch weiterhin mögliche Turbulenzen übersteht und in Zukunft bestehen bleibt.

Matteo De Pedrini studierte Geschichte, Soziologie und Rätoromanisch an den Universitäten Luzern und Zürich. Er hat sich im Rahmen seiner Lizentiatsarbeit von 2010 mit der Geschichte und Entwicklung des Flugplatzes Samedan auseinandergesetzt.

Adresse des Autors: Matteo De Pedrini, Gerbergasse 19, 9320 Arbon

Quellen und Literatur

Gemeindearchiv Samedan, Schachtel 42/11:

Projekt Islas:

Subventions-Entscheid gestützt auf den Bundesratsbeschluss betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit vom 14. November 1922.

Brief des Bauamtes des Kantons Graubünden an den Gemeindevorstand Samaden vom 14. Dezember 1932; dieser enthielt einen Verteilerschlüssel zwischen Bund, Kanton Graubünden und Gemeinde Samaden; in: Mappe: Flugplatz 1932–1934.

Projekt Champagna:

Brief des Gewerbevereines Samaden an den Gemeindevorstand vom 18. Mai 1937; in: Mappe: Bau Flugplatz, 1937/38; Schachtel 42/11; Gemeindearchiv Samedan.

Kaufvertrag zwischen der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, Samedan, vertreten durch deren Vizepräsident Herrn Gian Coray, Samedan, und durch das weitere Vorstandsmitglied Herrn Dr. A. Bezzola, Samedan, und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Eidgenössische Militärdepartement und dieses vertreten durch Oberst Burkhard, Direktor der Militärflugplätze in Dübendorf. Samedan, den 14.12.1950; S. 3; in: Mappe Bodenabtretungen 1937 bis 38.

Staatsarchiv Graubünden, Ablage VIII 21 b, zum Thema Flugplatz Samedan:

Stellungnahme des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz An das Eidgenössische Luftamt, 3000 Bern; mit einer Abschrift an das Justiz- und Polizeidepartement Graubünden; St. Moritz, den 19. April 1968; Betrifft: Helicopter-Flüge in und um St. Moritz; Die Abschrift lag einem Brief an die Bündner Regierung bei. Eine weitere Kopie der Stellungnahme erhielten jeweils der Fremdenverkehrsverband Gemeinde St. Moritz und August Risch, der Flugdienstleiter von Samedan. In: Mappe F/5/2, 1945.

Bundesarchiv:

Schweizerische Armee; Kdo. Der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen; Landung von zwei deutschen Militärflugzeugen auf dem Flugplatz Samaden am 19. März 1943; Aufzeichnung vom 23. März 1943, Vermerk: Geheim! in: Mappe: B. 11.41.A.14 1943/45 Geheim! Landung von zwei deutschen Militär-Flugzeugen auf dem Flugplatz Samaden. am 19.3.43. Grenzverletzungen durch Deutschland. Behältnis: 1173006 1967/113_91.

Kantonsbibliothek:

Walter Mittelholzer wieder in St. Moritz. Zitiert aus seinem Erlebnisbericht in: Engadiner Post; Nr. 8; 19. Januar 1935; S. 3.

Verdunkelung. in: Engadiner Post; Nr. 68; 18. Juni 1938; S. 2.

Adolf Collenberg und Manfred Gross: Istorgia Grischuna; Chur, 2003.

Sonstiges:

Genossenschaft Flugplatz Oberengadin – 7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO vom 12. Juli 1995; S. 4; Archiv der Engadiner Post, St. Moritz.

Jetzt entscheidet der Grosse Rat in: Engadiner Post/Posta Ladina; Nr. 113; 25. September 2012; Titelseite.

Online:

<http://www.wikipedia.org/wiki/Hubschrauber>

Endnoten

- 1** Adolf Collenberg und Manfred Gross: Istorgia Grischna; Chur, 2003; S. 301.
- 2** Walter Mittelholzer wieder in St. Moritz. Zitiert aus seinem Erlebnisbericht in: Engadiner Post; Nr. 8; 19. Januar 1935, S. 3.
- 3** Subventions-Entscheid gestützt auf den Bundesratsbeschluss betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit vom 14. November 1922; in: Mappe Bau Flugplatz, 1923–26; Schachtel 42/11; Gemeindearchiv Samedan.
- 4** Brief des Bauamtes des Kantons Graubünden an den Gemeindevorstand Samaden vom 14. Dezember 1932; dieser enthielt einen Verteilerschlüssel zwischen Bund, Kanton Graubünden und Gemeinde Samaden; in: Mappe: Flugplatz 1932–1934; in: Schachtel 42/11; Gemeindearchiv Samedan.
- 5** Brief des Gewerbevereines Samaden an den Gemeindevorstand vom 18. Mai 1937; in: Mappe: Bau Flugplatz, 1937/38; Schachtel 42/11; Gemeindearchiv Samedan.
- 6** Verdunkelung. in: Engadiner Post; Nr. 68; 18. Juni 1938; S. 2.
- 7** Schweizerische Armee; Kdo. Der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen; Landung von zwei deutschen Militärflugzeugen auf dem Flugplatz Samaden am 19. März 1943; Aufzeichnung vom 23. März 1943, Vermerk: Geheim! in: Mappe: B. 11.41.A.14 1943/45 Geheim! Landung von zwei deutschen Militär-Flugzeugen auf dem Flugplatz Samaden. am 19.3.43. Grenzverletzungen durch Deutschland. Behältnis: 1173006 1967/113_91; Bundesarchiv, Bern.
- 8** Kaufvertrag zwischen der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, Samedan, vertreten durch deren Vizepräsident Herrn Gian Coray, Samedan, und durch das weitere Vorstandsmitglied Herrn Dr. A. Bezzola, Samedan, und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Eidgenössische Militärdepartement und dieses vertreten durch Oberst Burkhard, Direktor der Militärflugplätze in Dübendorf. Samedan, den 14.12.1950; S. 3; in: Mappe Bodenabtretungen 1937 bis 38; Schachtel 42/11; Gemeindearchiv Samedan.
- 9** <http://www.wikipedia.org/wiki/Hubschrauber>
- 10** Stellungnahme des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz An das Eidgenössische Luftamt, 3000 Bern; mit einer Abschrift an das Justiz- und Polizeidepartement Graubünden; St. Moritz, den 19. April 1968; Betrifft: Helicopter-Flüge in und um St. Moritz; Die Abschrift lag einem Brief an die Bündner Regierung bei. Eine weitere Kopie der Stellungnahme erhielten jeweils der Fremdenverkehrsverband Gemeinde St. Moritz und August Risch, der Flugdienstleiter von Samedan. In: Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin – Samedan; Ablage VIII 21 b; Staatsarchiv Graubünden.
- 11** Genossenschaft Flugplatz Oberengadin – 7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO vom 12. Juli 1995; S. 4; Archiv der Engadiner Post, St. Moritz.
- 12** Auszug aus dem Handelsregister des Kantons Graubünden; Handelsregister-Nummer CH-350.5.000.210-6; Letzte diesbezügliche Änderung: 21. 2007.
- 13** Jetzt entscheidet der Grosse Rat in: Engadiner Post/Posta Ladina; Nr. 113; 25. September 2012; Titelseite.