

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1945)

Heft: 10

Artikel: Segelflug und Flugtouristik in der Schweiz

Autor: Dollfus, W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777011>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



*Segelflugzeuge auf der Alp Scheidegg (Zürcher Oberland). —
Planeurs au-dessus de l'Alpe Scheidegg (Oberland zuricois).*

Segelflug

UND FLUGTOURISTIK

IN DER SCHWEIZ

Photos Heimgartner Zürich



Während der Kriegszeit ist in der Schweiz als einzige flugsportliche Betätigungsmöglichkeit nur der Segelflug gestattet worden. Für Trainingszwecke wurden nur ganz bestimmte Flugplätze, einzelne abgegrenzte Regionen sowie eine einzige, sich durch das Mittelland ziehende Strecke freigegeben. Maximal durfte nur eine Höhe von 1500 m über Start erreicht werden, Nacht- und Wolkenflüge waren untersagt. Trotz dieser Beschränkungen hat sich der Segelflug in der Schweiz in diesen letzten 6 Jahren sehr beachtenswert entwickelt. Während die Gesamtflugzeit des Segelfluges 1938 noch ca. 2100 Stunden betrug, stieg sie 1944 auf über 3260 Stunden. In der gleichen Zeit erhöhte sich der Bestand an immatrikulierten Segelflugzeugen von 197 auf 322 Maschinen. Neben einem sehr intensiven Schul- und Trainingsbetrieb brachte uns der Krieg als interessante und höchst attraktive Neuheit die Entdeckung des hochalpinen Segelfluges. Die atmosphärischen Bedingungen der Alpenzone haben sich für den motorlosen Flug überraschend günstig erwiesen. Das Oberengadin mit dem Flugplatz Samedan/St. Moritz wurde zum eigentlichen Zentrum des Alpen-Segelfluges: stundenlange Flüge über dem Gletschermassiv der Bernina, wobei Höhen bis 4500 m über Meer spielend erreicht werden können, sind dort eine alltägliche Erscheinung. Andere alpine Gebiete, wie Davos/Parsenn, die Berner, Walliser und Waadtländer Alpen sowie das schweizerische Mittelland, weisen für den Segelflug ebenfalls sehr günstige Bedingungen auf. Neben den vom Eidg. Luftamt konzessionierten Segelflugschulen in Bern-Belpmoos, in Grenchen und auf dem Birrfeld (Aargau), besteht auch in einigen Dutzend Segelfluggruppen des Aero-Clubs der Schweiz die Möglichkeit, den motorlosen Flug zu betreiben. Doch macht sich der Mangel an guten, ständig benützbaren Segelflugplätzen, die mit relativ geringen Kosten zu erstellen wären, im ganzen Lande überall unangenehm bemerkbar.

Nicht zuletzt sei erwähnt, daß in der Schweiz auch ausgezeichnete Segelflugzeuge konstruiert und in Serien gebaut werden, von welchen vor allem die Typen Spalinger, Hug (Spyr) und Moswey zu erwähnen sind. Auch für den Export nach dem Ausland bieten sich erfreuliche Aussichten.

Der Motorflugsport und die Flugtouristik mit Motorflugzeugen mußte aus militärischen Gründen sowie wegen Benzinmangels während der Kriegszeit in der Schweiz gänzlich eingestellt werden. Vor dem Kriege verfügte die Schweiz über rund 80 Zivilflugzeuge für touristische Zwecke, und etwa 600 Personen waren im Besitze von Sportbrevets. Die Wiederaufnahme des Motorflugsportes und der Flugtouristik, namentlich auch der beliebten Passagierflüge über die Alpen, hängt mit der Lage der Treibstoffversorgung unseres Landes eng zusammen und dürfte im Laufe des kommenden Jahres zu erwarten sein. Wie beim Luftverkehr ist auch die Aktivität des Motorflugsportbetriebes von der Schaffung geeigneter Flugplätze abhängig. Es wird dabei vor allem nötig sein, daß die zahlreichen Militärflugplätze und Stützpunkte, die während des Krieges in der Gebirgszone und damit im Herzen unserer bekanntesten Fremdenverkehrsregionen erstellt wurden, der kommenden internationalen Flugtouristik geöffnet werden. So bildet die Bereitstellung einer zweckmäßigen Bodenorganisation eine Frage von entscheidender Bedeutung für die gedeihliche Weiterentwicklung unserer zivilen Luftfahrt mit und ohne Motor. Dr. W. Dollfus.

Segelflug im Engadin. Ein Moswey III segelt über dem Muottas-Muragl; im Hintergrund der Piz Kesch. — Vol à voile dans l'Engadine; un Moswey III au-dessus du Muottas-Muragl; au fond le Piz Kesch.