

1910

KUNST

Tod des Schweizer
Schriftstellers
Édouard Rod. zvg

INDIEN

Der militante Unabhängigkeitskämpfer und Mystiker Aurobindo richtet sich in Pondicherry ein. zvg



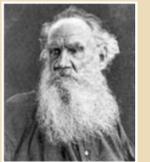
PORTUGAL

Proklamation der Republik. König Manuel II. geht im Vereinigten Königreich ins Exil. zvg



SCHWEIZ

Tod von Henri Dunant, dem Gründer des Roten Kreuzes. zvg



RUSSLAND

Tod von Leo Tolstoj; bei seiner Beerdigung kommt es zu Demonstrationen. zvg

29

4

5

30

20

JAN

FEB

MÄRZ

APR

MAI

JUNI

JULI

AUG

SEPT

OKT

NOV

DEZ

FLIEGEREI – ERSTE ALPENÜBERQUERUNG ÜBER DEN SIMPLON MIT EINEM AEROPLAN

Géo Chavez,
Held der
Alpen

«Arriba, siempre arriba» – «höher, immer höher», Das ist die Devise, nach der Géo Chavez in seiner kurzen Existenz bis zu seinem tragischen Absturz auf ein Feld in der Nähe von Domodossola am 23. September 1910 handelt und lebt.

Immer höher

Jorge Géo Chavez Dartnell, wie er mit ganzem Namen heisst, wird 1887 in Paris geboren. Schon bald begeistert sich der Ingenieur und Pilot peruianischer Herkunft für die Fliegerei und er wendet sich vor allem den Berggipfeln zu, was ihm bald schon den Titel König der Höhen einträgt. Am 8. September 1910 steigt er in der Region von Paris auf 2650 Meter auf.

Mit diesem Rekord im Rücken verkündet er, dass er die Alpen überqueren will.

Überquerung der Alpen

Italienische Promotoren bieten bei einem Flugmeeting in Mailand 70 000 Lire demjenigen, der als erster Pilot den Simplonpass mit einer Höhe von 2005 Meter über dem Meeresspiegel überquert. Dreizehn Aeronauten nehmen die Herausforderung an, fünf werden von den Organisatoren zugelassen; drei treten erst gar nicht an. So bleiben noch der Hawaiianer Charles Weymann und Géo Chavez. Ersterer macht drei Versuche, drei Male muss er aus technischen Gründen die Alpenüberquerung abbrechen. Die Zeit eilt, wenn der Rekord noch vor dem

Ende der Messe von Mailand gelingen soll.

Trotz bedecktem Himmel steigt Chavez am 23. September mit seiner «Gypaète», einer Blériot XI mit 50 Pferdestärken, auf.

Winde und die Topografie machen das Unterfangen gefährlich. An seinem besenstielähnlichen Steuerknüppel durchlebt der kühne Flieger während 42 Minuten eine schwierige Traversierung. Doch er überquert den Simplonpass und die Berge und fliegt die Ebene an. Er will auf einem Feld bei Domodossola landen.

Die Katastrophe

Ein Freund von Géo Chavez erzählt: «Er wollte eben aufsetzen, als er eine kleine Strasse sah, die den Landeplatz quert. Er gab Gas, um das Hindernis zu überfliegen. Dann kam es zu einem Phänomen, das mich vor Schreck erstarren liess. Die beiden Flügel des Aeroplans brachen vom Rumpf ab. Chavez befand sich auf zehn Metern Höhe. Er stürzte ab wie ein Stein.» Die Blériot ist offenbar an die Grenzen ihrer Belastungsfähigkeit gelangt und übersteht das abrupte Manöver nicht mehr.

Schwer verletzt klammert sich der Fluggpionier noch während vier Tagen ans Leben. Während einer lichten Phase flüstert er in Spanisch: «Arriba, siempre arriba.» Diese Worte und sein Vermächtnis dienen der Flugwaffe seiner peruianischen Heimat als Devise.



In dieser fliegenden Seifenkiste überquert Géo Chavez am 23. September 1910 den Simplonpass und damit die Alpen. Seine «Blériot» wiegt 412 Kilogramm, hat eine Spannweite von 7,2 Metern und ist mit einem Sitz aus Weidegeflecht ausgerüstet. zvg

Eine Berühmtheit

Géo Chavez stirbt am 27. September 1910 und er wird in Paris beerdigt. Zu seinem Gedächtnis werden mehrere Denkmäler errichtet, so in Brig, in Ried-Brig und in Domodossola. In Paris trägt eine Strasse des XX. Arrondissements seinen Namen. Mehrere nationale Postverwaltungen geben Briefmarken heraus, so die Schweiz und Peru. Im Jahre 1957 werden die sterblichen Überreste des Piloten nach der Hauptstadt Lima überführt, deren Flughafen seinen Namen trägt.

EIN SITZ AUS WEIDEGEFLECHT

In unseren Tagen ist ein derartiges Abenteuer kaum mehr vorstellbar: Die «Gypaète» verfügt über 50 Pferdestärken, ist acht Meter lang, weist eine Flügelspannweite von 7,2 Metern auf, wiegt gerade einmal 412 Kilogramm und kommt auf eine Geschwindigkeit von 80 bis 90 Stundenkilometer. Wahrscheinlich liegt die Geschwindigkeit am 23. September unter derjenigen der Windböen. Keine Windschutzscheibe, kein Cockpit

beschränkt den Piloten, der sich mit isolierenden Gewändern vor Kälte und Wind zu schützen versucht. Der Pilot nimmt auf einem Sitz Platz, der aus einem Weidegeflecht besteht; Sicherheitsgurte gibt es keine. Als weitere Einrichtungen sind ein Kompass, einige Karten und ein Höhenmesser zu nennen. Welch ein unermesslicher Exploit mit solch einfachen und beschränkten Mitteln Géo Chavez doch gelingt!

VERKEHR

Die Linie
Martinach–
Orsières wird
eröffnet

Während die einen in fragilen Flugapparaten die Alpen überqueren, steigen andere in die wilden Täler hinab, um dort die Ebene mit dem Berg zu verbinden, und zwar mit grösstmöglichem Komfort für die Reisenden. So wird die Eisenbahnlinie Martinach–Orsières im Jahre 1910 eröffnet.

Sie wird durch die britische Gesellschaft British Aluminium Company Limited ab 1906 erstellt; die Trasselänge beträgt mehr als 20 Kilometer. Anfänglich dient sie dazu, die Talschaft mit den nötigen Materialien zu versorgen und den Schiefer zu Tal zu bringen, der in der Region vor allem während den beiden Weltkriegen gebrochen wird.

1953 wird die Strecke ausgebaut und mit einer Seitenlinie ab Sembrancher versehen, die bis Le Châble führt. Die touristische Entwicklung im Bagneval mit Verbier bringt der Bahn Mehreinnahmen. Heute fährt die Bahn unter dem Namen «Saint-Bernard-Express» und seit 2003 wird sie von der Gesellschaft «RegionAlps» betrieben, an der die SBB, aber auch die regionalen Verkehrsbetriebe beteiligt sind.



Moderne Transportmittel für eine traditionelle Region. zvg

ANZEIGE

WETTBEWERB
www.wkb.ch

«Das Wallis in der Schweiz ist:
wie ein grosser Baum, majestätisch
in der Sonne, standfest und kräftig
bei Wind und Wetter.»

Béatrice Bueche
36 Jahre, Bankberaterin, WKB Filiale Monthey
Wohnhaft in Bouveret



Walliser
Kantonalbank