

**Zeitschrift:** Jahrbuch / Historische Gesellschaft Graubünden  
**Herausgeber:** Historische Gesellschaft Graubünden  
**Band:** 147 (2017)

**Artikel:** Die Geschichte des Flugplatzes Samedan : die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte des Flugplatzes Samedan vor der Gründung bis in die 1970er Jahre aus sozialgeschichtlicher Sicht  
**Autor:** Pedrini, Matteo de  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-731085>

#### **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:** 05.02.2026

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

---

# **Die Geschichte des Flugplatzes Samedan – Die Entstehungs- und Entwick- lungsgeschichte des Flugplatzes Samedan von der Gründung bis in die 1970er Jahre aus sozial- geschichtlicher Sicht**

von Matteo De Pedrini



**Titelbild:**

Abb. 1: Der Flugplatz Samedan, 1970er Jahre. Fotografie von Lisa Gensetter (1925–2007), (Fotostiftung Graubünden, Bild-ID: 21616).

## 1 Einleitung

Für Einheimische und Stammgäste des (Ober-)Engadins ist das Vorhandensein des Flugplatzes Samedan eine Selbstverständlichkeit und aus dem Landschaftsbild des Tales nicht mehr wegzudenken. Anderen, welche die Destination das erste Mal besuchen, dürfte der Anblick der fast zwei Kilometer langen Landebahn und der grossen Hallen etwas sonderbar erscheinen. Vor allem letztere fragen sich wohl: Wie ist man überhaupt auf die Idee gekommen, mitten in den Alpen eine Landebahn anzulegen? Dies ist eine der Fragen, mit denen ich mich in meiner Lizentiatsarbeit an der Universität Luzern befasste. Konnte sich eine im frühen 20. Jahrhundert angelegte permanente aviatische Infrastruktur in einer peripheren Bergregion überhaupt halten oder gar weiterentwickeln? Von wem geht die Initiative aus, ein solches Projekt zu wagen? Wer steht einem solchen Vorhaben kritisch gegenüber? Und wer übernimmt die Verantwortung für dieses Unterfangen? Diese und ähnliche Fragen dürfte auch die Oberengadiner Bevölkerung in der Zwischenkriegszeit nach dem Ersten Weltkrieg im Zusammenhang mit einem möglichen Flugplatz beschäftigt haben. Sowohl im historischen Kontext als auch im Volksmund ist die Bezeichnung «Flugplatz» geläufiger. Dieser Begriff wurde in den Dokumenten zu den beiden Projekten Islas und Champagna ab dem Ersten Weltkrieg ausschliesslich verwendet, sodass ich ihn für die vorliegende Arbeit übernommen habe. Die Bezeichnung «Flughafen» im Zusammenhang mit Samedan ist erst vor wenigen Jahren aufgekommen. Mein Interesse hat, wie in der Einleitung erwähnt, in erster Linie der Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der beiden Flugplätze – insbesondere des letzteren – gegründet.

Anhand von Quellenmaterial aus diversen Archiven, vor allem dem Gemeindearchiv Samedan, dem Staatsarchiv Graubünden und dem Bundesarchiv, lassen sich die Antworten auf einzelne der oben genannten Fragen zumindest teilweise rekonstruieren. Darüber hinaus finden sich Belege für den internen und externen Schriftverkehr unter den Amtsstellen auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene, welche für die Angelegenheiten des Flugplatzes Samedan zuständig waren. Hinzu kommen der Schriftwechsel zwischen Behörden und Privatpersonen sowie Baupläne und Auftragsvergaben an Baufirmen, welchen die Realisierung der jeweiligen Projekte, vornehmlich des jüngsten Vorhabens, oblag. Ferner konnte ich mit verschiedenen Gewährspersonen Gespräche bezüglich des Flugplatzes führen,

unter anderem mit einem führenden Mitglied der Segelfluggruppe Oberengadin und dem Vorsteher des Revierforstamtes Celerina/Bever.

Was die gegenwärtige Situation des Regionalflughafens betrifft, vor allem bezüglich der Eigentumsverhältnisse zwischen dem Kanton und der Betreiberin und dergleichen mehr, hätte sich ohnehin keine sinnvolle Fragestellung formulieren lassen, da mir die Engadin Airport AG jegliche Einsichtnahme in ihre Unterlagen verweigert hat. Dankenswerterweise haben mir die anderen angefragten Personen und Institutionen jeweils ungehinderten Zugang zu ihrem Material gewährt.

Wie wir heute wissen, wurde in Samedan tatsächlich ein Flugplatz errichtet. Genau genommen handelt es sich um zwei Projekte, welche zeitlich und örtlich unabhängig voneinander realisiert und nach ihrem jeweiligen Standort benannt wurden, nämlich Islas und Champagna. Beide lassen sich in einen grösseren sozialgeschichtlichen Zusammenhang stellen. Dies betrifft vor allem die Bedeutung, welche den Flugplatzprojekten bezüglich der sozioökonomischen Modernisierung des Oberengadins zukommt. Hierbei gilt es vorauszuschicken, dass die beiden Flugplatzprojekte nicht am Anfang eines strukturellen Wandels in Graubünden und insbesondere im Oberengadin standen, sondern meines Erachtens einen konsequenten Schritt innerhalb der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung darstellten, welche bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert mit dem Aufkommen der Hotellerie eingesetzt hatte und in der bahn-technischen Erschliessung des Tales zu Beginn des 20. Jahrhunderts fortgesetzt worden war. Im Kapitel 2 werde ich mich mit den sozioökonomischen Rahmenbedingungen in Graubünden und vornehmlich im Oberengadin befassen und am Beispiel des Projekts Islas illustrieren.

Dem Flugplatz Champagna ist ein eigenständiges Kapitel gewidmet, in dem ein Übergang in die Nachkriegszeit und darüber hinaus hergestellt werden soll. Dabei beabsichtige ich, Parallelen und Unterschiede zwischen dem Flugplatz Islas und dem heutigen Flugplatz herauszuarbeiten, beispielsweise bezüglich der Nutzung und allfälliger Professionalisierungstendenzen bei der Planung und der Realisierung der beiden Vorhaben. Ferner gilt es, der Frage nachzugehen, ob die Existenz des derzeit bestehenden Flugplatzes ohne seinen Vorläufer überhaupt denkbar gewesen wäre.

Beiden Standorten ist gemein, dass das Militär, in welcher Form auch immer, involviert war. In den Kapiteln 2 und 3 werde ich diesen Aspekt jeweils weiter vertiefen. Da die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der Samedner Flugplatzprojekte nicht als allgemein bekannt vorausgesetzt werden kann, soll ein Zeitstrahl mit den diesbezüglich wichtigsten Eckdaten als Orientierungshilfe dienen.<sup>1</sup>

Im Jahre 1923 landete ein zweisitziges Militärflugzeug auf einem damals bestehenden Golfplatz in Samedan, um das Gelände hinsichtlich der Erstellung eines Flugplatzes in Augenschein zu nehmen. Die beiden Piloten wurden von einer kleinen einheimischen Delegation empfangen, welcher unter anderem ein Hotelier namens N. G. Monsch angehörte, auf den ich in dieser Arbeit noch zurückkommen werde. Darauf folgten mehrmalige Verhandlungen zwischen dem Militär, der Einwoh-

ner- und der Bürgergemeinde Samedan über den Bau eines Flugplatzes, welche sich schliesslich bis 1926 hinziehen sollten, bis sich die drei Parteien auf die Realisierung des Projektes Islas einigen konnten. Dem Bund wurde ein Kaufrecht von zehn Jahren eingeräumt. Der jährliche Pachtzins an die Bürgergemeinde betrug 250 Franken.<sup>2</sup>

Am 9. Oktober 1927 wurde das Flugplatzgelände vom Inn überflutet. Wiederherstellungsarbeiten an diesem Standort verliefen jedoch im Sand, da dort mit weiteren Hochwassern gerechnet werden musste. Als der Bund 1928 den Vertrag vom 6. Dezember 1926 kündigte, bedeutete dies auch einen formalen Schlussstrich für dieses Projekt. Dabei wäre meines Erachtens anzufügen, dass Amtsstellen der Gemeinde Samedan, des Kantons Graubünden und des Bundes bis 1934 weiterhin die Absicht hegten, den Flugbetrieb nach entsprechenden Vorarbeiten wieder aufzunehmen.<sup>3</sup>



Abb. 2: Landebahn Flugplatz Samedan, im Hintergrund das Dorf Samedan, 1970er Jahre. Fotografie von Lisa Gensetter (1925–2007), (Fotostiftung Graubünden, Bild-ID: 21618).

Am 11. September 1936 wurde eine ausserordentliche Gemeindeversammlung einberufen. Von den 133 anwesenden Stimmberchtigten sprachen sich 105 für und 26 gegen den Bau des Flugplatzes Champagna aus. 2 Personen enthielten sich der Stimme. Ziemlich genau 14 Tage später, am 25. September 1936, wurde die Flugplatzgenossenschaft Oberengadin gegründet.

Im Winter 1937/38 wurde der Flugplatz Champagna vom Eidgenössischen Luftamt freigegeben. 1938 teilte der Chef der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr der Flugplatzgenossenschaft mit, dass der Flugplatz die Anforderungen für die militärische Nutzung noch nicht erfülle. Als ein Jahr danach der Zweite Weltkrieg ausbrach, kam der zivile Luftverkehr weitgehend zum Erliegen. Das Militär engagierte sich nun zusehends am Flugplatz Samedan. Im nahe gelegenen S-chanf entstand der bis heute existierende Fliegerabwehr-Schiessplatz. Die Flugplatzgenossenschaft übertrug dem Militär kraft des Vertrags vom 25. Juli 1940 weitreichende Nutzungsrechte und erhielt im Gegenzug ein zinsloses Darlehen im Betrag von 100 000 Franken. Auf Einzelheiten werde ich in Kapitel 3 eingehen, ebenso auf weitere wichtige Vorkommnisse in den 1940er Jahren.

Nach langwierigen Verhandlungen wurde zwischen der Flugplatzgenossenschaft und dem Eidgenössischen Militärdepartement am 14. Dezember 1950 ein Vertrag ausgehandelt, welcher den Kauf des Flugplatzes durch den Bund beinhaltete. Eine Flugzeughalle verblieb im Besitz der Genossenschaft. Ferner behielt die Flugplatzgenossenschaft das Recht, den Flugplatz zivil zu nutzen. 1951 bis 1955 beabsichtigte das Militär eine Pistenverlängerung, wozu es der Bereitschaft der Anrainer zu Bodenabtretungen bedurfte. Auch dies werde ich im Kapitel 3 ausführlicher behandeln. Im Jahre 2004 verkaufte der Bund den Flugplatz an den Kanton Graubünden.

## **2 Sozioökonomische Rahmenbedingungen in Graubünden und insbesondere im Oberengadin vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis in die 1920er Jahre**

Da die Literatur zu den sozioökonomischen Rahmenbedingungen in Graubünden und insbesondere im Engadin über die Zeit zwischen dem ausgehenden 19. Jahrhundert und der Zwischenkriegszeit von 1918 bis 1939 sehr beschränkt ist, stützen sich meine Aus-

führungen vor allem auf zwei Werke: Auf die «Istorgia Grischuna», die vom Historiker Adolf Collenberg und dem Sprachwissenschaftler Manfred Gross gemeinsam verfasst wurde, sowie auf eine Abhandlung über «Hotels und Dörfer. Oberengadiner Hotellerie und Bevölkerung in der Zwischenkriegszeit» von Daniel Kessler. In diesem Kapitel geht es darum, die Entwicklung des einstmals rückständigen Kantons zu einer der führenden Tourismusdestinationen im Alpenraum darzustellen, was unter anderem auf das Oberengadin zutrifft. Dabei beabsichtige ich, einige wichtige Modernisierungsschritte in der Talschaft zu skizzieren, ebenso die daraus entstehenden gesellschaftlichen Konflikte und Rückschläge auf Grund meist unvorhergesehener, einschneidender Ereignisse. Im Mittelpunkt des Interesses sollen die Hotellerie, die Verkehrserschliessung und ein Überblick über die sozialen Verhältnisse der damaligen Zeit stehen, um die Fliegerei im Oberengadin und vor allen Dingen die Flugplatzprojekte Islas und Champagna in einen grösseren Gesamtzusammenhang zu stellen.

Bis ins 19. Jahrhundert war der Kanton Graubünden stark von der Land- und Forstwirtschaft sowie vom Handwerk geprägt. Die gebirgige Topografie erschwerte den Personen- und Güterverkehr, sodass die verschiedenen Regionen, allen voran die höher gelegenen Talschaften und Dörfer, lange Zeit weitgehend isoliert blieben und ihre über Jahrhunderte hinweg gewachsene Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur wahren konnten. Dazu gehörten unter anderem die Sprache und althergebrachtes Brauchtum. Dies traf in besonderem Mass auf die romanischsprachigen Gebiete, wie beispielsweise das Engadin, die Surselva und Oberhalbstein in Mittelbünden, zu, welche z. T. bis heute an ihren regionalen und lokalen Schreibvarietäten (Idiomen) bzw. Mundarten festhalten und überliefertes Brauchtum pflegen. Völlig abgeschieden und autark waren auch entlegene Ortschaften nicht. So war beispielsweise der Julierpass seit der Römerzeit als Transitstrecke genutzt worden. Ferner hatten Saumpfade und andere Verkehrswege durch Graubünden geführt. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden einige der bedeutendsten Strecken saniert und ausgebaut, wie z. B. der Splügenpass,

1 50 Jahre, 1987, S. 30–36. Die ersten Flugversuche im Oberengadin fanden bereits vor dem Ersten Weltkrieg statt, als der Motorflug noch in den Kinderschuhen steckte.

2 50 Jahre, 1987, S. 9.

3 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Flugplatz 1932–1934.

der Malojapass etc.<sup>4</sup> An der Finanzierung der wichtigsten Verkehrswwege beteiligte sich von 1818 bis 1823 das Königreich Sardinien-Piemont. Andere Projekte wurden von Österreich mitgetragen. Dies lässt erkennen, dass bereits damals europäischen Grossmächten an einem gut ausgebauten Verkehrsnetz in den Alpen, so auch in Graubünden, gelegen war. Für den 1803 der Eidgenossenschaft beigetretenen Kanton seinerseits stellte das Engagement der benachbarten Monarchien eine Entlastung dar. So profitierten beide Seiten von der intensivierten Verkehrserschliessung. Vor allem für weite Teile Graubündens, das nur über eine relativ kleine landwirtschaftliche Nutzfläche verfügt und dessen klimatische Verhältnisse vor allem den Ackerbau erschweren, war besonders in der vormodernen Zeit eine optimale Anbindung ans Strassennetz lebensnotwendig, um die Bevölkerung vor allen Dingen mit Grundnahrungsmitteln zu versorgen.<sup>5</sup> Den angrenzenden Staaten und Kantonen wiederum erleichterten die Transportwege ihre transalpinen Handelsbeziehungen. Darüber hinaus sollten die Strassen bei der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons eine entscheidende Rolle spielen.

Trotz des oben erwähnten Ausbaus der Verkehrswege und der damit verbundenen zunehmend engeren Verflechtung der Wirtschaftsräume beidseits der Alpen blieb Graubünden bis ins 19. Jahrhundert ein strukturschwacher Kanton, welcher vielen Einheimischen kaum eine berufliche Perspektive bot. Folglich wanderten im besagten Zeitraum rund 10 000 Menschen<sup>6</sup> aus, von denen viele ihre Heimat dauerhaft verliessen, während es sich bei anderen um temporäre Migranten handelte. Erstere liessen sich vorwiegend in Europa, aber auch in Übersee nieder, meist in den Vereinigten Staaten.<sup>7</sup> Die bevorzugten Ziele letzterer waren je nach Herkunftsregion unterschiedlich. Leute aus der Surselva versuchten, in Süddeutschland ihr bescheidenes Einkommen aufzubessern, während vor allem Lehrlinge aus dem Engadin zwecks Ausbildung vorwiegend zu Verwandten nach Italien zogen, dort blieben oder wieder zurückkehrten. Einer der angesehensten Berufe, welche ein Migrant ergreifen konnte, war derjenige des Zuckerbäckers.<sup>8</sup> In verschiedenen europäischen Grossstädten entstanden Geschäfte, welche z. T. sehr erfolgreich geführt wurden, beispielsweise in Berlin, Venedig, Warschau, Madrid etc.

Wie im vorhergehenden Abschnitt erwähnt, brachte die Topografie Graubündens für die Bewohner existenzielle Probleme mit sich. Nebst den obgenannten Nachteilen, bot die Lage des Kantons, wie auch diejenige anderer Gebirgsregionen im allgemeinen, auch Chancen,

welche es zu nutzen galt. In Graubünden entspringen zahlreiche Flüsse, darunter der Rhein und der Inn. Zudem liegen hier grössere und kleinere Bergseen. Die vielen Gewässer prägen einerseits das Landschaftsbild, andererseits erschlossen sich, abgesehen von der Trinkwasserversorgung, mannigfaltige Anwendungsmöglichkeiten. Dazu gehören beispielsweise die Elektrizitätserzeugung und die Nutzung von Mineralquellen, unter anderem für therapeutische Zwecke, allen voran für Trink- und Badekuren. Im Laufe der Zeit sollten in Graubünden alle diese aufgeführten Möglichkeiten ausgeschöpft werden, doch werde ich mich auf die Trink- und Badekuren beschränken, um die touristische Entwicklung und den Übergang zur Modernisierung zu erläutern.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle die Geschichte der Badekuren bis in die ersten Anfänge zurückzuverfolgen. Adolf Collenberg geht beispielsweise davon aus, dass die Ursprünge des heutigen Badekurortes St. Moritz bis in prähistorische Zeiten zurückreichen.<sup>9</sup> Andere Mineralquellen, wie diejenigen von Scuol Tarsasp, wurden erst im 14. Jahrhundert erstmals erwähnt.<sup>10</sup> Obschon bereits seit Jahrhunderten – in bestimmten Fällen gar seit Jahrtausenden – eine Bädertradition bestanden hatte, erfolgte eine detailliertere wissenschaftliche Analyse der Bäder erst im 19. Jahrhundert, als die Badekultur eine Blütezeit erreichte.<sup>11</sup> Nicht nur der Bädertourismus, sondern der Fremdenverkehr überhaupt stellte für den wirtschaftlich schwach entwickelten Kanton Graubünden ein bedeutendes Potenzial dar.

Im Unterschied zu anderen Kantonen, vornehmlich denjenigen im Mittelland (Zürich, Bern, Genf usw.), wurde Graubünden in der Mitte des 19. Jahrhunderts kaum von der Industrialisierung erfasst, wenn man vom Churer Rheintal absieht. Dementsprechend stellte vor allem die Abwanderung von Personen im erwerbsfähigen Alter und insbesondere von Fachkräften für den Kanton ein grosses Problem dar. Um Arbeitsplätze zu halten oder bestenfalls neue zu schaffen, bedurfte es einer Alternative zum Industriesektor. Als solche kam in erster Linie der Tourismus in Betracht. Dieser konnte nebst dem Transitverkehr von den anfangs des 19. Jahrhunderts ausgebauten Strassen profitieren, wenn auch in bescheidenem Ausmass, zumal die Anreise mit dem Pferdefuhrwerk trotz der obgenannten Ausbesserungsmaßnahmen recht beschwerlich blieb. Zu den Nutzern der sanierten Verkehrswwege gehörten ab den 1830er Jahren verschiedene kleine Ortschaften, welche über Mineralquellen verfügten. Diese waren über den gesam-

ten Kanton verteilt. Wer damals seinen Urlaub an einem dieser Badeorte verbringen wollte, musste punkto Kost und Logis allerdings genügsam sein. So berichtet Collenberg beispielsweise von einem Reisenden, der 1830 in einer Herberge im Stroh schlafen musste und bemerkte, dass es sich Mäuse in seinem Bett gemütlich gemacht hatten, woraufhin der Wirt dem Gast eine Katze ins Zimmer mitgab, um die Mäuse zu «beruhigen».<sup>12</sup> Ob diese Schilderung für die damaligen Badeorte repräsentativ war, wage ich allerdings zu bezweifeln.

Bereits rund 20 Jahre später begann sich das Bild des Tourismus allmählich zu wandeln. Eine solche Art «Erlebnisferien», bei welcher man als Feriengast mit Haustieren in seinem Bett zu rechnen gehabt hatte, war je länger je weniger vorstellbar, schon gar nicht in denjenigen Hotels, welche nun an Orten wie Davos, St. Moritz, Flims und Arosa erbaut wurden. Die Zeit der Grandhotels war angebrochen. Mit diesen sollte ein neues, wohlhabendes Zielpublikum angesprochen werden, darunter Adlige, Politiker, Industrielle, Bankiers und andere, welche ihr gesellschaftliches Ansehen teils ihrer Standeszugehörigkeit, teils dem Ausbau ihrer Unternehmen zu Grossbetrieben bzw. Grossbanken im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung verdankten.<sup>13</sup> Die neuen Besucher waren bezüglich Komfort und Freizeitaktivitäten weit anspruchsvoller als die traditionellen Kurgäste. Schliesslich richteten jene ihr Reiseziel nach ihren spezifischen Bedürfnissen aus und waren dementsprechend bereit, viel Geld zu bezahlen und erwarteten dort dafür berechtigerweise eine Gegenleistung. Den meisten Verantwortlichen in der Bündner Hotellerie war dies bewusst, umso mehr als ihre Betriebe in Konkurrenz zu anderen Destinationen in Graubünden selbst und darüber hinaus im In- und Ausland standen. Die ab den 1850er Jahren bis ins 20. Jahrhundert hinein nach und nach eröffneten Häuser in der Luxusklasse waren daher frühzeitig darum bemüht, ihren Kunden ein möglichst breites Angebot bereitzustellen. Vor allem Touristen aus dem Vereinigten Königreich erwiesen sich diesbezüglich als kreativ, insbesondere im Bereich des Sports. Wer unter den Einheimischen hatte zuvor beispielsweise etwas von Curling, Golf, Eishockey und dergleichen gehört? Andere Sportarten wurden den topografischen und klimatischen Gegebenheiten im Gebirge angepasst, z. B. das Skikjöring (eine seit 1906 durchgeführte besondere Form des Trabrennens, welches auf gefrorener Unterlage durchgeführt wird)<sup>14</sup> oder haben sich erst in den 1890er Jahren und danach entwickelt, unter anderem Skeleton und

der Bob-Sport, für welche zwischen St. Moritz und Celerina während der Wintersaison jeweils eine eigens bis heute betriebene Rennbahn aufgebaut werden musste. Der Alpinismus spielte bei der touristischen Erschliessung Graubündens ebenfalls eine wichtige Rolle, wobei Pontresina innerhalb des Kantons eine Vorreiterrolle spielte und seither international als Ausgangspunkt für Bergtouren bekannt ist.<sup>15</sup>

Nebst den erwähnten Sportarten brachte der moderne Tourismus in den Alpen einige andere Neuerungen hervor, von denen eine im wahrsten Sinne des Wortes eine – zumindest auf nationaler Ebene – starke Ausstrahlungskraft besass, nämlich das erste elektrische Licht der Schweiz, welches 1878 in einem St. Moritzer Hotel brannte und von einem fest installierten Wasserkraftwerk gespeist wurde.<sup>16</sup> Für die damalige Zeit stellte dies wohl eine Sensation dar. Meines Erachtens zeigte sich nun, dass der Fremdenverkehr durchaus in der Lage war, einen Beitrag zur technischen und somit auch zur sozioökonomischen Modernisierung in einem Kanton zu leisten. Zumindest in diesem Punkt konnte damals eine zunehmend touristisch geprägte Bergregion nun mit den städtischen Zentren des Mittellandes mithalten oder in begrenztem Umfang auch die weitere Entwicklung aktiv mitgestalten.

Nicht nur hinsichtlich technischer Neuerungen, sondern auch im institutionellen Bereich spielte St. Moritz eine Vorreiterrolle. Im November 1864 wurde dort der erste Verkehrsverein der Schweiz gegründet, der zunächst als «Verschönerungs-Kommission», später als «Sommerverschönerungsverein» bezeichnet wurde.<sup>17</sup> Schon frühzeitig erkannten also die im Tourismus tätigen Personen die Notwendigkeit, eine diesbezüglich spezialisierte Organisation ins Leben zu rufen. Dadurch wurde eine Grundlage für die Professionalisierung im

4 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 301.

5 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 302.

6 HOFMANN: *Zuckerbäcker*, 2009, S. 10.

7 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 273.

8 HOFMANN: *Zuckerbäcker*, 2009, S. 10.

9 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 288.

10 HOFMANN: *Zuckerbäcker*, 2009, S. 10.

11 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 273.

12 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 289.

13 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 290.

14 [www.skiworldcup.stmoritz.ch/pferdesport-002-010109-de.htm](http://www.skiworldcup.stmoritz.ch/pferdesport-002-010109-de.htm).

15 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 291.

16 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 293.

17 SCHIBLI: *Pioniergeist*, 2006, S. 11-14.

Fremdenverkehr geschaffen, insofern als der Gemeinde nun eine permanente Einrichtung für dessen Angelegenheiten zur Verfügung stand. Ein Verkehrsverein konnte meines Erachtens eine Mittlerrolle zwischen kommunalen Behörden, der Hotellerie und anderen touristischen Institutionen sowie der breiten Bevölkerung übernehmen, ohne sich allzu eng an die eine oder andere Seite binden zu müssen. Nicht nur in St. Moritz, sondern auch im übrigen Oberengadin gewannen die lokalen Verkehrsvereine allmählich an gesellschaftlichem und politischem Einfluss, was ich in der vorliegenden Arbeit weiter ausführen werde. Die von St. Moritz ausgehende Innovation sollte sich längerfristig als erfolgreich erweisen, denn nach und nach folgten landesweit auch andere schweizerische Kurorte diesem Beispiel.

Angesichts der ab den 1850er Jahren einsetzenden Modernisierung, die nebst den städtischen Ballungsgebieten auch die vom Fremdenverkehr begünstigten ländlichen Gegenden erfasste, drängt sich vor allem in Bezug auf letztere die Frage nach der Finanzierung der verschiedenen Projekte auf. Die meisten der obgenannten baulichen, technischen und institutionellen Innovationen waren nämlich sehr kostspielig und mit nicht unerheblichen Risiken verbunden, vor allem, was die eigentlichen Hotels, die Sportanlagen und die sonstige Infrastruktur betrifft, welche im genannten Zeitraum errichtet und in den folgenden Jahrzehnten sukzessive ausgebaut wurden. Es bedurfte jeweils einer mutigen Bauherrschaft (z.B. einer begüterten Familie), die über ein Mindestmass an Eigenmitteln verfügte und wo dies nicht ausreichte, eines Geldgebers, der sich der Kreditwürdigkeit seines Schuldners versichern und von dessen Zielvorstellungen überzeugt sein musste und bestenfalls diese sogar teilte, wenn es sich beispielsweise um den Bau eines Luxushotels handelte. Besonders bei einem solchen musste selbstredend mit einem finanziellen Misserfolg bis hin zu einem Totalausfall der Investitionen gerechnet werden, wofür zum einen der Schuldner und zum anderen natürlich auch der Gläubiger gegebenenfalls geradestehen mussten. Abgesehen vom finanziellen Aspekt stand auch das gesellschaftliche Ansehen der involvierten Personen und Institutionen auf dem Spiel.

Sowohl die temporäre als auch die dauerhafte Auswanderung aus Graubünden hatten sich, wie zu Beginn des zweiten Kapitels erwähnt, bis Mitte des 19. Jahrhunderts vorwiegend nachteilig auf den Kanton ausgewirkt. Danach kamen jedoch auch positive Begleiterscheinungen der Emigration zum Tragen. Einige bündnerische,

vornehmlich Engadiner Familien, die es in ihren Zielländern zu Wohlstand gebracht hatten und mit ihrer Herkunftsregion verbunden geblieben waren, kehrten in ihre Heimat zurück und investierten unter anderem in mehr oder minder luxuriöse Hotels.<sup>18</sup> Ferner traten vor allem schweizerische Aktiengesellschaften und im Zuge der Hotellerie entstandene Banken auf den Plan. Diese befanden sich teils in Privatbesitz, wie beispielsweise die von einem Einheimischen im Jahre 1856 gegründete Engadiner Bank, teils waren die Geldinstitute auch überregional tätig, wie z.B. die Bank für Graubünden (seit 1862) und die Gewerbebank (1865), aus der 1870 die Bündner Kantonalbank hervorging.<sup>19</sup> Hinzu kamen noch andere Institute. Indem in den 1850er Jahren im Engadin Banken neu gegründet wurden oder sich im Laufe der Zeit ansiedelten, holte das Tal auch in diesem Bereich gegenüber den Grossstädten in einer relativ kurzen Zeitspanne auf.

Seit den 1850er Jahren nahm die Tourismuswirtschaft in Graubünden und nicht zuletzt auch im Oberengadin einen rasanten Aufschwung, sodass sich ausser Rückwanderern auch Arbeitskräfte niederliessen, auf welche die Hotellerie zusehends dringender angewiesen war. Hinzu kamen kurz nach der damaligen Jahrhundertwende mit der Anbindung des Engadins ans Netz der Rhätischen Bahn einige von deren Angestellten. Der Historiker Daniel Kessler skizziert in einer Tabelle die Bevölkerungsentwicklung im Engadin von 1850 bis 1941. Darin sind bereits die beiden Weltkriege und die Weltwirtschaftskrise ab 1929 berücksichtigt.<sup>20</sup> Um hier eine allgemeine Tendenz zu veranschaulichen, beschränke ich mich auf die Zeitspanne von 1850 bis 1910. In diesem Abschnitt begann sich die Industrialisierung in Europa zu entfalten, und in der Belle Époque von den 1880er Jahren bis zum Ersten Weltkrieg erreichte die Hotellerie ihre (zumindest vorläufige) Blütezeit. So hatte das Oberengadin im Jahre 1850 2917 Einwohner gezählt. 1910 waren es deren 8439. Ein eklatantes Wachstum hatte vor allem St. Moritz zu verzeichnen. Um 1850 hatte es sich um ein bäuerlich geprägtes Dorf mit gerade einmal 228 Einwohnern gehandelt. Innerhalb von 60 Jahren erhöhte sich die Einwohnerzahl auf 3197 Personen. Pontresina zählte 1850 270 Einwohner, 1910 waren es 959. Samedan, der spätere Flugplatzstandort, hatte 1850 412 Einwohner und 1910 lag es bereits bei 1293 ständigen Bewohnern. In anderen Gemeinden, wie beispielsweise S-chanf, blieb die Bevölkerungszahl im selben Zeitraum weitgehend stabil. 1850 hatte es 439 Einwohner, und im Jahre 1910

waren es 457.<sup>21</sup> Nach diesen Zahlen zu schliessen, bestanden selbst innerhalb der Talschaft bezüglich Modernisierung graduelle Unterschiede. St. Moritz, Samedan und Pontresina wurden demzufolge zunächst stärker von der touristischen Modernisierung erfasst als beispielsweise S-chanf, welches geografisch näher beim Unterengadin liegt als bei den drei damals dynamischeren Ortschaften. So konnte das auf halbem Weg zwischen St. Moritz und Samedan gelegene Celerina von der Entwicklung in den Nachbargemeinden profitieren und wuchs von 245 Einwohnern (1850) auf deren 720 im Jahre 1910. Kessler räumt allerdings ein, dass die Statistik, auf die er zurückgegriffen hat, nur die ständige Wohnbevölkerung des Kreises Oberengadin erfasste, nicht aber das saisonal beschäftigte Personal. Dann läge seiner Einschätzung nach die Einwohnerzahl des Oberengadins noch weit höher.<sup>22</sup>

Mit dem Bau von Hotels unterschiedlicher Grössen und Kategorien nahm auch die Anzahl Betten zu. Diese wuchs ebenfalls im Zeitraum zwischen 1850 und 1910 rapide. So gab es beispielsweise in St. Moritz um 1850 80 und 1910 5350 Betten und in Pontresina im Jahre 1850 40 und ein gutes halbes Jahrhundert später, also bereits 1910, 1850 Betten.<sup>23</sup> Hiermit vollzogen sich im Oberengadin innerhalb kurzer Zeit einschneidende Veränderungen, von denen sowohl die Einheimischen als auch die Zugezogenen sowie das temporär oder dauerhaft angeworbene Hotelpersonal betroffen waren. Ironischerweise hofften viele Feriengäste, den Industriestädten für einige Wochen zu entfliehen und in einem eben dieser alpinen Kurorte auszuspannen, ohne auf den von zu Hause gewohnten Komfort verzichten zu müssen.

Den im Entstehen begriffenen Reisedestinationen in Graubünden, unter anderem dem Oberengadin, gelang es, einen jahrelangen Trend zur Abwanderung umzukehren und ihrerseits zu Zielgebieten für Migranten zu werden. Während zu Beginn des 19. Jahrhunderts viele Menschen ihren Heimatkanton verlassen hatten, suchten nun ab den 1850er Jahren vermehrt Männer und Frauen innerhalb Graubündens Arbeit. Die Expansion der Hotellerie brachte immer breitere Beschäftigungsmöglichkeiten in vielerlei Tätigkeitsfeldern mit sich. Dazu gehörten unter anderem gering qualifizierte Arbeiten in der Wäscherei, der Küche, im Service und dergleichen. Vor allem Luxushotels waren streng hierarchisch organisiert, sodass innerbetrieblich nur geringe Aufstiegsmöglichkeiten bestanden. Männer schafften es mitunter, sich mit Ausdauer, Können und etwas Glück zum Concierge oder Oberkellner emporzuarbeiten,

Frauen brachten es allenfalls bis zur Gouvernante.<sup>24</sup> Vor allem in den unteren Rangstufen fanden vornehmlich in der Sommersaison – die Wintersaison kam erst einige Jahre später auf – Leute aus den damals noch weitgehend landwirtschaftlich geprägten Regionen Graubündens, beispielsweise der Surselva, zumindest temporär ihr Auskommen. In der Regel arbeiteten einzelne Angehörige von Bauernfamilien in der Tourismusbranche, um den Verdienst der Daheimgebliebenen etwas aufzubessern. Im Laufe der Zeit kamen auch ausländische Arbeitskräfte aus den Nachbarländern der Schweiz hinzu. Eine feste Anstellung war vor allem in wenig prestigeträchtigen Arbeitsbereichen eher unüblich.<sup>25</sup> Bezuglich der Arbeitsbedingungen bestand zumindest in Graubünden bis 1917 keine gesetzliche Grundlage. Ebenso hatte es im Ermessen der Geschäftsleitung gelegen, die Arbeits- und Ruhezeiten des Personals festzulegen sowie über die Angemessenheit von dessen Kost und Logis zu befinden. In den Jahren danach war der Arbeitgeber beispielsweise gesetzlich verpflichtet, den Angestellten für jeden dritten Sonntag 24 Stunden Freizeit zuzugestehen. Aus diesem Grund und da aus den Einnahmen jeweils einer oder zweier relativ kurzen Saisons die Betriebs- und Unterhaltskosten für das ganze Jahr gedeckt werden mussten, lag es aus der Sicht der Hoteldirektion nahe, das Salär, insbesondere dasjenige der Angestellten in den unteren Lohnklassen, möglichst tief zu halten und den Bediensteten bezüglich der Arbeitsbedingungen so wenig wie möglich entgegenzukommen. So stellten für gering qualifiziertes Personal Trinkgelder einen wesentlichen Bestandteil des Lohns dar. Je nach Geschäftsgang konnten diese das Doppelte oder das Dreifache des eigentlichen Gehalts betragen. In höheren Positionen bis hin zu den leitenden Angestellten nahm der Trinkgeldanteil am Einkommen zu Gunsten des Grundgehaltes ab. 1936 legte der bündnerische Grosse Rat allgemein verbindliche Richtlinien fest, um den Bediensteten einen Mindestlohn zu garantieren.<sup>26</sup> Da viele Angestellte mehr oder minder drin-

18 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 291ff.

19 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 291ff.

20 KESSLER: *Hotels*, 1997, S. 16.

21 KESSLER: *Hotels*, 1997, S. 16.

22 KESSLER: *Hotels*, 1997, S. 14ff.

23 KESSLER: *Hotels*, 1997, S. 17.

24 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 294–296.

25 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 295.

26 COLLENBERG/GROSS: *Istorgia*, 2003, S. 295.

gend auf ihren Arbeitsplatz angewiesen waren, befanden sie sich in dieser Zeitspanne gegenüber ihrem Arbeitgeber in einer schwachen Verhandlungsposition. Vielfach blieb ihnen kaum etwas übrig, als die auferlegten Arbeitsbedingungen zu akzeptieren.

Meines Erachtens erschwerte die streng hierarchische Struktur und damit die uneinheitliche Interessenslage in den verschiedenen Organisationsebenen eines Hotelbetriebs einen Zusammenhalt innerhalb der gesamten Belegschaft, der es ermöglicht hätte, mit bestimmten Anliegen und Forderungen betreffend Arbeitsbedingungen geschlossen der Geschäftsleitung gegenüberzutreten. Da vornehmlich die Beschäftigten in den tieferen Lohnklassen unter der einheimischen Bevölkerung ein geringes Ansehen genossen und dementsprechend schwach integriert waren, konnten sie kaum mit Verständnis oder aktiver Unterstützung seitens der Oberengadiner Gesellschaft rechnen.<sup>27</sup> Zudem erlangten einige der damals prominentesten Hotelbesitzerfamilien über ihren Wohlstand und ihre Verdienste um die touristische Entwicklung des Tales erheblichen Einfluss in der Region,<sup>28</sup> was eine Solidarisierung Einheimischer mit dem oben erwähnten Personal noch unwahrscheinlicher werden liess. Welcher lokale Gewerbetreibende konnte es sich schon leisten, es sich mit einer solchen Familie zu verderben? Schliesslich gab es im Oberengadin zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch ausserhalb der Hotellerie praktisch keinen Wirtschaftszweig mehr, welcher nicht zumindest indirekt vom Fremdenverkehr abhängig war, nicht einmal die Landwirtschaft. Diese richtete sich, ebenso wie Handel und Gewerbe, zunehmend auf die Bedürfnisse des Tourismus aus. Die mit Abstand bedeutendsten Nahrungsmittel, die im Tal selbst produziert wurden, waren Milch- und Fleischprodukte. Vor allem die regionale Milchverarbeitung wurde in den 1920er Jahren in St. Moritz zentralisiert, um die touristischen Orte möglichst optimal versorgen zu können.<sup>29</sup> Einen lohnenden Anbau von Getreide, Kartoffeln sowie Obst und Gemüse liess das raue Klima jedoch nicht zu, ebenso wenig die Zucht von Zierpflanzen, sodass diese Erzeugnisse aus dem Unterland oder dem Ausland bezogen werden mussten.

Einige Bauern erkannten bald, dass durch den Aufschwung des Fremdenverkehrs und den Bau von Hotels und anderer touristischer Anlagen die Nachfrage nach Bauland stieg, was eine Erhöhung der Bodenpreise mit sich brachte. Indem sie ihr Grundstück oder Teile davon einem zahlungskräftigen Bauherrn verkauften, zogen

sie daraus einen einmaligen, aber beträchtlichen Gewinn, der mehr einbringen konnte als die landwirtschaftliche Nutzung des Bodens. Die Anzahl Beschäftigter im agrarischen Sektor im Oberengadin sank denn auch bis zu den 1930er Jahren auf 13 %.<sup>30</sup> Dennoch behielt die Landwirtschaft weiterhin ihre Bedeutung für den Tourismus, vor allem, was die Nahrungsmittelproduktion anbelangt.

Wie am Anfang dieses Kapitels erwähnt, stellte ein gut ausgebautes Verkehrsnetz für Graubünden eine existenzielle Notwendigkeit dar. Besonders im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde die Erschliessung des Kantons vorangetrieben. Eine touristische Entwicklung wäre ohne entsprechende Strassenbaumassnahmen wohl kaum möglich gewesen. Die damals neu aufgekommene Eisenbahn eröffnete Graubünden bis dahin noch ungeahnte Möglichkeiten, zumal sich auf diese Weise zu Lande grössere Entfernungen schneller und einfacher überwinden liessen als mit der Postkutsche, dem Pferdefuhrwerk und anderen herkömmlichen Transportmitteln. Ab 1889 wurde auf Initiative des niederländischen Einwanderers und Bankiers Willem Jan Holsboer (1834–1898) das erste Teilstück der späteren Rhätischen Bahn zwischen Landquart und Davos errichtet. Das Streckennetz der RhB wurde etappenweise erweitert, unter anderem um die Albula-Strecke, welche in einer Bauzeit von zehn Jahren im Jahre 1904 fertiggestellt wurde und das Oberengadin an das Bahnnetz anschloss. Im Jahre 1914 erreichte das gesamte Trassee weitgehend seine heutige Länge. Abgesehen vom 1999 eröffneten Vereina-Tunnel blieb die Linienführung im Laufe der Zeit nahezu unverändert.<sup>31</sup> Während sich vor dem Bahnbau die Modernisierung in Teilen Graubündens und damit auch im Oberengadin eher auf die Erstellung von Hotels, erste Ansätze einer Elektrizitätsversorgung und die Schaffung spezialisierter Tourismusorganisationen konzentriert hatte, wurde mit der Errichtung der RhB nun auch die Mobilität in die sozioökonomische Entwicklung im Kanton einbezogen. Die (Ober-)Engadiner Hoteliers erkannten schnell die Vorteile dieses Massenverkehrsmittels, das grösstenteils von der öffentlichen Hand finanziert wurde. Allerdings sollten die Eisenbahner gegenüber den Einheimischen auf Distanz gehalten werden, da die ortsansässige Bevölkerung in einer ländlich geprägten Gegend befürchtete, dass die Arbeiter sozialdemokratisches Gedankengut verbreiten und dadurch die langjährige Vormachtstellung des Freisinns gefährden könnten. So erklären sich abgesehen von technischen

Faktoren die relativ grosse Entfernung der Bahnhöfe vom jeweiligen Dorfkern sowie die marginale Linienführung im Oberengadin auch durch politische Überlegungen der Gemeinden.<sup>32</sup> Die Haltung der Gesellschaft gegenüber den Bahnarbeitern unterschied sich demzufolge nicht wesentlich von derjenigen gegenüber den Bediensteten der Hotels. Somit wurde ersichtlich, dass im Engadin ein Grundkonsens für eine wirtschaftliche, touristische und technische Modernisierung vorhanden war, diesem aber im Hinblick auf die sozialen Folgen tendenziell eine skeptische bis ablehnende Einstellung entgegenstand. Der Fremdenverkehr brachte schliesslich den von ihm begünstigten Regionen nach innen Arbeit und Wohlstand, nach aussen ein wachsendes Prestige. Zu diesem trug in besonderem Mass eine zunehmende ökonomische Spezialisierung der Talschaft bei. In diese Zeit fiel eine Phase der Expansion des Tourismus, die in der Belle Époque ihren (vorläufigen) Höhepunkt fand. Allerdings barg die immer einseitigere Ausrichtung auf einen bestimmten Wirtschaftszweig auch Gefahren, denen wiederum der Fremdenverkehr ganz besonders ausgesetzt war.

Die weltpolitische Grosswetterlage verschlechterte sich besonders in den 1910er Jahren zusehends. Es entstanden mit den Mittelmächten (dem Deutschen Reich, der K.-u.-K.-Monarchie, Bulgarien und dem Osmanischen Reich) einerseits und der Entente um Grossbritannien, Frankreich, Russland etc. andererseits zwei militärische Bündnisse, die einander immer unversöhnlicher gegenüberstanden. Bekanntlich bedurfte es nur eines geringfügigen Anlasses, um die schwelenden Konflikte in einen offenen Kampf umschlagen zu lassen. Dazu sollte es auch tatsächlich kommen. Im August 1914 brach bekanntlich der Erste Weltkrieg aus, der von beiden Seiten erbittert geführt wurde. Der Krieg belastete nicht nur die unmittelbar involvierten Kriegsparteien und deren Bevölkerung, sondern auch diejenigen Staaten, welche sich aus den militärischen Auseinandersetzungen heraushalten konnten. Wie viele andere Wirtschaftszweige auch, welche nicht mit der Rüstungsindustrie und anderen kriegswichtigen Tätigkeiten verflochten waren, litt der Tourismus in Europa – darunter die Bündner Destinationen – unter den Folgen der Ereignisse. Umso mehr als die Dauer, der Verlauf und die Folgen des Krieges nicht absehbar waren. Ferienregionen wie das Engadin hatten in der Jahrhundertwende am allgemeinen Aufschwung teilhaben können und wurden nun der negativen Auswirkungen der wirtschaftlichen und politischen Internationalisierung gewahr.

Nicht nur die bündnerischen Kurorte, sondern auch die RhB erlitt durch den Kriegsausbruch einen schweren Rückschlag. Die bestehenden Pläne, Graubünden flächendeckend bahntechnisch zu erschliessen, wurden zunicht gemacht und in der Folge über das Kriegsende im November 1918 hinaus dauerhaft schubladisiert. Ursprünglich wäre unter anderem vorgesehen gewesen, die Engadiner Bahnlinie Richtung Süden von St. Moritz über Maloja bis nach Chiavenna, und Richtung Norden von Scuol bis ins Tirol zu verlängern. Ferner geht Kessler davon aus, dass Hoteliers im Oberengadin befürchteten, dass eine Anbindung des Bergells ans Bahnnetz dieses benachbarte Tal zu Lasten ihrer Region touristisch aufgewertet hätte, was seiner Ansicht nach mit dazu beigetragen haben könnte, dass die RhB derlei Pläne fallen liess.<sup>33</sup> Folglich blieb das Puschlav (nach der Stilllegung der Bahnlinie im Misox im Jahre 1978) das einzige italienischsprachige Tal Graubündens, das bis heute von der Eisenbahn erschlossen ist und Tirano der einzige Bahnhof der Rhätischen Bahn, welcher im Ausland liegt.

Zweifelsohne erschütterte der Erste Weltkrieg den zuvor vornehmlich im touristischen Bereich herrschenden Enthusiasmus stark, zumal die Feriendestinationen durch das Ausbleiben von Kurgästen die wirtschaftlichen Konsequenzen zu spüren bekamen. Zudem waren mit dem Kriegseintritt Italiens 1915 alle grossen Nachbarländer der Schweiz in den Krieg involviert, sodass es kaum möglich war, die verheerenden Folgen der dortigen Kampfhandlungen, wie beispielsweise der Schlacht von Verdun im Jahre 1916, zu ignorieren. Dennoch blieb die Zuversicht in der Tourismusbranche ungebrochen. Ein mitten im Krieg vom Bundesrat erlassenes Bauverbot für Hotelanlagen, welches zum Ziel hatte, einen ruinösen Konkurrenzkampf unter schweizerischen Feriendestinationen zu unterbinden, wurde zumindest im Oberengadin umgangen, indem die Betten-

27 KESSLER: Hotels, 1997, S. 35.

28 KESSLER: Hotels, 1997, S. 23. Daniel Kessler nennt einige im Engadin ansässige Hoteliersfamilien, welche regelrechte «Dynastien» hervorbrachten, zwischen denen z. T. verwandschaftliche Bindungen geknüpft wurden, um die eigene Stellung in der Gesellschaft und der Firma besser abzusichern und das erwirtschaftete Vermögen besser kontrollieren zu können.

29 KESSLER: Hotels, 1997, S. 27.

30 KESSLER: Hotels, 1997, S. 27.

31 COLLENBERG/GROSS: Istorgia, 2003, S. 301ff.

32 KESSLER: Hotels, 1997, S. 40ff.

33 KESSLER: Hotels, 1997, S. 40.

kapazität in den bestehenden Bauten stark erhöht wurde. In Silvaplana beispielsweise befanden sich im Jahre 1910 220 Betten, 1920 bereits deren 300.<sup>34</sup> Wahrscheinlich erhoffte sich die Hotellerie einen baldigen Aufschwung nach den Kriegsjahren. Allerdings blieb die Lage bis 1925 schwierig. Anschliessend setzte bis 1930 eine kurze Erholung ein, bis die sich ausweitende Weltwirtschaftskrise den Tourismus abermals in eine Depression stürzte, welche 1935 allmählich überwunden werden konnte. Allerdings währte diese Verschnaufpause nur bis 1939.<sup>35</sup>

Wenn auch von einer Art «Golden Twenties im Hochgebirge» kaum die Rede sein konnte, setzte sich die Modernisierung im Oberengadin in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg fort. Im Bereich des Verkehrs büsst die Eisenbahn als Trägerin der Entwicklung etwas an Dynamik ein, behielt jedoch weiterhin eine starke Stellung. Politisch heftig umstritten war in Graubünden die Zulassung des Automobils im Jahre 1925, der ein jahrelanges Tauziehen vorausgegangen war, welches bereits in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückgereicht hatte. Eine starke Opposition ging vor allem von jenen Bündner Gemeinden aus, welche bislang kaum mit dem Fremdenverkehr in Berührung gekommen waren. Vor allem die hohen Spitzengeschwindigkeiten der neuen Gefährte von bis zu 15 km/h galten als kaum beherrschbar für den Menschen am Lenkrad und dementsprechend fürchteten die Dorfbewohner um ihre eigene und ihrer Tiere Sicherheit. Hinzu kam, dass die Rhätische Bahn nicht vom Personenwagen konkurriert werden sollte. Graubünden isolierte sich zunehmend durch seine automobilfeindliche Haltung, sodass die Bevölkerung schliesslich doch einer Freigabe der kantonalen Strassen für die Kraftfahrzeuge mit 11318 zu 10271 Stimmen zustimmte. Dies zeugte allerdings nicht in erster Linie von einem grundlegenden Sinneswandel. Vielmehr wollte man einer allfälligen Anordnung aus Bern zuvorkommen.<sup>36</sup> Das Engadin hingegen – d. h. vor allem die Hotellerie – zeigte sich gegenüber dem Automobil sehr aufgeschlossen. Wenige Jahre nach der endgültigen Aufhebung des Verbotes veranstalteten die Verantwortlichen des Tourismus bereits Rennen und andere Veranstaltungen, um das Transportmittel unter einem weiteren Kreis der Ortsansässigen populär zu machen.<sup>37</sup> Im Vergleich zu anderen bündnerischen Bergregionen stiess das Automobil demzufolge nach seiner kantonalen Zulassung im Oberengadin auf eine verhältnismässig breite Akzeptanz.

Aus den obigen Ausführungen lässt sich meines Erachtens schliessen, dass sich im Oberengadin und in anderen Bündner Ferienregionen an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert ein sozioökonomischer Strukturwandel vollzog, der sich in seinen Grundzügen nicht wesentlich von demjenigen in den entstehenden Industriezentren unterschied. Dazu gehörten unter anderem ein starker Bevölkerungszuwachs, eine intensivierte Verkehrserschliessung und eine markant verringerte Anzahl Beschäftigter in der Landwirtschaft. Nach dem Ersten Weltkrieg zeichnete sich ausserdem vor allem in den grösseren Ortschaften St. Moritz und Samedan eine Ausdifferenzierung der Parteienlandschaft ab. Auch in diesem Fall schienen sich die sozialen Folgen des Krieges, wenn auch in abgeschwächter Form, auf die Oberengadiner Gesellschaft auszuwirken. Vom Freisinn spaltete sich die Demokratische Partei ab, und die Sozialdemokratische Partei begann, unter anderem in St. Moritz, in Gemeindebehörden Einsatz zu nehmen. Die liberalen Kräfte behielten dennoch weiterhin ihren politischen Einfluss. In kleineren Gemeinden, deren Sozialstruktur bis dahin auch nach der touristischen Modernisierung wenige grundlegende Veränderungen erfuhr, war es für Parteien vergleichsweise schwieriger, in Konkurrenz zu den traditionellen politischen Organisationsformen Fuss zu fassen. Die Förderung des Fremdenverkehrs wurde von allen politischen Lagern als Notwendigkeit erkannt und stellte einen gemeinsamen Nenner dar.<sup>38</sup>

Ferner habe ich darzulegen versucht, dass der Modernisierung im Oberengadin ab den 1850er Jahren hauptsächlich ein Pioniergeist zugrunde lag, der selbst schmerzhafte Einschnitte, wie den Ersten Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise, überdauerte. Im Laufe der Jahre wurde eine touristische Infrastruktur erstellt, welche günstige Voraussetzungen für weitere Neuerungen schuf und dazu beitrag, einem im Jahre 1903 in den Vereinigten Staaten von Amerika erstmals erfolgreich erprobten Verkehrsmittel den Weg zu ebnen, dem Flugzeug.

In den folgenden Unterkapiteln beabsichtige ich, die wichtigsten Entwicklungsschritte der Fliegerei im Oberengadin von den ersten Anfängen bis in die 1920er Jahre zu erläutern, und zu zeigen, dass dem Bau aviatischer Einrichtungen die touristische Erschliessung des Tales vorausging und nicht umgekehrt. Dadurch soll die Bedeutung der Luftfahrt für die Region nicht etwa geschmäler, sondern bezüglich des kausalen Zusammenhangs eingeordnet werden.

## 2.1 Flugplatz Islas – ein Pionierprojekt im Spannungsfeld zwischen Idealismus und Machbarkeit

Wie im einführenden Teil dieses Kapitels erwähnt, hat sich das Oberengadin seit den 1850er Jahren erst allmählich und ab den 1880er Jahren zusehends rascher zu einer international beliebten Ferienregion entwickelt, die von prominenten Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und dergleichen bereist wurde, zu deren Freizeitbeschäftigung unter anderem verschiedene Sportarten gehörten, wie Bob, Skeleton oder der Alpinismus. Durch die landschaftlichen Besonderheiten des Tales und seine touristische Bedeutung wurden auch Abenteurer der besonderen Art angelockt, nämlich die ersten Flieger, die bereits um 1908/09 mit ihren Maschinen Flugversuche auf dem zugefrorenen St. Moritzersee unternahmen. Ein Jahr danach gelang es einem Piloten, seinen Vogel 31 Minuten und 40 Sekunden lang in der Luft zu halten und zwischen 10 und 25 Metern über der Eisdecke zu schweben.<sup>39</sup> Zu jener Zeit steckte die Fliegerei noch in den Kinderschuhen und entwickelte sich laufend weiter. Der Erste Weltkrieg verlieh dem Motorflug zusätzlichen Auftrieb, woraufhin auch im zivilen Bereich das Potenzial des bisher jüngsten Verkehrsmittels erkannt wurde, nicht zuletzt für touristische Zwecke. Im Oberengadin blieb der Pioniergeist aus der Jahrhundertwende lebendig. So war es nicht verwunderlich, dass sich in den ersten Jahren der Zwischenkriegszeit vor allen Dingen Vertreter der Hotellerie mit dem Gedanken befassten, einen Flugplatz in der Region anzulegen. Der «Verschönerungs- & Verkehrsverein Samaden»<sup>40</sup> griff diese Idee auf und legte am 23. September 1919 den anderen Kurvereinen in der Region eine erste Projektskizze mit Bauplänen und erwogenen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen sowie einem möglichen Verteilerschlüssel betreffend der voraussichtlich anfallenden Kosten zur Stellungnahme vor und bat jene um eine rasche Rückmeldung, da eine Realisierung des Vorhabens noch im selben Jahr von der Samedner Institution als realistisch angesehen wurde.<sup>41</sup> Da im Oberengadin in den Herbstmonaten jederzeit mit Kälteeinbrüchen und Schneefall gerechnet werden muss, welche Bauarbeiten im Freien beeinträchtigen oder gar verunmöglichen können, war das Bestreben des Verschönerungs- & Verkehrsvereins verständlich, die Vertreter der anderen Kurorganisationen zur Eile zu drängen. In einem mit demselben Datum versehenen Brief gelangte der Vorsteher des Samedner Verkehrsvereins mit seinem Anliegen an den zuständigen Gemein-

devorstand und sah sich dank der Unterstützung seitens der benachbarten Kurvereine in seinem Vorgehen bestärkt. Er prognostizierte einen «grossen Aufschwung des Flugwesens» und vertrat die Ansicht, dass prinzipiell alle bedeutenden schweizerischen Ferienorte eine Anbindung an den Flugverkehr anstreben.<sup>42</sup> Folglich sollte auch Samedan über eine dementsprechende Infrastruktur verfügen, damit das Oberengadin touristisch nicht den Anschluss an andere Destinationen womöglich verpasste. Der Kurdirektor war überzeugt, dass ein Flugplatz «das Verkehrsleben stark fördern» werde und dem «Handel und Gewerbe neuen Schwung» gebe. An der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zweifelte er nicht einmal ansatzweise und ging in seinem Schreiben folglich davon aus, dass der Gemeindevorstand seine Einschätzung fast schon zwangsläufig teilen werde. Allerdings blieb er bezüglich der finanziellen Mittel der regionalen Kurvereine realistisch, indem er einräumte, dass diese kaum für die Pachtzinsen für das eventuelle Flugplatzgelände aufkommen könnten und darum den Gemeindevorstand um ein entsprechendes Entgegenkommen ersuchte. Eine Pachtzinszahlung sollte fällig werden, falls der Luftverkehr derart zunähme, dass das Areal für die Landwirtschaft gesperrt werden müsste. Er sicherte der zuständigen Behörde zu, dass das Gelände uneingeschränkt der Beweidung durch das Vieh zur Verfügung stehen werde und versprach darüber hinaus eine

34 KESSLER: Hotels, 1997, S. 17.

35 KESSLER: Hotels, 1997, S. 17.

36 COLLENBERG/GROSS: Istorgia, 2003, S. 306–307.

37 KESSLER: Hotels, 1997, S. 43.

38 KESSLER: Hotels, 1997, S. 109ff.

39 50 Jahre, 1987, S. 5–10.

40 Bis 1943 war im amtlichen Bereich die deutsche Ortsbezeichnung «Samaden» gebräuchlich. Im Zuge der Volksabstimmung über die Anerkennung des Rätoromanischen als vierte Landessprache der Schweiz im Jahre 1938 setzten sich im romanischen Territorium an Stelle deutscher Orts- und Flurnamen oftmals die rätoromanischen Bezeichnungen durch. Somit wurde nach 1943 offiziell die Schreibweise «Samedan» üblich. Der Einfachheit halber verwende ich in der vorliegenden Arbeit die rätoromanische Schreibweise auch im historischen Kontext. Beim Zitieren von Originaldokumenten und von Institutionen aus der Zeit vor 1943 wird die deutsche Schreibweise beibehalten.

41 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz, 1919–27: Kopie des Rundschreibens des Verschönerungs- & Verkehrsvereins Samaden an die anderen Verkehrsvereine, Samaden 23. September 1919.

42 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz, 1919–27: Brief des Verschönerungs- und Verkehrsvereins Samaden an den Vorstand der ländlichen Gemeinde Samaden, 23. September 1919.

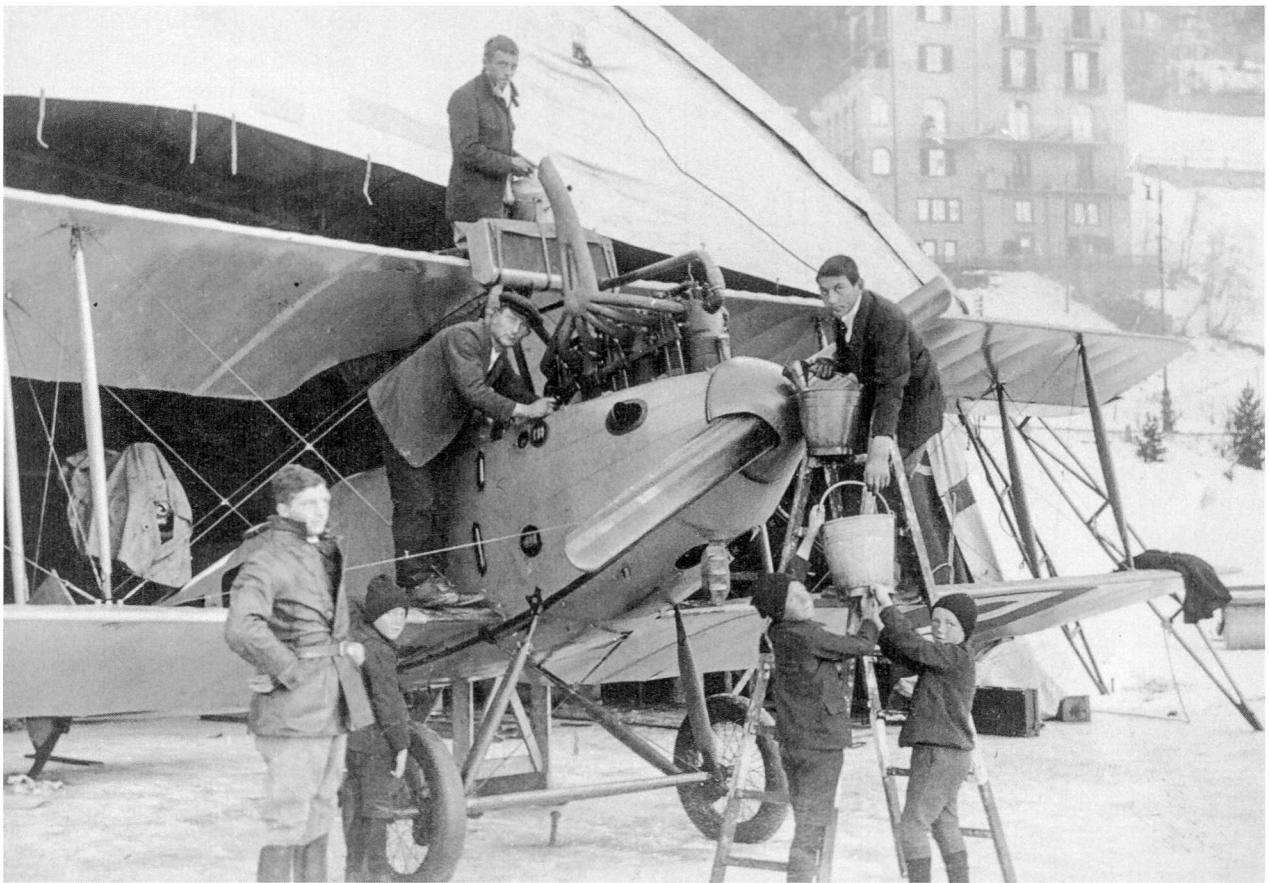


Abb. 3: Vorbereitungen zum Flug St. Moritz-London, 4. März 1920. Links: Pilot Alfred Comte. Flugzeug Condor CH-2 (deutsche Konstruktion) 200 PS, 6 Zyl. Benz-Motor. Fotografie von Othmar Rutz (1879–1961), (Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Bildnr.: 010301).

verbesserte Beschaffenheit des Weidelandes, gerade weil der Boden zur Anlage einer Graspiste für die aviatische Nutzung herzurichten war.<sup>43</sup>

Der Zeitplan des Samedner Kurdirektors, bis Ende 1919 die notwendigen Bauarbeiten durchführen zu können, erwies sich als zu optimistisch. Es sollten noch einige Jahre verstreichen, bis der erste Flugplatz des Dorfes seinen Betrieb aufnehmen konnte. Auf die Gründe für diese Verzögerungen werde ich in diesem Unterkapitel zurückkommen.

Der Hotelier N. G. Monsch leistete dem Verschönerungs- und Verkehrsverein vier Jahre später indirekt Schützenhilfe, indem er sich mit einem Brief an die Gemeindeverwaltung Samedan richtete. Seine Ausführungen zur Luftfahrt erscheinen mir aus heutiger Sicht nahezu visionär. Er sagte beispielsweise eine baldige Öffnung der Bündner Strassen für das Automobil voraus und erkannte, dass das Flugzeug in der Lage sei,

bezüglich Geschwindigkeit auf grösseren Entfernungen der Eisenbahn Konkurrenz zu machen.<sup>44</sup> Allerdings relativierte er den Zeitgewinn des Flugzeugs gegenüber den herkömmlichen Verkehrsmitteln zu Land mit Überlegungen, die in etwas anderen Massstäben bis heute nichts an Aktualität verloren haben. Er berücksichtigte, dass Flugplätze oftmals etwas ausserhalb ihrer Standortgemeinde liegen und meist nur mittels eines Zubringers – in der Regel des Personenwagens – erreichbar sind und dass die dafür aufgewendete Zeit zur reinen Flugzeit hinzugerechnet werden muss. Ferner war die Reichweite der damaligen Flugzeuge relativ gering, sodass sich der Flug mitunter zusätzlich durch Zwischenlandungen mit den entsprechenden Umwegen in die Länge zog. Insgesamt blieb Monsch betreffend der Möglichkeiten, welche das Flugzeug bot und der Grenzen, die diesem gesetzt waren, realistisch und wog die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsträger gegeneinan-



Abb. 4: Vorbereitungen zum Flug St. Moritz-London, 4. März 1920, (Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Bildnr.: 010304).

der ab. Er regte an, das Engadin einem breiteren Publikum bekannt zu machen. Zu diesem Zweck könnten seiner Ansicht nach beispielsweise Flugschauen veranstaltet werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen und die RhB sollten in Zusammenarbeit mit Hotels im Engadin diesbezüglich attraktive Angebote für Feriengäste organisieren, indem diese gegebenenfalls von ermässigten Bahntarifen und Preissnäcken in den Hotels profitieren könnten. Zudem sollten die Touristen in den Genuss von Rundflügen zu moderaten Preisen kommen. Zum Schluss meinte er: «Beim Flugwesen handelt sich hier ohne Zweifel um eine sehr wichtige Zutat zur Belebung des Fremdenverkehrs, der man theoretisch und praktisch näher treten muss, um Nutzen aus ihr zu ziehen.»<sup>45</sup>

Monschs Ansichten stimmten folglich weitgehend mit denjenigen des Samedner Kurdirektors, Pfarrer Michel, überein, wobei der Hotelier Monsch die Idee eines Flugplatzes etwas nüchternen betrachtete. Beide erhoff-

ten sich dadurch eine Belebung der regionalen Wirtschaft. Die schlechte ökonomische Lage entsprach nicht nur der individuellen Wahrnehmung der oben zitierten Vertreter des Fremdenverkehrs, sondern auch der Sicht der Samedner Gemeindebehörden, welche beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement Subventionen für den geplanten Flugplatz beantragten. Der Bund trat auf das Gesuch ein und bewilligte 1923 kraft eines Bundesratsbeschlusses vom 14. November 1922 einen Betrag

43 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz, 1919–27: Brief des Verschönerungs- und Verkehrsvereins Samaden an den Vorstand der löblichen Gemeinde Samaden, 23. September 1919.

44 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz, 1919–27: Schreiben von N. G. Monsch an die Gemeinde Samedan: Flugwesen im Engadin & Flugplatz von Samaden, 29. März 1923.

45 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz, 1919–27: Schreiben von N. G. Monsch an die Gemeinde Samedan: Flugwesen im Engadin & Flugplatz von Samaden, 29. März 1923.

von etwas über 10000 Franken, was zugleich eine beschäftigungspolitische Massnahme darstellte.<sup>46</sup> Eine genaue Arbeitslosenzahl lässt sich anhand der vorliegenden Dokumente allerdings nicht ermitteln. Anscheinend wog die Situation im Oberengadin schwer genug, dass das Departement den finanziellen Anspruch der Gemeinde Samedan auf staatliche Fördermittel anerkannte.

Ganz uneigennützig war die für damalige Verhältnisse recht grosszügige Unterstützung seitens des Bundes meiner Ansicht nach allerdings nicht. Noch 1915, während des Ersten Weltkrieges, hatte das Militär erwogen, in Graubünden Fliegerstützpunkte zu errichten, unter anderem in Nordbünden und im Oberengadin, doch wurden diese Pläne angesichts des weiteren Kriegsverlaufes nicht weiterverfolgt.<sup>47</sup> Das Interesse der Eidgenossenschaft an einem Landeplatz in den Alpen erlosch jedoch nicht vollends. In den 1920er Jahren wurden, wie in der Einleitung angedeutet, langwierige Verhandlungen zwischen den Bundesbehörden einerseits sowie der Bürger- und der Einwohnergemeinde Samedan andererseits geführt. Eine von mehreren Ursachen für die Verzögerungen lag in der zeitweiligen Uneinigkeit zwischen den beiden letzteren Körperschaften. Grundsätzlich befürworteten sowohl die Bürger- als auch die Einwohnergemeinde die Realisierung eines Flugplatzes, aber die Bürgergemeinde lehnte im Januar 1925 einen ihr im Vorjahr vorgelegten Vertragsentwurf seitens der politischen Gemeinde unter anderem mit der Begründung ab, dass sie die Eigentümerin des betreffenden Landes sei und die Politische Gemeinde lediglich die Nutzniesserin des besagten Grundstücks. Hinzu kamen weitere Vertragsbestimmungen, welche aus Sicht der Bürgergemeinde geändert gehörten.<sup>48</sup> Offenkundig hatte die politische Gemeinde Samedan den Befugnissen der Bürgergemeinde als der Eigentümerin des fraglichen Bodens bei den Vertragsverhandlungen mit dem Bund in den Jahren zuvor nicht genügend Rechnung getragen. Ob es sich beim Vorgehen der politischen Gemeinde um einen Irrtum oder eine bewusste Kompetenzüberschreitung handelte, bleibt auf Grund der Quellenlage unklar. Fest stand, dass durch die oben erwähnten Querelen bis zu einer Realisierung des Projekts mehrere Jahre verstrichen. Jedenfalls hätte sich der Vorsteher des Verkehrsvereins die Angelegenheit im Jahre 1919 bestimmt anders vorgestellt.

Gerechterweise anzufügen ist, dass die vom Bund mit den Vertragsverhandlungen betraute Eidgenössische Flugplatzdirektion in Dübendorf und die ihr über-

geordnete Generalstabs-Abteilung des eidgenössischen Militärdepartements in Bern eine Mitverantwortung für den schleppenden Fortgang der Verhandlungen trugen. Um sein Interesse zu bekunden und vor allem, um den Gegenstand eines möglichen Vertrages in Augenschein zu nehmen, entsandte der Bund 1923 eine kleine Delegation nach Samedan, so wie ich dies bereits in der Einleitung beschrieben habe. Schliesslich sollte das Militär Pächter des Geländes werden und zudem eine Kaufoption erhalten. Die Vertreter der Eidgenossenschaft brachten ihrerseits Vorbehalte an und äusserten Änderungswünsche zu einzelnen Punkten der verschiedenen Vertragsentwürfe, vor allem hinsichtlich einer allfälligen Erwerbung des Bodens. Dies beinhaltete beispielsweise eine genauere Umschreibung der Fläche des Areals und der von der Bürgergemeinde geforderten Klauseln bezüglich Weiderechts im Falle eines Verkaufes an den Bund. Hinzu kamen Fragen, was mit eventuell vom Militär erstellten Bauten geschehen sollte, falls der Bund vom Vertrag zurücktreten würde und anderes mehr.<sup>49</sup> Diese Verzögerungen liessen sich folglich nicht einer Vertragspartei allein anlasten. Dass sich die Generalstabs-Abteilung des eidgenössischen Militärdepartements detailliert mit einem Vertrag über ein Stück Land in einer abgeschiedenen Bergregion befasste, zeigte, dass die Angelegenheit von der Bundesbehörde durchaus ernst genommen wurde. Ansonsten wären wahrscheinlich niemals Vertragsverhandlungen zwischen dem Bund und den Samedner Körperschaften aufgenommen worden oder die Aufsichtsbehörde hätte der Direktion für Militärflugplätze in Dübendorf allenfalls eine Blankovollmacht erteilt und das Sachgeschäft einfach zur Kenntnis genommen.

Am 6. Dezember 1926 wurde der Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie der Bürger- und der Einwohnergemeinde Samedan unterzeichnet. Einzelheiten des Kontrakts sind in der Einleitung aufgeführt. Hinzu kam, dass die Beweidung des Flugfeldes gewährleistet war unter der Auflage, dass die Piste bei Bedarf umgehend geräumt werden musste. Selbstredend war eine ackerbauliche Nutzung des Geländes ausgeschlossen, wenn auch das Wort «Verbot» in den Bestimmungen vermieden wurde.<sup>50</sup> Im Kern wurden die Vertragspartner zu gegenseitiger Rücksichtnahme angehalten, um Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzern (allen voran Bauern und Fliegern) so weit wie möglich zu vermeiden.

Der obgenannte Vertrag lag also im Interesse aller Beteiligten, insbesondere der Gemeinde Samedan, wel-

che die finanziellen und technischen Mittel für die Errichtung und den Unterhalt eines Flugplatzes kaum alleine hätte aufbringen können, und das Militär wurde Pächter mit weitreichenden Nutzungsrechten. Am 2. Februar 1927 unterzeichneten die Bürgergemeinde Samedan (unter Ausschluss der Einwohnergemeinde) und der Bund einen auf zehn Jahre befristeten Kaufrechtsvertrag.<sup>51</sup> Nun verfügte das Oberengadin mit dem Standort Islas erstmals über einen ganzjährig nutzbaren Flugplatz für militärische und zivile Zwecke, nachdem der St. Moritzersee vor dem Ersten Weltkrieg als improvisierte Landebahn für Flugversuche während der Wintersaison gedient hatte.

Während sich die Oberengadiner Gemeinden von einem Flugplatz hauptsächlich die Förderung des Fremdenverkehrs erhofften, lassen sich die Gründe, die aus Sicht des Bundes für einen Fliegerstützpunkt in einem Bündner Hochtal sprachen, aus den vorliegenden Dokumenten nicht belegen. Eine mögliche Erklärung wäre meiner Ansicht nach zum einen, dass das Engadin an Italien und Österreich grenzt und sich daher der Luftraum mit relativ geringem Aufwand überwachen lässt, und zum anderen ist vor allem die Topographie des Oberengadins (d. h. vor allem die weite Ebene zwischen Samedan und Zuoz) für die Errichtung eines Landeplatzes geeignet. Gleichwohl stellte das Gebirge hohe Anforderungen an Mensch und Maschine. So wird in bestimmten Höhenlagen die Luft dünner und deren Sauerstoffgehalt nimmt ab, sodass sich die Leistungsfähigkeit der Motoren und somit die Tragkraft eines Flugzeugs verringert. Außerdem kann die Konzentrationsfähigkeit des Piloten beeinträchtigt werden. Da das Territorium der Schweiz zu einem grossen Teil im Alpenraum liegt, bot es sich an, die Flieger unter entsprechenden Bedingungen zu schulen. Diesbezüglich schien der höchstgelegene Flugplatz Europas<sup>52</sup> geradezu prädestiniert.

## 2.2 (Exkurs): Konferenz zum Luftverkehr in Bern

Im militärischen Bereich räumte der Bund dem Flugplatzstandort Samedan bereits vor der Realisierung des Projekts Islas einen höheren Stellenwert ein als im zivilen. Ursprünglich war vorgesehen, Samedan zumindest auf dem Papier auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt den Flughäfen im Mittelland, wie beispielsweise Zürich, Basel und Genf gleichzustellen. Dies belegt eine schriftli-

che Einladung des Luftamtes, welches damals noch dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement unterstellt war, an den Gemeinderat von Samedan. Eine Sonderstellung nahm die künftige Standortgemeinde allerdings nicht ein, denn die kommunale Behörde wurde nicht gesondert angeschrieben. Vielmehr handelte es sich um ein Rundschreiben vom 17. November 1925 an kantonale und städtische Amtsstellen, welche jeweils für die Aufsicht über die ihnen unterstellten Flughäfen zuständig waren. Das Schreiben bezog sich auf ein nicht mehr erhaltenes Zirkular vom 14. Oktober desselben Jahres. Es handelte sich um eine Sitzung, in welcher im Beisein der entsprechenden Behördenvertreter die Vergabe und Linienführung der nationalen und internationa-

46 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1923–26: Subventions-Entscheid gestützt auf den Bundesratsbeschluss betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, 14. November 1922. Dieser ist in einer Mappe aus dem Jahre 1923 abgelegt.

47 50 Jahre, 1987, S. 9.

48 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz, 1919–27: Brief der Bürger an die politische Gemeinde Samedan, 7. Januar 1925. Der Brief ist auf Rätoromanisch verfasst. Darin verleiht der Präsident der Bürgergemeinde Pierin Tester seiner Position gegenüber der politischen Gemeinde bezüglich der Besitzverhältnisse des fraglichen Grundstücks Nachdruck: «Il terrain piglio in vista per la fitteda non appartegna alla Vschinaunca politica, dimpersè alla Corporaziun vschinela, quella ais proprietaria e per fittedas da pü lungia düreda cu 15 ans, ais in prüma lingia la proprietaria e na l'usufructaria chi ho da sancziuner il contract da fittaunza.»

49 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz 1919–27: Schreiben der Generalstabs-Abteilung des eidgenössischen Militärdepartementes an den Präsidenten der Bürgergemeinde Samedan, 27. Dezember 1925.

50 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz 1919–27: Vertrag zwischen der Bürgergemeinde Samaden als Eigentümerin und der Einwohnergemeinde Samaden als Nutzniesserin, vertreten durch die beiden Vorstände einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch die Eidgenössische Flugplatzdirektion in Dübendorf andererseits betreffend Errichtung eines Fliegerstützpunktes in Samaden, Samaden/Dübendorf 6. Dezember 1926.

51 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Vertrag Flugplatz 1919–27: Vertrag zur Begründung eines Kaufsrechtes zwischen der Bürgergemeinde Samaden, vertreten durch ihren Präsidenten und einem weiteren Vorstandsmitglied und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch die eidgenössische Flugplatzdirektion in Dübendorf, Samaden 2. Februar 1927.

52 Mit derlei Angaben warb der Flugplatz Samedan vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg. In einzelnen in diesem Abschnitt nicht zitierten Dokumenten aus der Zwischenkriegszeit war davon bereits die Rede gewesen. Da dies meines Erachtens von Betreibern anderer Standorte leicht widerlegt werden können, erscheint mir diese Umschreibung durchaus glaubhaft.

len Flugrouten diskutiert wurde.<sup>53</sup> Ob der Samedner Gemeinderat der Einladung nachkam, lässt sich nicht zweifelsfrei belegen, da in den Unterlagen weder eine Antwort erhalten geblieben noch eine Delegation in der Anwesenheitsliste des Sitzungsprotokolls aufgeführt ist.

In den Diskussionen wurde laut Protokoll der noch nicht bestehende Flugplatz Samedan jedenfalls nicht erwähnt, vielmehr ging es um Flugpläne für die bereits vorhandenen Destinationen und die Rentabilität der in der Konferenz genannten Strecken vor allem betreffend Passagierflügen und der Luftpost im In- und Ausland. Am Beispiel der Flugroute Basel–Freiburg–Baden–Mannheim wurde ersichtlich, dass der Hotelier N. G. Monsch anno 1923 eine der Schwächen des Flugzeugs punkto Zeitverlusts in Folge häufiger Zwischenlandungen richtig erkannte. Ebenso für seine Einschätzung sprach, dass sich unter anderem Luzern trotz seiner zentralen Lage in der Schweiz nicht als Flughafenstandort etablieren konnte.

Nebenbei bemerkte der Sitzungsleiter, dass «Alpen-Verkehrsflüge auch 1926 noch im Versuchsstadium bleiben» würden. Daraus lassen sich meiner Ansicht nach zwei gegensätzliche Schlussfolgerungen ziehen. Die Einladung an Samedan konnte entweder als Geste gedeutet werden, mit der die Gemeinde als gleichberechtigte Partnerin in die weitere Planung einbezogen werden sollte oder es handelte sich hierbei um eine Formssache, um die involvierte lokale Behörde nicht explizit zu übergehen. Anzunehmen wäre, dass die Samedner Behördenvertreter ahnten, dass sie nur eine marginale Rolle spielen würden und daher demonstrativ auf eine Teilnahme an der Konferenz verzichteten und sich gar nicht erst darum bemühten, das an sie gerichtete Schreiben zu beantworten. Eher unwahrscheinlich war, dass das Fehlen der Samedner Delegation dazu führte, dass der Name des Ortes an der Sitzung zu keiner Zeit genannt wurde. Ansonsten wäre die Abwesenheit des Gemeinderates bei der Eröffnung der Tagung bemerkt und dementsprechend protokolliert worden.<sup>54</sup> Bis sich Samedan als Standort für Zivilluftfahrt etablieren konnte, sollte noch einige Zeit vergehen.

### **2.3 Scheitern des Projekts Islas – Ende des Flugplatzstandortes Samedan?**

Im einführenden Teil dieses Kapitels habe ich die erfolgreichen touristischen Errungenschaften im baulichen und institutionellen Bereich in Graubünden und

vornehmlich im Oberengadin hervorgehoben, welche z. T. bis ins frühe 21. Jahrhundert weltbekannt sind und historische Zäsuren, wie den Ersten Weltkrieg, überdauerten. Die hohe Risikobereitschaft der touristischen Pioniere zahlte sich in diesen Fällen aus. Etwas weniger bekannt dürften Vorhaben sein, welche, wie einzelne geplante Streckenabschnitte der Rhätischen Bahn, gar nicht realisiert wurden oder nicht weit über die Vollendung der Bauphase hinauskamen, wie dies beispielsweise beim Flugplatzprojekt Islas der Fall war. Während realisierte Projekte, vor allen Dingen Bauten, welche auch genutzt werden, langfristig betrachtet und bezüglich ihrer Vor- und Nachteile sowie ihrer gesellschaftlichen Relevanz relativ einfach bewertet werden können, gestaltet sich dies bei bereits in einem frühen Stadium gescheiterten Projekten wesentlich schwieriger. Welche potenzielle oder tatsächliche Bedeutung kam etwa dem Flugfeld Islas zu, das im Oktober 1927 einem Hochwasser zum Opfer fiel und daraufhin vor allem wegen der Weltwirtschaftskrise nicht mehr weiterverfolgt wurde?

Die in 2.1 und 2.2 verwendeten Unterlagen belegen, dass vor allem die Bürger- und die Einwohnergemeinde Samedan sowie der dortige Verschönerungs- & Verkehrsverein an einem Flugplatz interessiert waren, um das Engadin bereits frühzeitig an den internationalen Luftverkehr anzubinden. Ob diese Pläne als realistisch anzusehen sind, lässt sich auf Grund der oben erwähnten Einladung des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes an den Samedner Gemeindevorstand im Jahre 1925 meiner Ansicht nach nicht zweifelsfrei bestimmen. Umso eindeutiger war, dass bis zum besagten Herbst 1927 das Militär bereit war, sich als Pächter des Geländes mit Kaufoption für das Vorhaben zu engagieren, was den in diesem Kapitel zitierten Dokumenten ebenfalls zu entnehmen ist, insbesondere anhand des Pacht- bzw. Kaufvertrages von 1926/27.<sup>55</sup> Mit den möglichen Motiven für das Interesse des Militärs für den Flugplatzstandort Samedan habe ich mich im Unterkapitel 2.1 befasst.

Insgesamt waren meines Erachtens die Erwartungen an einen möglichen Flugbetrieb, insbesondere diejenigen, welche vom Hotelier Monsch geäussert wurden, durchaus realistisch, zumal die Gemeinde Samedan von der für die Zivilluftfahrt zuständigen Bundesbehörde zumindest formal berücksichtigt wurde, als in Bern die Streckenführung bestehender und geplanter Flugrouten diskutiert wurden. Zudem konnte das Oberengadin auf eine langjährige Erfahrung im Fremdenverkehr zurückblicken und sprach ausserdem ein gut situiertes Zielpublikum an, für das eine Flugreise ins Hochtal erschwing-

lich und dem Prestige der Destination und demjenigen der Reisenden gleichermaßen dienlich gewesen wäre. Folglich scheiterte das Projekt eines Flugplatzes nicht grundsätzlich, sondern nur vorübergehend an der Wahl des Standortes, der für Naturereignisse besonders anfällig war, und an den sich ab 1929 rapide verschlechtern den weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Andernfalls wären Pläne, überhaupt ein Flugplatzprojekt wieder aufzugreifen, wahrscheinlich auf Jahrzehnte hinaus auf Eis gelegt worden. Diejenigen Personen und Institutionen, welche das obige Vorhaben initiiert und gefördert hatten, standen nun an einem Scheideweg, ob sie an einem regionalen Flugplatz festhalten oder entsprechende Ideen aufgeben wollten. Ihre Entscheidung sollte in jedem Falle den Verlauf der Geschichte der Talschaft bis in die Gegenwart massgeblich beeinflussen.

Nach dem besagten doppelten Rückschlag zwischen 1927 und 1929 wurde das erste Flugplatzprojekt sistiert, den Unterlagen aus dem Gemeinearchiv Samedan zufolge jedoch vorerst nicht endgültig aufgegeben. Diesbezüglich blieb die Gemeinde Samedan mit den zuständigen Amtsstellen des Bundes und des Kantons Graubünden bis 1934 in Kontakt.<sup>56</sup> Das kantonale Bauamt war darum bemüht, die Samedner Behörden zu überzeugen, den Flugplatz Islas zu reaktivieren. Es vertrat die Ansicht, dass Samedan «einen sehr guten Flugplatz» besitze, welcher der Gemeinde finanziell zugutekommen könnte, vor allem was die möglichen Einnahmen aus Landetaxen betraf. Chur begnügte sich nicht damit, eventuelle Vorteile einer Wiederaufnahme des Flugbetriebs hervorzuheben und die Baukosten auf den Bund sowie die Gemeinde Samedan (oder auch den Kreis Oberengadin) abzuwälzen, sondern war auch bereit, seinen Teil beizutragen. Nach den Quellen zu schliessen, wurden vor allen Dingen die Planierungsarbeiten für die Landebahn im Jahre 1932 tatsächlich ausgeführt und die dafür veranschlagten Ausgaben nach einem vertraglich geregelten Schlüssel zwischen Bund, Kanton und Gemeinde aufgeteilt. In konkreten Zahlen bedeutete dies, dass die Eidgenossenschaft von total 9400 Franken maximal die Hälfte übernahm, die andere Hälfte teilten der Kanton, die Gemeinde und der Kurverein Samedan unter sich auf.<sup>57</sup>

Nach getaner Arbeit hätte aus administrativer Sicht ein neu aufgelegter Konzessionsantrag für den Flugplatz Islas gute Aussichten auf Erfolg gehabt, zumal selbst das kantonale Bauamt die kommunalen Behörden implizit zu diesem Schritt bewogen hatte.<sup>58</sup> Da der Bund 50%

zur Finanzierung beigetragen hatte, wäre erst recht mit dessen Zustimmung zu rechnen gewesen.

In einer Sitzung, die laut Brief des Gemeindeaktaus von Samedan an das Eidgenössische Luftamt um 1934 stattgefunden haben muss, wurden wahrscheinlich diesbezügliche Einzelheiten unter Behördenvertretern und Teilhabern einer damals bestehenden Fluggesellschaft erörtert. Zu den privaten Gesellschaftern gehörte unter anderen einer der prominentesten Schweizer Pioniere der Luftfahrt, Walter Mittelholzer (1894–1937). Er hatte das Engadin bereits in früheren Jahren angeflogen. Über den Inhalt dieser Besprechung geht im besagten Schreiben nichts hervor, da die Gemeinde Samedan nicht einbezogen worden war. Im Schreiben an das Luftamt rief der Gemeindeaktuar der eidgenössischen Amtsstelle das finanzielle Engagement seiner Gemeinde und den im Zuge der Errichtung des Flugplatzes zwischen Samedan und Bern ausgehandelten Pachtvertrag in Erinnerung, der vom Bund unter dem Eindruck des Hochwassers von 1927 gekündigt worden war. Zuletzt teilte der Gemeindeaktuar dem Adressaten mit, der Gemeinderat habe «vorläufig nicht die Absicht, den Flugplatz konzessionieren zu lassen».<sup>59</sup>

- 
- 53 GAS, Schachtel 42/11, Mappe 1915–26: Rundschreiben an die am Luftverkehr interessierten Behörden betreffend Einladung zu einer Luftverkehrskonferenz vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement, Abteilung Luftamt, Bern 17. November 1925. Das Zirkular ist auf den 17. November 1925 datiert, die Sitzung wurde jedoch auf den 5. November desselben Jahres einberufen, sodass es für Interessenten nicht einfach gewesen sein dürfte, der Einladung nachzukommen.
- 54 GAS, Schachtel 42/11, Mappe 1915–26: Rundschreiben an die am Luftverkehr interessierten Behörden betreffend Einladung zu einer Luftverkehrskonferenz vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement, Abteilung Luftamt, Bern 17. November 1925.
- 55 Chronologie der Ereignisse betr. Islas siehe Einleitung.
- 56 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Flugplatz 1932–1934. In den Unterlagen sind Bauabrechnungen enthalten, ebenso die Aufforderung des Kantons Graubünden an die Gemeinde Samedan, den Flugbetrieb am alten Standort doch wieder aufzunehmen.
- 57 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Flugplatz 1932–1934: Brief des Bauamtes des Kantons Graubünden an den Gemeindevorstand Samedan, 14. Dezember 1932. Dieser enthielt den in der Darstellung erwähnten finanziellen Verteilerschlüssel zwischen Bund, Kanton Graubünden und Gemeinde Samedan.
- 58 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Flugplatz 1932–1934: Brief des Bauamtes des Kantons Graubünden an den Gemeindevorstand Samedan, 14. Dezember 1932.
- 59 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Flugplatz 1932–1934: Schreiben der Gemeindekanzlei Samedan an das Eidgenössische Luftamt Bern, 4. Oktober 1934.

Die Versuche der Bündner Behörden, die Samedner Kollegen zu ermutigen, das Projekt Islas neu zu beleben, fruchteten also nicht. Ausschlaggebend dürften meiner Ansicht nach vor allem zwei Gründe gewesen sein. Zum einen wurde die Standortgemeinde nicht in die letztendlich ergebnislosen Verhandlungen zwischen den oben beschriebenen privaten Interessenten und den Amtsstellen des Bundes über eine mögliche Wiederaufnahme des Flugbetriebs einbezogen, was unter den lokalen Initianten (allen voran der Einwohner- und der Bürgergemeinde sowie dem Verkehrsverein Samedan), welche mit Idealismus und Opferbereitschaft viel Energie in dieses Projekt investiert hatten, nicht zu Unrecht einen Eindruck der Kränkung hinterlassen haben muss. Zum anderen hielten es die involvierten Personen und Institutionen des Dorfes wohl für wenig sinnvoll, am bisherigen Standort festzuhalten. Sie waren dem-

nach nicht gewillt, abermals schwerwiegende Hochwasserschäden zu riskieren, zumal unter anderem mit Champagna eine mindestens gleichwertige Alternative für einen ganzjährigen Flugplatz vorhanden war. Für den Winterbetrieb stand zudem nach wie vor der zugefrorene St. Moritzersee als Ausweichmöglichkeit zur Verfügung. Der Misserfolg des ersten fest installierten Landeplatzes bedeutete folglich nicht zwangsläufig das Ende der Fliegerei im Engadin, obschon diese nun bezüglich Infrastruktur auf den Stand der Zeit der ersten Flugversuche vor dem Ersten Weltkrieg zurückgeworfen worden war. Trotz dieses schweren Rückschlags für die Region hielten prominente Flieger, wie der bereits erwähnte populäre Walter Mittelholzer, der Destination die Treue. Im Januar 1935 fand er sich erstmals nach 14 Jahren wieder in St. Moritz ein, um Alpenrundflüge für Einheimische und Gäste zu unternehmen, nachdem



Abb. 5: Die Flugpioniere Alfred Comte (links) und Walter Mittelholzer (rechts) vor einem Doppeldecker, bevor der Flugplatz gebaut wurde. Im Hintergrund das Dorf Samedan, 1919. Fotografie von Gustav Sommer (1882–1956), (Kulturarchiv Oberengadin).

er in jenem Jahr mit derselben Swissair-Maschine nach Rio de Janeiro gereist war, um nach eigener Aussage über Afrika mit Luftpost an Bord nach Europa zurückzukehren und in Stuttgart zu landen.<sup>60</sup> Wenige Tage später führten Militärflugstaffeln aus Dübendorf Übungsflüge vor einem faszinierten Publikum durch.<sup>61</sup>

Die Begeisterung für die Fliegerei ergriff nebst der gesamten Bevölkerung insbesondere viele St. Moritzer Schulkinder, die sich die Gelegenheit nicht entgehen liessen, einem Dia- und Filmvortrag Mittelholzers in der Dorfschule in Begleitung ihrer Lehrer beizuwohnen. Jener führte die Schüler (in erster Linie handelte es sich laut Verfasser des Zeitungsartikels um Jungen) anschaulich in die Luftfahrt und deren physikalische Grundlagen ein und schilderte ihnen seine Expeditionen in ferne Länder und Kontinente. Im darauffolgenden Zeitungsartikel sprach der Verfasser dem Referenten nochmals seinen Dank aus.<sup>62</sup> Sowohl die Flüge selbst als auch seine Luftaufnahmen machten Mittelholzer über die Schweiz hinaus berühmt. Daraus folgt, dass es nicht selbstverständlich war, dass sich einer der bedeutendsten Vertreter der schweizerischen Fliegerei die Zeit für eine aufwendige Präsentation vor einer jungen Zuhörerschaft nahm. Ob die Flugplatzinitianten von der Popularität des Luftfahrtexperten profitieren konnten, wird Gegenstand des folgenden Kapitels sein.

### 3 Flugplatz Champagna

Der fliegerisch recht ereignisreiche Winter 1934/35 mag dazu beigetragen haben, dass die Initianten, die kurz zuvor auf einen Neukonzessionierungsantrag für den ersten Samedner Flugplatz verzichtet hatten, nach dieser schwierigen Zeit wieder Mut für ein neues Vorhaben fassten. Immerhin war mittlerweile auf dem Gebiet Champagna wenigstens ein behelfsmässiger Sommerbetrieb möglich. Zwischenzeitlich war erwogen worden, an Stelle des vorgesehenen Areals in Samedan eine Landebahn in der Silserebene zwischen Silvaplana und Sils i. E. zu errichten, was jedoch bald verworfen wurde, da nur die Samedner Champagna genügend Platz für einen potenziellen Flugplatzausbau bot. Ferner sprach für Samedan, dass der Hauptort des Oberengadins im Gegensatz zu Sils ans Eisenbahnnetz angeschlossen war und ist. Besonders zu Gunsten Samedans ins Gewicht fiel das Argument, dass das Dorf bereits zuvor über eine provisorische aviatische Infrastruktur verfügt hatte, auf der sich aufbauen liess.<sup>63</sup>

In den 1930er Jahren wurde nun in der Tat ein neues Projekt lanciert, dem ein grösserer Erfolg beschieden war als dem vorhergehenden. Da es sich beim Flugplatz Champagna um den bis heute bestehenden handelt, ist er für die vorliegende Arbeit von besonderem Interesse. Daher wird dieses Kapitel auch das weitaus ausführlichste sein, umso mehr als sich der Flugplatz am neuen Standort permanent weiterentwickeln konnte. Ich versuche, in diesem Kapitel die einzelnen Ausbauschritte der Anlage von der Planung bis zu den letzten meiner Ansicht nach relevanten Erweiterungen zu rekonstruieren, wobei hier nicht so sehr technische und architektonische Aspekte im Mittelpunkt des Interesses stehen sollen. Vielmehr geht es um die politischen und sozio-ökonomischen Auswirkungen, die ein solches Projekt in einer Region wie dem Oberengadin nach sich zog, selbst wenn die einheimische Bevölkerung, wie in der Einleitung erwähnt, in der Zwischenkriegszeit bereits über eine langjährige Erfahrung mit Grossprojekten im touristischen Bereich verfügte und Samedan bereits zuvor einen Flugplatz sein eigen hatte nennen können.

In den sieben Jahrzehnten seines Bestehens durchschritt der Flugplatz Champagna Höhen und Tiefen, von der Planung, Realisierung und Eröffnung, die Kriegsjahre, das Wirtschaftswunder bis zur Gegenwart. Um die verschiedenen Phasen seiner Geschichte zu illustrieren, ist dieses Kapitel in folgende Abschnitte gegliedert: Im einführenden Teil geht es darum, wie Fachleute die Notwendigkeit und Machbarkeit eines Flugplatzes beurteilten und in einem weiteren Schritt, welche Haltung die Einheimischen gegenüber konkreten Plänen für einen Flugplatz einnahmen, nicht zuletzt im Hinblick auf entsprechende Gemeindeversammlungen, allen voran diejenigen, die in Samedan und St. Moritz zu dieser Angelegenheit abgehalten wurden. In 3.1 wird die Realisierung des Projekts in den 1930er Jahren im Mittelpunkt stehen, vor allem, was die Kriterien für Bauvergaben und die beschäftigungspolitischen Massnahmen für einheimische Arbeitslose betrifft. Ein weiteres wichtiges Thema im folgenden Unterkapitel wird die Abwicklung der Bodenabtretungen an die 1936 gegründete Flugplatzgenossenschaft sein. In den Augen

60 Walter Mittelholzer wieder in St. Moritz, Engadiner Post, 1935, S. 3.

61 Reger Flugverkehr, Engadiner Post, 1935, S. 2.

62 Walter Mittelholzer in der St. Moritzer Schule, Engadiner Post, 1935, S. 3.

63 Nochmals Flugplatzfrage, Engadiner Post, 1935, S. 2.

der Verfechter eines neu zu errichtenden Flugplatzes eröffneten sich mit einer solchen Einrichtung vielfältige Möglichkeiten.

Nachdem der Erste Weltkrieg überwunden worden war, erwies sich der darauffolgende Friede in Europa spätestens ab Mitte der 1930er Jahre zunehmend als trügerisch, umso mehr als im Kontinent diktatorische Staats- und Gesellschaftsformen Fuß fassten und an Einfluss gewannen, nicht zuletzt, indem sie innenpolitische Vorteile aus den teilweise bürgerkriegsähnlichen Zuständen in ihren Ländern zogen. Dies war insbesondere 1922 in Italien und elf Jahre später in Deutschland der Fall, wie auch in der Sowjetunion, welche in der Folge eines jahrelangen Krieges der Rotarmisten gegen eine Koalition von Monarchisten und ausländischen Verbänden in den 1920er Jahren entstanden war. Mit ihren nationalistischen Expansionsplänen gerieten vor allem die faschistischen Diktaturen unweigerlich in einen Konflikt mit anderen Staaten. Es stand abermals ein Krieg bevor, der sich zu einem Weltkrieg auszuweiten drohte. Am 1. September 1939 trat in der Tat das oben beschriebene Ereignis ein. Auch diesmal waren alle Nachbarstaaten der Schweiz mit Ausnahme des Fürstentums Liechtenstein in die bewaffneten Auseinandersetzungen involviert.

Wie bereits im Ersten Weltkrieg erlitten dieselben Wirtschaftszweige wieder einen empfindlichen Einbruch. Der Tourismus, der sich, wie im 2. Kapitel beschrieben, nach 1935 allmählich von den Turbulenzen der Weltwirtschaftskrise zu erholen begonnen hatte, wurde erneut in Mitleidenschaft gezogen. Die schweizerischen Kurorte, welche zwischen 1918 und 1939 wieder ausländische Feriengäste beherbergten, befanden sich nun in einer weiteren existenziellen Notlage. Auf das Oberengadin bezogen, bedeutete dies beispielsweise, dass der mit grosser Zuversicht eröffnete Flugplatz Champagna für die Region nun infolge rückläufiger Flugbewegungen und den daraus resultierenden Ausfällen der Landetaxen eine Belastung darstellte. Ob es für den Flugplatz eine Lösung gab und wie diese aussah, wird das Unterkapitel 3.3 beantworten. Im Unterkapitel 3.4 geht es um die Frage, ob sich der Tourismus von der kriegsbedingten Depression erholen konnte.

Der Schwerpunkt des gesamten Kapitels 3 liegt in der Frage, ob und in welchem Masse sich die Erfahrung der Ortsansässigen mit dem Vorläuferprojekt auf deren Einstellung gegenüber dem Bau eines neuen Flugplatzes auswirkte. Wem kam das Vorhaben eher zugute und

wem weniger oder gar nicht? Konnte Samedan als eventuelle Standortgemeinde auf die Unterstützung der anderen Oberengadiner Gemeinden zählen, oder war es im entscheidenden Moment der Projektierung auf sich allein gestellt?

Um für ein Bauprojekt regionaler Bedeutung die Unterstützung einer breiten Öffentlichkeit zu gewinnen, bedarf es in der Regel einer umfangreichen Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit, welche positive Emotionen wecken sollte, ohne die rationale Ebene zu vernachlässigen. Im Falle des Flugplatzprojektes wurde den Initianten zumindest der erste Arbeitsschritt insfern erleichtert, als das Thema in seinen Grundzügen unter den Ortsansässigen als bekannt vorausgesetzt werden konnte. Auf indirektem Weg leisteten die Rundflüge im Winter 1934/35 und die Popularität Mittelholzers und anderer berühmter Flieger einen wertvollen Beitrag an die Überzeugungsarbeit der Flugplatzbefürworter. Nun mussten noch die technische Machbarkeit und die Finanzierung des Vorhabens geklärt werden.

Wie oben beschrieben, fiel bei der Standortevaluation für ein neues Flugplatzprojekt die Wahl frühzeitig auf Samedan. Nach den vorhandenen Unterlagen zu schliessen, herrschte in dieser regionalpolitisch bedeutsamen Frage unter den Oberengadiner Gemeinden eine weitgehende Einigkeit. Hiermit entfiel ein möglicher Konfliktpunkt, der die Planung des Bauvorhabens aus Sicht der Initianten schlimmstenfalls bereits in den ersten Ansätzen hätte scheitern lassen können, was möglichen Konkurrenten innerhalb Graubündens die Möglichkeit eröffnet hätte, sich selbst als Flugplatzstandort anzubieten. Das in diesem Punkt geschlossene Auftreten des Oberengadins erleichterte dem Präsidenten des regionalen Kurvereins, dem Bezirksingenieur Fontana, seine Bemühungen im Kontakt mit den zuständigen Bundesbehörden. Bei einer Besichtigung des Geländes im Rahmen einer Konferenz im Juni 1935 wollte er unter anderem den Chef des eidgenössischen Luftamtes davon überzeugen, dass das Grundstück in Samedan für den Bau eines Flugplatzes geeignet sei. In einer zuvor einberufenen Konferenz in Chur war zudem der Gedanke geäussert worden, dass in Graubünden ein einziger Flugplatz genüge, nachdem in früheren Jahren, wie im einführenden Teil des zweiten Kapitels erwähnt, vornehmlich im militärischen Bereich noch Varianten mit mehreren nebeneinander bestehenden Standorten diskutiert worden waren.

Während bezüglich der Standortwahl die Würfel auf Kantons- und Kreisebene bereits gefallen waren, standen noch zwei weitere wichtige Fragen im Raum. Erstens: Wie viel würde ein Bau kosten und wer finanziert diesen? Und zweitens: Wie konnten die involvierten Gemeinden bei der konkreten Ausgestaltung des Projektes angemessen berücksichtigt werden? Um hauptsächlich diese beiden Punkte zu erörtern, folgte diesmal in einem Hotel in Samedan im selben Monat eine weitere Sitzung, an der die Vertreter aller Oberengadiner Gemeinden und weitere Interessenten zugegen sein sollten. Tatsächlich anwesend waren der Oberengadiner Kurverein, die Gemeinden Sils, St. Moritz, Celerina, Pontresina, Samedan, Bever, Madulain und Zuoz, die Kurvereine von St. Moritz, Samedan und Pontresina und der Hotelierverein Sils-Silvaplana-Maloja. Das Fehlen der anderen drei Gemeinden Silvaplana, La Punt-Chamues-ch und S-chanf wurde im entsprechenden Zeitungsartikel nicht begründet. Die Anwesenheitsliste unterstreicht die Bedeutung, welche dem Flugplatz sowohl von der Politik als auch von anderen öffentlich-rechtlichen sowie privaten Institutionen beigemessen wurde. So war es auch der Präsident des Oberengadiner Kurvereins, der die Konferenz leitete. Innerhalb von rund 70 Jahren nach der Gründung des ersten schweizerischen Kurvereins war ein solcher nun also in der Lage, im Bereich des Fremdenverkehrs auf Kreisebene eine Führungsrolle zu übernehmen. Der Kurverein als institutionelle Innovation aus der Entstehungszeit des modernen Tourismus hat sich folglich bewährt.

Aus der Teilnahme der Gemeinde Sils lässt sich schliessen, dass sich deren Vertreter bei der Standortevaluation wohl zu keiner Zeit ernsthafte Chancen ausrechneten und daher bereit waren, sich hinter das Projekt Champagna zu stellen. Dieses konnte sich nun auf einen breiten regionalpolitischen Konsens unter den Entscheidungsträgern stützen, der die üblichen Rivalitäten zwischen den Ortschaften zumindest hierin in den Hintergrund treten liess. An der Sitzung wurde vor allen Dingen über die Dimensionierung des Flugplatzes aufgrund des zu erwartenden Bedarfes beraten und damit selbstredend auch über einen ersten Kostenvoranschlag sowie die Finanzierung. Es war vorgesehen, eine Graspiste von  $600 \times 300$  Metern zu erstellen mit einer Schwebefuge von jeweils 200 Metern längsseits der Landebahn. Dazu musste das Gelände planiert und, soweit notwendig, entwässert werden, wofür 45 000 Franken veranschlagt waren. Um die

Flugzeuge bei längeren Standzeiten vor Witterungseinflüssen (im Engadin vor allem Schnee und Kälte in den Wintermonaten sowie der das ganze Jahr über intensiven Sonneneinstrahlung) besser zu schützen, sollte eine Einstellhalle gebaut werden, für die ein Betrag von 57 000 Franken geplant war. Für die Ausbesserung der Zufahrtswege waren 13 000 Franken budgetiert. Da von einer allfälligen Errichtung des Flugplatzes die Interessen von Grundeigentümern berührt waren, mussten diese entschädigt und notfalls enteignet werden. Für diese für beide Seiten unter Umständen wenig angenehmen Massnahmen – im Kostenvoranschlag bereits unverblümt als «Expropriation von Privatboden» bezeichnet – sollten dem Vorsteher des Oberengadiner Verkehrsvereins zufolge 3000 Franken bereitgestellt werden. Hinzu kam ein Betrag von 2000 Franken für Unvorhergesehenes. Dies ergab ein Total von 120 000 Franken. Aufgrund der Höhenlage von ca. 1800 Metern über Meer wurde in Betracht gezogen, eine Landebahn von einem Kilometer Länge und 600 Metern Breite zu erstellen, wie dies z. T. in Fliegerkreisen gefordert wurde. Allerdings müssten dann insgesamt 150 000 Franken aufgewendet werden.

In einer wirtschaftlich schwierigen Phase stellte ein gross angelegtes Projekt wie dieses für die Talschaft eine nicht unerhebliche finanzielle Belastung dar. So wies der Oberengadiner Kurvereinspräsident die Sitzungsteilnehmer darauf hin, dass die Initianten ihre Idee zur erneuten Planung eines Flugplatzes im Wesentlichen aus dem Grund wieder aufgegriffen hätten, dass dem Bundesrat Gelder aus einem Kredit zur Verfügung standen, um Subventionen für Luftfahrtprojekte bereitzustellen. Demzufolge übernahm der Bund jeweils 30% der gesamten Erstellungskosten eines Projekts. Im Falle Samedans als Standortgemeinde standen weitere Zuwendungen seitens des eidgenössischen Luftamtes und des Kantons Graubünden in Aussicht. Den Restbetrag sollten die Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten berappen, was in Form von Anleihen mit einer Laufzeit von zehn Jahren an eine noch zu gründende Genossenschaft als Trägerin des Flugplatzes erfolgen sollte. Als Geste des Wohlwollens stellte die Gemeinde Samedan der Genossenschaft ihren sich bei der künftigen Anlage befindlichen Boden kostenlos zur Verfügung, verband damit jedoch die Auflage, dass das Areal weiterhin als Viehweide zur Verfügung stehen müsse.

Die Teilnehmer der Konferenz kamen überein, eine aus den Vertretern der obenannten Kreisgemeinden

zusammengesetzte Fachkommission zu bestellen, welcher die Aufgabe übertragen wurde, die Projektplanung voranzutreiben. Schliesslich sollte der Flugbetrieb so rasch wie möglich aufgenommen werden können.<sup>64</sup>

Im Falle des Vorläufers Islas lässt sich eine konkrete Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und Kurvereinen nicht belegen. Das Scheitern des ersten Flugplatzprojektes hatte demnach im Oberengadin einen bedeutsamen Lernprozess in Gang gesetzt. Wahrscheinlich war den verschiedenen Institutionen in der Region bewusst geworden, dass ein einzelnes Dorf unmöglich ein solches Vorhaben alleine tragen konnte, sondern dass alle Gemeinden des Kreises von Beginn weg in die Planung und Mitfinanzierung einer solchen Einrichtung eingebunden werden mussten. Diese Erfahrung war prinzipiell im Hinblick auf spätere Grossprojekte sehr wertvoll, was sich am Beispiel des Flugplatzes Champagna illustrieren lässt, insbesondere, was die Schaffung einer Fachkommission betrifft, die sich intensiv mit der Materie zu befassen hatte.

Die Flugplatzkommission und die oben beschriebene Interessentenversammlung setzten sich sogleich selbst unter Zeitdruck, ihr Projekt wenigstens so weit zu realisieren, dass ein Winterbetrieb bereits Ende 1935 möglich sein sollte. Dieser Hektik lag die Befürchtung zugrunde, dass der Kanton Graubünden, wie bereits zehn Jahre zuvor bei der Zulassung des Automobils, Gefahr laufe, hinter der allgemeinen Verkehrsentwicklung zurückzubleiben und im Falle der Luftfahrt den selbstverschuldeten Rückstand nicht mehr aufholen zu können. Der Verfasser eines entsprechenden Artikels in der «Engadiner Post» vom August 1935 schloss seine Ausführungen mit der Bemerkung: «Die aus täglichen Meldungen hervorgehende rasche Entwicklung des internationalen Flugverkehrs erheischt auch unsererseits ein rasches Handeln, wollen wir nicht auch in dieser Frage ins Hintertreffen gelangen.»<sup>65</sup> In dieser Frage werden Parallelen zu Islas erkennbar, wo es der Kurverein Samedan aus ähnlichen Gründen mit dem Baubeginn sehr eilig gehabt hatte. In beiden Fällen war nicht ausgeschlossen, dass unvorhergesehene Verzögerungen den ehrgeizigen Zeitplan stark durcheinanderbringen konnten. Dies sollte sich abermals bewahrheiten, allerdings handelte es sich nun punkto Planung nicht mehr um einige Jahre, sondern lediglich um ein knappes Jahr, was darauf hindeutet, dass organisatorische Abläufe in den regionalen Behörden gestrafft wurden und dass es sich auszahlte, einen ständigen Ausschuss mit der konkreten Ausar-

beitung eines Vorhabens zu beauftragen. Im administrativen Bereich war dies womöglich eine Lehre, die aus dem Misserfolg des Vorgängerprojekts in den 1920er Jahren gezogen werden konnte, als nicht zuletzt – wie im zweiten Kapitel erläutert – Meinungsverschiedenheiten unter den beiden politischen Körperschaften Samedans selbst einen beträchtlichen Teil der Energie der Initianten absorbiert und die Verhandlungsposition der Gemeinde gegenüber Dritten, in jenem Fall dem Bund, geschwächt hatten.

Bereits im September 1935 konnte die im Sommer desselben Jahres gebildete Flugplatzkommission erste konkrete Zwischenergebnisse vorweisen, wie beispielsweise konstruktive Verhandlungen mit betroffenen Bodenbesitzern, wobei keine Einzelheiten bekannt gegeben wurden. Zudem ging der Ausschuss davon aus, dass mit den Planierarbeiten sofort angefangen werden könne, sobald die Finanzierung des Projekts sichergestellt sei. Ferner wurde zugesichert, dass die vorgesehene Flugzeughalle innerhalb von sechs Wochen geliefert werden könne.<sup>66</sup> Wie oben erwähnt, war es jedoch nicht möglich, den festgelegten Termin einzuhalten. Ein möglicher Grund war meiner Ansicht nach, dass die Verhandlungen mit den Anrainern des Flugplatzareals doch mehr Zeit in Anspruch nahmen, als die Vertreter der Kommission vermutet hatten. Es ist anzunehmen, dass meistenteils eine Einigung zwischen den Vertragspartnern erzielt werden konnte. Die einzelnen Fälle, die aus Sicht der Initianten Probleme bereiteten, werden im Unterkapitel 3.1 zur Sprache kommen, da jene die Realisierung des Flugplatzes allenfalls erschweren, letzten Endes jedoch nicht verhindern sollten.

Einen weiteren Teilerfolg konnte die Flugplatzkommission im Oktober desselben Jahres für sich beanspruchen. Sie nutzte die Kontakte, welche die Gemeinde Samedan bereits in früheren Jahren mit dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und dem diesem unterstellten Luftamt geknüpft hatte. In einem Brief erklärte sich dessen Direktor bereit «für eine Reihe von Jahren einen Jahresbeitrag von Fr. 3000.– an den Flugplatz Oberengadin auszurichten». Damit waren einige Auflagen verknüpft, wie beispielsweise die Erstellung einer ganzjährig nutzbaren Graspiste von 800 × 200 Metern, die Errichtung einer Flugzeughalle für mindestens ein Verkehrsflugzeug und einzelne Sportflugzeuge, eine Reparaturwerkstatt für kleinere Wartungsarbeiten und ein Treibstoffdepot. Ferner musste der Flugplatzhalter (in diesem Fall die Genossenschaft Flugplatz Oberengadin) eine Aufsichtsperson stellen, wel-

cher die Flugpolizei und der Flugsicherungsdienst und weitere Tätigkeiten oblagen. Zusätzlich bedurfte es eines Mechanikers. Beide mussten jedoch nicht ständig am Arbeitsplatz anwesend sein. Die Aufgaben des Personals wurden noch einzeln aufgelistet. Dazu gehörten unter anderem die statistische Erfassung von Flugbewegungen und Unfällen, das Einholen und die Übermittlung von Wettermeldungen sowie die Kontrolle über den Signaldienst (das Aufstellen eines Windsackes, die Ausrichtung des Landerichteranzeigers und notfalls das Abfeuern von Signalraketen).<sup>67</sup>

Nachdem die Initianten des Flugplatzprojekts die planerischen Grundlagen geschaffen hatten, konnte das Vorhaben mit einiger Verzögerung den zuständigen Gemeindevorständen und Verkehrsvereinen im Oberengadin und schliesslich dem Stimmvolk vorgelegt werden. Der Gemeindepräsident von St. Moritz, der zugleich Vorsitzender der Flugplatzkommission war, informierte im Zuge einer Versammlung Ende Juli 1936 den lokalen Verkehrsverein über mögliche Perspektiven einer aviatischen Erschliessung des Engadins und die daraus voraussichtlich resultierenden Kosten. Diese beliefen sich seiner Einschätzung nach nun mittlerweile auf rund 200 000 Franken. Bezuglich dieser hohen Summe meinte er: «Freilich müssen den Gemeinden [im Oberengadin] auch hierfür erhebliche Opfer zugemutet werden.» Seiner Ansicht nach war der veranschlagte Betrag angesichts der Entwicklung des Luftverkehrs gerechtfertigt. Er stützte seine Argumentation auf eine amtlich zusammengestellte Statistik der Schweizerischen Verkehrszentrale zum europäischen Flugverkehr aus dem Vorjahr, der zufolge in Europa 27 Fluggesellschaften existierten. Diese besaßen insgesamt 892 Verkehrsmaschinen mit einer Zuladung, welche im Total 655 909 kg umfasste. Laut derselben Statistik verfügte der Kontinent über ein Flugstreckennetz von insgesamt 192 198 Kilometern.<sup>68</sup> Nach diesen Ausführungen des Kommissionspräsidenten folgte eine Diskussion, auf deren Inhalt in einem bereits zuvor erschienenen Zeitungsartikel nicht genauer eingegangen worden war. Zusammenfassend hiess es in jener Meldung: «Zuhanden der Gemeindebehörden [von St. Moritz] nahm die Versammlung in befürwortendem Sinne Stellung zu dem hiefür bereitgestellten Projekt mit einem Kostenaufwand von Fr. 200 000.–.»<sup>69</sup>

Am 3. September 1936 fand in Samedan eine öffentliche Orientierungsversammlung statt, in welcher das Initiativkomitee sein Bauprojekt einschliesslich Fi-

nanzierungsschlüssel den Stimmberchtigten vorstellte. 170 000 Franken sollten die Kreisgemeinden und private Interessenten übernehmen. St. Moritz sah zusätzlich 100 000 Franken vor. Weitere 30 000 Franken sollten als Subventionen dem Vorhaben zufließen, und Samedan verpflichtete sich, nochmals 20 000 Franken beizusteuern.<sup>70</sup>

Fünf Tage später berief der Samedner Gemeinderat eine Versammlung auf den 11. September 1936 ein, um der Einwohnerschaft das Flugplatzprojekt einschliesslich des von der Ortschaft zu entrichtenden Betrages zur Abstimmung vorzulegen. In der entsprechenden Zeitungsmeldung wurde gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten an die Opferbereitschaft der Einheimischen appelliert, ihren Beitrag zur Weiterentwicklung des Tourismus zu leisten. Der Verfasser prognostizierte, dass der Souverän das Projekt annehmen werde, «[...] da der Gemeinderat nun scheint's entschlossen sei, einen Antrag zur Annahme der Vorlage einzubringen, so ist nicht anzunehmen, dass die Mehrheit der Stimmberchtigten ihm nicht Folge leisten werde; denn man ist auch hier grundsätzlich der Ansicht, alles zu tun, was dem Oberengadin und zugleich dem ganzen Engadin die Gästefrequenz des Sommers und Winters mehren könnte. Wir leben eben in der Zeit der Opfer und der kategorischen Imperative, – ohne Opfer keine Erfolge! Die Solidarität aller Kreisgemeinden des Oberengadins findet keine bessere Gelegenheit, sich wiederum mit der Tat zu zeigen, wie sie es schon so oft und ehrenvoll erwiesen hat.»<sup>71</sup>

Die besagte Gemeindeversammlung brachte das aus Sicht der Initianten gewünschte Ergebnis, welches, wie in der Einleitung erwähnt, mit einer Zustimmungsrate von rund 80 % deutlich ausfiel, womit nicht einmal Vertreter des Gemeinderates gerechnet hatten. Somit stellte sich heraus, dass sich eine überwältigende Mehrheit der

64 Ober-Engadin: Ein Flugplatz im Oberengadin, Engadiner Post, 1935, S. 1.

65 Flugplatzangelegenheit, Engadiner Post, 1935, S. 2.

66 Flugplatz, Engadiner Post, 1935, S. 2.

67 StAGR, VIII 21 b, Mappe Nr. 1042: Flughafen Samedan: Kopie des Briefes vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartements, Abteilung Luftamt an den Präsidenten der Flugplatzkommission Oberengadin, 17. Oktober 1935; Vermerk: In Zirkulation.

68 Notwendigkeit, Engadiner Post, 1936, S. 1.

69 St. Moritz: Kur- und Verkehrsverein, Engadiner Post, 1936, S. 2.

70 Samaden: Die Entscheidung naht!, Engadiner Post, 1936, S. 2.

71 Samaden: Gemeindeversammlung und Flugplatz «Engadin», Engadiner Post, 1936, S. 2.

Stimmberchtigten den Argumenten des Initiativkomitees und der kommunalen Behörden anschloss, indem sie einen Flugplatz für den Fremdenverkehr im Oberengadin als existenzielle Notwendigkeit betrachtete. Das Tal sollte touristisch aufgewertet werden, um die Hotellerie mittel- bis längerfristig neu zu beleben und den Alteingesessenen hiermit in der wirtschaftlichen Stagnation eine Perspektive zu ermöglichen. Ferner stellte ein solches Grossprojekt kurzfristig eine Chance dar, in der Bauphase umgehend möglichst viele einheimische Arbeitslose zu beschäftigen. Umso schwieriger war folglich die Situation der Opponenten. Diese wurden einem Zeitungsbericht vom 15. September 1936 zufolge vom Gemeinderat korrekt behandelt, insofern als ihnen die Gelegenheit zugestanden wurde, ihren Standpunkt darzulegen. Konkrete Voten der Gegner wurden in der Zeitung zwar nicht festgehalten, doch der Verfasser zeigte in der Folge der Abstimmung Verständnis für deren Bedenken: «Der Flugplatz in Samaden ist gesichert! Ob dann die geäusserten Befürchtungen sich erwähren, – das wissen weder die Opposition, noch die Anhängerschaft, wie man es bei allen Unternehmungen verkehrs-politischer Natur auch nicht genau wissen kann.» Selbst der stellvertretende Gemeindepräsident Samedans hatte zunächst dem Lager der Flugplatzgegner angehört und änderte «nach reiflichem Studium» des Projekts seine Meinung. Er betonte, dass Samedan bereit sein müsse, finanzielle Opfer zu bringen. Da von diesen bereits weiter oben die Rede war, wird an dieser Stelle auf derlei Einzelheiten verzichtet, ausser, dass sich seine Gemeinde voraussichtlich mit 500 Franken am Kapital der noch zu gründenden Flugplatzgenossenschaft beteiligen werde. Im Gegenzug sollte Samedan in den Genuss von Steuereinnahmen, Grundstückverkäufen im Gesamtwert von rund 30 000 Franken (zu ca. 25 Rappen pro m<sup>2</sup>) und Einnahmen für das gemeindeeigene Elektrizitätswerk kommen.

Meiner Ansicht nach trugen der im Oberengadin verbreitete gesellschaftliche Grundkonsens, die Risikobereitschaft der regionalen Behörden und eine Solidarisierung der Bevölkerung mit den Erwerbslosen massgeblich zum klaren Abstimmungsresultat bezüglich Flugplatzes in Samedan bei. Ansonsten hätten die Skeptiker vor allem in der Frage nach der finanziellen und technischen Machbarkeit eines solchen Grossprojektes einen grösseren Teil der Stimmberchtigten auf ihre Seite ziehen können, ebenso mit solchen Bedenken, welche seinerzeit im Graubünden gegenüber dem Automobil bestanden hatten. Zudem hätten sich mit an

Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die vom Flugplatz unmittelbar betroffenen Bauern und Grundeigentümer zu einer einflussreichen Interessengemeinschaft zusammengeschlossen, um sich mit anderen Opponenten zu verbünden.

Ebenfalls am 11. September 1936 fand in St. Moritz eine Gemeindeversammlung statt, in welcher auch das Flugplatzprojekt traktandiert wurde. Das betraf in diesem Fall vor allem den finanziellen Aspekt, da, wie in allen anderen Kreisgemeinden auch, die Interessen von Grundeigentümern im Gegensatz zu Samedan von der Erstellung der aviatischen Infrastruktur unberührt blieben. Was in Samedan als Standortgemeinde allenfalls als gewichtiges Argument gegen die Errichtung eines Flugplatzes in die Waagschale geworfen werden konnte, spielte in den übrigen Ortschaften des Oberengadins logischerweise eine untergeordnete Rolle. In der St. Moritzer Gemeindeversammlung jedenfalls meldete sich laut der Zeitungsmeldung vom Tag danach niemand zu Wort, dessen Interessen durch die Realisierung des Grossprojektes unmittelbar beeinträchtigt worden wären.

Der St. Moritzer Gemeindepräsident Carl Nater, der zugleich den Vorsitz in der Flugplatzkommission innehatte, legte der Versammlung ausführlich die beiden wichtigsten, indirekt miteinander verknüpften Tagesordnungspunkte dar. Beim ersten handelte es sich um einen Kredit von 95 400 Franken, den seine Gemeinde sprechen sollte, um überhaupt erst die Realisierung des Flugplatzes zu ermöglichen. Im zweiten Traktandum wurde die Frage aufgegriffen, ob St. Moritz für die Saison 1936/37 und 1937/38 dem lokalen Kur- und Verkehrsverein einen Kredit von jeweils 120 000 Franken bewilligen sollte, um in entsprechenden Aussenstellen im Ausland, wie beispielsweise in London, für St. Moritz zu werben, was in Gewerbe und Hotellerie auf breite Unterstützung stiess. Auf die touristischen Möglichkeiten, welche sich die Förderer vom Flugplatz Champa gna versprachen, werde ich im Unterkapitel 3.2 zurückkommen.

Beide Sachgeschäfte, d. h. sowohl der Unterstützungsbeitrag für den regionalen Flugplatz als auch der Kredit für die kommunale Tourismuswerbung im Ausland, wurden vom St. Moritzer Stimmvolk angenommen. Für ersteres machte der Verfasser des zitierten Artikels keine Angaben, hob jedoch für letzteres die klare Zustimmung von 113 zu 34 Stimmen hervor, wobei die Anzahl der Gegenstimmen sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis zu den Jastimmen etwas höher

lag als in Samedan. Dies dürfte unter anderem damit zusammenhängen, dass St. Moritz als grösste und zugleich touristisch bedeutendste Gemeinde des Oberengadins finanziell die Hauptlast zu tragen hatte, was unter Berücksichtigung der damaligen Wirtschaftslage der im Vergleich zu Samedan relativ starken Minderheit der Anwesenden wohl nicht leicht zu vermitteln war. Die Bereitschaft des St. Moritzer Souveräns, zwecks Fremdenverkehrswerbung zusätzlich zu den eigentlichen Verpflichtungen im Hinblick auf das Flugplatzprojekt eine freiwillige Mehrbelastung auf sich zu nehmen, zeugte jedoch von einer beeindruckenden Weitsicht.

Nach und nach bezeugten auch die kleineren Oberengadiner Gemeinden ihre Opferbereitschaft im Dienst der gemeinsamen Sache, namentlich Celerina, welches trotz seiner ökonomischen Schwierigkeiten im Oktober desselben Jahres 3500 Franken zum Vorhaben beitrug. «Die Gemeinde schloss sich nicht von der Oberengadiner Solidarität aus, denn auch Celerina hat ein unbedingtes Interesse am Flugplatz Samaden», meinte der Journalist der Regionalzeitung «Engadiner Post».<sup>72</sup>

Am 24. September 1936 folgte die Gründung der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin (GFO), die hauptsächlich von den Kreisgemeinden und privaten Gönern getragen wurde und für die darauffolgenden Jahrzehnte die Geschichte des Flugplatzes massgeblich prägen sollte. Laut Statuten, welche tags darauf genehmigt wurden, war die GFO für die Erwerbung des Bodens, die Erstellung der Flugzeughallen und die Sicherstellung eines geordneten Flugbetriebs selbst verantwortlich.<sup>73</sup> Von der Finanzierung war oben bereits die Rede.

Im Jahre 1936 fiel die Entscheidung für die Realisierung des Flugplatzes Champagna. Die aufgrund des gescheiterten Vorläuferprojekts unter den Initianten zwischenzeitlich aufgekommene Verunsicherung war einer Zuversicht gewichen, die sich in den verschiedenen Institutionen bemerkbar machte und auf einen grossen Teil der Ortsansässigen übertrug.

### 3.1 Neues Projekt, neuer Standort

Während die Wahl des Standortes bei der Planung des ersten Projekts unter den involvierten Kreisen, vor allem dem Militär und den Vertretern des Samedner Kurvereins noch umstritten gewesen war – das Militär hatte zu Islas tendiert, während der Samedner Kurverein den Standort Champagna bevorzugt hät-

te –, fiel in den 1930er Jahren die Entscheidung umso eindeutiger zu Gunsten von Champagna.<sup>74</sup> Obschon beide Areale damals durch Hochwasser gefährdet waren, befand sich Champagna diesbezüglich in einer vergleichsweise weniger exponierten Lage, sodass die topographischen Voraussetzungen für die Erstellung und mögliche bauliche und funktionale Erweiterungen einer bedarfsgerechten Infrastruktur sowie einen geordneten Flugbetrieb wesentlich günstiger waren als im Gelände von Islas.

In beiden Fällen wurde ein Flugplatz auf Kulturland erstellt bzw. geplant. Das zum Standort Islas gehörende Gelände befand sich vorwiegend im Besitz der Bürgergemeinde Samedan, die ihr Land als eine Art Allmend den ortsansässigen Bauern zur Nutzung überliess. Da keine schriftlich erhobenen Proteste seitens der Bauern in den kommunalen Archivalien Samedans erhalten geblieben sind, ist davon auszugehen, dass die Bürgergemeinde ihren Boden im Einverständnis mit den Landwirten für die Errichtung einer Graspiste zur Verfügung gestellt hatte, zumal das Areal weiterhin hatte beweidet werden können. Der eigentliche Konflikt bestand darin, dass die Bürgergemeinde der Einwohnergemeinde in Erinnerung rufen musste, dass sie die Grundeigentümerin sei, als die bereits erwähnten Verhandlungen mit dem Bund aufgenommen worden waren.

Mit dem Standort Champagna verhielt es sich etwas anders. Die Bürgergemeinde war in dieser Ebene bei Weitem nicht die einzige Grundeigentümerin. Wie aus einem Katasterplan aus den 1930er Jahren hervorgeht, war dort vielmehr privater Grundbesitz vorherrschend. In diesem Plan wurden die Bodenbesitzer teilweise namentlich aufgeführt. Unter diesen befanden sich vorwiegend Einheimische und Zugezogene und vereinzelt auch Eigentümer, welche nicht im Engadin wohnhaft waren. Zur an zweiter Stelle genannten Kategorie von Grundeigentümern gehörte unter anderem Domenico Pianto, mein Urgrossvater väterlicherseits,<sup>75</sup> der mit sei-

72 Samaden: Der Oberengadiner Flugplatz in Samaden, Engadiner Post, 1936, S. 2.

73 GAS, Schachtel 42/11: Statuten der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin in Samaden, Genehmigt in der konstituierenden Generalversammlung vom 25. September 1936, Art. 1. Name, Zweck und Sitz der Genossenschaft.

74 50 Jahre, 1987, S. 9ff.

75 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bodenabtretungen 1937–1938: Auszüge aus dem Katasterplan betreffend Bodenbesitzverhältnisse in der Champagna.

ner Familie im ausgehenden 19. Jahrhundert aus dem Veltlin nach Samedan ausgewandert war und sich eine Existenz als Gastwirt und Inhaber eines damals so bezeichneten Kolonialwarenladens aufgebaut hatte und parallel dazu seine bereits bestehende Weinhandlung weiterführte. Zudem hatte er in der besagten Champagna Land zur Selbstversorgung erworben. Die Eigentumsverhältnisse in der Champagna waren folglich komplizierter als beim vorhergehenden Flugplatzstandort, was bei der Abwicklung der notwendigen Bodenabtretungen aus Sicht der 1936 gegründeten GFO ein Hindernis darstellte, da mit jedem Eigentümer einzeln eine für beide Seiten akzeptable Lösung anzustreben war. Andernfalls riskierte die GFO im für sie schlimmsten Fall, sich als Organisation das Wohlwollen der Samedner Bevölkerung zu verscherzen, und damit drohte das Flugplatzprojekt als solches deren Rückhalt zu verlieren. Bereits ein langwieriger Rechtsstreit mit betroffenen Grundeigentümern hätte dem Ansehen der Genossenschaft schaden können.

Wie im einführenden Teil dieses Kapitels angedeutet, war die GFO in ihren diesbezüglichen Bemühungen durchaus erfolgreich. Allerdings fiel es einzelnen Grundeigentümern verständlicherweise schwerer als anderen, ihren Boden oder Teile davon der hauptsächlich mit öffentlichen Geldern aus den Gemeindekassen alimentierten Genossenschaft zu überschreiben, von welcher sie sogar mit dem Segen ihrer eigenen politischen Vertreter enteignet werden konnten. Eine Entschädigung in Form von Kompensationszahlungen oder Realersatz war allen Bodenbesitzern garantiert, allerdings zögerten einige von ihnen, sich mit Vertragsbedingungen einverstanden zu erklären, die allenfalls deutlich zu ihren Lasten ausfallen konnten. Die GFO musste sich aus den obgenannten Gründen in ihrem Vorgehen gegenüber den Landbesitzern zurückhalten, umso mehr als eine Realisierung des Flugplatzes letztendlich nur durch deren Entgegenkommen möglich war.<sup>76</sup> Zu den ausdauernderen Verhandlungspartnern der Genossenschaft gehörten, soweit dies aus den Unterlagen zu belegen ist, ein gewisser Herr P. Branger-Duboux aus Buriér und mein bereits genannter Urgrossvater. Aus der Antwort eines Schreibens der GFO an Branger-Duboux geht hervor, dass diesem die Verpachtung der Wiese «immer einen guten Zins abgeworfen» habe, was in den Krisenjahren nicht selbstverständlich gewesen sein dürfte. Die GFO schlug dem Grundeigentümer einen Kaufpreis von maximal 27 Rappen pro m<sup>2</sup> vor. Ob der Bodenbesitzer auf das Angebot eingegangen ist, wird aus

dem Schriftwechsel nicht ersichtlich, ebenso wenig der Flächeninhalt des Grundstücks.<sup>77</sup>

Ebenfalls unvollständig erhalten sind die Unterlagen, welche Domenico Pianto betreffen. Allerdings ist in der Korrespondenz aufgeführt, dass sein Grundstück ca. 20000 m<sup>2</sup> umfasste und dass er dafür mindestens 1.20 Franken pro m<sup>2</sup> verlangte.<sup>78</sup> Wenige Tage später erwiderte die GFO sein Schreiben und bat ihn, im Kaufpreis entgegenzukommen, umso mehr als ihm die Genossenschaft einen Landabtausch vorgeschlagen habe. Die GFO betrachtete zudem einen Kaufpreis von höchstens 18 Rappen pro m<sup>2</sup> für angemessen. Zuletzt appellierte der Unterhändler der GFO an die Kooperationsbereitschaft meines Urgrossvaters, indem er erklärte, dass die Realisierung des Flugplatzes ohne dessen Einwilligung in das Geschäft nicht denkbar sei.<sup>79</sup> Der von der GFO angebotene Quadratmeterpreis beruhte nicht auf einem simplen «Bluff», um den privaten Grundeigentümern den Kaufpreis zu drücken, sondern wurde tatsächlich in jeweiligen Kaufverträgen, namentlich mit der Bürgergemeinde und der Evangelischen Kirchgemeinde Samedan ausgehandelt.<sup>80</sup>

Die angesichts der zähen Verhandlungen zwischen der GFO und den obgenannten Grundeigentümern eingetretenen Verzögerungen trugen der Genossenschaft offenbar Kritik von unterschiedlicher Seite ein, worauf wiederum die Geduld von deren Vertretern allmählich erschöpft war, wie folgender Zeitungsartikel zeigt: «Von kompetenter Seite wird uns mitgeteilt, dass die Ausführung des Flugplatzes in Samaden einzig und allein vom Entgegenkommen einiger weniger Bodenbesitzer abhängt. Solange die Letzteren an den enorm übersetzten Preisen festhalten, ist an die Erwerbung des Geländes nicht zu denken. Diese Feststellung dürfte genügen, um alle Vorwürfe von verpasster Gelegenheit etc., zu denen sich ein Korrespondent an dieser Stelle bemüsst glaubte, hinfällig erscheinen zu lassen.»<sup>81</sup>

Aus den Unterlagen über die Bodenabtretungen gehen die Verhandlungsergebnisse zwischen der GFO und den beiden oben erwähnten privaten Grundeigentümern nicht hervor. Somit bleibt ebenso die Frage offen, ob diese von der Genossenschaft enteignet wurden. Womöglich beugten sie sich letztendlich dem zunehmenden öffentlichen Druck und gingen doch noch auf die Vertragsbedingungen der GFO ein, sodass dem Baubeginn formal nichts mehr im Wege stand.

Wie im einführenden Teil dieses Kapitels angedeutet, handelte es sich beim Oberengadin in der damaligen Zeit um eine etablierte Feriendestination, in welcher sich die

alteingesessene Bevölkerung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs und der entsprechenden positiven und negativen Konsequenzen durchaus bewusst war. So konnte sich auch das Bündner Hochtal je länger je weniger einschneidenden globalen Vorgängen entziehen, wie beispielsweise den beiden Weltkriegen und der 1929 eingetretenen Weltwirtschaftskrise. Dies traf nicht zuletzt auf den ersten Flugplatz in Samedan zu, der in einem gewissen Sinne sowohl einem Naturereignis als auch dem zwei Jahre später folgenden weltweiten konjunkturellen Einbruch zum Opfer gefallen war. Die weltweite Depression zog bekanntlich eine dramatische Zunahme der Arbeitslosigkeit nach sich. Zum Engadin liegen mir keine konkreten Zahlen vor. Jedenfalls sah sich der Vorstand der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin 1937 genötigt, beim kantonalen Arbeitsamt in Chur und bei der Eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung Subventionen für ein Beschäftigungsprogramm zum Bau des Flugplatzes Champagna zu beantragen. Der Verfasser beklagt sich darüber, dass die Antwort der Behörden auf sich warten lasse, meint jedoch zuversichtlich: «Die von uns s. zt. begrüssten militärischen Instanzen sind einer Subventionierung günstig gesinnt und ist anzunehmen, dass, wenn einmal der von Bern verlangte Antrag der Kant. Regierung vorliegt, ein Bundesbeitrag ohne weiteres bewilligt wird.»<sup>82</sup>

Von der schlechten Wirtschaftslage war auch das einheimische Baugewerbe betroffen. Der «Gewerbeverein Samaden» – so wurde die Ortschaft bis in die 1940er Jahre amtlich bezeichnet – tat dem Gemeindevorstand das Anliegen kund, bei Arbeitsvergaben anlässlich des Flugplatzprojekts vorrangig berücksichtigt zu werden.<sup>83</sup> Wie die Bauaufträge belegen, sollte dies tatsächlich der Fall sein. Dem Gemeindeaktuar jedenfalls war sehr daran gelegen, dass nach dem Winter 1936/37 bald mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte, was dem einheimischen Gewerbe zugutekommen sollte. Er erinnerte die GFO daran, dass die Gemeindeversammlung im März 1937 einen Notstandskredit von 5000 Franken gewährt hatte, um die lokalen Baufirmen zu unterstützen.<sup>84</sup> Zum Flugplatz Champagna liegen im Unterschied zu seinem Vorläuferprojekt diesbezüglich umfangreichere Dokumente vor, hauptsächlich in Form von Korrespondenz zwischen den Baufirmen und der Gemeinde Samedan sowie der GFO, auch wenn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg bis um 1925 und ab 1929 bis 1935 vergleichbar waren und laut Kessler in der dazwischen liegenden Zeit keine nennenswerte konjunkturelle Erholung eintrat. So ist aus den

Unterlagen zu Islas beispielsweise kein Aufruf einheimischer Gewerbevertreter an die Bürger- und die Einwohnergemeinde erhalten, ortsansässigen Firmen Bauaufträge zu erteilen. Meines Erachtens wäre seinerzeit eine solche Forderung mindestens ebenso berechtigt gewesen wie in den 1930er Jahren in Bezug auf Champagna.

Am 14. Juni 1937, also wenige Tage nachdem die oben erwähnte Bescheinigung des Samedner Gemeindeaktuars eingegangen war, antwortete die GFO und legte dem Gemeindevorstand das Bauprojekt der Flugzeughalle mit den dazugehörigen Plänen vor. Der zuständige Genossenschafter kündigte einen sofortigen Baubeginn an, nämlich bereits acht bis zehn Tage danach. Darum bat er den Gemeindevorstand, die Unterlagen baldmöglichst zu prüfen, zumal der Flugplatz mit (Löschen-)Wasser und Elektrizität versorgt werden musste, was für die Projektplanung nebst der Erstellung der Landebahn und einer oder mehrerer Flugzeughallen eine zusätzliche Herausforderung darstellte.<sup>85</sup>

76 Flugplatz Oberengadin, Engadiner Post, 1937, S. 1.

77 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bodenabtretungen 1937–1938: Entwürfe für jeweilige Verträge zwischen GFO und den betreffenden Grundbesitzern, in diesem Fall zwischen der GFO und P. Branger-Duboux bzw. meinem Urgrossvater Domenico Pianto.

78 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bodenabtretungen 1937–1938: Brief von Domenico Pianto an die GFO, 15. Oktober 1936. Die Korrespondenz zwischen ihm und der GFO wurde in italienischer Sprache geführt. In seinem Brief betonte er ausdrücklich, dass der von ihm geforderte Preis sein letztes Wort sei: «Ho calcolato tutto, e non posso fare che vendere al prezzo ristretto di fr. 1.20 al m<sup>2</sup> e non accetto cambiamenti.»

79 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bodenabtretungen 1937–1938: Antwortschreiben der GFO an meinen Urgrossvater vom 19. Oktober 1936: «Sarebbe rincrescioso se le nostre trattative dovessero rimanere senza esito, giàchè senza la Vostra proprietà No 784 la costruzione del ariodromo non potrà venir effettuato. Restiamo in attesa di un Vostro riscontro ed intanto con perfetta stima Vi salutiamo [...].»

80 Die beiden Kaufverträge befinden sich in derselben Mappe betreffend Bodenabtretungen in den 1930er Jahren im GAS.

81 Flugplatz Oberengadin, Engadiner P, 1937, S. 1.

82 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Protokoll der Sitzung des Vorstandes der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin in Samaden vom 29. September 1937 nachmittags 5 Uhr im Gemeindehaus St. Moritz.

83 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Brief des Gewerbevereins Samaden an den Gemeindevorstand, 18. Mai 1937.

84 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Bescheinigung von der Gemeindeverwaltung Samaden, Samaden 9. Juni 1937.

85 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Antwortschreiben der GFO mit beiliegenden Bauplänen, an den löbl. Vorstand der Gemeinde Samaden, St. Moritz 14. Juni 1937.

Während die Oberengadiner Gemeinden hinsichtlich Planung und Finanzierung des Flugplatzes konstruktiv zusammenarbeiteten und ihre Kooperation in Form einer eigens geschaffenen Kommission institutionalisierten, schien dies bei den einheimischen, vornehmlich Samedner, Gewerbebetrieben den Quellen zufolge nicht oder nur bedingt der Fall zu sein. Obwohl der lokale Gewerbeverein den besagten Aufruf an den Gemeindevorstand im Namen aller seiner Mitglieder verfasste, verfolgte jede Einzelfirma ihre eigenen Interessen, um in jenen schwierigen Zeiten ihre wirtschaftliche Existenz zu sichern. Bei einem solchen Grossprojekt dürften zumindest unterschwellig jeweils auch Prestigegründe die Betriebe zum Alleingang bewogen haben, sodass die ortsansässigen Firmen untereinander bezüglich Flugplatzes mehr oder minder hart um Bauaufträge konkurrierten. Nach den Archivalien zu schliessen, unterblieben zwar gegenseitige öffentliche Herabwürdigungen und Diffamierungen unter den Wettbewerbern, doch lässt sich anhand zweier Beispiele belegen, dass sowohl auf die Gemeindebehörden als auch auf die GFO hinsichtlich diverser Bauvergaben Druck ausgeübt wurde. Im ersten Fall beklagte sich die eine Firma beim Gemeindevorstand, dass sie bei Strassenbauarbeiten nicht vom Kantonalen Bauamt berücksichtigt worden sei und ebenso wenig von Samedan bei der Erstellung des Flugplatzes. Zu den Perspektiven ihres Personals äusserte sie sich unmissverständlich: «[...] und da die gegenwärtigen kleiner[en] Bauarbeiten bald zu Ende sein werden, sehen wir uns gezwungen den grössten Teil unserer Arbeiterschaft zu entlassen. Wir haben in der vorliegenden Offerte unsere äussersten Preise notiert und wir bitten Sie unser Angebot wenn möglich berücksichtigen zu wollen. Damit wäre unserer Arbeiterschaft sowie unserer Firma einen grossen Dienst erwiesen, da wir tatsächlich über keine grösseren Aufträge verfügen. Indem wir Sie versichern die uns anvertrauten Arbeiten sauber und exakt auszuführen zeichnen wir mit vorzüglicher Hochachtung [...].»<sup>86</sup>

Angesichts dieses Appells im Begleitbrief zur Bauofferte zur Grabung eines Kanals für die Wasserleitung zum Flugplatz stellt sich die Frage, ob die Gemeindebehörde bereit war, die Verantwortung für eine drohende Massenentlassung in einem Baugeschäft zu übernehmen, falls sie diesem eine Abfuhr erteilte, um einen allenfalls bessergestellten Konkurrenten vorzuziehen. Mit einer solchen Entscheidung riskierte der Gemeindevorstand, seinen eigenen Bemühungen um

Arbeitsbeschaffungsmassnahmen zuwiderzuhandeln. Aus Sicht der Firma handelte es sich meines Erachtens um ein taktisch kluges Vorgehen, den potenziellen Auftraggeber in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation vor einen dementsprechenden Interessenskonflikt zu stellen.

Im zweiten Beispiel richtete sich der Druckversuch gegen die GFO. Hierbei bediente sich der betreffende Bauunternehmer eines besonderen, etwas weniger subtilen Mittels. Er vertrat gegenüber der Genossenschaft den Standpunkt, für die Maurerarbeiten an der zu erstellenden Flugzeughalle fristgerecht eine Offerte eingereicht zu haben. Da die Trägerin des Flugplatzes nicht auf diese eingetreten war, drohte er implizit damit, seine sich im Bereich der Landebahn befindliche Kiesgrube offen stehen zu lassen, um die Planierungsarbeiten entscheidend zu beeinträchtigen, falls die GFO nicht auf ihren Beschluss zurückkomme. Ferner hielt er der Empfängerin vor, sich mit der Entscheidungsfindung zu viel Zeit gelassen und zudem nicht Wort gehalten zu haben, was die Bauvergabe betreffe. Zum aus seiner Sicht inakzeptablen Vorgehen meinte er: «Dieses Manöver hat uns einen peinlichen Eindruck hinterlassen.»<sup>87</sup>

Die GFO liess mit ihrer Antwort nicht lange auf sich warten. Ihr Präsident bedauerte, dass jene ob des Schreibens der Firma ihr «Befremden ausdrücken»<sup>88</sup> müsse. Weiter hiess es: «Wir müssen die Verdächtigungen und sonstigen Anschuldigungen aufs bestimmteste zurückweisen und ebenso müssen wir uns betr. Vergebung der Arbeiten an der Strasse [zum Flugplatz] unsere volle Freiheit der Entscheidung vorbehalten. Eine Copie Ihres Schreibens geht an den Gemeinderat von Samaden mit dem Ersuchen, das nötige vorzukehren um eine Abtretung der Kiesgrube, sei es auf gütlichem Wege, sei es auf dem Expropriationsweg durchzuführen. [...] Wir haben unterdessen Weisung gegeben, die Materialdeponie in der Kiesgrube zu unterbrechen, dies um unliebsame Diskussionen zwischen den Arbeitergruppen zu vermeiden. Mit gebührender Wertschätzung zeichnen [...]»<sup>89</sup>

Der Verfasser des Antwortschreibens kündigte an, mit der Angelegenheit an den Samedner Gemeinderat heranzutreten, der zwei Mitglieder im Vorstand der GFO stellte. Diese seien an den Sitzungen der Genossenschaft zugegen gewesen und könnten zu den Bauvergaben Stellung nehmen. Die GFO wollte diesen beiden Herren die Entscheidung überlassen, ob die Sachgeschäfte korrekt getätigten wurden.<sup>90</sup>

Die zermürbenden Auseinandersetzungen zwischen der GFO und dem zuletzt zitierten Bauunternehmen dauerten einige Monate und wurden in einer Vorstandssitzung der Flugplatzgenossenschaft am 27. Oktober 1937 in Samedan als eines von mehreren Traktanden erörtert. Zunächst wurde erwähnt, dass die Flughalle und der «Anbau für Bureauzwecke»<sup>91</sup> kurz vor dem Abschluss stünden. Zu den Pendenzen gehörten laut Protokoll der über Kabel erfolgende elektrische Anschluss des Flugplatzes an das gemeindeeigene Kraftwerk und die noch nicht eingeebnete Kiesgrube. Der Präsident der Genossenschaft betonte, dass es aussichtslos sei, von Bern eine Betriebsbewilligung für den Flugplatz einholen zu wollen, solange sich der Inhaber des Baugeschäfts weigere, seinen Verpflichtungen gegenüber der GFO nachzukommen. Zu diesen beiden Unannehmlichkeiten kam ferner, dass zur Nachfinanzierung für die Fertigstellung des Flugplatzes eine kantonale Lotterie nicht den gewünschten Betrag von 70 000 Franken einbrachte, sondern bescheidene 7000 Franken, also nur gerade 10%. Trotz der Schwierigkeiten plädierte ein anderes Vorstandsmitglied dafür, alles daran zu setzen, den Flugplatz für die Wintersaison 1937/38 betriebsfertig zu erstellen, da es für jene Periode von einer günstigen Entwicklung des Luftverkehrs mit England ausging.

Im November 1937 wurde seitens des Vorstandes der GFO ein Zirkularschreiben an seine Mitglieder aufgesetzt, dessen Inhalt die leitenden Genossenschaftsmitglieder im Vergleich zur Sitzung vom Oktober desselben Jahres zuversichtlich stimmen konnte. Mittlerweile war es möglich geworden, die Streitigkeiten zwischen der Flugplatzgenossenschaft und der besagten Baufirma in Form eines Kaufvertrages über die fragliche Parzelle von 4000 m<sup>2</sup> Fläche und einer «Ablösung der Ausbeute zum Preise von 5000 Franken» zu bereinigen. Ausserdem zeichnete sich auch eine Lösung für die Stromversorgung des Flugplatzes ab, wobei der Verfasser des Schreibens festhielt, dass die Verhandlungen mit dem Elektrizitätswerk noch nicht abgeschlossen seien. Als dritten Punkt enthielt das Schreiben einen geplanten Besuch eines Vertreters der Direktion von Dübendorf, um mit einer Delegation der GFO Gespräche über die Ausgestaltung des Flugverkehrs mit London zu führen.<sup>92</sup> Im Unterkapitel 3.2 werden die diesbezüglichen Ideen der am Flugplatz Samedan beteiligten Personen und Institutionen ausführlicher zur Sprache kommen.

Nach den Quellen zu schliessen, verlief das Jahr 1937 sowohl für die GFO als auch für viele in Samedan ansässige Baufirmen, gesamthaft betrachtet, recht erfolgreich, zumal das Oberengadin nun seinem Ziel, ganzjährig aus der Luft für Feriengäste erreichbar zu sein, einen bedeutenden Schritt nähergekommen war. Unter anderem die bezüglich Bauvergaben zuerst erwähnte Firma, welche noch im Juni jenes Jahres die Entlassung eines Grossteils ihrer Angestellten angekündigt hatte, kam in den Genuss eines Auftrages.<sup>93</sup> Aus der Sicht der Genossenschaft erfreulich war zudem, dass mit der Aufhebung der erwähnten Kiesgrube im Rahmen einer Einigung mit deren Eigentümer ein grosses Hindernis aus dem Weg geräumt werden konnte. Während die Vergabe von Bauaufträgen von Rivalitäten unter den Baufirmen geprägt gewesen war, hatte der Architekt der Flugzeughalle keine Konkurrenz zu befürchten. Er war vom Samedner Gemeinderat schon frühzeitig oppositionslos bestimmt worden, zumal diesem die Rechtsgrundlage für eine andere Entscheidung gefehlt hätte, und ausserdem gehörte der Architekt zufälligerweise selbst der GFO an.<sup>94</sup>

- 
- 86 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Brief des Baugeschäfts Voneschs Erben an die Löbl. Gemeinde Samaden, 22. Juni 1937.
- 87 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Einschreiben der Baufirma Lazzarini & Sohn, Samaden an die Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, Samaden 1. Juli 1937.
- 88 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Replik der GFO an die Herren G. Lazzarini & Sohn, Samaden/St. Moritz 3. Juli 1937.
- 89 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Replik der GFO an die Herren G. Lazzarini & Sohn, Samaden/St. Moritz 3. Juli 1937.
- 90 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Replik der GFO an die Herren G. Lazzarini & Sohn, Samaden/St. Moritz 3. Juli 1937.
- 91 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Protokoll der Sitzung des Vorstandes der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin in Samaden vom 27. Oktober 1937 nachmittags um 4 Uhr: Augenschein des Flugplatzes in Samaden, anschliessend Sitzung im Hotel des Alpes, Samaden.
- 92 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Protokoll der Sitzung des Vorstandes der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin in Samaden vom 27. Oktober 1937 nachmittags um 4 Uhr: Augenschein des Flugplatzes in Samaden, anschliessend Sitzung im Hotel des Alpes, Samaden.
- 93 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bau Flugplatz, 1937–1938: Brief von der Gemeindekanzlei Samaden an die Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, 17. Februar 1938.
- 94 50 Jahre, 1987, S. 15.

In der Tat waren die Bauarbeiten Ende 1937 so weit fortgeschritten, dass das vom Genossenschaftsvorstand im Oktober desselben Jahres angestrebte Ziel, den Flugbetrieb in der Wintersaison zu eröffnen, erreicht werden konnte, wovon bereits im Zeitstrahl der Einleitung die Rede war. Dies war nicht nur für die GFO gut anderthalb Jahre nach ihrer Gründung ein grosser Erfolg, sondern auch für das Oberengadin als Feriendestination, umso mehr als der Flugplatz bereits in der Bauphase die Aufmerksamkeit führender schweizerischer Zeitungen, wie der NZZ weckte, die eine Aufnahme des Baues der Flugzeughalle zeige. Dies vermerkte eine Meldung der «Engadiner Post» im Oktober 1937.<sup>95</sup>

Meiner Ansicht nach stellte die Realisierung des Flugplatzes Samedan einen sozioökonomischen sowie tourismus- und verkehrsgeschichtlichen Modernisierungsschritt für das (Ober-)Engadin und Graubünden insgesamt dar, der ähnlich zu gewichten ist wie der Bau der Rhätischen Bahn im ausgehenden 19. Jahrhundert und die Zulassung des Automobils im Jahre 1925.

Wie schon in Kapitel 2 erwähnt, hätte bereits in den 1920er Jahren kaum ein anderer Flugplatzstandort in Europa bezüglich Höhenlage Samedan dessen Rekord streitig machen können. Allerdings war noch im Jahre 1937 nicht völlig ausgeschlossen, dass in Graubünden selbst noch weitere Flugplätze in Ergänzung oder gar in Konkurrenz zum Hauptort des Oberengadins angelegt würden. So vertrat Walter Mittelholzer im April 1937 die Auffassung, dass nach dem aktuellen Stand der Technik «der Verkehrsflugplatz Samaden notwendigerweise eines Stützpunktes im Churer Rheintal bedürfe». Im entsprechenden Zeitungsartikel erwähnte der Verfasser, dass der «treffliche Schweizer Pilot» seinen geplanten Flug «mit einer der modernsten Verkehrsmaschinen» ins Engadin infolge dichter Bewölkung nicht habe durchführen können und daher bei Ems habe landen müssen.<sup>96</sup> Es handelte sich hierbei um eine kurze Meldung, der weder eine Berichterstattung vorausgegangen war noch später folgte. Dies legte damals die Schlussfolgerung nahe, dass Mittelholzers Rat letztendlich nicht befolgt wurde. Somit sollte der Flugplatz Samedan angesichts der fortschreitenden Entwicklung in der Luftfahrt abgesehen von allfälligen einzelnen kleinen Flugfeldern von untergeordneter Bedeutung längerfristig doch der einzige im Kanton bleiben. Was sich die Initianten vom Flugplatz versprachen, wird Gegenstand des folgenden Unterkapitels sein.

### 3.2 Visionen bezüglich Expansion des Luftverkehrs

Wie zuvor angedeutet, erhofften sich die Initianten des Flugplatzes Champagna bei Samedan im Zuge der Realisierung des Vorhabens anno 1937/38 eine Belebung des Fremdenverkehrs im Oberengadin. Sie wurden in ihren Bemühungen von einem breiten gesellschaftlichen Konsens und der tatkräftigen Unterstützung der regionalen Behörden getragen. Hinzu kamen die im einführenden Teil dieses Kapitels erwähnten Zuschüsse seitens des Bundes und des Kantons Graubünden an die Erstellung der aviatischen Infrastruktur. Trotz – oder gerade wegen – der schwierigen Wirtschaftslage hatten sich die St. Moritzer Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vom 11. September 1936 sowohl für den Flugplatz selbst als auch parallel dazu für ein innovatives Werbekonzept ausgesprochen, um den Kurort und das gesamte Oberengadin vor allem in den europäischen Grossstädten, wie beispielsweise London, bekannter zu machen, wovon bereits im vorhergehenden Unterkapitel die Rede war. Zwischen den beiden Traktanden bestand meines Erachtens ein Zusammenhang. Grundlegend neu war die Idee, den Samedner Flugplatz als Werbeträger einzusetzen, allerdings nicht. Ähnliche Gedanken hatte der bereits genannte Hotelier Monsch in den 1920er Jahren formuliert, wobei er sich hauptsächlich auf Feriengäste aus dem Inland konzentriert hatte. Diese hätten demnach zu Lande anreisen sollen, um besonderen Anlässen, unter anderem Kunstflugprogrammen und anderen Darbietungen beizuwohnen. Selbstredend wäre dies als Ergänzung zu den regulären nationalen und internationalen Flugverbindungen vorgesehen gewesen. Angesichts des Scheiterns des damaligen Flugplatzprojektes dürften diese Pläne, soweit sie noch erhalten geblieben sind, zu den Akten gelegt worden sein und gerieten im Laufe der Jahre wahrscheinlich in Vergessenheit.

Dafür setzten sich die Initianten des nachfolgenden Vorhabens Champagna umso ehrgeizigere Ziele. So sollten beispielsweise Nonstop-Flugverbindungen zwischen London bzw. Amsterdam nach Samedan hergestellt werden. Diese Hoffnung wurde zum einen nicht zuletzt dadurch genährt, dass der berühmte niederländische Flugzeugkonstrukteur Anthony H. G. Fokker in den 1930er Jahren Stammgast in St. Moritz war und ihn seine dortigen Freunde im Juni 1936 zum 25-Jahr-Jubiläum der Fertigstellung seiner ersten Maschine beglückwünschten.<sup>97</sup> Zum anderen war das Oberengadin als

Reiseziel bei britischen Touristen bereits seit den 1860er – spätestens den 1880er – Jahren insbesondere im Zusammenhang mit dem damals neu aufgekommenen Wintersport das ganze Jahr über beliebt. So hatte das Flugzeug das Potential, durch eine Verkürzung der Reisezeiten insbesondere die Attraktivität der Kurorte St. Moritz und Pontresina für die besagte Stammkundschaft zu steigern. Diesbezüglich versprach die zur Wintersaison 1937/38 angestrebte Eröffnung des Flugplatzes Samedan, in eine aus touristischer Sicht vergleichsweise günstige Zeit zu fallen, was den Befund der im November 1937 in Lugano tagenden Konferenz derjenigen Bahnverwaltungen betraf, «die am Verkehr zwischen England und Holland beteiligt» waren.<sup>98</sup> Die Konferenzteilnehmer äusserten sich sehr zuversichtlich zur kommenden Wintersaison und prophezeiten einen «gewaltigen Fremdenzustrom nach der Schweiz», welcher denjenigen des Vorjahres «erreichen, wahrscheinlich aber sogar übertreffen»<sup>99</sup> werde.

Ebenfalls im November 1937 traf ein Sportflugzeug einer privaten Fluggesellschaft aus Dübendorf ein. Beim nicht namentlich genannten Passagier handelte es sich höchstwahrscheinlich um denjenigen Vertreter der Direktion für Militärflugplätze, der im bereits in 3.1 erwähnten GFO-internen Zirkularschreiben angekündigt worden war, zumal sich der Flugplatz noch in der Bauphase befand und folglich auf Touristen wenig einladend gewirkt hätte. Der Pilot und sein Passagier äusserten sich «sehr anerkennend über die Anlage des Oberengadiner Flugplatzes in Samaden».<sup>100</sup> Falls es sich tatsächlich um die besagte Inspektion handelte, konnten sich die Genossenschafter in ihrer bisherigen Arbeit bestätigt sehen. Anfang Dezember fand sich zudem eine Delegation des Eidgenössischen Luftamtes auf dem Flugplatz ein, um die Landebahn und die Flugzeughalle in Augenschein zu nehmen und gleich darauf wieder nach Bern zurückzukehren. Einen Kommentar über den Zustand der Anlage gab die Delegation allerdings nicht ab.<sup>101</sup>

Anfang Januar 1938 trafen die ersten Feriengäste nach einem knapp vierstündigen Flug im Oberengadin ein, nachdem sie bei London gestartet und in Dübendorf in ein anderes Swissair-Flugzeug umgestiegen waren. Sie wurden in Samedan von St. Moritzer und Samedner Gemeindevertretern begrüßt. Es verstand sich von selbst, dass der Tag, an dem der Wunsch der Flugplatzinitianten nach einer Anbindung ans internationale Luftverkehrsnetz in Erfüllung ging, entsprechend gefeiert wurde. Zur selben Zeit landete ein Mili-

tärflugzeug in Samedan, um im nahe gelegenen Zuoz Fliegerabwehrübungen beim damals neu eingerichteten Schiessplatz durchzuführen.<sup>102</sup> Der Flugplatz Champa gna war sowohl für die zivile als auch die militärische Nutzung vorgesehen, wobei er im Unterschied zum Vorläuferprojekt ursprünglich vorwiegend auf touristische Zwecke ausgelegt war. Dies sollte sich jedoch bald grundlegend ändern, was ich im folgenden Unterkapitel ausführlicher erläutern werde.

Im Bereich der Zivilluftfahrt stellte sich heraus, dass der Flugplatz Samedan nicht nur von Kleinflugzeugen angeflogen werden konnte, sondern auch von Verkehrsmaschinen, welche zur damaligen Zeit zu den grösseren zählten. Somit rückten die oben erwähnten Direktverbindungen zwischen europäischen Metropolen und dem Oberengadiner Hauptort in den Bereich des Machbaren. Nachdem bereits einige Wochen zuvor die ersten Grossraumflugzeuge in Samedan Zwischenstation gemacht hatten, gelang der Crew des Swissair-Piloten Ernst Nyffenegger mit einer DC-2 der erste Nonstop-Flug von London nach Samedan. Mit an Bord befanden sich zwölf Passagiere.<sup>103</sup> Das Ereignis wurde ebenfalls gefeiert. Nebst der Besatzung und den Fluggästen gaben sich unter anderem der bereits an anderer Stelle genannte Gemeindepräsident von St. Moritz und der Flugzeugbauer Fokker ein Stelldichein.<sup>104</sup> Zum Schluss seines ausführlichen Zeitungsberichts meinte der Verfasser: «Dieser Weekend-Flug der Vertreter der wichtigsten englischen Blätter kann in seiner propagandistischen Auswirkung nicht hoch genug eingeschätzt werden. Er hat die Zuverlässigkeit unserer Swissairpiloten aufs neue schlagend bewiesen und zugleich dem Flugplatz Oberengadin in Samaden eine Zukunft erschlossen, die zu den schönsten Hoff-

95 Vom Flugplatz Oberengadin in Samedan, Engadiner Post, 1937, S. 2.

96 Walter Mittelholzer, Engadiner Post, 1937, S. 2.

97 St. Moritz: Ein Fokker-Jubiläum, Engadiner Post, 1936, S. 1.

98 Gute Kunde, Engadiner Post, 1937, S. 2.

99 Gute Kunde, Engadiner Post, 1937, S. 2.

100 Samedan: Fliegerbesuch, Engadiner Post, 1937, S. 2.

101 Samaden: Vom Flugplatz Oberengadin in Samaden, Engadiner Post, 1937, S. 2.

102 Ober-Engadin, Vom Flugplatz Oberengadin in Samaden, Engadiner Post, 1938, S. 1.

103 [www.swissairoldies.ch/Swissair%20History/info\\_swissairhistory.htm](http://www.swissairoldies.ch/Swissair%20History/info_swissairhistory.htm). Jubiläumsseite zum 70-jährigen Bestehen der Swissair, welche im Jubiläumsjahr jedoch Konkurs anmelden musste.

104 Ober-Engadin: Propagandaflug englischer Journalisten London-Samedan retour, Engadiner Post, 1938, S. 1.



Abb. 6: Eine De Havilland 89 Dragon Rapide der Swissair (in Betrieb 1937–1954). Fotografie von Gustav Sommer (1882–1956), (Kulturarchiv Oberengadin).

nungen berechtigt. Den Pionieren des Unternehmens gebührt deshalb der Dank aller, die seiner Vorteile teilhaftig werden.»<sup>105</sup>

Nicht nur den wohlhabenden Fernreisenden, sondern auch den Einheimischen und Gästen wollten die Flugplatzbetreiber und die Swissair etwas bieten. So wurden im Februar 1938 von Samedan aus Rundflüge durchgeführt, womit eine Idee aus dem Jahre 1935 wieder aufgegriffen wurde. Damals war der zugefrorene St. Moritzersee Ausgangs- und Zielpunkt gewesen.<sup>106</sup> Ein Flug mit einer zweimotorigen Swissair-Maschine von 20 Minuten Dauer via Maloja kostete 25 Franken und ein 45-minütiger Rundflug über das Berninagebiet 50 Franken pro Person. Im Preis inbegriffen war die Versicherung der Passagiere.<sup>107</sup> Angesichts des schönen Wetters wurde das Angebot rege genutzt. Allerdings wurden keine konkreten Passagierzahlen genannt.<sup>108</sup> Da Flugreisen in jenen Jahren noch nicht für breitere Gesellschaftsschichten erschwinglich waren und daher eher

einen elitären Charakter hatten, sollten diese in den Genuss kommen, zumindest für einige Minuten über den Wolken zu schweben. Ferner boten die Rundflüge zu verhältnismässig günstigen Preisen den Initianten des Flugplatzes die Gelegenheit, sich bei der Oberengadiner Bevölkerung für die vorbehaltlose Unterstützung und Opferbereitschaft erkenntlich zu zeigen. Zugleich gewann die Swissair mit dieser Werbeaktion zweifelsohne viele Sympathien unter den Einheimischen.

Wie bereits verschiedentlich erwähnt, hatte die Regionalpolitik einen massgeblichen Anteil an der Realisierung des Flugplatzes Samedan. Dabei machte sie sich nicht nur die Presse als Medium zunutze, um diesbezüglich mit der Einwohnerschaft des Oberengadins in Kontakt zu treten, sondern auch den damals neu aufgekommenen Hörfunk. In aller Regel setzten die Behördenvertreter jedoch die Printmedien für die Verbreitung amtlicher Mitteilungen ein. Die Nutzung des Radios lässt sich bislang nur aufgrund einer undatierten

schriftlichen Aufzeichnung in rätoromanischer Sprache belegen. In einem als Interview auf dem Flugplatzgelände konzipierten Gespräch zwischen dem Vizepräsidenten der GFO Gian Coray und dem Flugdienstleiter August Risch sollte das Publikum über die Situation des Flugplatzes informiert werden.<sup>109</sup> Dabei erfuhr die Hörerschaft unter anderem, dass die letzten Planierarbeiten an der Landebahn erst im Herbst 1938 abgeschlossen werden konnten, und dass am Flugplatz seit seiner Freigabe im Januar desselben Jahres bereits 427 Landungen zu verzeichnen waren. Ferner war von einer Pistenverlängerung auf 1000 Meter die Rede. Coray betonte zum Schluss der Aufzeichnung, das Flugzeug sei das Verkehrsmittel der Zukunft, da sich grosse Entfernungen leicht überwinden liessen und ein hohes Mass an Sicherheit gewährleistet sei. Die Sendung beinhaltete nebst der verkehrs- auch ei-

- 
- 105 Ober-Engadin: Propagandaflug englischer Journalisten London-Samaden retour, Engadiner Post, 1938, S. 1.  
 106 Rundflüge über unsere Berge, Engadiner Post, 1938, S. 2.  
 107 Rundflüge über unsere Berge, Engadiner Post, 1938, S. 2.  
 108 Ober-Engadin: Den Passagier-Rundflügen, Engadiner Post, 1938, S. 3.  
 109 GAS, Schachtel 42/11: Einzeldokument: Undatierte schriftliche Aufzeichnung einer Radiosendung in rätoromanischer Sprache zum Thema Flugplatz Samedan unter dem Titel: Gian Coray Vize-präsident dalla societé plaza d'aviazion, Samedan/August Risch, Capo dalla plaza d'aviazion Samedan: Baderleda supra la plaza d'aviazion Samedan. Transmissiun alla Radio. Nach dem Inhalt und den stilistischen Besonderheiten zu schliessen, müsste das Gespräch zwischen dem Vizepräsidenten der GFO Gian Coray und dem Flugdienstleiter August Risch um 1938 aufgezeichnet worden sein. Darauf deuten unter anderem die Bezugnahme auf den frühen Hinschied Walter Mittelholzers hin, der 1937 bei einer Bergtour in Kärnten verunglückte, und die Aufzählung der wichtigsten Eckdaten rund um den Flugplatz.



Abb. 7: Erstlandung einer DC-2 (HB-ITA) der Swissair in Samedan, 1938. Von links: Flugplatz-Präsident Carl Nater, Swissair-Direktor E. Groth, Flugzeugkonstrukteur A. Fokker, Oberst Hans Bon, Pilot Ernst Nyffenegger. Fotografie von Heinz Niedecken (Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Bildnr.: 010265).



Abb. 8: Tanken vor dem Abflug/Rundflug, 1938. Fotografie von Gustav Sommer (1882–1956), (Kulturarchiv Oberengadin).

ne sprachpolitische Komponente. Vor allem der Vizepräsident der GFO stellte am Anfang der Aufzeichnung mit Genugtuung fest, dass in der Luftfahrt als modernstem Verkehrsmittel dem Romanischen im Zusammenhang mit dem regionalen Flugplatz ein gebührender Stellenwert eingeräumt worden sei.<sup>110</sup> Coray spielte darauf an, dass die Anerkennung des Rätoromanischen als vierte Landessprache der Schweiz an einer Volksabstimmung im Februar 1938 mit über 90% der Stimmen gutgeheissen worden war. Ferner steht zu vermuten, dass sich der Vizepräsident der GFO einen Seitenhieb gegen seine Kollegen der Genossenschaft und eine im Vorjahr abgehaltene Gemeindeversammlung nicht verkneifen konnte. Im Oktober 1937 war in letzterer nämlich unter anderem die offizielle Namensgebung des Flugplatzes traktiert worden. Diese lautete auf Deutsch «Flugplatz Oberengadin in Samaden», was von den romanischsprachigen Stimmberchtigten widerspruchslos akzeptiert worden war. «Plazza d'aviaziun d'Engiadina'ota a Samaden» wäre laut der zitierten Zeitungsmeldung eine mögliche rätoromanische Variante gewesen, welche jedoch für Werbezwecke etwas zu sperrig gewirkt hätte. Der Verfasser des entsprechenden Artikels ging davon aus, dass in dieser Frage «ein gangbarer Weg gefunden werden könne», um einen Kompromiss zwischen sprachlich wünschbaren und werbetechnisch sinnvollen Lösungen zu suchen.<sup>111</sup>

Diesbezüglich dürfte der Urnengang von 1938 die Position des Rätoromanischen gestärkt haben. Wahrscheinlich sah sich Coray während der Radiosendung in der Pflicht, zur Sprachenfrage eindeutig Stellung zu beziehen, um letztendlich den Einheimischen bewusst zu machen, dass sich ihre Sprache und Kultur entgegen der landläufigen Meinung mit der technischen und sozioökonomischen Entwicklung vereinbaren lässt.

Bis heute ist der Flugplatz Samedan hauptsächlich für den Motorflug bekannt, dessen historische Wurzeln bis ins frühe 20. Jahrhundert zurückreichen. Andere Luftverkehrsmittel und deren Geschichte, wie beispielsweise diejenige des Ballons, des Luftschiffs etc. konnte ich in der vorliegenden Arbeit nicht berücksichtigen, ebenso wenig wie andere Fluggeräte (den Gleitschirm, den Deltasegler und dergleichen). Eine Art des Fliegens ohne Motorkraft werde ich aufgrund ihrer geschichtlichen Bedeutung hinsichtlich des Oberengadiner Flugplatzes dennoch in meine Ausführungen einbeziehen, nämlich den Segelflug. Erste Flugversuche waren bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert in Deutschland durchgeführt worden, wobei Otto Lilienthal (1848–1896) zu den prominentesten Pionieren zu zählen ist. Durch dessen Tod wurde die Entwicklung der Fliegerei überhaupt zunächst stark zurückgeworfen, bis die Brüder Orville und Wilbur Wright mit ihrem erfolgreichen Motorflug einen Meilenstein in der Geschichte der Luftfahrt setzten. Ebenfalls vor dem Ersten Weltkrieg wurden die ersten Hängegleiter erfolgreich getestet, welche in den 1920er Jahren zu Segelflugzeugen weiterentwickelt wurden. Auch hierbei übernahm Deutschland eine Vorreiterrolle, nicht zuletzt aus dem Grund, dass die Versailler Verträge den Bau und Betrieb von Motorflugzeugen nicht zuließen.<sup>112</sup> Einige Jahre später hielt der Segelflug in der Schweiz Einzug, zunächst vor allem im Unterland, da im Engadin das Interesse anfangs nicht besonders ausgeprägt war.<sup>113</sup> In den frühen 1930er Jahren begann er, auch im Bündner Hochtal Fuß zu fassen. Bereits 1936, als sich der Flugplatz Champagna in der Planungsphase befand, wurde die Segelfluggruppe Oberengadin gegründet. Im Vorjahr hatten in der Schweiz 44 Gruppen mit insgesamt 703 Mitgliedern bestanden. Ein Hauptmann der Armee, der selbst Segelflieger war, vertrat die Ansicht, dass die topographischen und meteorologischen Verhältnisse für die Ausübung der Sportart geeignet seien.<sup>114</sup> An einem öffentlichen Diavortrag, der gut besucht war, präsentierte der Referent einen historischen Überblick über die Ursprünge der Fliegerei und stellte einen Bezug zum seinerzeitigen Stand des Segelflugwesens her. Er wies darauf

hin, dass der Motorflug einen starken Aufschwung zu Lasten des motorlosen Fliegens genommen habe, dass das Interesse für letzteres jedoch weiterhin «wach geblieben», und dass die Segelfliegerei «auf dem Wege sei, Gemeingut weitester Sportkreise zu werden».<sup>115</sup>

Die Segelfluggruppe Oberengadin beschaffte sich in den 1930er Jahren ihre ersten Segelflugzeuge und fertigte z. T. selbst welche an. Zu ersteren gehörte unter anderem ein im Jahre 1938 erworbenes Gerät des Typs «Zöglings Nr. 143», welches sowohl von Chur als auch von Samedan aus insgesamt über 200 Flüge absolvierte. Das Schulungsflugzeug erlitt am 7. August 1939 eine Bruchlandung.<sup>116</sup> Im entsprechenden Bordbuch wurde der Totalschaden am Flugapparat folgendermassen festgehalten: «Datum: 7. 8. 39; Eintragungen über: Bruch; Unterschrift Aug. Risch [Flugdienstleiter der GFO]; Berichte: Pilot: Marquès F. der S. G. [Segelfluggruppe] Chur; Wegen Nichtbefolgung der Anweisungen des Fluglehrers, Zöglings überzogen und aus 10 m Höhe abgestürzt. 100% Bruch, wird nicht mehr aufgebaut.»<sup>117</sup>

Durch den bald darauf ausgebrochenen Zweiten Weltkrieg stagnierte die Entwicklung des Segelfluges, umso mehr, als dieser in der Folge in Deutschland für zivile Zwecke verboten wurde. Im militärischen Bereich kamen dort dafür Lastensegler zum Einsatz, was in der Schweiz jedoch nicht üblich war.<sup>118</sup> Trotz des kriegsbedingten Rückschlags des Segelfluges sollte sich dieser später nebst dem Motorflug zu einem weiteren Standbein des Flugplatzes Samedan entwickeln.

Nicht nur für den Segelflug, sondern auch für den zivilen Motorflug brachen nach dem bescheidenen Aufschwung ab Mitte der 1930er Jahre bald schwierige Zeiten an. Dies traf unter anderem auf den Flugplatz Champagna zu, was auch die Situation des Oberengadins allgemein widerspiegelte. Anderen Feriendestinationen im In- und Ausland stand nach den eben erst überwundenen Einschnitten infolge des Ersten Weltkrieges und der Weltwirtschaftskrise eine weitere Phase existenzieller Bedrohung bevor. Im folgenden Unterkapitel werde ich diese ausführlicher behandeln.

### 3.3 Verstärkte Präsenz des Militärs ab den späten 1930er Jahren

Im Mai 1938 führte die in Kloten stationierte Fliegerabwehr-Rekrutenschule I zwischen Zuoz und S-chanf Übungen durch, in denen die Kanoniere ein von einem Flugzeug gezogenes Zielobjekt treffen sollten. Hinzu

kamen weitere Manöver. Begründet wurde die Wahl des Oberengadins als Standort für den damals im Aufbau begriffenen Schiessplatz mit der für schweizerische Verhältnisse dünnen Besiedlung und mit der kooperativen Haltung der zuständigen kommunalen Behörden. Ferner wurde das Militär von den Einheimischen freundlich aufgenommen. Da die Infrastruktur, insbesondere die Kaserne, noch nicht vollständig erstellt war, fanden die Soldaten in Bauernhäusern Unterkunft. Gebiete mit einer ähnlich geringen Bevölkerungsdichte fand das Militär hauptsächlich im Wallis vor.<sup>119</sup> Ab 1940 entwickelte sich das Flab-Lager in S-chanf zu einer ständigen Einrichtung.

Im Engadin wurden in den späten 1930er Jahren nicht nur militärische Übungen durchgeführt. Vom 14. auf den 15. Mai 1938 tagte in St. Moritz nämlich die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Unteroffiziersverbandes. Dieser wurde in einer ausführlichen, patriotisch gehaltenen Presseerklärung im Kurort willkommen geheissen. Der Verfasser beschwore unter anderem die Sicherung der Schweizer Landesgrenze und die «Aufopferungsfreude für Heimat und Vaterland, für Haus und Hof, für Frau und Kind in Geist, Wort und Tat.» Ferner hob er die militärische Bedeutung der Unteroffiziere hervor: «Und wie sehr ist gerade der Unteroffizier berufen, diesen Geist neben der Wehrtüchtigkeit zu fördern, er, der sozusagen die Brücke bildet zwischen Soldat und Offizier, zwischen Wehrmann und Zivilbevölkerung. Der Unteroffizier hat es in erster Linie in der Hand und ihm steht die grosse ethische Aufgabe zu, dem Soldaten seine Pflichten gegenüber dem

110 GAS, Schachtel 42/11: Einzeldokument: Undatierte schriftliche Aufzeichnung einer Radiosendung in rätoromanischer Sprache zum Thema Flugplatz Samedan.

111 Samaden: Vom Flugplatz, Engadiner Post, 1937, S. 2.

112 <http://www.segelflug.de/vereine/lbw/geschichte.html>. Beitrag der Fliegergruppe RWTH Aachen: Von den Anfängen des Segelflugs, S. 1.

113 Interview mit dem Vizepräsidenten der Segelfluggruppe Oberengadin Max Lamm in Pontresina, 20. Januar 2009.

114 Ober-Engadin: Segelfliegen, Engadiner Post, 1936, S. 1.

115 St. Moritz: Segelfliegen, Engadiner Post, 1936, S. 2.

116 [www.segelflug-cvsm-engadin.ch/Geschichte](http://www.segelflug-cvsm-engadin.ch/Geschichte).

117 Kopie eines Flughandbuchs mit Eintragungen aus dem Jahre 1938, u.a. über die Bruchlandung des Schulungsflugzeugs, Privatbesitz Max Lamm, Pontresina.

118 Interview mit dem Vizepräsidenten der Segelfluggruppe Oberengadin Max Lamm in Pontresina, 20. Januar 2009.

119 Ober-Engadin: Fliegerabwehrschissen im Engadin, Engadiner Post, 1938, S. 1.



Abb. 9: Segelflieger über dem Piz Bernina. Fotografie von Albert Steiner (1877–1965), (StAGR, FR-A-VIII 21 a).

Vaterlande wachzurufen, zu fördern und zur Selbstverständlichkeit auszubilden. [...] Wir anerkennen in hohem Masse die Leistungsfähigkeiten des Unteroffiziers in allen Abstufungen, vom Gefreiten bis zum Adjutanten, und bewundern die Begeisterung, mit welcher die Unteroffiziers-Vereine, vorab der S. U. O. V. – auch ausser Dienst dem Vaterlande dienen und viel Zeit und Mühe opfern!»

Aus diesem Textausschnitt geht hervor, dass die Mehrheit der Delegierten einen weiten Weg auf sich genommen hat, um an der Konferenz teilzunehmen und die Veranstalter diese Bemühungen zu schätzen wussten. Dementsprechend wurde nebst dem offiziellen Teil ein Rahmenprogramm zusammengestellt, um den nicht ganz freiwilligen Touristen die nähere Umgebung des Oberengadins in Form eines Tagesausfluges ins Bergell näherzubringen.<sup>120</sup> In einer nebenstehenden Meldung wurde zudem der Bevölkerung gedankt, dass diese «der Bitte um Beflaggung der Häuser so bereitwillig Folge geleistet» habe.<sup>121</sup> Einige Tage später liess die regionale

Presse das Ereignis Revue passieren und zog eine positive Bilanz. Der Autor hob die straffe Organisation des Anlasses besonders hervor, nicht zuletzt hinsichtlich des Eindrucks auf die ortsansässige Bevölkerung, welche der Armee gegenüber sehr wohlgesinnt war. Er zitierte den Zentralpräsidenten, der in seiner Eröffnungsansprache insbesondere den 250 Mitgliedern des Unteroffiziersverbandes Oberengadin für ihr Erscheinen und dem Organisationskomitee dankte, das «in vorbildlicher Weise die Vorbereitungen getroffen» habe. Ferner bekundete der Zentralpräsident seine Sympathie für die vierte Landessprache der Schweiz, das Rätoromanische.<sup>122</sup> Letzteres bedeutete eine Geste gegenüber den Einheimischen und aller Wahrscheinlichkeit nach auch den romanischsprachigen Mitgliedern des Schweizerischen Unteroffiziersverbandes und unterstrich noch nach der Volksabstimmung vom Februar desselben Jahres implizit die Eigenständigkeit der kleinsten Sprachgemeinschaft des Landes, womit sich der Zentralpräsident womöglich indirekt gegen italienische Nationalisten richtete, welche das rätoromanische Gebiet und Graubünden im allgemeinen zusammen mit den anderen Regionen der lateinischen Schweiz bis zum Alpenhauptkamm als territorial und kulturell «unerlöste» Anhängsel der Apenninenhalbinsel betrachteten.<sup>123</sup>

Noch zu Beginn des Jahres 1938 verfolgten interessierte Zivilpersonen die diversen militärischen Manöver als unbeteiligte Zuschauer mit oder beherbergten einzelne Gruppen von Soldaten. Im Juni jenes Jahres war vorgesehen, die Einwohnerschaft von St. Moritz aktiv in die Übungsanlage einzuziehen. An einem Abend Mitte Juni wurde für das gesamte Dorf ab 20 Uhr Verdunkelung angeordnet. Zu diesem Zweck wurde ohne Wissen der Bewohner ein entsprechender Alarmanschlag in allen Hauseingängen angebracht. Die Weisungen der Behörden wurden grösstenteils befolgt, sodass die Ortschaft in «völlige Finsternis getaucht» war. Allerdings verfehlte die Übung ihren Zweck, weil sich der Mondschein verräterisch in den Fenstern und im See spiegelte und sich der Himmelskörper nicht um behördliche Anweisungen scherte.<sup>124</sup> Glücklicherweise handelte es sich nur um eine Übung, sodass die zuständigen Amtsstellen entsprechende Schlussfolgerungen aus dieser Erfahrung ziehen konnten, um ihr Dispositiv gegebenenfalls anzupassen.

Aus der Tatsache, dass sich die Dorfbevölkerung diszipliniert an die Verdunkelungsanordnung hielt, lässt sich schliessen, dass sie sich der drohenden Kriegsgefahr zunehmend bewusst war. Letzten Endes lag es im Ernst-

fall in der Eigenverantwortung jedes Einzelnen, auch aus Rücksicht auf die Nachbarschaft und darüber hinaus auf die gesamte Einwohnerschaft der Gemeinde, die behördlichen Vorschriften konsequent zu befolgen. Auch wenn die Übung an sich fehlgeschlagen war, dürften die Vertreter der zuständigen Amtsstellen das Verhalten der Bevölkerung mit einer gewissen Erleichterung zur Kenntnis genommen haben.

Aus dem zitierten Bericht geht nicht hervor, ob an jenem Abend nur die Verdunkelung als solche geübt wurde, oder ob diese als Bestandteil einer Reihe von Massnahmen (wie beispielsweise Fliegeralarm und -abwehr sowie Evakuationsübungen) geplant war und nur wegen der klaren Nacht abgebrochen wurde.<sup>125</sup>

In der Tat beschränkte sich die Verdunkelungsübung nicht auf St. Moritz, sondern war Bestandteil eines gesamtbündnerischen Verteidigungskonzeptes. Dieses umfasste ausserdem die Mobilisierung der Grenzschutztruppen gegen eventuelle feindliche Durchbruchsversuche im Gebirge. Jene waren auch mit schweren Waffen, wie beispielsweise Infanteriekanonen, Minenwerfern und dergleichen, ausgerüstet. Zudem verlangten Schnee und Kälte in höheren Lagen den Grenzwächtern vor allem physisch alles ab, umso mehr als diese 110 Kilometer Telefonkabel über die Pässe verlegen und pro Person bis zu 50 kg Material tragen mussten.<sup>126</sup> Unterstützt wurden die Truppenverbände von Infanteristen, Heerespolizei und der Postverwaltung. Die Rhätische Bahn wurde in die Übungen ebenfalls einbezogen. Militärs und Zivilpersonen arbeiteten eng zusammen. Vertreter der Kantonsregierung bekundeten ebenfalls ihr Interesse, indem sie den simulierten Frontabschnitt abfuhren, als die gesamten Grenzschutzübungen am 21. Juni 1938 beendet waren. Nebst dem militärischen Aspekt kam den Übungen auch eine hohe symbolische Bedeutung zu, indem die Wehrhaftigkeit der Armee und der Zusammenhalt innerhalb der Bevölkerung demonstriert werden sollten.

Meiner Ansicht nach kam mit den obgenannten Übungen zum Ausdruck, dass sich die strategische Situation der Ostschweiz, darunter auch Graubündens, ab dem Frühjahr 1938 grundlegend veränderte. Bis ins Frühjahr 1938 hatte Österreich nämlich Graubünden und die übrige Ostschweiz räumlich vom deutschen Staatsgebiet getrennt. Nach der Einverleibung Österreichs ins Deutsche Reich hatte die Ostschweiz mit diesem eine gemeinsame Grenze. Der Grenzverlauf des Königreichs Italien zu Graubünden blieb jedoch seit seiner Annexion des Südtirols von Österreich nach dem

Ersten Weltkrieg unverändert. Abgesehen vom militärisch irrelevanten Fürstentum Liechtenstein verblieb für die Schweiz mit Frankreich folglich nur noch ein einziger freiheitlich verfasster Nachbarstaat, in welchem totalitäre Bewegungen von der Macht ferngehalten werden konnten. Meines Erachtens stellte sich aus Sicht der Schweiz die Frage, ob Frankreich in der Lage war, auf die Dauer dem inneren und vor allem äusseren Druck standzuhalten und ob es allenfalls eine sinnvolle Option sein könnte, sich aussenpolitisch enger an dieses anzulehnen, zumal das Deutsche Reich eine zusehends offensivere Expansionspolitik vor allem auf Kosten der Tschechoslowakei verfolgte und Italien keinen Hehl aus seinen Gebietsansprüchen im Alpenraum im Sinne einer «Catena Mediana delle Alpi»<sup>127</sup> machte. Da sich unter anderem Frankreich gegenüber dem Vorgehen der nationalsozialistischen Führung zunächst passiv verhielt, war es meines Erachtens aus schweizerischer Sicht ratsamer, allseitig politische Vorsicht walten zu lassen. Schliesslich waren Frankreich und Grossbritannien auch nicht in der Lage, dem durch den Deutsch-Sowjetischen Nichtangriffspakt abgesicherten Einfall in Polen am 1. September 1939 Einhalt zu gebieten, mit dem der bereits seit der zweiten Hälfte der 1930er Jahre zunächst latent und daraufhin zunehmend konkreter befürchtete Krieg in Europa zur Tatsache wurde. Frankreich selbst wurde 1940 zum Angriffsziel und geriet bis auf einen kleinen Rumpfstaat innerhalb kürzester Zeit unter direkte deutsche Kontrolle und schied somit als potenzielle Schutzmacht der Schweiz aus. Somit blieb diese bei Kriegsausbruch auf sich allein gestellt.

Da es den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen würde, den allgemeinen Kriegsverlauf wiederzugeben, werde ich mich auf Graubünden, und dabei vornehmlich auf das Oberengadin unter besonderer Berücksichtigung des Flugplatzes Samedan konzentrie-

120 Delegiertenversammlung des Schweizer. Unteroffiziers-Verbandes, Engadiner Post, 1938, S. 1.

121 Ober-Engadin, St. Moritz: Unsere verehrten Gäste, Engadiner Post, 1938, S. 1.

122 Delegiertenversammlung des Schweizer. Unteroffiziers-Verbandes, Engadiner Post, 1938, S. 1.

123 COLLENBERG/GROSS: Istorgia Grischuna, 2003, S. 312.

124 Verdunkelung, Engadiner Post, 1938, S. 2.

125 Verdunkelung, Engadiner Post, 1938, S. 2.

126 Graubünden, Ueber die Grenzschutzübungen der Gebirgs-Brigade 12, Engadiner Post, 1938, S. 3.

127 COLLENBERG/GROSS: Istorgia Grischuna, 2003, S. 312.

ren. Diesem drohte kurz nach der Einweihung dasselbe Schicksal wie seinem Vorgänger. Der Unterschied lag darin, dass das Flugfeld Islas unmittelbar nach einem Krieg entstanden war und dass dem Flugplatz Champa gna hingegen ein solcher beinahe ein Ende bereitet hätte. Angesichts der Gefahr, in welcher sich die Schweiz ab 1939 befand, stellte ein aktives Engagement des Militärs für die GFO einen möglichen – im Grunde genommen den einzigen – Ausweg aus der existenziellen Krise des Flugplatzes dar. Für eine verstärkte Beteiligung des Militärs sprachen meines Erachtens ähnliche Gründe, wie dies in der Folge des Ersten Weltkriegs bei Islas der Fall gewesen war, nämlich die topografischen Gegebenheiten und die Grenznähe des Flugplatzstandortes Samedan zu Italien und dem 1938 um Österreich erweiterten Grossdeutschen Reich. Kombiniert mit dem im selben Jahr bis 1940 errichteten Übungsplatz für die Fliegerabwehr zwischen Zuoz und S-chanf konnte Samedan für militärische Zwecke von Nutzen sein. Die schweizerische Armee bekundete tatsächlich ihr Interesse am Flugplatz Samedan und schloss mit der GFO im Juli 1940 den in der Einleitung erwähnten Vertrag. Nebst dem besagten Darlehen von 100 000 Franken an die Flugplatzgenossenschaft enthielt dieser weitere Bestimmungen: So erhielt der Bund das Recht, den Flugplatz mit seinen Militärflugzeugen zu nutzen, nebst der bereits bestehenden Flugzeughalle einen bis zwei Hangars zu erstellen und die Landebahn auf einer Fläche von  $600 \times 40$  Metern mit einem Hartbelag zu versehen.<sup>128</sup> Demnach leistete das Militär nicht zuletzt im eigenen Interesse seinen Beitrag zur Weiterentwicklung des Flugplatzes und konnte seinerseits von einer bereits vorhandenen aviatischen Infrastruktur profitieren. Die baulichen Massnahmen des Bundes begannen, den Charakter und die Funktion des Flugplatzes zu verändern. Vom touristischen Zubringer mit grasbewachsener Landebahn und eingesätem Vorfeld, welche teilweise sogar beweidet worden waren, wandelte sich der Flugplatz zu einem Stützpunkt mit teilweise asphaltierter Landebahn, der sich verstärkt von der landwirtschaftlich genutzten Um gebungszone abzugrenzen begann. Die Trennung zwischen dem Flugplatzgelände und dem Umland wurde jedoch damals und auch bei späteren Ausbauschritten nicht konsequent vollzogen, ebenso wenig wie diejenige zwischen der Militär- und der Zivilluftfahrt.

Die Befestigung der Samedner Landebahn deutet darauf hin, dass sich die Luftfahrt innerhalb weniger Jahrzehnte insbesondere im militärischen Bereich relativ rasch weiterentwickelte. Die Luftwaffe wurde vor

allem im Zweiten Weltkrieg zu einem wesentlichen Bestandteil der Streitkräfte vornehmlich in Europa, Nordamerika und ostasiatischen Ländern, allen voran Japan. Im Verlauf des Krieges richteten sich die Luftangriffe der involvierten Staaten gegen militärische und zunehmend auch gegen zivile Ziele und weiteten sich mitunter zu Flächenbombardements aus, von denen in den betroffenen Staaten ab 1942/43 z. T. ganze Wohnviertel von Grossstädten heimgesucht wurden. Da sich diese Entwicklung bereits vor Kriegsbeginn abzeichnetet hatte, hatte sich auch das schweizerische Militär unter anderem in Graubünden mit möglichen Schutzmaßnahmen für die Zivilbevölkerung befasst. Dazu hatte beispielsweise die im Rahmen militärischer Manöver im Sommer 1938 durchgeführte Verdunkelungsübung im Kanton gehörte, ebenso die Errichtung des Fliegerabwehr-Schiessplatzes bei S-chanf im selben Zeitraum. Die Gefahr, eingekreist zu werden, war für Graubünden durchaus real. Hinzu kam, dass sich die Alpentäler aus fliegerischer Sicht in unmittelbarer Grenznähe befanden. In der Tat wurde die schweizerische Lufthoheit auch im Bereich des Engadins verletzt, was sich anhand zweier Beispiele aus dem Jahre 1943 sicher belegen lässt. Im einen Fall wurde ein Haus im Samedner Dorfkern von einer irrtümlich abgeworfenen Bombe beschädigt, wobei allerdings kein Personenschaden zu beklagen war.<sup>129</sup> Im zweiten Fall ging von der Grenzverletzung keine konkrete Bedrohung für die Bevölkerung aus, doch zogen die fehlbaren Besatzungsmitglieder bei der Landung in Samedan die Aufmerksamkeit der schweizerischen Militäradministration auf sich. Hierbei handelte es sich um zwei deutsche Kleinflugzeuge des Typs Fieseler-Storch, welche nach Aussage der jeweiligen Crews zusammen mit einer dritten Maschine von München aus nach Bari fliegen sollten.<sup>130</sup> Ferner sagten die im Oberengadin gelandeten Mannschaften bei ihrer Vernehmung aus, dass sie bei ihrem Überflug Innsbruck nicht gesehen und darum nicht den Brenner angesteuert hätten, sondern dem Inn gefolgt seien und in der Folge in den schweizerischen Luftraum gelangten. Schliesslich betonten die Piloten, sie seien versehentlich in Samedan gelandet. Der Protokollführer sah die Aussage der Befragten als glaubwürdig an, da es «etwas dunstig» gewesen sei. Bei der Durchsuchung der beiden Flugzeuge stiessen die Verantwortlichen des Stützpunktes Samedan aufbrisantes Material, was der Bericht folgendermassen wiedergab: «8. Das Flugzeug, welches als erstes in Samaden landete, hat u. a. Kartenmaterial, eine Ledertasche mit diversen Akten und For

mularen sowie ein Paket mit Akten mitgeführt. Diese Akten wurden am 20.3.43 [am Tag nach der Landung in Samedan] mit Kurierflugzeug nach dem A.H.Q. (Nachrichten- und Sicherheitsdienst) verbracht. Nach den ersten Aussagen von Offizieren dieses Dienstes, welche die Akten gesehen haben, soll es sich um sehr wertvolle Dokumente handeln, betr. Organisation der deutschen Luftwaffe, Aufstellung eines neuen Luftgeschwaders zum Einsatz im Mittelmeer. Es soll sich um einen einwandfreien Kriegsflug gehandelt haben. Beide Flugzeuge sollten an ihren neuen Einsatzhafen fliegen. Die anderen Flugzeuge seien per Bahn nach Italien transportiert worden. Nicht uninteressant ist die Feststellung, dass die Besatzungen u. a. Tropenausrüstung mit sich führten.»<sup>131</sup>

Nach der Vernehmung wurden die Besatzungen der beiden Flugzeuge bei Münsingen interniert. Ferner wurden verschiedene militärische und zivile Dienststellen unterrichtet, ebenso «der Luftattaché bei der deutschen Gesandtschaft in Bern». Zudem war im Protokoll ein Verteiler angegeben, gemäss dem das Armeekommando mit dem persönlichen Stab des Generals, der Chef des Generalstabes der Armee, der Nachrichten- und Sicherheitsdienst sowie das Eidgenössische Polizei- und das Eidgenössische Militärdepartement jeweils ein Exemplar erhalten sollten. Die Angelegenheit nahm mehrere Monate in Anspruch, da sich mehrere schweizerische Behörden damit zu befassen hatten und Verhandlungen mit den auf deutscher Seite zuständigen Amtsstellen geführt werden mussten. Aus den Unterlagen wird jedoch nicht ersichtlich, ob der Fall abgeschlossen werden konnte.<sup>132</sup> Da die Vormachtstellung der Achsenmächte Deutschland und Italien in Mittel- und Westeuropa im Frühjahr 1943, d. h. vor der Landung der Alliierten auf Sizilien, noch nicht grundlegend gefährdet war, dürfte es meines Erachtens im Interesse der Schweiz gelegen haben, beispielsweise in dieser Frage eine unmittelbar benachbarte Militärmacht nicht allzu sehr durch eine unnachgiebige Haltung zu provozieren.

Da keine weiteren Grenzüberschreitungen zu Lande oder aus der Luft in Südbünden dokumentiert sind, dürfte es sich bei den geschilderten Beispielen um Ausnahmen gehandelt haben. Dies zeigte sich auch daran, dass auf dem Flugplatz Samedan zwar der zivile Motorflug ruhte, der Segelflugbetrieb jedoch noch während des Krieges aufrechterhalten blieb.<sup>133</sup> Der Bund hielt demnach den mit der GFO ausgehandelten Vertrag von 1940 ein, indem er sein Nutzungsrecht nicht aus militärischer Notwendigkeit oder unlauteren Gründen zu de-

ren Lasten ausschöpfte oder gar missbrauchte, um die Eigentümerin zu verdrängen, zumal die wichtigsten europäischen Kriegsschauplätze ab 1941 bis Mitte 1943 vom Schweizer Territorium weit entfernt lagen und sich die unmittelbare Bedrohung der nationalen Sicherheit meines Erachtens etwas verringerte.

Ob die gemischte Nutzung des Flugplatzes Samedan seitens der ausschliesslich zivilen Segelfliegerei und der Luftwaffe während der gesamten Dauer des Krieges ununterbrochen möglich war, lässt sich anhand der vorliegenden Quellen nicht beantworten. Meiner Ansicht nach hätten die Segelflieger vor allem unmittelbar nach Kriegsausbruch bis 1940 die Arbeit der Luftwaffe in einer für die Schweiz besonders kritischen Phase wohl zu stark behindert und sich selbst dem nun wohl noch höheren Risiko ausgesetzt, in die Reichweite in- oder ausländischer Fliegerabwehrstellungen zu geraten, sofern sie den schweizerischen Luftraum gewollt oder unbeabsichtigt verliessen. Mit dem Sturz des faschistischen Regimes und dem späteren Frontwechsel Italiens im Jahre 1943 und der darauffolgenden deutschen Besetzung Norditaliens dürfte der Druck auf die schweizerische Grenze vor allem im Alpenraum nochmals zugenommen, gegen Ende 1944 dann nachgelassen haben, bis der Krieg im Mai 1945 zumindest in Europa zu Ende ging.

128 50 Jahre, 1987, S. 20–21.

129 [www.samedan.ch/xml\\_1/internet/de/application/d47/f57.cfm](http://www.samedan.ch/xml_1/internet/de/application/d47/f57.cfm).

130 BAR, Behältnis 1173006 1967/113\_91, Mappe B. 11.41.A.14. 1943/45: Geheim! Landung von zwei deutschen Militär-Flugzeugen auf dem Flugplatz Samaden, 19.3.43. Grenzverletzungen durch Deutschland: 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.

131 BAR, Behältnis 1173006 1967/113\_91, Mappe B. 11.41.A.14. 1943/45: Geheim! Landung von zwei deutschen Militär-Flugzeugen auf dem Flugplatz Samaden, 19.3.43. Grenzverletzungen durch Deutschland: 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.

132 BAR, Behältnis 1173006 1967/113\_91, Mappe B. 11.41.A.14. 1943/45: Geheim! Landung von zwei deutschen Militär-Flugzeugen auf dem Flugplatz Samaden, 19.3.43. Grenzverletzungen durch Deutschland: 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.

133 50 Jahre, 1987, S. 20.

Nach dem 11. November 1918 hatte wohl niemand ahnen können, dass rund zwei Jahrzehnte später überhaupt nochmals ein solcher Weltkrieg ausbrechen würde, von dessen Auswirkungen ganz zu schweigen, welche nach der damaligen Erfahrung die schlimmsten Befürchtungen noch weit übertreffen sollten. Abermals hatten unter den mitteleuropäischen Staaten vor allem die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein grosses Glück, sich heraushalten zu können. Deren Nachbarländer mussten sich erst einmal von den Kriegsfolgen erholen, sofern dies unter dem Eindruck der hohen Verluste unter den Soldaten und der Zivilbevölkerung sowie der Zerstörungen überhaupt möglich erschien. Hinzu kam, dass vor allem die politische Zukunft Deutschlands und des ihm angegliederten Österreich noch ungewiss war und sich eine weltweite Nachkriegsordnung erst noch etablieren musste.

In allen Ländern, insbesondere in Europa, hatten sich die Menschen (sowohl Soldaten als auch Zivilpersonen) allmählich wieder auf ein Alltagsleben in Friedenszeiten einzurichten. Dass die entsprechenden Voraussetzungen unterschiedlich waren, versteht sich von selbst. Da beispielsweise die Schweiz den Krieg weitgehend unbeschadet überstanden hatte, war dieser Schritt für sie vergleichsweise einfach. So endete unter anderem die Zeit des Aktivdienstes. Im Fall des Flugplatzes Samedan bedeutete dies, dass wieder die ursprünglich vorgesehenen Nutzungsverhältnisse angestrebt wurden, gemäss denen die Zivilluftfahrt gegenüber der Luftwaffe Priorität erhalten sollte. Folglich kündigte die GFO ihren Vertrag mit dem Bund bereits 1945, d. h. ziemlich unmittelbar nach Kriegsende auf den Mai 1946.<sup>134</sup> Noch 1946 handelten das Militär und die Genossenschaft einen neuen Vertrag aus, der die Nutzungsrechte der Luftwaffe auf «gelegentliche Aussenlandungen von Militärflugzeugen» und «gelegentliche Wiederholungskurse von Fliegereinheiten» beschränkte und im Gegenzug dem Bund weiterhin die Erstellung zweier Hangars zugestand. Ferner sollte das Militär das Recht erhalten, die Hartbelagpiste auf  $1000 \times 40$  Meter zu verlängern. Allerdings war die Bürgergemeinde Samedan zu diesem Zeitpunkt nicht bereit, dem Bund eine grössere Landparzelle abzutreten, sodass der Ausbau des Flugplatzes vorerst nicht realisiert werden konnte. Was die Bürgergemeinde zu diesem Entscheid veranlasste, lässt sich auf Grund der Quellenlage nicht mehr nachvollziehen. Jedenfalls blieben die GFO und das Militär weiterhin in Kontakt zueinander.<sup>135</sup>

Da sich die finanzielle Situation des Flugplatzes allem Anschein nach doch nicht verbesserte, erwog die GFO, wie in der Einleitung erwähnt, die Anlage dem Bund zu verkaufen und nahm daher mit diesen Verhandlungen auf, die im Dezember 1950 erfolgreich abgeschlossen werden konnten, nachdem der Bund im Vorjahr noch Nachbesserungen im Kaufvertrag gefordert hatte.<sup>136</sup> Der Kaufpreis wurde auf 270 000 Franken festgesetzt.<sup>137</sup> Abgesehen von der Tatsache, dass eine Flugzeughalle im Besitz der GFO verbleiben sollte, enthielt der Kaufvertrag unter anderen folgende Bestimmungen und Klauseln:

- «Die Schweizerische Eidgenossenschaft verzichtet auf die Rückzahlung des von ihr der Flugplatzgenossenschaft Oberengadin seinerzeit geleisteten Beitrages von restanzlich Fr. 86 200.»
- «Der besonderen Lage des Flugplatzes im Kurgebiet entsprechend wird in der Hauptsaison während zwei Monaten im Sommer und einem Monat im Winter gebührend Rücksicht genommen auf Intensität und zeitliche Durchführung des Flugbetriebes.»
- «Der Flugplatz Samedan steht der Zivilaviatik weiterhin gemäss einem gleichzeitig mit diesem Kaufvertrag zwischen der Schweiz, Eidgenossenschaft und der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin abzuschliessenden Separatvertrag zur Mitbenützung zur Verfügung.»
- «Die Genehmigung vorliegenden Vertrages durch das Eidgenössische Militärdepartement und die Generalversammlung der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin bleibt ausdrücklich vorbehalten.»
- «Dieser Vertrag tritt erst in Rechtskraft mit dem Abschluss des [...] erwähnten Separatvertrages, resp. dessen Genehmigung durch die in Frage kommenden Instanzen. Für den Fall, dass der Separatvertrag nicht zustande kommen sollte, fällt gegenwärtiger Kaufvertrag automatisch wieder dahin.»
- «Dieser Vertrag ist dreifach ausgefertigt, ein Doppel als Eigentumstitel für die Schweiz, Eidgenossenschaft, das zweite als Beweisurkunde für die Verkäuferin und das dritte als Ausweis für das Grundbuchamt zur Vornahme der Grundbucheintragungen.»<sup>138</sup>

Der Bund erklärte sich also bereit, bis auf wenige Ausnahmen die Infrastruktur von der GFO zu übernehmen, während diese weiterhin für den zivilen Flugbetrieb verantwortlich war. Der Vertragsunterzeichnung waren allerdings nebst den obgenannten Verhandlungen Diskussionen innerhalb des schweizerischen Militärs über mögliche Beteiligungsmöglichkeiten vorausgegangen, welche zeigten, dass das Engagement des Bundes

beim Flugplatz Samedan nicht selbstverständlich war. Auch nach dem Erwerb des Flugplatzes waren sich die Verantwortlichen der Armee nicht immer einig, ob sich der Bund dauerhaft vertraglich binden sollte oder nicht. Diese und weitere Fragen und die daraus folgenden Entscheidungen in den frühen 1950er Jahren hatten für den Flugplatz Samedan für die kommenden Jahrzehnte weitreichende Konsequenzen, was ich weiter ausführen werde.

So hatte sich beispielsweise ein Oberstdivisionär, der zugleich Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen war, im Februar 1950 in einem Brief an den Vorsteher des EMD, Bundesrat Karl Kobelt, mit der Option auf den Kauf des Flugplatzes Samedan befasst. Er vertrat die Ansicht, dass sich dieser als Standort für Wiederholungskurse für Fliegerverbände eigne, und dass der Bund einen Kaufvertrag mit der GFO abschliessen solle. Zu deren Absicht, sich selbst aufzulösen und den gesamten Flugbetrieb sowohl im militärischen, als auch im zivilen Bereich vollständig dem Militär zu überlassen, äusserte er sich jedoch skeptisch, was er unter anderem folgendermassen begründete: «Wenn andernorts, z.B. in Sion, der auch dem Zivilflugwesen zu gute kommende Ausbau praktisch vollständig zu Lasten des Bundes geht, darf nicht vergessen werden, dass dieser Platz ohne jede Einschränkung durch das Militär benutzt werden kann. Ich mache mir überhaupt Gedanken, einen Platz mit solchen Einschränkungen zu Eigentum zu übernehmen, wie dies im Falle von Samedan verlangt wird. Dies ist wirklich etwas ganz anormales und ich möchte doch anregen, dass man sich aus grundsätzlichen Erwägungen gegen die Einschränkungen wehrt. Ein grösserer Betrieb wird seitens des Militärs für Samedan ja ohnehin nie in Frage kommen.»<sup>139</sup>

Zudem befürchtete der Waffenchef, dass auf das Militär hinsichtlich der vorgesehenen Nutzung des Flugplatzes nicht zuletzt aufgrund von dessen Höhenlage eine unverhältnismässig hohe finanzielle Belastung durch die Schneeräumung, die Behebung von Frostschäden an der Landebahn, die ganzjährige Sicherstellung einer zuverlässigen Flugsicherung und dergleichen mehr zukommen könnte.<sup>140</sup> Angesichts der Überlegungen der Armee, keine Einschränkungen des militärischen Flugbetriebs zu akzeptieren und sich bei einem Engagement eher zurückzuhalten, war die GFO mit den ausgehandelten Vertragsbedingungen gut bedient. Ebenfalls kam der Genossenschaft zugute, dass das Militär ungeachtet seiner oben erwähnten

Vorhalte die Hartbelagpiste ab 1951 innerhalb zweier Jahre auf eigene Kosten umbaute und von ursprünglich 600 auf 1880 Meter verlängerte.<sup>141</sup> Um diese Erweiterung zu realisieren, musste nun der Bund zusätzlich zu den nach 1936/37 verbliebenen mit weiteren privaten Anrainern des Flugplatzes über Bodenabtretungen verhandeln. Insgesamt handelte es sich bei den involvierten Grundeigentümern in den 1950er Jahren um eine Anzahl von ungefähr 50 Partien, woraus sich ein Total von rund 40 ha Land ergab. Um die Interessen der involvierten Landbesitzer untereinander und gegenüber dem Bund zu wahren, rief die Gemeinde Samedan eigens eine Kommission ins Leben, was dazu beitrug, dass die Verhandlungen «ausnahmslos in einer Atmosphäre gegenseitigen Verständnisses und Vertrauens» stattfinden konnten.<sup>142</sup> Noch in den 1930er Jahren hatte sich die Gemeinde Samedan in einem Dilemma befunden. Zum einen hatte sie den Anliegen ihrer Einwohnerschaft im eigentlichen Sinne, allen voran den Grundeigentümern Rechnung zu tragen gehabt, und zum anderen war sie als Standortgemeinde des künftigen Flugplatzes und als Mitglied

134 50 Jahre, 1987, S. 21.

135 50 Jahre, 1987, S. 21.

136 50 Jahre, 1987, S. 33.

137 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bodenabtretungen 1937–1938: 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 Herrn Oberst Burkhard, Direktor der Militärflugplätze in Dübendorf, Samedan 14. Dezember 1950, S. 3.

138 GAS, Schachtel 42/11, Mappe Bodenabtretungen 1937–1938: 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 Herrn Oberst Burkhard, Direktor der Militärflugplätze in Dübendorf, Samedan 14. Dezember 1950, S. 4–5.

139 BAR, Behältnis 1100295 1000/906\_00129, Mappe 311: Erwerb des Flugplatzes Samaden durch den Bund. 1950. Brief des Oberstdivisionärs Rihner an den Bundesrat Dr. Kobelt, Chef des Eidg. Militärdepartementes, 25. Februar 1950.

140 BAR, Behältnis 1100295 1000/906\_00129, Mappe 311: Erwerb des Flugplatzes Samaden durch den Bund. 1950. Brief des Oberstdivisionärs Rihner an den Bundesrat Dr. Kobelt, Chef des Eidg. Militärdepartementes, 25. Februar 1950.

141 50 Jahre, 1987, S. 36.

142 50 Jahre, 1987, S. 34–35.



Abb. 10: Schneeräumungsarbeiten im Winter (Kulturarchiv Oberengadin).

der bald darauf gegründeten GFO übergeordneten Interessen verpflichtet gewesen, nämlich der Umsetzung des Willens einer Mehrheit der Oberengadiner Bevölkerung. Rund 15 Jahre danach konnte sie ihrer Aufgabe als politische Körperschaft weitgehend unbelastet von Interessenskonflikten zu Gunsten der betroffenen Grundeigentümer nachkommen, um im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu einer einvernehmlichen Lösung zwischen diesen und dem Bund beizutragen. Wie eine solche aussehen konnte, lässt sich an einem Beispiel illustrieren. Ein Grundeigentümer war Tierarzt und Landwirt, der im Bereich des Flugplatzes Ländereien inklusive Wohnhaus, Ökonomiegebäude mit Stallungen und einer Remise mit einer Gesamtfläche von knapp 23 ha besass.<sup>143</sup> Die Angelegenheit beschäftigte in erster Linie das Eidgenössische Militärde-

partement und die ihm unterstellten Behörden. Dabei ist meines Erachtens vor allem ein Dokument von Interesse, aus welchem ein Zwischenergebnis der Verhandlungen zwischen dem Bund und dem besagten Grundeigentümer, Dr. Bernhard Tgetgel, ersichtlich wurde. Im genannten Schreiben an die Direktion der Militärflugplätze in Dübendorf vom 3. November 1952 äusserte sich der Departementsvorsteher zuversichtlich, dass die Verhandlungen noch im laufenden Jahr abgeschlossen werden könnten, nachdem er das Flugplatzgelände im September persönlich in Augenschein genommen hatte.<sup>144</sup> Als Entschädigung standen Tgetgel eine Abgeltung in Form einer Abfindung von 620 000 Franken (bei einem ermittelten Schätzpreis der Liegenschaft von 608 844.12 Franken) und Realersatzes in Aussicht. Seitens des EMD wurde be-

tont, man solle sich das «Rechtsgeschäft keinesfalls entgehen lassen»<sup>145</sup>. Zum Schluss meinte Bundesrat Kobelt: «Nach dieser allseitigen Abklärung können wir uns mit dem Erwerb der Liegenschaft Tgetgel in Samaden, einverstanden erklären und ersuchen Sie, sich hinsichtlich der gemeinsamen Durchführung dieses Kaufgeschäftes mit der Abteilung für Genie und Festungswesen in Verbindung zu setzen. Dabei dürfte es sich aus verwaltungstechnischen Gründen empfehlen eine Ausscheidung jener Liegenschaften vorzunehmen, die nach dem Erwerb in der Verwaltung der Abteilung für Genie und Festungswesen bleiben. Wir ersuchen Sie, die näheren Einzelheiten mit der genannten Abteilung abzuklären. Die Genehmigung dieses Kaufgeschäftes durch unser Departement bleibt vorbehalten.»<sup>146</sup>

Ein ähnlicher Ansatz wurde auch zur Entschädigung der übrigen Grundeigentümer angewendet. Für den Erfolg dieses Modells sprach, dass Enteignungsverfahren vermieden werden konnten.<sup>147</sup> Da sich die Länge der Landebahn in den 1950er Jahren verdreifachte, konnte der Flugdienstleiter von seinem bisherigen Arbeitsplatz aus nicht mehr das ganze Areal überblicken, sodass es zu diesem Zweck eines Kontrollturmes bedurfte, der schliesslich 1958/59 auf dem Grund der GFO erstellt wurde.<sup>148</sup> Bald darauf errichtete der Bund seinen zweiten Hangar und machte den Flugplatz nachtflugtauglich.<sup>149</sup> Durch seine Bautätigkeit leistete der Bund hiermit einen massgeblichen Beitrag, dass sich der Flugplatz Samedan weiterentwickeln konnte.

Das Engagement des Militärs am Flugplatz lässt meines Erachtens allerdings keine eindeutige Schlussfolgerung darüber zu, welche Bedeutung der Bund diesem in der Zeit des Ende der 1940er Jahre einsetzenden Kalten Krieges tatsächlich beimass. Laut eines internen Berichtes der Generalstabs-Abteilung an die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr vom Juni 1953 war zwar nicht die Präsenz des Militärs in Samedan grundsätzlich infrage gestellt worden, doch relativierte die erstgenannte Dienststelle den strategischen Stellenwert des Flugplatzstandortes.<sup>150</sup> Der für solche Fragen zuständige Oberst nahm zu einer Anfrage seitens der Abteilung für Genie und Festungswesen Stellung, bei der es darum ging, ob der Flugplatz Samedan im Falle einer Invasion für einen möglichen Feind durch Zerstörung unbrauchbar gemacht werden solle. Der Oberst vertrat die Auffassung, dass Samedan als Stützpunkt im Gebirge nicht derselbe Stellenwert zu-

komme wie einem Flugplatz im Mittelland, sodass die Kosten für derlei Massnahmen nicht zuletzt angesichts der peripheren Lage des Standorts nicht gerechtfertigt seien. Zudem könnten seiner Einschätzung nach Luftlandetruppen auch an anderen Orten im Oberengadin «hinter den ersten Linien der Grenztruppen» abgesetzt werden. In seinem Schreiben meinte der Oberst ausserdem, dass von den Militärbasen in der Poebene nur (noch) eine geringe Gefahr ausgehe.<sup>151</sup> Noch in den 1920er und 1930er Jahren hatten die Schweizer Alpen für die italienischen Nationalisten nämlich als mögliche «natürliche Grenzmarke» für Gebietsansprüche gegolten, womit Italien auch die Ausweitung seines Territoriums bis an den Brenner legitimiert hatte.<sup>152</sup> Einen Monat später beantwortete der Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen das Schreiben.

143 BAR, Behältnis 367597 1000/1858\_00020, Mappe 502.17, Flugplatz Samedan 1952. Beim besagten Tierarzt handelte es sich um einen gewissen Dr. Bernhard Tgetgel, zu dem bezüglich der Verhandlungen über die Bodenabtretungen mit dem Bund ein eigenes Dossier angelegt wurde. Es handelt sich um die Mappe 502.17, Flugplatz Samedan 1952.

144 BAR, Behältnis 367597 1000/1858\_00020, Mappe 502.17, Flugplatz Samedan 1952: Schreiben des Eidgenössischen Militärdepartementes an die Direktion der Militärflugplätze Dübendorf, das sich ferner an die Abteilung für Genie und Festungswesen, die Hauptbuchhaltung EMD und andere Dienststellen richtete. Zudem sollte jeweils ein Durchschlag dem Liegenschaftsdienst und der Finanzkontrolle zugehen, Bern, 3. November 1952, versandt 5. November 1952.

145 BAR, Behältnis 367597 1000/1858\_00020, Mappe 502.17, Flugplatz Samedan 1952: Schreiben des Eidgenössischen Militärdepartementes an die Direktion der Militärflugplätze Dübendorf, das sich ferner an die Abteilung für Genie und Festungswesen, die Hauptbuchhaltung EMD und andere Dienststellen richtete. Zudem sollte jeweils ein Durchschlag dem Liegenschaftsdienst und der Finanzkontrolle zugehen, Bern, 3. November 1952, versandt 5. November 1952. Der Schätzpreis wurde von einer vom EMD unabhängigen Amtsstelle ermittelt, nämlich der Direktion der Eidgenössischen Bauten.

146 BAR, Behältnis 367597 1000/1858\_00020, Mappe 502.17, Flugplatz Samedan 1952.

147 50 Jahre, 1987, S. 35.

148 50 Jahre, 1987, S. 23.

149 50 Jahre, 1987, S. 24.

150 BAR, Behältnis 1101162 1000/909\_00156, Mappe 314. Mi.O. 2024, Flugplatz Samedan. 1953: Interner Bericht der Generalstabs-Abteilung an die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr, Bern, 30. Juni 1953. Vermerk: Nur für dienstlichen Gebrauch.

151 BAR, Behältnis 1101162 1000/909\_00156, Mappe 314. Mi.O. 2024, Flugplatz Samedan. 1953: Interner Bericht der Generalstabs-Abteilung an die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr, Bern, 30. Juni 1953. Vermerk: Nur für dienstlichen Gebrauch.

152 Collenberg/Gross: Istorgia Grischuna, 2003, S. 312.

Dieser plädierte für eine vereinfachte Variante, um die allfällige Zerstörung des Flugplatzes vorzubereiten, mittels der die Kosten zur Verminung der Landebahn gesenkt werden könnten. Konkreter begründete und erläuterte der Oberstdivisionär seine Pläne allerdings nicht.<sup>153</sup> Demnach schienen innerhalb des Militärs die Ansichten bezüglich strategischer Bedeutung des Flugplatzes Samedan voneinander abzuweichen, was es meiner Ansicht nach für Aussenstehende zusätzlich erschwert, den Stellenwert des Standortes für den Bund vor allem bis zur Wende von 1989/91 einzuschätzen, zumal dieser mit Ausnahme einer Flugzeughalle und einiger anderer Einrichtungen bis ins Jahr 2004 Eigentümer der Liegenschaft blieb. Diesen Aspekt und die Zukunft der GFO werde ich in den Schlussbetrachtungen wieder aufgreifen.

### 3.4 Aufschwung von Tourismus und Gewerbe nach dem Zweiten Weltkrieg – Chancen und Schattenseiten

Wie im zweiten Kapitel dargestellt, hatte sich der Tourismus ab den 1880er Jahren unter anderem in Graubünden und somit auch im (Ober-)Engadin zu einem florierenden Wirtschaftszweig entwickelt, dank dessen sich vormals strukturschwache Bergregionen innerhalb weniger Jahrzehnte zu prosperierenden Feriendestinationen gewandelt hatten. Dies hatte sich dementsprechend auf die Bevölkerungsentwicklung ausgewirkt, sodass allmählich die Abwanderung gebremst werden konnte und sich im Laufe der Jahre ein verstärktes Bevölkerungswachstum einstellte. Die Zeit war von einem Pioniergeist insbesondere im Bereich der Ho-



Abb. 11: Der 1958/59 erstellte Kontrollturm, an welchen in den Jahren 1975/76 ein neues Abfertigungsgebäude angegliedert wurde, 1970er Jahre. Fotografie von Lisa Gensetter (1925–2007), (Fotostiftung Graubünden, Bild-ID: 21609).



Abb. 12: Flugplatz Samedan, Hangar 2 im Bau. Fünf Flugzeuge C-3603 der Schweizerischen Fliegertruppen, 1940er/1950er Jahre. Fotografie von Andreas Pedrett (1892–1977), (Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Bildnr.: 010253).

tellerie und des Verkehrswesens geprägt. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges fand die Belle Époque ein jähes Ende, womit auch der Tourismus in eine tiefe Krise gestürzt wurde, von welcher er sich in den 1920er und 1930er Jahren nicht nennenswert erholen konnte, umso weniger als die Weltwirtschaftskrise ab 1929 den zwischenzeitlich bescheidenen Aufschwung zunichtemachte. Ab 1935 schien es möglich, die Phase der Stagnation zu überwinden, bis der Zweite Weltkrieg nur vier Jahre später bereits die ersten Ansätze einer Belebung des Tourismus abermals scheitern liess. Die beiden Samedner Flugplatzprojekte widerspiegeln meines Erachtens die Situation des Fremdenverkehrs in der Zwischenkriegszeit, wobei die Realisierung des ersten in die Zeit vor der Weltwirtschaftskrise fiel und das zweite in die Phase danach. Vor allem letzteres hatte bis 1939 gute Erfolgsaussichten. Gleich darauf drohte dem Flugplatz Champagna ein ähnliches Schicksal wie seinem Vorläufer. Durch das verstärkte

Engagement des Militärs ab 1940 und insbesondere ab 1950 war es jedoch möglich, den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten.

Nach 1945 stellte sich meines Erachtens die Frage, ob sich die Einwohnerschaft der touristischen Zentren im Alpenraum ähnlich wie nach dem Ersten Weltkrieg dazu aufraffen konnte und wollte, nach den abermaligen Rückschlägen und Entbehrungen einen Neuanfang zu wagen. Falls ja, wären die bisherigen Stammgäste bereit, an ihren jeweiligen Urlaubsort zurückzukehren, und könnten allenfalls auch neue Kunden dafür gewonnen werden, die Ferien in einer solchen Destination zu verbringen? Im vorhergehenden Unterkapitel war be-

153 BAR, Behältnis 1101162 1000/909\_00156, Mappe 314. Mi.O. 2024, Flugplatz Samedan. 1953: Antwort des Oberstdivisionärs Primault, Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, an die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern Bundeshaus 20. Juli 1953. Vermerk: Nur für dienstlichen Gebrauch.

reits von einer Gruppe von Feriengästen die Rede, die sich selbst mitten im Krieg nicht davon abhalten liess, in die Bündner Berge zu fahren, um ihrer Freizeitbeschäftigung nachzugehen, nämlich dem Segelfliegen. Diese hatten bereits im August 1939, also unmittelbar vor Kriegsbeginn, ein erstes kantonales «Hochalpines Segelfluglager» in Samedan durchgeführt. Ein weiteres folgte im September 1942. Bei ersterem diente ein Schleppflugzeug als Starthilfe, bei letzterem ein Katalp auf Muottas Muragl, einem nahe Samedan gelegenen Aussichtspunkt.<sup>154</sup> Während der Kriegsjahre richteten sich derlei Anlässe überwiegend auf inländische Touristen aus, da entsprechende Werbeaktionen in Nachbarländern der Schweiz wohl nur wenig aussichtsreich gewesen wären. Der Reisedestination Oberengadin und besonders der GFO dürfte die fortwährende Präsenz der Segelflieger als hauptsächlich immaterielle Unterstützung in einer Zeit der existentiellen Krise sehr willkommen gewesen sein. Mit dem Segelflug zeigte sich, dass die Zivilluftfahrt zumindest in einem kleineren Rahmen die Nische zu nutzen wusste, die ihr während der militärischen Vorherrschaft über den Luftraum noch blieb.

Die Kontinuität des Segelfluges stellte für den Flugplatzstandort Samedan insofern eine glückliche Fügung dar, als diesem dadurch ermöglicht wurde, mit verhältnismässig geringem Aufwand an seine ursprüngliche touristische Funktion anzuknüpfen. Bereits im Jahre 1946 bekam Samedan eine günstige Gelegenheit, sich im Ausland zu präsentieren, als vom 12. bis 18. August eine erste grosse Veranstaltung mit internationaler Beteiligung stattfand.<sup>155</sup> Gleich zwei Jahre danach wurde ein Segelflugwettkampf der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) vom 19. bis zum 31. Juli 1948 ebenfalls in Samedan ausgetragen. Diese Veranstaltung wurde nachträglich zur Weltmeisterschaft erklärt.<sup>156</sup> Im Mittelpunkt des Interesses sollte meines Erachtens nicht der eigentliche Flugsportanlass stehen, sondern vielmehr der Umstand, dass der Flugplatz Samedan nach der Eröffnung in der Wintersaison 1937/38 und dem kriegsbedingten Unterbruch des zivilen Motorfluges innerhalb weniger Jahre beinahe wieder den früheren nationalen und später internationalen Stellenwert erlangte. Dies belegt eine Statistik zum Segelflug aus dem August 1945, aus der die Anzahl Starts und das Total der Flugstunden hervorgehen. Darin wurden die Daten Samedans mit denjenigen anderer Startplätze in der Schweiz verglichen. Gesamthaft wurden schweizweit knapp 4420 Flugstunden bei total etwas über 32 000 Starts ab-

solviert, was einem Mittelwert von rund 8 Minuten pro Start entspricht. Samedan lag mit über 2200 Flugstunden, rund 2250 Starts und einem Mittelwert von knapp 60 Minuten Flugzeit pro Start an der Spitze. Bern Belpmoos zählte rund 530 Flugstunden bei knapp 8800 Starts und einer durchschnittlichen Flugdauer von nur knapp vier Minuten.<sup>157</sup> Diese Statistik lag einem Dankesschreiben der GFO an die Bündner Regierung bei, in dem sich der Präsident der Genossenschaft für einen Zuschuss zum Kauf einer elektrischen Winde erkenntlich zeigen wollte. Damit versuchte er der Exekutive zu vermitteln, dass sich die Investition rechnen werde.<sup>158</sup> Zusammenfassend betrachtet, zeigte sich nicht zuletzt aufgrund der obgenannten Zahlen, dass sich die im Jahre 1936 getroffene Entscheidung, in Samedan nebst dem Motor- auch auf den Segelflug zu setzen, als richtig erwiesen hatte, zumal dieser zumindest in der Schweiz relativ sicher durch die Turbulenzen des Zweiten Weltkrieges gekommen war.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit gab es über die Fliegerei hinaus einen weiteren Lichtblick für die angeschlagene Tourismusbranche im (Ober-) Engadin und somit indirekt auch in Graubünden und in der Schweiz überhaupt. Zum zweiten (und bislang letzten Mal für die Schweiz) nach 1928 wurden im Jahre 1948 Olympische Winterspiele in St. Moritz ausgetragen. Diese liessen die Ferienregion auf einen beträchtlichen internationalen Prestigegegewinn hoffen, zumal die US-amerikanische Fluggesellschaft Trans World Airline (TWA) in ihrem Flugplan vom Oktober 1947 für Direktflüge in die Schweiz anlässlich der Spiele warb.<sup>159</sup> Nachdem der Präsident der Flugplatzgenossenschaft bereits 1945 einen Bericht der «Schweizer Aero-Revue» als Beilage zu einem Brief der Bündner Regierung zugestellt hatte, war diese unerwartete «Gratiswerbung» nun erst recht eine Gelegenheit, an das Gremium zu gelangen. Allerdings war Samedan im TWA-Prospekt nicht als Zielflughafen angegeben.<sup>160</sup> Zusammen mit anderem Material legte der GFO-Präsident den besagten Flugplan seinem Brief an die Bündner Regierung bei. Er schloss seine Ausführungen wie folgt ab: «Die Fahrpläne der TWA erscheinen jeden Monat in 250 000 Exemplaren und bedeutet der Verweis auf St. Moritz in diesen Fahrplänen eine nicht zu unterschätzende Propaganda für den Kurort St. Moritz und die Spiele im Besonderen. – Dabei ist zu erwähnen, dass keinerlei Vergütung für diese Publikationen verlangt worden ist.»<sup>161</sup>

Ebenfalls im Jahre 1947, noch einige Monate bevor der zitierte Flugplan der TWA für die Olympischen

Winterspiele im folgenden Jahr warb, war die GFO nicht untätig geblieben. Diese war darum bemüht, ihren Flugplatz im Rahmen einer Besichtigung einem ausgesuchten Publikum zu präsentieren. Zusammen mit Partnern, wie beispielsweise der Fluggesellschaft «Scottish Aviation», war am 19. Januar ein Sonderflug mit einer DC-3 von London nach Dübendorf und von dort aus mit Kleinflugzeugen nach Samedan geplant. Ausser der Besatzung wurden jeweils fünf britische und ab Dübendorf bis zu fünf schweizerische Journalisten eingeladen. Dem Brief war ein Programm für zwei Tage beigefügt.<sup>162</sup> Unterstützung erhielt die GFO von der Gemeinde St. Moritz, die der Bündner Regierung auch eine Einladung zur Flugplatzbesichtigung und zum Rahmenprogramm zukommen liess.<sup>163</sup> Wenige Tage später antwortete die Regierung und sagte ihre Teilnahme an der Besichtigung ab.<sup>164</sup> Ob die Besichtigung trotz des negativen Entscheides der Regierung stattfinden konnte, bleibt aufgrund der Quellenlage offen. Falls ja, ermöglichte es ein solcher Anlass der Flugplatzgenossenschaft Oberengadin und dem Kurort St. Moritz, bereits frühzeitig mit Grossbritannien einen der für die Feriendestination bedeutsamsten Märkte zu bearbeiten, der seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert einen massgeblichen Anteil am Aufschwung des Alpentals gehabt hatte. Letzten Endes galt es, seine Stammkundschaft zu halten, bevor sich diese nach anderen Urlaubsorten umschauen konnte und gegebenenfalls dauerhaft an diese verloren ging, was unter Umständen längerfristig einen touristischen Niedergang des Oberengadins hätte nach sich ziehen können. Doch abermals gelang es vielen schweizerischen, unter ihnen auch den bündnerischen Kurorten, selbst eine der bisher mit Abstand schwersten Krisen in ihrer Geschichte zu überstehen und sich gleich darauf im touristischen Wettbewerb zu behaupten. Meines Erachtens lag dies zum einen nicht zuletzt daran, dass die Ausstrahlungskraft ihres Namens im Laufe der Kriegsjahre nicht verblasst war und zum anderen, dass die Infrastruktur über die schwierige Zeit hinweg intakt blieb. Ferner kam ihnen der Umstand zugute, dass die staatliche Ordnung in der Schweiz permanent aufrechterhalten werden konnte. Selbstredend bedurfte es innerhalb der genannten Rahmenbedingungen auch der Eigenleistung der Feriendestinationen. So genügte es diesen längerfristig wohl auch nicht, sich auf den Lorbeeren der Vor- und Zwischenkriegszeit auszuruhen. Diesbezüglich stellte die oben erwähnte Ausrichtung der Olympischen Winterspiele in St. Moritz für

das Land einen Glücksfall dar, der dazu beitragen konnte, dass sich das (Ober-)Engadin womöglich bald wieder seiner vorhergehenden Beliebtheit als Reiseziel vornehmlich für Bessersituerte erfreute. Davon profitierte vor allem der Wintersport, der seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in den Bündner Alpen hauptsächlich durch die Initiative britischer Touristen betrieben wurde und vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg dem Fremdenverkehr einen starken Aufschwung bescherte. Nun standen die Chancen nicht schlecht, dass die seit 1918 mehr oder minder stark herrschende Stagnation überwunden werden konnte.

154 50 Jahre, 1987, S. 19–22.

155 [www.segelflug-cvsm-engadin.ch/Geschichte](http://www.segelflug-cvsm-engadin.ch/Geschichte).

156 50 Jahre, 1987, S. 19–22.

157 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-Samaden: Tabelle: Segelflugbetrieb im Monat August 1945, in: Schweizer Aero-Revue, 1945, S. 312.

158 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-Samaden: Brief der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin an die Herren Mitglieder der Kantonalen Regierung, Chur/St. Moritz, 27. Oktober 1945. Dieser enthielt als Beilage den in Nr. 246 zitierten Ausschnitt der Aero-Revue.

159 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-Samaden: Vervielfältigter Ausschnitt eines zweisprachigen (Englisch/Französisch) Flugplans der Trans World Airline (TWA) mit Gültigkeit ab dem 1. Oktober 1947, der die potenzielle Kundschaft ermahnte, die V. Olympischen Winterspiele nicht zu verpassen.

160 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-Samaden: Vervielfältigter Ausschnitt eines zweisprachigen (Englisch/Französisch) Flugplans der Trans World Airline (TWA) mit Gültigkeit ab dem 1. Oktober 1947, der die potenzielle Kundschaft ermahnte, die V. Olympischen Winterspiele nicht zu verpassen.

161 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2: Brief der GFO an die Bündner Regierung, St. Moritz 28. November 1947. Herrn Regierungspräsident Dr. J. Regi, Departement d. Innern u. d. Volkswirtschaft, Herrn Regierungsrat Dr. G. Darms, Justiz- und Polizeidepartement, Herrn Regierungsrat Dr. R. Planta, Erziehungs- und Sanitätsdepartement, Herrn Regierungsrat Dr. A. Gadien, Finanz- und Militärdepartement, Herrn Regierungsrat W. Liesch, Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden, Chur.

162 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1947, Flugplatz Genossenschaft Oberengadin, Besichtigung Flugplatz Samedan: Rundbrief der GFO, St. Moritz 14. Januar 1947.

163 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1947, Flugplatz Genossenschaft Oberengadin, Besichtigung Flugplatz Samedan: Brief der Gemeindeverwaltung St. Moritz an den hochlöbl. Kleinen Rat [Regierungsrat] des Kantons Graubünden, Chur.

164 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1947, Flugplatz Genossenschaft Oberengadin, Besichtigung Flugplatz Samedan: Antrag: Departement des Innern, folgendes Schreiben geht: An den Gemeindevorstand St. Moritz. Vermerk: Vom Kleinen Rat am 17. Januar zum Beschluss erhoben.



Abb. 13a und 13b: DC-3 Swissair über dem Engadin (in Betrieb 1937–1969). Bei diesen beiden Bildern handelt es sich um Fotomontagen, die wahrscheinlich zu Werbezwecken verwendet wurden (Kulturarchiv Oberengadin).

Das zwischen der GFO und dem Bund ausgehandelte Vertragswerk von 1950, in dem der Verkauf des Flugplatzes Samedan an das Militär geregelt war, fiel für erstere insofern vorteilhaft aus, als ihr unter anderem umfangreiche Nutzungsrechte gewährt wurden. Dies galt in besonderem Mass für die stark verlängerte Landebahn, welche auf die damals neu aufgekommenen Kampfjets ausgelegt war. Die Flugplatzgenossenschaft machte von diesem grosszügigen Angebot Gebrauch und schöpfe die neuen Möglichkeiten aus, die sich der Zivilluftfahrt im Oberengadin eröffneten. So konnte der Flugplatz im Laufe der Jahre nicht nur von zivilen Kolbenmotor-, sondern auch von Strahlflugzeugen angeflogen werden. 1957 schloss die GFO mit der Swissair ein Abkommen über einen täglichen Zubringerdienst nach Zürich, was jedoch infolge der geringen Auslastung nicht mehr weiterverfolgt wurde. Stattdessen waren seither Taxiflüge mit meist kleineren Fluggesellschaften üblich. Hinzu kamen mit dem Aufkommen

der Privatjets und -hubschrauber prominente Feriengäste, wie beispielsweise der Shah von Persien, Giovanni Agnelli, Herbert von Karajan usw., von denen einige insbesondere St. Moritz zu ihrem Zweitwohnsitz machten und dadurch dem Kurort in der Nachkriegszeit erneut zu hohem Prestige verholfen haben. Die Präsenz dieser Berühmtheiten kam meines Erachtens nicht zuletzt den im zweiten Kapitel vorgestellten Sportarten zugute, die sich bei ihrem Zielpublikum nach wie vor einer grossen Beliebtheit erfreuen.

Sowohl die Kleinflugzeuge als auch grössere und schwerere Maschinen brachten bis in die 1990er Jahre vor allem während der Wintersaison, d. h. in erster Linie von Ende Dezember bis zum Februar, eine starke Zunahme des Luftverkehrs von und nach Samedan mit sich, sodass die bestehende Infrastruktur insbesondere in den 1970er Jahren ausgebaut werden musste. Zwischen 1975 und 1976 erhielt die GFO einen Kredit von 920 000 Franken, um ein neues Abfertigungsgebäude zu

erstellen, das in den 1980er Jahren noch geringfügig erweitert wurde.<sup>165</sup> Ungeachtet dieses Ausbauschrittes stiess der Flugplatz zeitweise an seine Belastungsgrenze, was ich aus eigener Anschauung bestätigen kann. Unterlegen lässt sich diese Beobachtung mit Zahlenmaterial aus dem Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO vom 12. Juli 1995.<sup>166</sup> Für 1994 waren insgesamt 19 125 «motorisierte Flugbewegungen» ausgewiesen, wobei 24 614 Passagiere befördert wurden. 53 % der Flugbewegungen entfielen auf meist kleinere Kolbenmotorflugzeuge, 34 % auf Helikopter, 9 % auf Strahlflugzeuge und 4 % auf sonstige Motorflugzeuge. In der Sommersaison 1994 kamen im Bereich des Segelfluges noch 3492 Bewegungen hinzu. Im Unterschied zu den Statistiken aus den 1940er Jahren sind diesbezüglich keine Angaben zu den Flugstunden enthalten, was meines Erachtens ebenfalls aufschlussreich gewesen wäre.<sup>167</sup>

Wie bereits in der Zwischenkriegszeit wurde der Flugplatz Samedan nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem Indikator der touristischen Entwicklung im (Ober-)Engadin. Insbesondere in den 1960er Jahren stand diese im Zeichen des Wirtschaftswunders, das einer immer breiteren Bevölkerungsschicht wachsenden Wohlstand brachte, wodurch Ferien in der Reisedestination auch für Angehörige des Mittelstandes erschwinglich geworden sind.<sup>168</sup> Deren bevorzugte Transportmittel waren und sind jedoch das eigene Fahrzeug oder die Eisenbahn. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Modernisierung, die sich seit den 1850er Jahren auch in Graubünden abzeichnete, beschleunigte sich zunächst in der Belle Époque, dann in der Zwischenkriegszeit und nochmals nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Oberengadin hatte dies in den letzten Jahrzehnten zur Folge, dass auch in Ortschaften, die ausserhalb des Dreiecks St. Moritz-Pontresina-Samedan liegen, infolge der verstärkten Zuwanderung von Arbeitern und Angestellten aus dem Inland und den benachbarten Grenzregionen sowie des Zustroms von Feriengästen eine rege Bautätigkeit einsetzte, welche mehr oder minder bis heute anhält. Das Erscheinungsbild der Ortschaften veränderte sich dadurch in bisher nie dagewesener Geschwindigkeit. Sowohl in der Region selbst als auch ausserhalb derselben gaben die Konsequenzen dieses raschen tourismuswirtschaftlichen Wachstums zu kontroversen Diskussionen Anlass, welche den Schlusspunkt dieses Kapitels setzen sollen.

Die touristische Erschliessung Graubündens, so auch des (Ober-)Engadins, die in den 1850er Jahren einsetzte und sich in der Folge zunehmend beschleunigte, hat insbesondere in der Phase des Wirtschaftswunders nach

dem Zweiten Weltkrieg sowohl der einheimischen Bevölkerung als auch den Zugezogenen verbesserte Verdienstmöglichkeiten und somit wachsenden Wohlstand gebracht. Die Gemeinden in den Ferienregionen konnten vor allem ab den 1960er Jahren von wachsenden Steuereinnahmen aus Grundstückverkäufen, Baubewilligungen und der Hotellerie profitieren. Wie oben beschrieben, machten sich unter anderem einige prominente Persönlichkeiten die Annehmlichkeiten zunutze, die ihnen der Flugplatz Samedan bot, wodurch möglicherweise vor allem der Kurort St. Moritz nach 1945 an seine seit dem 19. Jahrhundert bestehende touristische Bedeutung anknüpfen konnte. Doch der rasche Aufschwung in der Nachkriegszeit hat bis in die Gegenwart hinein seinen Preis. Dazu gehören beispielsweise der durch die Bautätigkeit stark zunehmende Verbrauch von Kulturland, die Erstellung von Zweitwohnungen, die hauptsächlich während der Hochsaison genutzt werden und ansonsten meist leer stehen, sodass die Gemeinden das ganze Jahr über eine auf Spitzenbelastungszeiten ausgelegte Infrastruktur (vor allem die Wasserversorgung, das Kanalisationsnetz und Erschliessungsstrassen) für z. T. neu geschaffene Quartiere zusätzlich zu bereits bestehenden Einrichtungen unterhalten müssen. Die Auslastung touristischer Anlagen, wie beispielsweise die Bergbahnen, der Bus- und Bahnverkehr sowie die Nutzung der Strassen durch den motorisierten Individualverkehr, unterliegen starken saisonalen Schwankungen. Mit dem Luftverkehr verhält es sich ähnlich.

Nicht nur der Luft-, sondern vor allem auch der Strassenverkehr stossen in der Hochsaison an ihre Belastungsgrenze mit entsprechenden Auswirkungen auf die Luftqualität, insbesondere im Winter. Hinzu kommt mit der Zunahme des Luftverkehrs der Fluglärm, nicht nur von den Flächenflugzeugen, sondern auch durch Helikopterflüge mit dem Flugplatz Samedan als Ausgangspunkt. Wer es sich leisten konnte, hatte beispielsweise die Möglichkeit, sich auf Bestellung mit dem Hubschrauber zu seinem bevorzugten Skigebiet fliegen zu lassen, statt die Bergbahnen zu nutzen oder sich auf eine

165 50 Jahre, 1987, S. 25.

166 ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995.

167 ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995, S. 2–3.

168 COLLENBERG/GROSS: Istorgia Grischuna, 2003, S. 297.



Abb. 14: Farah Diba (Frau des Schahs) und die damalige Première Dame Frankreichs Anne Aymone unterhalten sich während des Interviews des damaligen Präsidenten Frankreichs Valéry Giscard D'Estaing und des Schahs von Persien auf dem Flugplatz Samedan. Rechts von Farah Diba der Bruder des Schahs, Prinz Shapar, 1975. Fotografie von Bertrand Laforêt, (Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Bildnr.: 013091).

Skitour zu begeben. Anhand der Quellen lassen sich die Anfänge dieser Dienstleistung oder zumindest die politischen Auseinandersetzungen über dieselbe bis zum Ende der 1960er Jahre zurückverfolgen. Die eigentlichen Reglemente zu den Gebirgslandeplätzen sind in den Archivalien nicht erhalten geblieben, wohl aber eine Stellungnahme des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz an das Eidgenössische Luftamt in Bern, von der die Bündner Regierung als Beilage zu einem Brief eine Abschrift erhielt. Der Kurdirektor und der Kurvereinspräsident vertraten im Schreiben an die eidgenössische Behörde die Ansicht, «dass Reglemente zu Schikanen werden können und dass Reglementierungen die zu Schikanierungen werden, zweifellos die Schweiz als Reiseland auf

lange Sicht gesehen verunmöglichen können.» Die von den leitenden Mitgliedern der Kurorganisation aufgeführten Beispiele lassen sich aufgrund des Materials nicht überprüfen. Im emotional gehaltenen Brief war unter anderem von einem Patienten die Rede, der notfallmäßig habe gerettet werden müssen, und zwei Jahre später den diensthabenden Piloten eingeklagt habe, weil dieser ausserhalb des zugewiesenen Areals gelandet sei. In einem anderen Fall habe ein Helikopter nach Aussage der Verfasser des Schreibens ebenfalls «etwas abseits» vom vorgesehenen Landeplatz seinen prominenten Gast abgesetzt, worauf ein zufällig anwesender Bergführer «dem Prinzen Aga Khan gegenüber beinahe tödlich» geworden sei. In der Folge habe der Prinz mit dem Weg-



Abb. 15: Der Flugplatz Samedan, 1970er Jahre. Fotografie von Lisa Gensetter (1925–2007), (Fotostiftung Graubünden, Bild-ID: 21621).

zug aus der Schweiz gedroht und den Gedanken geäus-  
sert, seine Ferien künftig allenfalls in Österreich zu  
verbringen, «wenn es nicht bessern sollte mit der  
Handhabung der Vorschriften in Bezug auf die Gebirgs-  
landungen». Andere prominente Touristen hätten be-  
reits ähnliche Drohungen ausgesprochen. Die Vertreter  
des Kur- und Verkehrsvereins nahmen diese sehr ernst  
und gaben dem Eidgenössischen Luftamt zu bedenken,  
dass ein solcher Boykott dem Ruf der Schweiz als Tou-  
rismusstandort schweren Schaden zufügen könnte. Sie  
listeten die Landestellen auf, deren es in der Wintersai-  
son zusätzlich zu den bereits bestehenden ihrer Ansicht  
nach bedurfte. In ihrem Schreiben zogen sie allerdings  
nicht grundsätzlich in Zweifel, dass eine Reglementie-

rung der Landeplätze erforderlich sei.<sup>169</sup> Sie plädierten für eine korrekte, aber insgesamt grosszügige Auslegung der diesbezüglichen Bestimmungen. Die beiden Verant-  
wortlichen zeigten sich überzeugt, dass sich eine «Lö-

169 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-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 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.



Abb. 16: Der Anfang der 1970er Jahre erstellte Hangar Nr. 3, in welchem Flugzeuge, Helikopter und Segelflugzeuge eingestellt werden. Rechts ist eine Boeing 737-200 (ab 1967), links ein Dassault-Mistere-20-Jet zu sehen, die beide seit den 1960er Jahren in Betrieb waren (Kulturarchiv Oberengadin).

sung finden lasse, die zweifellos allen Beteiligten nur Vorzüge bringe».<sup>170</sup> Das Thema blieb noch im folgenden Jahr (1969) aktuell. Nun wandte sich der Kurdirektor von St. Moritz direkt an den zuständigen Bundesrat Roger Bonvin. Er berief sich auf die Zustimmung der Gemeinde St. Moritz, was die Erstellung eines Landeplatzes in der Nähe der Bergstation einer Seilbahn betraf. Abermals ging eine Kopie an das Justiz- und Polizeidepartement Graubünden. Da im Februar die Wintersaison jeweils bereits fortgeschritten ist, ersuchte der Kurdirektor Peter Kasper den Bundesrat zunächst um eine provisorische Bewilligung bis Ende April des laufenden Jahres. Eine definitive Regelung stand damals noch aus.<sup>171</sup> Das zuständige kantonale Departement stand in dieser Frage dem Kur- und Verkehrsverein zur Seite, indem es sich auf den zitierten Brief bezog. Es legte dem Bundesrat seinen Standpunkt dar und wollte diesen ebenfalls dazu bewegen, eine provisorische Bewilligung zu erteilen.<sup>172</sup> Doch Bundesrat Bonvin lehnte eine solche ab. Dies teilte er in einem Antwortschreiben an den lokalen Kur- und Verkehrsverein vom März 1969 mit, wobei er unter anderem das kantonale Justiz- und Polizeidepartement, den Schweizerischen Alpenclub und diverse nationale Natur- und Heimatschutzverbände in seine Entscheidung einweichte. Er rief dem Antragsteller in Erinnerung, dass diesbezüglich nebst seinem eigenen Departement, den genannten Umweltorganisationen auch das Eidgenössische Militärdepartement zu konsultieren sei. Bundesrat Bonvin meinte zum Schluss seiner Ausführungen: «Materiell spricht übrigens gegen die

Bezeichnung dieses Platzes [Corviglia Bergstation] die Gefahr des Hubschrauberbetriebes für die zahlreichen Skifahrer, welche die Bergbahn Corviglia benützen.»<sup>173</sup>

An diesem Beispiel lässt sich illustrieren, dass die fortschreitende touristische Erschliessung des Berggebietes sowohl innerhalb der heterogen zusammengesetzten Zielgruppen von Feriengästen selbst als auch zwischen Fremdenverkehr und Naturschutz Interessenskonflikte nach sich zog, die mitunter die kantonale oder in einigen Fällen auch die nationale Politik beschäftigten. Selbst in den verschiedenen politischen Instanzen kann die Güterabwägung zwischen individueller und wirtschaftlicher Freiheit sowie Berücksichtigung ökologischer Anliegen und Bedürfnissen anderer unterschiedlich ausfallen. In der Gründungszeit des Flugplatzes hatte der Umweltschutzgedanke noch eine untergeordnete Rolle gespielt. Vielmehr hatten damals praktische Fragen nach einer gerechten Verteilung der finanziellen Belastung unter den Oberengadiner Gemeinden, die das Grossprojekt mit sich brachte, im Mittelpunkt des Interesses gestanden, ebenso eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung bei der Abwicklung der notwendigen Bodenabtretungen. Letzteres wurde wieder aktuell, als der Flugplatz 1950 seinen Besitzer wechselte und der Ausbau seitens des Militärs abermals Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümern notwendig gemacht hatte. Der Ausgleich unterschiedlicher Interessen blieb demnach im Bereich der Luftfahrt im Laufe der Geschichte des Flugplatzes Samedan eine Daueraufgabe der involvierten Akteure.

## 4 Schlussbetrachtungen

Der moderne Tourismus in Graubünden und somit auch im (Ober-)Engadin kann auf eine Tradition von rund 150 Jahren zurückblicken. Am Anfang stand die Hotellerie, gefolgt von der Verkehrserschliessung von Schiene und Strasse. Im Falle des Oberengadins kam später das Flugzeug hinzu. Dank des Fremdenverkehrs fanden zahlreiche Bündnerinnen und Bündner, welche vor 1850 aus wirtschaftlicher Not zum Auswandern gezwungen gewesen waren, vor allem in den neu erstellten Grandhotels eine Beschäftigung. Die im Aufbau begriffenen Destinationen beherbergten Industrielle, Bankiers, Adlige, Politiker etc. Im Oberengadin, vornehmlich in St. Moritz, logierten vor allem Feriengäste aus Grossbritannien, deren Freizeitaktivitäten massgeblich zum Aufschwung des Kurortes beitrugen. Gefördert wurde die Entwicklung durch einen in der damaligen Zeit ausgeprägten Pioniergeist, der institutionellen und technischen Neuerungen, wie beispielsweise der Gründung des ersten Kurvereins bzw. der erstmaligen Verwendung elektrischen Lichts in der Schweiz, zugrunde lag. Von 1880 bis 1914 erfuhr der Fremdenverkehr in den von ihm begünstigten Regionen des Kantons einen starken Aufschwung, der unter anderem im (Ober-)Engadin ein rasches Bevölkerungswachstum und einen grundlegenden sozioökonomischen Strukturwandel zur Folge hatte. D. h., dass die Landwirtschaft als Erwerbstätigkeit im Laufe der Jahre an Bedeutung einbüste und sich die Parteienlandschaft vor allem in den grösseren Gemeinden ausdifferenzierte. Der Tourismus übernahm hiermit im Berggebiet eine ähnliche Rolle als Träger der Modernisierung wie die Industrie im Mittelland. Insbesondere bis um 1910 verlief die Entwicklung des Fremdenverkehrs vielversprechend. Davon zeugten nicht zuletzt die ersten Flugversuche auf dem zugefrorenen St. Moritzersee, welche zeigten, dass auch entlegene Bergregionen zunehmend in die internationalen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen einbezogen wurden. Somit konnten sich die alpinen Feriendestinationen auch nicht mehr den negativen Auswirkungen internationaler Krisen entziehen. Dies mussten die schweizerischen Kurorte unter anderem beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges erfahren, auch wenn sie nicht unmittelbar von den militärischen Konsequenzen betroffen waren. In der Zwischenkriegszeit trat im bündnerischen Tourismus keine nennenswerte Erholung ein. Dennoch setzte sich die Modernisierung im Alpenraum fort. So wurde im Jahre

1925 nach heftigen politischen Auseinandersetzungen das Automobil im Kanton zugelassen. Bereits 1919 hatte der Kurverein von Samedan einen ganzjährig nutzbaren Flugplatz angestrebt, dessen Realisierung sich über mehrere Jahre in die Länge gezogen hatte und die 1927 schliesslich scheiterte. 1934 wurde das erste Oberengadiner Flugplatzprojekt endgültig aufgegeben. Bereits ein Jahr danach wurde ein neues Projekt an einem anderen Standort geplant, das 1936 den jeweiligen Gemeindeversammlungen zur Abstimmung vorgelegt wurde, sodass die Talschaft in der Wintersaison 1937/38 über einen funktionsfähigen Flugplatz verfügte und 1938 per Nonstop-Verbindung von London aus erreichbar war.

Noch bevor sich der Luftverkehr von und nach Samedan richtig entfalten konnte, brach 1939 der Zweite Weltkrieg aus, sodass der sich ab 1936 im Oberengadin etablierende Segelflug die einzige zivile Nutzungsform der Luftfahrt war, die dem Flugplatz bis Kriegsende erhalten blieb. Da die GFO nicht mehr alleine für den Betrieb und Unterhalt der Anlage aufkommen konnte,

- 
- 170 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-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 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, S. 2.
- 171 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-Samedan: Brief vom Kur- und Verkehrsverein St. Moritz an Herrn Bundesrat Roger Bonvin, Chef des Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes, Bundeshaus Nord, 3000 Bern, 27. Februar 1969. Ausnahmewilligung für Helicopter-Landungen, mit Kopie an das Justiz- und Polizeidepartement Graubünden.
- 172 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2, 1945, Flugplatz Oberengadin-Samedan: Schreiben des Justiz- & Polizeidepartements des Kantons Graubünden an Herrn Bundesrat Roger Bonvin, Chef des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundeshaus Nord, 3003 Bern, Chur 3. März 1969.
- 173 StAGR, Ablage VIII 21 b, Mappe F/5/2 1946, Flugplatz Oberengadin-Samedan Antwortschreiben des Vorstehers des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes an den Kur- und Verkehrsverein St. Moritz, 3003 Bern, den 18. März 1969. Ausnahmewilligung für Landungen mit Hubschraubern bei der Corviglia Bergstation auf 2488 m ü. N.N., Durchschrift z. K. an: Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Graubünden, 7000 Chur, den Präsidenten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommision Herrn Dr. Urs Dietschi, 4500 Solothurn, Zentralkomitee des Schweizerischen Alpenclubs, Forchstr. 261, 8029 Zürich, Schweizerischer Bund für Naturschutz, Wartenbergstrasse 22, 4000 Basel.

übertrug sie per Vertrag dem Militär weitreichende Nutzungsrechte, was unter anderem die Erstellung einer Hartbelagpiste einschloss. Nach 1945 versuchte die Flugplatzgenossenschaft, die vorrangige Stellung der Zivilluftfahrt gegenüber der Luftwaffe wiederherzustellen. Dabei kamen ihr beispielsweise internationale Segelflugwettbewerbe und indirekt die zum zweiten Mal nach 1928 erfolgte Ausrichtung der Olympischen Winterspiele von 1948 in St. Moritz zugute. Zusätzlich bemühte sie sich mit Unterstützung der Gemeinde St. Moritz darum, nach dem Krieg wieder um Feriengäste aus Grossbritannien zu werben, um diese dazu zu bewegen, ins Tal zurückzukehren.

Die finanzielle Situation der GFO blieb während der ersten Nachkriegsjahre angespannt, sodass sie 1950 den Flugplatz dem Bund verkaufte, jedoch weitreichende zivile Mitbenutzungsrechte behielt. Sie profitierte von den auf Kosten des Militärs durchgeföhrten baulichen Massnahmen, allen voran der Pistenverlängerung von 600 auf 1800 Meter, die eine Landung grösserer und schwererer Maschinen als bisher ermöglichte, wovon in der Folge unter anderem prominente Persönlichkeiten Gebrauch machten. Dies wiederum trug mit dazu bei, dass vor allem St. Moritz wieder seine frühere Bekanntheit erlangte. Ab den 1960er Jahren machte sich das Wirtschaftswunder auch in den Bündner Tourismusregionen bemerkbar. D.h., dass sich immer breitere Kreise in der Bevölkerung auch teurere Ferien leisten konnten. Im Oberengadin erreichte der damit verbundene Aufschwung auch diejenigen Gemeinden, welche noch in früheren Jahrzehnten vergleichsweise schwächer mit dem Fremdenverkehr in Kontakt gekommen waren. Dies äusserte sich insbesondere durch eine stark zunehmende Bautätigkeit, die bis heute anhält, und die insbesondere infolge der zusehends rascheren und tiefen Veränderungen im Orts- und Landschaftsbild sowie der für die Gemeinden anfallenden Kosten zum Unterhalt der saisonal bedingt ungleichmässig genutzten öffentlichen Infrastruktur kontrovers diskutiert wird. Hinzu kommt vor allem in der Wintersaison eine zeitweilige Verkehrsüberlastung, was vor allem den Strassenverkehr betrifft.

Die touristische Erschliessung Graubündens und somit auch des (Ober-)Engadins war seit dem Bau der ersten Grandhotels von einer zunehmenden Professionalisierung und politischen Kooperationsbereitschaft geprägt, was sich am Beispiel der Gründung des St. Moritzer Kurvereins im Jahre 1864 illustrieren lässt. Erstmals in der Geschichte der Schweiz wurde eine ständige

Einrichtung geschaffen, welche sich auf die Belange des Fremdenverkehrs spezialisierte, worauf nach und nach sowohl im Engadin selbst als auch in anderen Ferienregionen im ganzen Land derlei Institutionen aufgebaut wurden. Der politische und gesellschaftliche Einfluss der Kurvereine nahm insbesondere im Engadin allmäthlich zu, sodass derjenige von Samedan nach dem Ersten Weltkrieg als einer der Hauptinitianten des ersten Flugplatzprojekts anzusehen ist. Er konnte die Einwohner- und die Bürgergemeinde der Ortschaft für sein Anliegen gewinnen, ebenso die Kurvereine der Nachbargemeinden. Mit Hilfe des Bundes sollte die Anlage finanziert und betrieben werden. Die notwendigen Verhandlungen wurden zunächst von der politischen Gemeinde Samedan aufgenommen. Bald darauf schaltete sich die Bürgergemeinde ein, was ein Kompetenzgerangel zwischen den beiden Körperschaften zur Folge hatte. Dadurch wurden die Verhandlungen mit dem Militär erschwert, aber nach einigen Jahren kam 1926 doch ein Vertrag zustande. Bei der Realisierung des Vorhabens war Samedan letzten Endes auf sich allein gestellt. Mit den Konsequenzen des Scheiterns des ersten Flugplatzes ein Jahr danach musste die Gemeinde ebenfalls alleine fertig werden.

Im Jahre 1935 bildeten die Oberengadiner Gemeinden und diverse lokale Kurvereine zusammen mit dem Oberengadiner Kurverein gemeinsam eine Interessentenversammlung, um ein neues Projekt zu planen. Zu diesem Zweck konstituierte sich eine Fachkommission, die sich aus Vertretern der einzelnen Gemeinden zusammensetzte. Der Flugplatzkommission oblagen die konkrete Ausarbeitung des Vorhabens und die Verhandlungsführung mit den betroffenen Grundeigentümern sowie den jeweils zuständigen kantonalen und eidgenössischen Amtsstellen. Nun konnte die Region nach aussen geschlossen auftreten und erhielt als Verhandlungspartnerin bezüglich des Flugplatzes mehr Gewicht, und nach innen wurde die Überzeugungsarbeit über die Dorfgrenzen hinweg erleichtert. Da in der Talschaft ein Grundkonsens bereits vorhanden war, musste die ortsansässige Bevölkerung in der damals schwierigen Wirtschaftslage in erster Linie dazu bewogen werden, finanzielle Opfer für das gemeinsame Grossprojekt zu bringen. Wider Erwarten fiel die Zustimmung zum Flugplatz vor allem in der Standortgemeinde Samedan und in St. Moritz im September 1936 deutlich aus.

Unmittelbar nachdem das Projekt von den Gemeindeversammlungen gutgeheissen worden war, wurde die Genossenschaft Flugplatz Oberengadin gegründet, an

der die Kreisgemeinden und interessierte Privatpersonen als Mitglieder im Rahmen ihrer Möglichkeiten finanziell beteiligt waren. Die GFO gab sich eine eigene Satzung und zeichnete als Eigentümerin für den Bau und den Unterhalt der Anlage sowie den Flugbetrieb verantwortlich. Dass eine eigenständige Organisation als Betreiberin bestimmt wurde, stellte meines Erachtens eine wesentliche Neuerung gegenüber dem Vorausprojekt dar, bei dem hauptsächlich die Bürgergemeinde Samedan als Eigentümerin von vornherein vom Wohlwollen des Militärs als Pächter abhängig gewesen war. Als letzteres 1927 den Vertrag gekündigt hatte, war dies faktisch auch das Ende des ersten Flugplatzprojektes im Engadin gewesen.

In den 1930er Jahren wurde durch die Gründung der Flugplatzgenossenschaft einerseits innerhalb der Region der Zusammenhalt unter den Kreisgemeinden gestärkt, andererseits erhielt die Genossenschaft eine eigenständige Rechtsstellung, die ihr in ihrem Tagesgeschäft gewisse Freiräume ermöglichte. Diese blieben ihr selbst während des Zweiten Weltkrieges und nach dem Verkauf des Flugplatzes an den Bund im Jahre 1950 in begrenztem Umfang erhalten, was die zivile Nutzung der Anlage betraf. Finanziell wäre die GFO ab 1940 ohne Engagement des Bundes allerdings kaum in der Lage gewesen, alleine den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Der sich gegen Ende der 1940er Jahre abzeichnende Kalte Krieg bewog das Militär wohl dazu, im Jahre 1950 weite Teile des Flugplatzgeländes zu erwerben und die bestehende Infrastruktur auszubauen. Während der folgenden Jahrzehnte erwies sich der Bund als verlässlicher Partner der GFO, was dieser die Erfüllung ihrer Aufgabe im Bereich der Zivilluftfahrt erleichterte. Mit der Wende von 1989/91, die den Fall des Eisernen Vorhangs und somit das Ende des Ost-West-Konflikts mit sich brachte, veränderte sich die Situation auch für die Schweiz grundlegend, worauf sich vor allem die Armee einstellen musste. Dies betraf selbstredend auch die Luftwaffe und mit ihr die Militärflugplätze, wie beispielsweise Samedan. Abermals blieben periphere Bergregionen von den weltpolitischen Umbrüchen nicht ausgespart. In seinem Geschäftsbericht von 1995 präsentierte daher der letzte von der GFO angestellte Flugplatzleiter Beat Margadant den Genossenschaftern nebst den eigentlichen Zahlen mögliche Szenarien für die Zukunft der GFO und des Flugplatzes Samedan überhaupt. Das Fluggeschäft brachte der Genossenschaft in jenem Jahr einen Cashflow von 122 260 Franken, woraus ein Gewinn von etwas über 260 Franken resultierte. Der Flug-

dienstleiter leitete, wie oben erwähnt, in seinem Bericht vom Jahresrückblick zu den Perspektiven des Flugplatzstandortes Samedan über, wobei er sich auf die damalige aussenpolitische Situation in Europa bezog. Er gab die Haltung des Eidgenössischen Militärdepartementes wieder, gemäss der «seit einiger Zeit der Friede ausgebrochen zu sein» scheine.<sup>174</sup> Margadant teilte offenkundig die Ansicht des Bundesrates nicht und legte den GFO-Mitgliedern seinen Standpunkt folgendermassen dar: «Die Bedrohung wurde neu eingeschätzt und als ‹fast nicht mehr vorhanden› eingestuft. Das, in einer Zeit wo es auf der Welt von Krisen- und Kriegsgebieten nur so wimmelt. In einer Zeit wo uns täglich schockierende Bilder und Meldungen von Krieg und Elend ins Haus geliefert werden. Von einem Krieg, welcher nur wenige hundert Kilometer von unserer Landesgrenze entfernt stattfindet. Krieg war seit Jahrzehnten nicht mehr so nahe wie heute. – In einer solchen Zeit, meine Damen und Herren, bauen wir unsere Armee ab. Truppenverbände werden aufgelöst, Flugzeuge verschrottet und Flugplätze aufgegeben. Rigorose Kürzungen im Budget des EMD und die Reform EMD 95 zwingen das BAMF [Bundesamt für Militärflugplätze] zu solchen und anderen Massnahmen. Seit einiger Zeit stellt sich nun die Frage was wir von diesen Auswirkungen zu spüren bekommen? Wie sieht die Zukunft des Militärflugplatzes Samedan aus?»<sup>175</sup>

In seinen Ausführungen spielte er vor allem auf den Bürgerkrieg in Jugoslawien an, das als Staatswesen in Auflösung begriffen war. Ihm erschien darum die Verkleinerung der Armee zu jenem Zeitpunkt grundsätzlich voreilig, vor allem aber beunruhigte ihn die Planung des EMD im Hinblick auf die Zukunft des Flugplatzes Samedan im Falle eines Wegzuges des Militärs. Die möglichen Folgen davon bezeichnete Margadant schlichtweg als «katastrophal» für die Flugplatzgenossenschaft.<sup>176</sup> Er zog als alternatives und aus seiner Sicht für die GFO optimales Szenario in Betracht, dass der Bund Eigentümer und die Flugplatzgenossenschaft

---

<sup>174</sup> ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995, S. 1–4.

<sup>175</sup> ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995, S. 4.

<sup>176</sup> ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995, S. 5.

Pächterin bleiben könnten, letztere zusätzlich eine Unterhaltsverpflichtung übertragen bekäme. Demnach hätte die Flugplatzgenossenschaft beispielsweise auf eigene Kosten Fahrzeuge für die Schneeräumung anschaffen und eine damals notwendige Pistensanierungsetappe selbst finanzieren müssen. Gegebenenfalls hätte dies die GFO insgesamt rund fünf Millionen Franken gekostet. Die beiden erwähnten Szenarien hielt der Flugdienstleiter in seinen Ausführungen damals für unwahrscheinlich.<sup>177</sup> Zum Schluss seines Berichtes dankte Margadant den Genossenschaftsmitgliedern und seinem Personal für ihr Engagement sowie den Amtsstellen des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) «für die stets angenehme und ausgezeichnete Zusammenarbeit».<sup>178</sup> Auf welche Zeitspanne sich der Flugplatzleiter bezog, bleibt unbestimmt, aber nach den Quellen zu schliessen, hatte sich der Bund bereits während des Krieges und insbesondere seit dem Kauf des Flugplatzes sowohl gegenüber der GFO als auch gegenüber der ortsansässigen Bevölkerung stets korrekt verhalten. Dies zeigte sich meines Erachtens beispielsweise daran, dass das Militär nach 1940 die Nutzung der Anlage durch die Segelflieger tolerierte, dass es der Flugplatzgenossenschaft bei den Verhandlungen über den Kaufvertrag und den zusätzlichen Nutzungsvertrag weit entgegenkam und nicht zuletzt an der grosszügigen Entschädigung betroffener Grundeigentümer im Hinblick auf die Pistenverlängerung in den frühen 1950er Jahren. Ferner spricht für die Ansicht des Flugdienstleiters, dass die Zusammenarbeit im Jahre 1995 über fünf Jahrzehnte lang bestand. Danach sollte die Präsenz des Militärs in Samedan nicht mehr von Dauer sein, sondern nur noch bis Ende 2003. Folglich trat der von Margadant befürchtete schlimmste Fall letztendlich doch ein. Im Zuge von Sparmassnahmen im Verteidigungshaushalt sah sich der Bund veranlasst, sich per 1. Januar 2004 vom Flugplatz Samedan zu trennen und diesen dem Kanton Graubünden zu verkaufen. Dieser war seinerseits nicht bereit, den Flugplatz selbst zu betreiben. Der Flugbetrieb wurde der am 5. Juli 2004 gegründeten privaten Gesellschaft Engadin Airport AG überlassen. Folglich wurde die GFO obsolet und löste sich am 21. September 2007 offiziell auf.<sup>179</sup> Noch am 27. August 2001 hatte die Flugplatzgenossenschaft vom Bund die Betriebskonzession für die folgenden 30 Jahre erhalten. Aus rechtlichen Gründen wurde die Anlage fortan als Regionalflughafen bezeichnet, da ein solcher direkt vom Ausland aus angeflogen werden kann. Die Konzession ging 2004 an die Engadin Airport über.

Im Jahre 2001 scheint noch kaum jemand mit einem kurzfristigen Rückzug des Militärs gerechnet zu haben, da die bisherigen Mitglieder des Genossenschaftsvorstandes noch im selben Jahr in ihren Chargen bestätigt worden waren, allerdings waren vorzeitige Neuwahlen vor dem eigentlichen Ende der Amtszeit nicht ausgeschlossen worden.<sup>180</sup> Dies deutete darauf hin, dass die GFO und mit ihr der Flugplatz Samedan letzten Endes doch vor einer ungewissen Zukunft gestanden hatten.

Um die Haltung der einheimischen Bevölkerung zu verdeutlichen, kann gesagt werden, dass sie vor allem in den 1930er Jahren der Fliegerei positiv gegenüberstand. Dies wurde insbesondere am Abstimmungsverhalten der Gemeindeversammlungen von Samedan und St. Moritz sowie am Interesse an den von der Swissair angebotenen Rundflügen erkennbar, ebenso an den konstruktiven Verhandlungen der Bodenbesitzer mit dem Militär in den 1950er Jahren. In der Zeit des Wirtschaftswunders traten einerseits die Schattenseiten der Entwicklung in der Luftfahrt zutage, was vor allem den Fluglärm betraf. Wie im dritten Kapitel beschrieben, traten in den 1960er Jahren Naturschutzorganisationen auf den Plan, deren Anliegen die Politik beispielsweise bei Fragen nach der Bewilligung von Gebirgslandeplätzen für Helikopter zunehmend Rechnung tragen musste. Andererseits erkannten die ortsansässigen auch die Vorteile von Hubschraubereinsätzen, unter anderem im Forstwesen sowie bei Lawinensprengungen und im Bereich der Katastrophenhilfe, denn dadurch werden auch für Motorfahrzeuge schwer passierbare und unzugängliche Gebiete erreichbar, sofern die Witterungsverhältnisse dies zulassen.<sup>181</sup> Hinzu kommen weitere Einsatzmöglichkeiten, z. B. das Rettungswesen, die Versorgung von Alphütten usw.

Nebst den Hubschraubertransporten spielen für den Flugplatzstandort Samedan sowohl der Motor- als auch der Segelflug nach wie vor eine wichtige Rolle. Der Flugbetrieb stösst ausser bei den Benützern selbst auch bei Besuchern auf reges Interesse. Hinzu kommen Nostalgieflüge und Flugshows, die beim Publikum beliebt sind. Auch wenn die benachbarten Gemeinden und Samedan selbst vor allem in der Hochsaison von erhöhten Lärmimmissionen betroffen sind, steht deren Bevölkerung, wie diejenige der übrigen Kreisgemeinden auch, mehrheitlich hinter dem regionalen Flughafen. Dies ging aus einer Podiumsdiskussion am 20. April 2009 in Pontresina hervor. Hier wurde, wie bereits bei der Errichtung des Flugplatzes, die touristische Bedeutung einer Anbindung des Engadins an den Luftverkehr her-

vorgehoben. Was die Mitwirkungsmöglichkeiten und -verpflichtungen der öffentlichen Hand betrifft, zeigte sich der CEO des Regionalflughafens Heinz Reber offen. So sollte es seiner Ansicht nach möglich sein, dass der Kanton Graubünden, das Oberengadin und die einzelnen Gemeinden zu Mitaktionären der Engadin Airport AG würden. Umstritten blieb die Frage nach den Eigentumsverhältnissen. Die Betreibergesellschaft strebte einen Kauf des Geländes mitsamt den Gebäuden an, während diverse Gemeindevertreter einen Baurechtsvertrag mit der Engadin Airport AG (EA) einem Verkauf vorzogen. Diesem Diskussionspunkt kam insofern eine hohe Bedeutung zu, als die EA beabsichtigte, 65 Millionen Franken in ein Projekt zur grundlegenden Umgestaltung der Anlage zu investieren, da sie die bestehende Infrastruktur als veraltet ansieht. Schliesslich stammen die bestehenden Gebäude teilweise noch aus den 1930er und 1950er Jahren. Die EA machte geltend, dass sie für ihren Investitionsentscheid auf eine grösstmögliche Rechtssicherheit angewiesen sei und beteuerte, dass im Falle eines Kaufs des Geländes spekulative Geschäfte mit dem erworbenen Grundstück ausgeschlossen seien.<sup>182</sup>

Am 7. Dezember 2009 wurde zwischen dem Kanton Graubünden und der EA eine Absichtserklärung unterzeichnet, in welcher die EA eine Betriebsbewilligung im Baurecht erhalten soll. Falls die Erklärung umgesetzt wird, wäre eine der Hauptforderungen der Oberengadiner Öffentlichkeit erfüllt. Ob die Engadin Airport AG dann noch an ihrem ehrgeizigen Bauprojekt festhalten will, bleibt derzeit noch unklar.<sup>183</sup> Vielleicht hat die weltweite Rezession die EA dazu bewogen, sich bei der Projektplanung zurückzuhalten. Für die Initianten des heutigen Flugplatzes Champagna waren die Nachwirkungen der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1936 ein Ansporn gewesen, ein Wagnis auf sich zu nehmen, um die Depression zu überwinden. Davon zeugen bis heute sowohl das Projekt selbst als auch die erste erstellte Flugzeughalle sowie die nach und nach vollzogenen Ausbauschritte, die darauf aufbauten. Welche baulichen Massnahmen die Engadin Airport AG ergreifen wird, sei es die Realisierung ihres Projekts, seien es punktuelle Verbesserungen an der bestehenden Infrastruktur, bleibt derzeit offen. In der Zukunft wird sich zeigen, ob sich wirtschaftliche Interessen sowie die Anliegen von Mensch und Umwelt weiterhin in Einklang bringen lassen.

- 
- 177 ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995, S. 5.
- 178 ZAEP, Genossenschaft Flugplatz Oberengadin-7503 Samedan: Bericht des Flugplatzleiters an die Generalversammlung der GFO, 12. Juli 1995, S. 8.
- 179 Auszug aus dem Handelsregister des Kantons Graubünden, Handelsregister-Nummer CH-350.5.000.210-6. Letzte diesbezügliche Änderung: 21. November 2007.
- 180 Keine Planungsleichen, Engadiner Post/Posta Ladina, 18. Dezember 2001, S. 1. Mit «Planungsleichen» war ein ehrgeiziges Projekt gemeint, in dem in den späten 1990er Jahren eine grundlegende bauliche Umgestaltung des Flugplatzes Samedan vorgesehen gewesen war. Da sich die potenziellen Investoren als zahlungsunfähig erwiesen hatten, wurde das Vorhaben schubladisiert (Anmerkung M. D.).
- 181 Interview mit Jon Andri Bisaz, dem Vorsteher des Revierforstamtes Celerina/Bever, Celerina 28. April 2009.
- 182 Mitspracherecht, Engadiner Post, 30. April 2009, S. 3.
- 183 Engadiner Flugplatz wird nicht verkauft, Kanton Graubünden gibt Gelände an privaten Investor nur im Baurecht ab, NZZ Online, 7. Dezember 2009. [www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/kein\\_verkauf\\_des\\_engadiner\\_flughafens\\_an\\_milliardaer\\_schwarzenbach.1.41126083.html](http://www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/kein_verkauf_des_engadiner_flughafens_an_milliardaer_schwarzenbach.1.41126083.html).

## 5 Quellen- und Literaturverzeichnis

### 5.1 Quellenverzeichnis

#### 5.1.1 Schweizerisches Bundesarchiv (BAR)

Landung von zwei deutschen Militärflugzeugen auf dem Flugplatz Samaden am 19.3.1943; B. 11.41.A.14. 1943/45; Behältnis: 1173006 1967/113\_91.

Flugplatz Samaden; Mappe 502.17; 1952; Behältnis: 367597 1000\_1858\_00020.

- Bericht über Landerwerb Flugplatz Samaden; Projekt Verlängerung Hartbelagpiste von 600 auf 1800 Meter, 5.9.1952.
- Aktennotiz: Besprechung zu Erweiterung Flugplatz Samaden, 11.9.1952.

Verzeichnis der schweiz. Flugplätze; Mappe 316, 1953

- Karte mit schweiz. Flugplätzen, Stand: 30.9.1953.

Mi.O. 2024, Flugplatz Samedan; Mappe 314, 1953; Behältnis: 110 1162 1000/909\_000156.

- Generalstabsabteilung an die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr; Vermerk: «Nur für dienstlichen Gebrauch», betr. strategischer Standpunkt kontra Samedan, 30.6.1953.

Erwerb des Flugplatzes Samaden durch den Bund; Mappe 311, 1950; Behältnis: 1100295 1000/906\_00129.

- Kaufvertrags-Entwurf zwischen GFO und Schweiz. Eidgenossenschaft (Käufer), 1950.
- Mietvertrags-Entwurf zwischen GFO in Samedan und der Schweiz. Eidgenossenschaft, 1950.
- Schreiben Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdiv. Rihner an Bundesrat Dr. Kobelt, Chef EMD; betr. Argumente pro Kauf Flugplatz Samaden, mit Beilage Vertragsentwurf, 25.2.1950.
- Vertragsänderungs-Vorschläge der Direktion der Militärflugplätze Dübendorf an das EMD, 20.10.1950.
- Verschiedene Entwürfe.

Erwerb des Flugplatzes Samaden durch den Bund; Mappe 311, 1951.

- Brief von Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (Oberstdiv. Rihner) an Fr. Pia Parolini,

Scuol; betr. Vertrag zur Benützung der Parz. Acla Albertini in Zuoz, 12.6.1951.

- Vereinbarung zwischen Eidgenossenschaft und Pia Parolini, Scuol, 16.6.1951.

Diverse lose Blätter, 1946ff.

- Schreiben der Direktion der Militärflugplätze Dübendorf (W. Burkhard) an alle Betriebsgruppen der IMP mit Flugplätzen, betr. Vermeidung von Kulturschaden auf den Militärflugplätzen, 9.4.1946.
- Internes Schreiben über Trennung von Flieger- und Flabtruppen, 1951.
- Übersichts-Tabelle der Flab. Rekrutenschulen, erstellt 14.9.1951.
- Brief Abt. für Flugwesen an die Direktion der Militärflugplätze, Dübendorf, betr. Weisungen für den Flugdienst an diversen Flugplätzen, u. a. Samedan, 4.10.1951.
- Allg. Bestimmungen zum Flugbetrieb, betr. Flugplatz Samedan, 1952.

#### 5.1.2 Gemeindearchiv Samedan (GAS)

Schachtel 42/11 (einzelne, nicht in einer Mappe abgelegte Dokumente)

- Leserbrief (ohne Ort und Jahr, und ohne Erwähnung des betreffenden Zeitungstitels); Leser tat Empörung kund über unterlassene Nennung des Ortsnamens des Flughafenstandortes (Samedan), erst recht ungehalten, dass der Name «Samedan/Samaden» zu Werbezwecken demjenigen von St. Moritz weichen musste, Stil und Diktion zufolge zeitlich in den 1920er bis 1940er/50er Jahren anzusiedeln.
- Ablagemappe: Gian Coray, Vice president della società plazza d'aviatica d'Engiadina'ota a Samedan; August Risch, Capo della plazza d' aviazion Samedan; 3-seitiger Durchschlag; Baderleda supra la plazza d'aviaziun Engiadina'ota a Samedan, nicht datiert, wahrscheinlich 1935–38.

Projekt Islas, Flugplatz 1915–1926

- Brief von signur Francesco Moggi an corporaziun vschinela da Samedan, 7.5.1915.
- Brief vom president comunel an die corporaziun da vschins da Samedan, 18.8.1915.
- Brief Kurverein Samedan an umliegende Kurvereine mit Kostenverteiler, 23.9.1919, Planung Platz, mögliche Erweiterung, Bachverlegung und Arbeitsbeschaffung.

- Schreiben eines Herrn Gotsch an Gemeinde Samedan mit Begründung für Errichtung eines Flugplatzes, 23. 9. 1919.
- Anfrage Kurverein St. Moritz an Gemeinde und Kurverein Samedan wegen Hangar für 2 Flugzeuge und Boden Flugplatz, Stellungnahme Fontana betr. Standort. Golfplatz oder Islas, Planierarbeiten erforderlich, Unbehagen bei Bauern, Flugplatz zum Wohle aller, nicht nur für St. Moritz, 13. 10. 1921.
- Kurverein St. Moritz interessiert sich – Bedenken Samedan wegen Hochwassers, 4. 11. 1921.
- Schreiben eines N. G. Monsch betr. «Flugwesen im Engadin & Flugplatz von Samaden» «Hohe Lied» mit grossem Zukunftspotential, 29. 3. 1923.
- Süddeutscher Lloyd zum Flugplatz Samedan, Brief vom Gemeinderat Samedan Bestätigung einer Anfrage betr. Bau, 16. 6. 1925.
- Eisenbahn- und Luftamt gemeinsam Fahrpläne und Konferenz mit Flugplatzbetreibern. Einladung an Samedan, 30. 10. 1925.
- Protokoll der Luftverkehrs-Konferenz vom 5.11.1925 in Bern.

#### **Vertrag Flugplatz 1919–1927**

- Verkehrs- und Verschönerungsverein Samaden, mit Präs. Pfr. Michel, übernimmt Flugplatz von Gem. Samaden, 19. 12. 1919 (s. in diesem Zusammenhang Anfrage aus Frankfurt und Innsbruck, jeweils 1925).
- Flugschülerausbildung Zürich (Brief von A. Comte, Luftverkehr Zürich an N. G. Monsch, Samaden 16. 4. 1923).
- Schuppen von Dübendorf nach Samaden, Generalstabs-Abteilung des schweiz. Militärdepartementes an das Komitee des Flugpl. Samaden, 28. 4. 1923.
- Vertragsentwurf zw. Gemeinderat Samedan und Schweiz. Eidgenossenschaft, 13. 8. 1923.
- Einverständnis der Einwohnergemeinde Samedan mit Vertrag von 4., 17. 8. 1923.
- Vertrag zw. Gemeinderat Samedan und Eidgenossenschaft betr. Fliegerstützpunkt Samedan, 24.11.1924.
- Befugnisse der Bürgergemeinde seitens der Einwohnergemeinde Samedan unterschätzt, div. Dokumente, u. a. Jan. 1925.
- Brief Bürgergem. an politische Gem. Samedan betr. Bau Flugplatz, Jan. 1925.
- Korrespondenz zw. Gem.-Präs. Samedan und Flugplatzdirektion Dübendorf, betr. «sturer» Haltung der Bürgergemeinde Samedan, Dez. 1925.

- Vertragsentwurf/Korresp. zw. Eidgenossenschaft und politischer- sowie Bürgergemeinde (Klausel Nutzung/ Kauf von Bund gefordert), 1925–26.
- Definitiver (Pacht-) Vertrag zw. Bund, politischer- und Bürgergemeinde, 1926.
- Genehmigung des Vertrages seitens Eidg. Militärdepartement, 2. 2. 1927.

#### **Flugplatz 1932–1934**

- Kantonales Bauamt GR an Gemeindevorstand Samedan betr. Arbeitsvergaben und Kostenverteiler, 26. 7. 1932.
- Gemeinde Samedan an Kant. Bauamt GR, Nutzung Flugplatz Islas durch Gemeinde, 6. 8. 1932.
- Kant. Bauamt GR an Gem.-Vorstand Samedan, feilschen um Unterhaltskosten, 14. 12. 1932.
- Gemeindekanzlei Samedan ans Eidg. Luftamt in Bern; Vertragskündigung durch Bund wegen Überschwemmung des Flugplatzgeländes. Gemeinde verzichtet auf Konzessionierung, 4. 10. 1934.

#### **Bau Flugplatz 1923–1926**

- Eidg. Volkswirtschaftsdepartement; Subventions-Entscheid bezgl. Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, 14. 11. 1922.
- Unternehmerliste für den Flugplatzbau, 1. 9. 1923.
- Bauverwaltung Samaden an Direktion des Flugplatzes Dübendorf; Antrag auf Baubeginn Flugzeugschuppen, Arbeitsbeschaffungsmassnahmen, 19. 9. 1923.
- Eidg. Bauinspektion Zürich betr. Bau Flugzeugschuppen, 26. 9. 1923.
- Generalstabs-Abteilung des Eidg. Militärdep., Bern, Spezial-Schuppen erforderlich wegen Schneelast, 14. 5. 1924.
- Gem. Samedan an eidg. Flugplatzdirektion Dübendorf; Gemeinde drängt auf Entscheidung zur Bereitstellung des Flugplatzes; schon Werbung für Flugplatz gemacht, Kosten in Rechnung gestellt, 17.5.1924.
- Flugplatzdirektion Dübendorf an Gemeindepräs. von Samaden (Th. Dorta), Vertragsunterzeichnung von Flugplatzdirektion hinausgeschoben wegen Flugzeughalle (sollte ebenfalls Bestandteil des Vertrages sein), 24. 5. 1924.
- Gem. Samaden an Flugplatzdirektion Dübendorf; Flugplatzdirektion verzögert Unterzeichnung; Samadner Stimmbürger verärgert, weil bereits 14 000 Fr. investiert, 18. 10. 1924.

### Projekt Champagna, Flugplatz Pläne 1937

- Diverse Dokumente (v.a. Baupläne mit unterschiedlicher Skalierung).

### Bau Flugplatz 1937–1938

- Gewerbeverein Samaden an Gemeindevorstand; Bau Flugzeughalle durch einheimisches Gewerbe gefordert, 18. 5. 1937.
- Arch. Karl Koller, St. Moritz an Gem.-Vorstand Samaden; Projekt Wasserleitung für Flugplatz, 25. 5. 1937.
- Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, Samedan an Gemeindevorstand Samaden; Unterzeichnung Kaufvertrag, Entschädigung für GFO, 25. 5. 1937.
- Bescheinigung für Arbeitsbeschaffung Baubranche seitens Gemeindeverwaltung Samaden, 9. 6. 1937.
- GFO an Gemeindepräs. Nater in St. Moritz; Nater zugleich Präs. von GFO, Schreiben Gemeinde Pontresina betr. Kredit über Fr. 20 000, 21. 6. 1937.
- Baugeschäft Voneschs Erben an Gem. Samaden betr. Bitte um Arbeitsvergabe, 22. 6. 1937.
- Gemeindevorstand Samaden an Arch. Koller; Erstellung Wasserleitung mit Auflagen verbunden, 22. 6. 1937.
- Schreiben mit Bezug auf Gemeindeprotokoll Samaden betr. Kredit für GFO, 25. 6. 1937.
- Auszug aus Lohnabrechnung von Baugeschäft Figilister, 29. 6. 1937.
- Kopie aus Gemeindeprotokoll betr. Kosten für Bauarbeiten und Hydrantenwasser (evtl. unvollständige Angaben), 29. 6. 1937.
- GFO an G. Lazzarini & Sohn betr. offener Kiesgrube am Pistenende, um Arbeitsauftrag zu erzwingen, 3. 7. 1937.
- GFO Schlichtungsgesuch an Gemeinde Samedan betr. Kiesgrube (siehe Nr. 10), 3. 7. 1937.
- Konflikte um Arbeitsvergabe unter Lazzarini, Vonesch, Figilister; Brief von GFO an Gemeinderat Samedan, 3. 7. 1937.
- H. Pfister als Auftraggeber und -nehmer in Personalunion, 6. 7. 1937.
- H. Pfister wusste als Zuständiger für Wasserbau der Gemeinde Samedan über Offerten seiner Konkurrenten Bescheid u.a. von Duttweiler, 6. 7. 1937.
- GFO an Gemeindevorstand Samedan betr. Meinungsverschiedenheiten über Kostenverteiler zwischen Gemeinde Samedan und GFO, 8. 7. 1937.
- GFO an Grundbuchamt Samedan betr. Mutationen Katasternummern, 30. 7. 1937.
- Vereinbarung zwischen Telephonamt St. Moritz und Gemeinde Samedan betreffend Aufstellung einer Kabelstange in Cho d'Punt, 24. 8. 1937.

- Protokoll Vorstandssitzung der GFO, 29. 9. 1937.

- Provisorische Aufstellung des Budgets der GFO, 29. 9. 1937.
- Weiteres zu Streitigkeiten wegen Kostenverteiler (siehe Nr. 18), 1. 10. 1937.
- Protokoll Vorstandssitzung der GFO, 27. 10. 1937.
- Internes Zirkulationsschreiben an Vorstandsmitglieder der GFO, 13. 11. 1937.

### Bodenabtretungen 1937–1938

- Auszüge aus dem Katasterplan betreffend Bodenbesitzverhältnisse in der Champagna in den 1930er Jahren.
- Entwürfe für jeweilige Verträge zwischen der GFO und den betreffenden Grundeigentümern in den Jahren 1937–1938.
- Unterzeichneter Kaufvertrag zwischen der GFO und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 14. 12. 1950.

### 5.1.3 Staatsarchiv Graubünden (StAGR)

#### Ablage VIII 21 b (Flugplatz Samedan)

##### 1946 Flugplatz Oberengadin-Samedan, Mappe Nr. F/5/2

- Anschaffung Segelflugwinde, Brief von GFO an Regierungsrat GR, 27.10.1945.
- Segelflugbetrieb in Samedan, in Aero Revue, Bern, 1945.
- Ausbauplan mit Übersichtskarte Flugplatz Samedan 1:50 000, 6. 2. 1947.
- Reportage über Flugplatz Samedan (mit Segelflugzeug im Titelbild), in: Zeitschrift Schweizer Aero Revue, 22. Jahrgang, September 1947.
- Reportage über Internationale Segelflugkonkurrenz der FAI 1948 in Samedan, in: Zeitschrift Schweizer Aero Revue, 23. Jahrgang, August 1948.
- TWA-Werbebrochure für V. Olympische Winterspiele 1948 in St. Moritz, 1. Okt. (Jahresangabe fehlt).
- Brief über Reportage der Aero-Revue (siehe Nr. 5) als Beilage von Gemeindeverwaltung St. Moritz an Regierungspräsidenten Dr. G. Darms, Chef Justiz- und Polizeidepartement Graubünden, 2. 11. 1948 (Rechtfertigung für Anstrengungen zu Gunsten des Flugplatzes Samedan).
- Abschrift zu Helikopterflügen in und um St. Moritz vom Kur- und Verkehrsverein St. Moritz an das Eidgenössische Luftamt, Bern 19. 4. 1968.

- Antrag auf Bewilligung Heli-Skiing im Oberengadin von Kur- und Verkehrsverein St. Moritz an Bundesrat Roger Bonvin, Chef Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, 27. 2. 1969.

#### 1952 Flugwesen; Flugplatz Samedan/Flugplatz Oberengadin

- Konzessionsentwurf Flugbetrieb Samedan vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, April 1951.

#### 1937 Flugplatz Oberengadin Samaden

- Brief von GFO an Regierungsrat Dr. Albrecht, betr. finanzielle Zuwendungen der Lotterie Graubünden an GFO, 6. 8. 1937.
- Brief von GFO an Kleinen Rat des Kantons Graubünden, betr. Einladung zu Flugplatzbesichtigung, 17. 8. 1937.
- Kopie eines Schreibens des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes an den Gemeindepräsidenten von St. Moritz, betr. vorläufiges Flugverbot für Samedan, 13. 9. 1937.
- Spendenaufruf an Privatpersonen im Oberengadin zu Gunsten des Flugplatz; Pontresina, Samaden, St. Moritz, 11. 8. 1938.
- Zeichnungsschein der GFO für (potentielle) Genossenschafter, mit leerem Feld mit der Höhe des Betrages, 16. 8. 1938.
- Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement mit «Copie» an Justiz- & Polizeidepartement GR, adressiert an GFO, betr. Subventionen für Flugbetrieb, 25. 11. 1938.

#### 1947 Flugplatz Genossenschaft Oberengadin; Besichtigung Flugplatz Samedan, Mappe Nr. F/5/2

- Leeres Couvert mit Werbe-Aufdruck für die Olympischen Winterspiele 1948 in St. Moritz; adressiert an Kleinen Rat GR; Poststempel datiert 14. 1. 1947.
- Einladung der GFO an Scottish Aviation zu Sonderflug mit DC 3 von London nach Dübendorf, resp. Samedan, 14. 11. 1947.

#### 1940 Flugplatzgenossenschaft Oberengadin; Beitrag aus der ILG; Mappe Nr. 1831/135

- Kopie Vertragsentwurf zw. GFO und Eidgenössischem Militärdepartement betr. Benützung des Flugplatzes durch Flab, wahrsch. 1940.
- Brief GFO an Kleinen Rat GR, betr. finanzielle Beiträge an Flugplatz, 4. 2. 1941.

- Brief von Kommandant Armeeflugpark Oberstlt. Burkhard an St. Moritzer Gemeindepräsidenten Natter, betr. Änderungsvorschläge zu Nutzungsvertrag (siehe Nr. 2), 21. 3. 1940.

- Lageplan Flugplatz Samedan, Massstab 1:1000, 10. 9. 1940.
- Express-Brief von GFO an Dr. L. Albrecht, Polizei- & Justizdepartement GR, betr. Arrondierung Flugplatz, 18. 9. 1940.
- Bilanz GFO per 31. 10. 1940.
- Brief von GFO an Kleinen Rat GR, betr. Beitrag der interkantonalen Lotterie an den Flugplatz, 16. 12. 1940.

#### Flughafen Samedan, Konzession; Mappe Nr. 1042 (ohne Jahresangabe, betrifft Jahre 1935ff)

- «Copie» Brief des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, Luftamt, Bern, an den Präsidenten der Flugplatzkommission, Betr. Auflagen für Betriebsbewilligung Flugplatz Samedan, 17. 10. 1935.
- Schreiben vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, Luftamt, Bern an GFO, betr. Exposé Standardisierung Flugplätze, 17. 6. 1937.
- Brief GFO an Regierungspräsident Dr. L. Albrecht, betr. Verkehrsausweis Flugplatz Samedan pro Winter 1938, 13. 5. 1938.

## 5.2 Zeitungen

### 5.2.1 Kantonsbibliothek Graubünden (KBG)

- Walter Mittelholzer wieder in St. Moritz, in: Engadiner Post, Nr. 8, 19. Januar 1935, S. 3.
- Reger Flugverkehr, in: Engadiner Post, Nr. 10, 24. Januar 1935, S. 2.
- Walter Mittelholzer in der St. Moritzer Schule, in: Engadiner Post, Nr. 12, 29. Januar 1935, S. 3.
- Nochmals Flugplatzfrage, in Engadiner Post, Nr. 68, 28. Juni 1935, S. 2.
- Ober-Engadin: Flugplatz im Oberengadin, in: Engadiner Post, Nr. 83, 23. Juli 1935, S. 1.
- Die Flugplatzangelegenheit, in: Engadiner Post, Nr. 96, 22. August 1935, S. 2.
- Flugplatz, in: Engadiner Post, Nr. 108, 19. September 1935, S. 2.
- Ober-Engadin: Segelfliegen, in: Engadiner Post, Nr. 31, 14. März 1936, S. 1.

- St. Moritz: Segelfliegen, in: Engadiner Post, Nr. 33, 19. März 1936, S. 2.
- St. Moritz: Ein Fokker-Jubiläum, in: Engadiner Post, Nr. 63, 6. Juni 1936, S. 1.
- St. Moritz: Kur- und Verkehrsverein, in: Engadiner Post, Nr. 84, 25. Juli 1936, S. 2.
- Die Notwendigkeit eines Grossflugplatzes, in: Engadiner Post, Nr. 89, 6. August 1936, S. 1.
- Samaden: Die Entscheidung naht, in: Engadiner Post, Nr. 101, 3. September 1936, S. 2.
- Samaden: Gemeindeversammlung und Flugplatz «Engadin»: in: Engadiner Post, Nr. 103, 8. September 1936, S. 2.
- St. Moritz: Gemeindeversammlung, in: Engadiner Post, Nr. 105, 12. September 1936, S. 2.
- Samaden: Der Oberengadiner Flugplatz in Samedan. Gemeindeversammlung, in: Engadiner Post, Nr. 106, 17. September 1936, S. 2.
- Celerina: Flugplatz Samaden, in: Engadiner Post, Nr. 117, 10. Oktober 1936, S. 2.
- Flugplatz Oberengadin, in: Engadiner Post, Nr. 7, 19. Januar 1937, S. 1.
- Walter Mittelholzer, in: Engadiner Post, Nr. 41, 13. April 1937, S. 2.
- Samaden: Vom Flugplatz, in: Engadiner Post, Nr. 114, 5. Oktober 1937, S. 2.
- Vom Flugplatz Oberengadin in Samedan, in: Engadiner Post, Nr. 115, 7. Oktober 1937, S. 2.
- Gute Kunde, in: Engadiner Post, Nr. 130, 9. November 1937, S. 2.
- Samedan: Fliegerbesuch, in: Engadiner Post, Nr. 133, 18. November 1937, S. 2.
- Samaden: Vom Flugplatz Oberengadin in Samedan, in: Engadiner Post, Nr. 140, 4. Dezember 1937, S. 2.
- Ober-Engadin: Vom Flugplatz Oberengadin in Samedan, in: Engadiner Post, Nr. 1, 4. Januar 1938, S. 1.
- Ober-Engadin: Propagandaflug englischer Journalisten in London – Samedan retour, in: Engadiner Post, Nr. 9, 22. Februar 1938, S. 1.
- Rundflüge über unsere Berge, in: Engadiner Post, Nr. 10, 24. Februar 1938, S. 2.
- Ober-Engadin: Den Passagier-Rundflügen, in: Engadiner Post, Nr. 11, 26. Februar 1938, S. 2.
- Ober-Engadin: Fliegerabwehrschiesse im Engadin, in: Engadiner Post, Nr. 54, 12. Mai 1938, S. 1.
- Delegiertenversammlung des Schweizerischen Unteroffiziers-Verbandes, St. Moritz 14./15. Mai 1938, Willkommen, in: Engadiner Post, Nr. 55, 14. Mai 1938, S. 1.
- Ober-Engadin, St. Moritz: Unsere verehrten Gäste, in: Engadiner Post, Nr. 55, 14. Mai 1938, S. 1.

- Ober-Engadin: 75. Delegierten-Versammlung des Schweizerischen Unteroffiziers-Verbandes, in: Engadiner Post, Nr. 56, 17. Mai 1938, S. 1.
- Verdunkelung, in: Engadiner Post, Nr. 68, 18. Juni 1938, S. 2.
- Graubünden: Ueber die Grenzschutzübungen der Gebirgsbrigade 12, in: Engadiner Post, Nr. 69, 21. Juni 1938, S. 3.

## 5.2.2 Zeitungsarchiv Engadiner Post, St. Moritz (ZAEP)

### Ordner mit Material zum Flugplatz Samedan ab den 1990er Jahren

- Bericht des Flugplatzleiters an Generalversammlung GFO, 12. Juni 1995, S. 1–9.
- Flugplatzgenossenschaft wieder in ruhigeren Bahnen, in: Engadiner Post, 18. Dezember 2001.

## 5.2.3 Weitere Zeitungsartikel

- HOFMANN, Heini: Bündner Zuckerbäcker und Cafetiers, beliebt, weltbekannt, Hoflieferant, in: Engadiner Post, Nr. 115, 3. Oktober 2009, S. 10.

## 5.3 Mündliche Quellen

- BÄRFUSS, Ueli, Helikopterpilot und Gründer der Heli-bernina, Samedan, 21. Januar 2009.
- BISAZ, Jon Andri, Vorsteher des Revierforstamtes Celerina/Bever, Celerina, 28. April 2009.
- LAMM, Max, Vizepräsident Segelfluggruppe Oberengadin, Pontresina, 20. Januar 2009.
- MEHLI, Marco, Rega-Pilot, Basisleiter Samedan, 20. Januar 2009.

## 5.4 Literaturverzeichnis

- BORNER, Walter M. (Hrsg.): Die Schweiz von damals 1917–1937. 350 historische Flugaufnahmen von Walter Mittelholzer, Olten 2005.
- COLLENBERG, Adolf/GROSS, Manfred: Istorgia Grischuna, Chur 2003.
- 50 Jahre Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, Samedan 1987.

- KESSLER, Daniel: Hotels und Dörfer. Oberengadiner Hotellerie und Bevölkerung in der Zwischenkriegszeit, Chur 1997 (Beiheft zum Bündner Monatsblatt, Bd. 5).
- MITTELHOLZER, Walter: Alpenflug, unter Mitarbeit von H. Kempf, Bern S. A. C., Zürich-Leipzig 1928.
- Ders.: Die grossen Flugabenteuer, Zürich 1977.
- PLÜSS, Kaspar: Öffentliche Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen. Mit besonderer Berücksichtigung von luftverkehrsbedingten Eingriffen in das Eigentum im Bereich des Flughafens Zürich, Zürich 2007 (Zürcher Studien zum öffentlichen Recht, Band 177).
- SCHIBLI, Erich: Mit Pioniergeist zum Statussymbol. St. Moritz – das Mekka für gehobene Ferienansprüche, in: Civitas, Nr. 1/2, 2006, S. 11–14.
- Die schweizerische Zivilluftfahrt 1910–1994. Vom fliegenden Drahtgestell zum Düsenjet, zusammengestellt von Eduard Tschabold und hrsg. unter der Leitung von Andreas Kellerhals-Maeder und Bärbel Förster, Bern 2000 (Schweizerisches Bundesarchiv, Inventare).

## 5.5 Sonstige schriftliche Quellen

- Kopie eines Segelflughandbuchs mit Eintragungen aus dem Jahre 1938 u. a. über die Bruchlandung eines Schulungsflugzeugs, Privatbesitz Max Lamm, Pontresina.
- Auszug aus dem Handelsregister des Kantons Graubünden; Handelsregister-Nr. CH-350.5.00.210-6; betrifft Auflösung der GFO, Stand: 21. November 2007.

## 5.6 Internet

- Quelle: <http://www.segelflug-cvsm-engadin.ch/Geschichte.htm>; Internetseite der Segelfluggruppe Oberengadin; heruntergeladen am 14. 9. 2008.
- Quelle: <http://www.skiworldcup.stmoritz.ch/pferdesport-002-010109-de.htm>; offizielle Internetseite des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz; heruntergeladen am 6. 8. 2009.
- Quelle: <http://www.swissairoldies.ch/Swissair%20History/info-swissairhistory.htm>; Jubiläumsseite zum 70-jährigen Bestehen der Swissair; heruntergeladen am 14. 10. 2009.
- Quelle: <http://www.segelflug.de/vereine/lbw/ge schichte.html>; Beitrag der Fliegergruppe RWTH Aa-

- chen e. V.; Von den Anfängen des Segelflugs; heruntergeladen am 16.10. 2009.
- Quelle: <http://www.samedan.ch/xml-1/internet/de/application/d47/f57.cfm>; offizielle Seite der Gemeinde Samedan; heruntergeladen am 28.10. 2009.
- Quelle: [www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/kein\\_verkauf\\_des\\_engadiner\\_flughafens\\_an\\_milliardaer\\_schwarzenbach.1.41126083.html](http://www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/kein_verkauf_des_engadiner_flughafens_an_milliardaer_schwarzenbach.1.41126083.html); NZZ Online vom 7. Dezember 2009; heruntergeladen am 8.12. 2009.

## 5.7 Bildnachweise

Dokumentationsbibliothek St. Moritz: Abb. 3 (Bildnr.: 010301), Abb. 4 (Bildnr.: 010304), Abb. 7 (Bildnr.: 010265), Abb. 12 (Bildnr.: 010253), Abb. 14 (Bildnr.: 013091).

Fotostiftung Graubünden: Abb. 1 (Bild-ID: 21616), Abb. 2 (Bild-ID: 21618), Abb. 11 (Bild-ID: 21609), Abb. 15 (Bild-ID: 21621).

Kulturarchiv Oberengadin: Abb. 5, Abb. 6, Abb. 8, Abb. 10, Abb. 13a und 13b, Abb. 16.

Staatsarchiv Graubünden: Abb. 9 (FR-A-VIII 21 a).

