



THE ST. MORITZ DESIGN GALLERY
FLUGPIONIERE IM ENGADIN
1910 – 2010



Fotoausstellung
25. Juni 2010
bis Juni 2011



10/11/01 Fotograf W. Küpfer

Februar 1909

BARON AUFF'M ORDT VOR DEM HANGAR AUF DEM ST. MORITZERSEE

Mit seinem Eindecker (vermutlich eine Eigenkonstruktion) versucht Baron Auff'm Ordt, sich in die Lüfte zu erheben. Wie viele Anläufe er nimmt, ist nicht überliefert. Sein Apparat hebt jedoch nur zu einigen Hüpfen von der Oberfläche ab.

Die anfänglichen Versuche, mit einem «Apparat schwerer als Luft» zu fliegen (gemeint ist ohne die Unterstützung von Gas im Ballon oder Luftschiff oder mit Heissluftballonen), finden viel früher statt, als gemeinhin bekannt ist. Forschungsergebnisse fördern immer wieder zu Tage, dass es einer Vielzahl von damaligen Aviatikern gelingt, für wenigstens ein paar Meter der Schwerkraft erfolgreich entgegenzutreten. Der erfolgreiche Flug der Brüder Wright in Kitty Hawk am 17.12.1903, 58 sec. Dauer und 260 m Flugstrecke erlangt enorme Publizität und wird deswegen als hauptsächlicher Erstflug eines Menschen mit einem motorgetriebenen Flugzeug dargestellt.

Flugpisten sind noch unbekannt, aber die homogenen Eisoberflächen gefrorener Seen bieten ideale Voraussetzungen. Zudem sind sie hindernisfrei. So ist es nicht weiter erstaunlich, dass auch auf dem zugefrorenen St. Moritzersee Flugversuche unternommen werden.



10/11/02 Engadin Press Samedan

10. und 25. Februar 1910

STARTVORBEREITUNGEN VON KPT. PAUL ENGELHARD MIT DEM WRIGHT-DOPPELDECKER

Zum ersten Mal fliegt ein motorgetriebenes Flugzeug über dem St. Moritzersee. Der Start erfolgt mit Hilfe des Katapultes, angetrieben von einem Fallgewicht. Die Flugdauer beträgt lediglich 5 Minuten. Weitere Versuche folgen, und am 15. März 1910 gelingt ein langer Flug von über ½ Stunde in 10–25 m Höhe. Paul Engelhard gewinnt damit den vom Kurverein gestifteten Preis von 2000 Franken.

Nach ihren erfolgreichen Flügen (1903) nehmen die Gebrüder Wright an vielen Flugveranstaltungen teil, und zwar auch in Europa. Sie gelangen damit zu grösster Popularität. Dies verhilft ihnen zu geschäftlichen Erfolgen, sie bauen ihren «Wright-Flyer» in grösserer Stückzahl und mit verbesserten Motoren und können viele davon in die ganze Welt verkaufen. In fast allen Fällen gelangen die Flugzeuge als Bausatz zu den Besitzern und werden von diesen selber zusammengebaut! Paul Engelhard lässt sich als erster europäischer Flugschüler von Orville Wright zum Flieger ausbilden, kauft sich sein Exemplar und bringt es nach St. Moritz.



10/11/03 Frankfurter Zeitung

20. Februar 1910

INSERAT FÜR DIE WRIGHT-PILOTEN-SCHULE VON KORVETTENKAPITÄN PAUL ENGELHARD

Die Anfänge der Fliegerei werden leider zu oft als lächerliche Versuche einiger verwegener Haudegen dargestellt. Der Eindruck von Vergeblichkeit ihrer Bemühungen wird durch häufig wiederholte Stummfilm-Dokumente aus jener Zeit gefördert: Diese werden dazu noch zu schnell laufen gelassen und bewegen eher die Lachmuskeln, als dass die eigentlich mutigen, visionären Leistungen korrekt wiedergegeben und das Verständnis dafür gefördert würde.

Fast vergessen ist auch, dass sämtliche Flugversuche eine ungeheure Popularität erreichen, und zwar weltweit. Es heisst, dass es im ersten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts ähnlich viele gebaute Flugapparate gab wie Automobile!

Flugschulen gibt es wenige, aber diese sind gut besucht. Das Inserat widerspiegelt die Berühmtheit der Gebrüder Wright, es deutet aber auch darauf hin, dass Paul Engelhard die europäische Vertretung für die Wright-Flyer innehat. Zu jener Zeit ist dieses Flugzeug der Inbegriff dafür, dass die Schwerkraft überwunden werden kann, dass der Mensch fliegen kann und dass es zuverlässige Maschinen gibt, mit welchen Träume wahr werden können.



10/11/04 Fotograf unbekannt

Januar 1911

HANS BURKHARDS ERFOLGLOSE «ANZANI»

Im September 1909 verlassen die Schulfreunde Rech, Schlageter und Burkhard das Technikum in Burgdorf, um sich künftig ganz der Fliegerei zu widmen. Im Oktober beginnt Rech mit einer Eigenkonstruktion, während Schlageter und Burkhard in Mainz der ersten «Flugfachschule» in Deutschland beitreten. Kurz darauf beginnen die drei gemeinsam in der Innerschweiz den Bau eines Doppeldeckers.

Im Januar 1911 wird Hans Burkhard vom Kurverein St. Moritz vertraglich für Flugversuche engagiert. Der verwendete Anzani-Motor erweist sich als zu schwach, die Versuche, von der Eisoberfläche des Sees abzuheben, verlaufen ohne Erfolg. Hans Burkhard wird aber in seiner weiteren Karriere sehr erfolgreicher Pilot und Konstrukteur bei den namhaftesten Flugzeugfabriken, so bei Nieuport, Rumpler, Bristol in England, Halberstadt, zuletzt Gotha. Er wird zu seiner Zeit neben Anthony Fokker zu einem der bekanntesten Flugzeugkonstrukteure Deutschlands!



10/11/05 Fotograf unbekannt

21. Februar 1912

HPTM. AUGUST JUCKER AUF DER «JABOUILIN FARMAN»

Der Franzose Monsieur René Jaboulin weilt 1909 in Zürich. Zusammen mit seinem Dolmetscher Gustav Iseli aus Bern und anderen fluginteressierten Persönlichkeiten sucht er die ganze Umgebung rund um Zürich nach einem geeigneten Flugfeld ab. Aus diesen Bemühungen resultiert der spätere Flugplatz Dübendorf.

In der damaligen Seilerei Jucker montiert er einen Farman-Doppeldecker. Dieser ist das erste in Dübendorf gebaute Flugzeug. Die Anfangszeit und die ersten Betriebsjahre des neuen Flugplatzes verlaufen alles andere als reibungslos. Im März 1911 verlässt R. Jaboulin seine leitende Stellung und reist nach Paris zurück.

Den Farman-Doppeldecker übernehmen die Herren August Jucker und Fritz Weilenmann und bauen ihn fertig. Sie testen die Maschine und transportieren sie anfangs des Jahres 1912 nach St. Moritz, um auf dem gefrorenen See zu fliegen.



10/11/06 Fotograf unbekannt

27. Februar 1912

DIE «JABOULIN FARMAN» ÜBER DEM ST. MORITZERSEE

Der Flugbetrieb in St. Moritz erringt einen immer besser werdenden Ruf, allein schon durch die vielen reibungslos verlaufenden Flüge. An diesem Tag hebt A. Jucker 16-mal von der Eisfläche des Sees ab, davon 7-mal mit Passagieren.

Fritz Weilenmann, Miterbauer des Farman-Doppeldeckers und Mechaniker von Jucker, macht erstmals den Versuch, den Apparat mit Skiern zu versehen, um im nassen Schnee besser starten zu können.



10/11/07 Fotograf unbekannt



10/11/08 Engadin Press Samedan

27. Februar 1912 **FLUGAUFNAHME VON ST. MORITZ DORF** **MIT DEM HANGAR AUF DEM SEE**

Es ist davon auszugehen, dass die Flugaufnahme von St. Moritz mit dem Hangar am Rand des Sees, unterhalb des Grand Hotel und des Hotel Palace, auf einem dieser Passagierflüge entstanden ist.

1913 **CLAUDE GRAHAME WHITE MIT SEINER** **«WAKE UP ENGLAND»**

Die damaligen Flüge auf dem St. Moritzersee haben eine sehr grosse Anziehungskraft. Die Leistung der Akteure spricht sich herum, ein Spektakel voller Action wird geboten. Dabei fördert ein Gremium (damals der Kurverein) die Anlässe mit verschiedensten Preisgeldern, das Hotelgewerbe erlebt Zulauf von Touristen, die Presse verbreitet mit spannender Berichterstattung die Heldentaten. Dies fördert wiederum die Attraktivität und bringt weitere neugierige Zuschauer.

Der Engländer Graham White mit seinem Farman-Doppeldecker HF 22 umrundet den See während einer Viertelstunde ununterbrochen. Nicht jedem der damaligen Aviatiker schwingt aber nur Begeisterung für seine Flüge entgegen. Gehen wir davon aus, dass die Beschriftung auf Whites Flugzeug in die Richtung zielt, dass damals Bedingungen wie in St. Moritz für Aviatiker nicht überall zu finden gewesen sind.



10/11/09 Fotograf unbekannt



10/11/10 Fotograf Felix Auditor

1919 DIE ERSTE LANDING BEI SAMEDAN VON PILOTEN ALFRED COMTE UND WALTER MITTELHOLZER

Alfred Comte und Walter Mittelholzer verbinden ihre Interessen in der neugegründeten Aero-Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co. Comte ist leidenschaftlicher Flieger, Mittelholzer neben Pilot ebenso leidenschaftlicher Fotograf und Bergsteiger. Deswegen tragen die Gründungsakten auch die Bezeichnung «Luftbildverlagsanstalt und Passagierflüge».

Als Besonderheit darf gelten, dass die von Comte und Mittelholzer betriebenen Flugzeuge (damals vom neuen Zivilflugplatz Schwamendingen bei Zürich aus), die Registrierungen CH-1, CH-2, CH-5 und CH-7 tragen. Ursprünglich tragen die Flugzeuge ausser dem Schweizerkreuz keine Bezeichnungen. Als sich die Schweizer Behörden entschliessen, nach ausländischem Vorbild besondere Kennzeichen einzuführen, gelten diese als erste Immatrikulationen.

Bereits im Juli 1919 landen Alfred Comte und Walter Mittelholzer in der «Champagna» bei Samedan. Dies gilt als erste Landung auf jenem Gelände, welches später zum Engadin Airport Samedan ausgebaut wird.

1. Februar 1920 PILOT ALFRED COMTE VOR EINEM ALPENRUNDFLUG MIT GÄSTEN

Die Dame, die gestern im luftigen Kleid Boston tanzte, ist heute dick verummmt, um der grossen Kälte während des Fluges zu trotzen. Der Lyriker Hans Roelli beschreibt in eindrücklichen Worten das Flugerlebnis im Engadin Express & Alpine Post, im damaligen Fremdenblatt.

Die junge, kleine Fluggesellschaft bewältigt innerhalb kurzer Zeit ein erstaunliches Pensum. Bis Ende des Jahres 1919 werden neben Fotoflügen und Flugtagen 420 Flüge mit rund 650 Passagieren durchgeführt. Laufend wird versucht, ein vielfältiges Streckennetz mit regelmässigen Verbindungen anzubieten. Selbstverständlich sind Comte und Mittelholzer nicht die einzigen, viele interessierte Kreise und aktive Flieger befliegen alle möglichen Routen mit verschiedenem Fluggerät – alle mit demselben Ziel, das Flugzeug als Transportmittel anzubieten.



10/11/11 Fotograf unbekannt



10/11/12 Fotograf Othmar Rutz

Ca. 1920

VICKERS AMPHIBIENFLUGZEUG AUF DEM ST. MORITZERSEE

Laufend werden neue Fluggesellschaften gegründet, viele verschwinden aber ebenso schnell wieder. Auch Comte-Mittelholzer Aero Cie. geht nach wenigen Monaten in die neue Ad-Astra Aero über. Der Flugzeugpark besteht aus einigen Landflugzeugen, die in Dübendorf stationiert sind, aber auch aus nicht weniger als sechs Lohner-Flugbooten. Diese operieren vom Zürichsee aus, und zwar von Oberrieden und vom sogenannten «Zürichhorn» am unteren Seebecken. Ob der Besuch dieses Amphibien-Flugzeuges vom Typ Vickers mit den Flügen der Ad Astra in Verbindung steht, lässt sich nicht sagen.

4. März 1920

VOR DEM START ZUM 1. FLUG ST. MORITZ – LONDON MIT PILOT ALFRED COMTE

Während Comte wieder einmal Passagierflüge ab dem St. Moritzersee durchführt, wird er angefragt, den dringend in London erwarteten Schauspieler R. Lorraine dorthin zu fliegen. Innerhalb kürzester Zeit wird der LVG-Doppeldecker bereitgestellt, frühmorgens starten die beiden. Die Reise (mit Zwischenhalt in Dübendorf) wird zum echten Abenteuer, Defekte am Motor und schlechtes Wetter zwingen zu drei Notlandungen. In Antwerpen wird es dem Passagier zuviel, er besteigt das nächste Schiff und gelangt so nach England. Ob er rechtzeitig dort anlangt oder nicht, ist unbekannt.

Alfred Comte jedoch gibt nicht auf, und mit einer Zwischenlandung an dem Platz in Calais, von welchem aus Blériot seinerzeit den epischen Kanalüberflug wagte, startet er selber zur Überquerung des Ärmelkanals. Nach einer weiteren Zwischenlandung nahe Folkstone gelingt es ihm, als ersten Schweizer mit einem Flugzeug von Zürich nach London zu fliegen.



10/11/13 Fotograf Albert Steiner

Ca. 1920
FLUGBOOT «SAVOIA»
AUF DEM ST. MORITZERSEE

Die Flugboote werden von der Ad Astra Aero reihenweise eingesetzt, zum Beispiel vom Zürichsee weg. Es war damals günstiger, einen See als Piste zu benützen, als einen Flugplatz zu bauen. Einen Sommer lang wird die Verbindung Konstanz–Zürich–Luzern, Interlaken und Genf befliegen. Das Seeflugzeug bietet den Vorteil, dass die Passagiere die Innenstädte viel schneller erreichen können als von den Flugplätzen, die allesamt doch weit ausserhalb der Zentren liegen.



10/11/14 Fotograf unbekannt

1928
FOKKER F VII A
AUF DEM ST. MORITZERSEE
MIT HOTEL PALACE UND GRAND HOTEL

Zwischen den Weltkriegen entwickelt sich die Luftfahrt zum schnellen und zuverlässigen Transportsystem. Fliegen ist nicht mehr eine exotische Freizeitbeschäftigung einiger Verwegener oder gut betuchter Personen, sondern weist mittlerweile viele technische Hilfsmittel und hohe Zuverlässigkeit auf.

Nach wie vor ist aber noch viel an Pioniergeist zu spüren. Neue «Fluggesellschaften» werden gegründet und verschwinden ebenso schnell wieder, die Flugzeugentwicklung macht enorme technologische Fortschritte. Beinahe täglich entstehen Verbindungen zu neuen Destinationen. Der Ausbau der Fluginfrastruktur führt aber häufig zu Streitigkeiten über Landflächen, die das Thema Fliegerei alles andere als populär machen. In St. Moritz steht vorerst Winter für Winter die gefrorene Eisfläche des Sees zur Verfügung und wird regelmässig hergerichtet und benützt. Die sinnvolle Verbindung zwischen dem Angebot und der klaren Nachfrage seitens der Touristen, die das Flugzeug zur Anreise benützen, spielt sich hier ein. Bereits ist auch festzustellen, dass eine Art früher Businessfliegerei einsetzt.



10/11/15 Fotograf Andreas Pedrett

1929

KUNSTFLIEGER ERNST UDET VOR SEINER «SCINTILLA»

Ernst Udet, der deutsche Jagdflieger aus dem Ersten Weltkrieg vor einem «Schaufliegen». Das Fliegerass zeigt Loopings, Rollen, Side-Slips, Turns, fängt fliegende Luftballons ab und zerfetzt sie mit dem Propeller.



10/11/16 Fotograf unbekannt

1929

KUNSTFLIEGER ERNST UDET ÜBER DER DIAVOLEZZAHÜTTE

Der sogenannte schwarze Freitag mit dem New Yorker Börsencrash hat noch nicht stattgefunden. Die Welt ist in Aufbruch und Fortschrittsglauben.

Der deutsche Regisseur Arnold Fanck dreht mit Leni Riefenstahl den Film «Die weisse Hölle am Piz Palü», ein richtiges Bergabenteuer. Für die fliegerischen Szenen ist der äusserst wagemutige, jedoch auch ebenso fähige und talentierte Pilot Ernst Udet verpflichtet. Seine fliegerische Erfahrung und sein Können wird ihn noch viele Jahre befähigen, unzählige verschiedene Flugzeugmuster einzufliegen und ihr Potenzial zu prüfen. Nicht umsonst wird er später massgeblich die Struktur und den Ausbau der Flugzeugindustrie Deutschlands beeinflussen.



10/11/17 Fotograf Heinrich Niedecken



10/11/18 Fotografin Nina Kühne

1929

DER KURZ NACH DEM START VERUNFALLTE ENGLISCHE ZWEIDECKER

Wander- und Erlebnisflüge sind keine Erscheinung der Neuzeit. Einer dieser Ausflüge führt den Engländer Kennedy nach St. Moritz. Die Schweizer Bergwelt hat seit jeher eine grosse Anziehungskraft auf Touristen aus England ausgeübt. Nicht umsonst wird später eine der ersten Destinationen, welche die junge Swissair künftig ab dem Flugplatz in Samedan anbieten wird, die Direktverbindung St. Moritz–London sein.

Auch die ebenste Eisfläche wird für gewisse Zwecke unbrauchbar, wenn über Nacht reichlich Schnee fällt. Der Startversuch mit dem Doppeldecker Avro 504K endet im Desaster. Das Fahrwerk bricht und das Gerät pflügt mehr oder weniger unkontrolliert durch die weisse Pracht. Der Vorfall endet jedoch ohne Verletzte. Der Pilot verhält sich leider nicht sehr galant: Er verlässt St. Moritz, ohne sich um die Trümmer zu kümmern, und überlässt die Bergung und Entsorgung des Flugzeuges anderen.

1930

LANDUNG DER SCHEIZER FLIEGER- TRUPPEN AUF DEM ST. MORITZERSEE

An manchen Tagen wird der St. Moritzersee zur wahren Touristenattraktion, denn auf ihm tummeln sich mehr Flugzeuge an einem Tag als vielerorts an Luftfahrtschauen gezeigt werden!

Der Flugdienst der Schweizer Flugwaffe in St. Moritz ist in zweierlei Hinsicht attraktiv. Die Offiziere fühlen sich statusgerecht untergebracht und geniessen die Logis im Kurort. Aber auch das Wetter kann durchaus zuverlässiger sein als im oft nebelverhangenen Unterland. Und Fliegen in den Bergen ist und bleibt ein grossartiges Erlebnis.



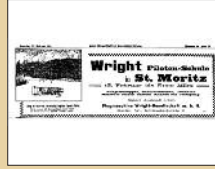
Februar 1909

10/11/01
Fotograf W. Küpfer



10. und 25 Februar 1910

10/11/02
Engadin Press Samedan



20. Februar 1910

10/11/03
Frankfurter Zeitung



Januar 1911

010/11/04
Fotograf unbekannt



21. Februar 1912

10/11/05
Fotograf unbekannt



27. Februar 1912

10/11/06
Fotograf unbekannt



27. Februar 1912

10/11/07
Fotograf unbekannt



1913

10/11/08
Engadin Press Samedan



1919

10/11/09
Fotograf unbekannt



1. Februar 1920

10/11/10
Fotograf Felix Auditor



Ca. 1920

10/11/11
Fotograf unbekannt



4. März 1920

10/11/12
Fotograf Othmar Rutz



Ca. 1920

10/11/13
Fotograf Albert Steiner



1928

10/11/14
Fotograf unbekannt



1929

10/11/15
Fotograf Andreas Pedrett



1929

10/11/16
Fotograf unbekannt



1929

10/11/17

Fotograf Heinrich Niedecken



1930

10/11/18

Fotografin Nina Kühne



1932

10/11/19

Fotograf Heinrich Niedecken



1933

10/11/20

Fotograf Heinrich Niedecken



1933

10/11/21

Fotograf Andreas Pedrett



1933

10/11/22

Fotoagentur Keystone Zürich



1933

10/11/23

Fotoagentur Photola



1934

10/11/24

Fotograf unbekannt



1936

10/11/25

Fotograf unbekannt



27. Januar 1938

10/11/26

Fotograf Andreas Pedrett



1950

10/11/27

Fotograf Andreas Pedrett



1952

10/11/28

Fotograf unbekannt



Ca. 1953

10/11/29

Fotograf Werner Hagen



1965

10/11/30

Fotograf unbekannt



1957

10/11/31

Fotograf Fritz Ramme



10/11/19 Fotograf Heinrich Niedecken

1932

WALTER MITTELHOLZER MIT DER FOKKER F VII A DER SWISSAIR

Walter Mittelholzer ist Direktor der Swissair, er ist berühmt durch seine Fotos, Filme und Vorträge über seine Reisen.

Beim Publikum steht sein Ruf an höchster Stelle. Viele Spezial- und Extraflüge der jungen Swissair können dadurch generiert werden. Denn es ist oft so, dass Fluggäste «Herrn Mittelholzer» persönlich als Piloten wünschen.



10/11/20 Fotograf Heinrich Niedecken

1933

LORD NORTHESK BEIM SKIJÖRING MIT EINER DE HAVILLAND 80A

Die Engländer sind immer für verrückte Ideen zu haben. Stellen wir mit Schmunzeln die Fragen:

Welche Geschwindigkeit erreichte das Gespann?
Wann liess der Skifahrer die Leine los?
Hob der Pilot ab?



10/11/21 Fotograf Andreas Pedrett

1933 KUNSTFLIEGER ERNST UDETS KLEMM AUF DER DIAVOLEZZA

Udet unternimmt viele Alpenflüge, und dabei ist er nicht der Einzige, der früh Erfahrungen sammelt über die Möglichkeit, mit Flugzeugen auf Gletschern und auf Eisfirnen zu landen. Bereits vor den Landungen auf der Diavolezza landet er mit derselben Klemm 35 auf einem Schneefeld auf der Zugspitze. Dieses Ereignis füllt die europäischen Zeitungsspalten.

Auch viele Schweizer Luftfahrtpioniere sammeln reichliche Erfahrungen mit Gebirgslandungen. Die erste Landung auf dem Jungfraujoch hat A. Pillichody bereits durchgeführt. Trotzdem etabliert sich die Bergrettung und Bergung von Verletzten mittels Flugzeugen erst in den 50er Jahren.



10/11/22 Fotoagentur Keystone Zürich

1933 MITTELHOLZERS FOKKER VIIIB-3M VERUNFALLT AUF DEM ST. MORITZERSEE

Jedem, der einen gefrorenen See betritt, kommt der Gedanke, was im Fall eines Nachgebens der Oberfläche geschieht. So ist verständlich, dass der hier gezeigte Vorfall Diskussionen nach sich zieht, ob die grossen Flugzeuge mit ihren schmalen Rädern nicht doch zu schwer für den gefrorenen See-Flugplatz sind.

Die Fokker kann an Ort und Stelle repariert werden.

In diesen Jahren wird die Luftfahrt von den Behörden grosszügig unterstützt und gefördert. Für die Schweizer Fluggesellschaften bedeutet dies aber, dass internationale Flüge nur dann in den Unterstützungsgenuss gelangen, wenn die Verbindungen mit dreimotorigen Flugzeugen ausgeführt werden.



10/11/23 Fotoagentur Photola



10/11/24 Fotograf unbekannt

1933

DIE VERUNGLÜCKTE DE HAVILLAND UNTER DEM FLÜGEL DER SWISSAIR FOKKER

In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg besuchen neben Flugzeugen der Swissair und des Militärs immer wieder Piloten aus England den St. Moritzersee. Dem bekannten englischen Militärflieger Commander Rodd werden die waghalsigen Akrobatikflüge zum Verhängnis. Die «Puss Moth» stürzt aus 30 Meter Höhe auf das harte Eis des Sees. Das verunfallte Flugzeug wird unter der Tragfläche der Fokker F VII halbwegs vor der Witte- rungschützt.

Die der «Puss Moth» G-AAYB können die Flügel zurückgeklappt werden, um bei der Unterbringung im Hangar Platz zu sparen.

1934

FOKKER F VII B-3M BEI DEN STARTVORBEREITUNGEN AUF DEM ST. MORITZERSEE

Die Menschen werden von den fliegenden Maschinen angezogen. Die Swissair erarbeitet sich den Ruf als fortschrittliches und zuverlässiges Unternehmen. Ihr damaliger Direktor Walter Mittelholzer ist bekannt für seine vielen innovativen Flüge. Berühmt werden seine Flüge nach Afrika, die er mit grandiosen Luftaufnahmen dokumentiert, darüber Bücher veröffentlicht und Vorträge hält. Die Flugzeuge des Herstellers Fokker sind leistungsfähig, zuverlässig und weit verbreitet.

In Abessinien herrscht damals der Kaiser Haile Selassie I. Dieser kauft von der Swissair eine dreimotorige Fokker, worauf Walter Mittelholzer diese nach Abessinien fliegt und anlässlich eines grossen Empfangs abliefern. Auf einem der Probeflüge fliegt Mittelholzer auch St. Moritz an. Das Flugzeug ist bereits mit dem werbeträchtigen Schriftzug «Switzerland» anstelle des Swissair-Logos versehen. Selbstbewusst soll an der Destination Werbung für die Schweiz gemacht werden.



10/11/25 Fotograf unbekannt

1936

DER PFERDESCHLITTEN HOLT DIE GÄSTE DER DE HAVILLAND DER AERO ST.GALLEN AB

Die kleine Gesellschaft «Aero St.Gallen» setzt die De Havilland Dragon Rapide kurze Zeit für die Verbindung Altenrhein (am Bodensee) nach St. Moritz ein. Die Formalitäten bei der Ankunft sind zu jener Zeit unvergleichlich einfacher als heute. Das Hotel schickt den Pferdeschlitten gleich vors Flugzeug, um die Gäste abzuholen.

Es ist wenig bekannt, dass der Konstrukteur dieses Flugzeuges, Geoffrey De Havilland, das allererste Exemplar der Dragon Rapide vom Reissbrett weg an die Swissair verkaufen konnte.



10/11/26 Fotograf Andreas Pedrett

27. Januar 1938

ERSTLANDUNG EINER DC-2 DER SWISSAIR IN SAMEDAN

Am 27. Januar 1938 landet erstmals die DC-2 HB-ITA der Swissair in Samedan. Mit an Bord befinden sich deren Direktor Groh, Ingenieur Gsell vom Eidgenössischen Luftamt und Herr Direktor Leo Meissner, «Vertreter der Bündnerischen Verkehrsinteressen». Sie werden von dem St. Moritzer Gemeindepräsidenten Carl Nater und Hans Bon, Direktor des Suretta House, beide Vorstandsmitglieder der Flugplatzgenossenschaft Oberengadin, empfangen. Auch das Radio Zürich begleitet mit Arthur Welti dieses bedeutende Ereignis. Innerhalb 35 Minuten hat der «Silbervogel» von Dübendorf her Samedan erreicht und damit die Freigabe für Grossflugzeuge auf dem höchstgelegenen Flugplatz Europas erwirkt.

Traditionsgemäss verzeichnet St. Moritz viele Gäste aus England. Mit der geräumigen und leistungsfähigen Douglas DC-2 verfügt die Swissair über sehr modernes Gerät. Die Reichweite und Geschwindigkeit dieses Typs sind dazu geeignet, bereits einen Monat nach der ersten Landung im Engadin die Direktverbindung Samedan–London und tags darauf den Rückflug anzubieten.



10/11/27 Fotograf Andreas Pedrett



10/11/28 Fotograf unbekannt

1950

GLETSCHERPILOT FREDY WISSEL AUF DIAVOLEZZA

Eine neue Ära der Fliegerei nimmt ihren Anfang in den 50er Jahren: die alpine Bergrettung per Flugzeug. Pionier ist der St. Moritzer Hotelier und Gletscherpilot Fredy Wissel. Mit seiner Piper L4 HB-OIL realisiert er zahlreiche Erstlandungen auf Gletschern und an entlegenen Orten im Hochgebirge. Seinen Gästen bietet er das unvergleichliche Erlebnis, auf Gletschern und Firnen zu landen und zu starten. Er beliefert mit dem Flugzeug auch Berghütten mit Material. Immer wieder kommt er aber mit seiner Piper an die Grenzen, da diese mit nur 65 PS eine zu schwache Leistung für diese hohen Lagen hat.

1952

«DÄNISCHER STORCH» VON FREDY WISSEL MIT DER «SOKOL» AUF DEM ST. MORITZERSEE

Das deutsche Kundschafter- und Beobachtungsflugzeug Fieseler «Storch» steht stellvertretend dafür, was mit einem leichten und auf besonderen Langsamflug ausgelegten Fluggerät geleistet werden kann. Bevor die Helikopter die Aufgabe von punktgenauen Landungen perfektionieren, ist der Storch das geeignete Flugzeug, um auf kleinstem Raum zu starten und zu landen.

Natürlich bemühen sich auch andere Hersteller, diese hervorragenden Flugeigenschaften in ihre Produkte einzubauen. Der sogenannte «Dänische Storch» weist auf seine Herkunft ebenso hin wie auf eben diese Vorzüge.



10/11/29 Fotograf Werner Hagen



10/11/30 Fotograf unbekannt

Ca. 1953

FREDY WISSEL WENDET DIE MASCHINE AUF DEM CORVATSCHE

Gelandet wird bergaufwärts, denn die Skis am Landegestell haben keine Bremsen.

Sofort nach der Landung auf dem Corvatschgletscher wird die Maschine (Piper PA-18 «135» Super Cub HB-OOV) vom Piloten selbst talwärts gedreht und wieder startklar gemacht. Da Fredy Wissel niemanden einem Risiko aussetzen will, führt er viele Versuchsflüge- und Landungen alleine durch. Aber auch die zahlenden Passagiere sind nicht immer gewillt, aus dem Flugzeug auszusteigen, um beim Drehen zu helfen. Deshalb ist das Gewicht ein wichtiges Kriterium für ein gebirgstaugliches Flugzeug.

Landungen und Starts auf Gletschern stellen höchste fliegerische Ansprüche. Wechselnde Luftströmungen, die Topographie und das Gefälle des anzufliegenden Schneefeldes erfordern Erfahrung und genaue Ortskenntnis. Die richtige Geschwindigkeit und die Höhe über der Oberfläche müssen genau abgeschätzt werden können. Genau dies ist aber eine grosse Herausforderung. Denn ein vollkommen unberührtes Schneefeld lässt im gleissenden Sonnenlicht oder bei bedecktem Himmel oft keine Struktur erkennen, was eine Abstandsschätzung sehr schwierig macht.

1965

FREDY WISSEL MIT DER «BRIGADYR» AUF DEM FORNOGLETSCHER

Nicht nur die Schweiz baut die überaus geeigneten und erfolgreichen Pilatus PC-6 Porter. Die tschechischen Flugzeugwerke legen mit der Sokol L-60 Brigadyr eine ebenso gelungene Konstruktion auf. Die Aufgaben dieses Flugzeuges sind auch an seinen äusseren Merkmalen abzulesen: Hochdecker mit umfangreichen Klappen haben gute Langsamflugeigenschaften mit Manövrierbarkeit, grosszügige Verglasung der Kabine für ausgezeichnete Sicht bei Such- und Rettungsflügen, ein robustes Fahrwerk mit langen Federbeinen, um im rauen Gelände Stösse abzdämpfen.



10/11/31 Fotograf Fritz Ramme

1957

ERÖFFNUNGSFLUG DER «PIONEER SKILIFTS» DER SWISSAIR NACH DEM PFERDERENNEN AUF DEM ST. MORITZERSEE

Immer wieder wird versucht, mit speziellen Angeboten gut betuchten Gästen die Möglichkeit zum Direktflug nach St. Moritz anzubieten. Die Pferderennen im Winter sind stets ein sportliches Grossereignis. Die Swissair betreibt in diesen Jahren ein Flugzeug von Scottish Aviation «Twin Pioneer» in Swissair-Farben, jedoch britisch als G-AOEO immatrikuliert. Es wird auch einige Zeit als Fotoplatzform für Vermessungs- und Kartografierungs-Flüge der Landestopografie eingesetzt.

GRAND PRIX HORSE RACE



By AIR to ST. MORITZ



F. I. S. SKI RACES

AUTOREN

Beat O. Schueck
Andrea Lareida
Corina Huber
Daniela Franziscus

 THE ST. MORITZ DESIGN GALLERY
FLUGPIONIÈRE IM ENGADIN
1910–2010

Fotoausstellung
vom 25. Juni 2010 bis Juni 2011

Anfragen zur Fotoausstellung richten
Sie bitte an nachfolgende Adresse:

The St. Moritz Design Gallery
Corina Huber
Bibliothek St. Moritz
Dokumentation
Plazza da Scoula 14
7500 St. Moritz
Tel. 081 834 40 02
Fax 081 834 40 01
corina.huber@biblio-stmoritz.ch
www.biblio-stmoritz.ch

Plakatschabdrucke können bestellt werden
www.design-gallery.ch



St. Moritz®

TOP OF THE WORLD



ENGADIN
St. Moritz