

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 8 (1932)
Heft: 30

Artikel: Geo Chavez : dem ersten Alpenflieger zum Gedächtnis
Autor: Bierbaum, Willi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756444>

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: 16.01.2026

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

GEO CHAVEZ

dem ersten Alpenflieger zum Gedächtnis

VON DR. WILLI BIERBAUM, ZÜRICH

Zwei internationale Alpen-Rundflüge nennt das Programm des diesjährigen Zürcher Flug-Meetings; 31 Militär-Piloten aus 7 Staaten und 5 Verkehrsflugzeuge werden in mehrfacher Traversieren der längst für die Luftfahrt kein Hindernis mehr bildenden Alpen um Sieg und Preis kämpfen und demonstrieren, welche ungeheuren Fortschritte die Aviatik im letzten Jahr fünf gemacht hat. Man darf es ruhig sagen: Das Flugzeug hat sich die Welt erobert. Vor fünf Jahren flog Lindbergh als erster siegreich über den Ozean. Von Zürich nach Wien braucht man heute nicht mehr als 3 Stunden Flugzeit und mit dem Zeppelin ist man in drei Tagen in Südamerika und kann «luftfahrplanmäßig» in der gleichen Zeit wieder zu Hause sein. Bei schönem Wetter umkreist Mittelholzer mindestens alle 14 Tage einmal das Matterhorn mit flugbegeisterten Passagieren, und irgendwo im Gebirge turnt fast jeden Tag ein Militärpilot in den Lüften. Längst gibt es in diesen Regionen keine Hindernisse mehr.

Der Schreiber dieses Gedächtnis-Artikels zählt heute zu den wenigen Senioren unter den schweizerischen Journalisten, die die Entwicklung des Flugwesens vom ersten Tage an miterleben konnten. 1932 und 1910: nur 22 Jahre beträgt diese Zeitspanne, aber wie ganz anders sah es damals zwischen Himmel und Erde aus, da der junge Peruaner den Mut aufbrachte, den Simplon und damit die Alpen zum erstenmal zu überqueren. Wer denkt heute noch an diese Großtat der Aviatik, wer noch an den damals 23jährigen *Geo Chavez* und seinen Eindecker, der glücklich den Berg bezwang und wenige Augenblicke vor der Landung in der Nähe von Domodossola abstürzte und nach vier Tagen schwersten Leidens im dortigen Spital seinen Verletzungen erlag — vorbei — vergessen —.

Die Kunde von der Erstbezwingung der Alpen im Flugzeug ging damals wie ein Lauffeuer durch die Welt und wir wenigen, die damals dabei waren, hatten monatelang Stoff zum Erzählen, zum Schreiben. Eine Heldentat! Eine Höchstleistung! Ein Weltrekord! Und doch welch unansehnlicher Flug, gemessen an den heutigen Leistungen, wo nicht einmal Weltflüge mehr noch besonderes Interesse zu erregen vermögen, heute, wo ein dichtes Netz von Verkehrsflugstrecken die Kontinente überspannt und selbst Pilotinnen schon im Solo-Flug von Amerika nach Europa steuern.

Chavez flog am 23. September 1910 nur 42 Minuten lang, legte in der Luftlinie gemessen, nur ca. 40 km (Brig-Domodossola) zurück und kam über eine Höhe von ca. 2200 m nicht hinaus — aber er war trotz alledem der erste Pilot, dem mit dieser Leistung auf einem Blériot-Eindecker die Ueberfliegung der Alpen gelang und das geschah vor 20 Jahren, da die Aviatik noch in den Kinderschuhen steckte, der Weltrekord im Höhenflug nur 2650 m betrug und mit Maschinen geflogen werden mußte, die in der technischen Konstruktion aller Teile, vom schwachen Motor angefangen bis zur minderwertigen Sitzgelegenheit, den primitiven Steuerungsverhältnissen und dem mehr als zerbrechlichen Fahrgestell, auch auf den Laien einen höchst unvollkommenen Eindruck machte, gemessen am Bau einer heutigen modernen Flugmaschine. Aber mit dieser Maschine gegen einen für die damalige Zeit «starken Wind von 12–15 m Sekundengeschwindigkeit» anzugehen, wie er damals über dem Simplonmassiv wehte, galt für eine Tollkühnheit, für einen «frevelfaßlich-sträflichen Leichtsinns», für den von den Angsthasen jene Kreise verantwortlich gemacht wurden, die «des Schauspiels und der Sensation wegen» diese Alpenüberfliegung ins Leben riefen.

Brig veranstaltete im September 1910 in Verbindung mit einem italienischen Komitee, das eine Mailänder Flugwoche vorbereitete, den *Alpenflug*, der das Hauptstück und den Auftakt der Zweiländerveranstaltung bilden sollte. Startort sollte Brig im Wallis, Ziel Mailand, Ort der Zwischenlandung Domodossola sein. Das ganze Alpengebiet war in der damaligen Zeit für die Flieger noch *absolutes Neuland*; niemand hatte je vorher von oben einen Blick davon erhascht, keiner kannte die Schwierigkeiten, niemand die genaue und günstigste Route, keiner war über die tatsächlichen meteorologischen

Verhältnisse, so gründlich sie auch Fachleute untersuchten, erschöpfend orientiert. Gelang es einem Piloten, auf über 2100 m hoch zu kommen, in dieser Höhe den Simplonpaß zu überfliegen und dabei mit allen atmosphärischen Eigenschaften der unbekannten Strecke und allen Widerständen im Alpengebiet bis Domodossola fertig zu werden, so war die weitere, ca. 100 km lange Talstrecke bis Mailand kein Kunststück mehr ... meinte man damals.

Die Briger Flugwoche stand unter keinem freundlichen Stern; das Wetter war zum größten Teil trübselig, so daß nur wenig geflogen wurde und das anfangs sehr zahlreiche Publikum daher nicht viel zu sehen bekam. Acht Nennungen für den Alpenflug gingen ein, aber nur vier Piloten brachten ihre Maschinen per Bahn nach Brig; von diesem Quartett begnügten sich zwei, sich das Simplonmassiv von der sichern Erde aus anzusehen und nur Chavez und ein Deutsch-Amerikaner montierten ihre Apparate und unternahmen einige wenige Probe-flüge, soweit dies der sturmartige Föhn zuließ. Allgemeine Enttäuschung war die Signatur der Briger Flugwoche; die meisten der Berichtersteller reisten verärgert ab, die Zahl der Zuschauer wurde von Tag zu Tag kleiner und auch Chavez trug sich mit Fluchtgedanken.

Da kam der 23. September, ein zwar sehr kalter, aber schöner und auf schweizerischer Seite völlig windstiller Tag. Um 1 Uhr nachmittags erklärte der Peruaner plötzlich: «Je pars!» und um 1 Uhr 29 schwang er sich in die Lüfte. Nur wenige Personen wohnten dem Abflug bei. In prächtigen Spiralen schraubte er sich hoch, überflog den Kaltwassergletscher und steuerte auf die Paßhöhe zu. 1 Uhr 49 hatte er sie erreicht; in einer Höhe von ca. 200 m überflog er das Kulmhotel, zog am Hospiz vor-

bei und der Gondoschlucht entgegen. — Der erste und scheinbar schwierigste Teil des Fluges war gelungen! Einen Augenblick schien es, als ob Chavez hinter dem Hospiz landen wollte und schon eilten die Mönche zur Hilfe herbei, dann aber riß der Pilot den Apparat wieder aufwärts und verschwand in den Felspartien gegen die *Gondoschlucht*, Dutzende von nahe liegenden Automobilen auf der Paßstraße hinter sich lassend. Noch galt es, diese gefürchtete Schlucht zu überwinden, über die jenseits der Paßhöhe liegenden Steilhänge und Gletscher hinwegzukommen; heftige Windstöße rüttelten am Apparat, drückten ihn nieder, aber immer wieder gelang es dem Piloten, das Flugzeug aufzurichten, den Felswänden entlang Kurs zu halten, den böigen Fallwinden auszuweichen ...

So wuchs die Hoffnung von Minute zu Minute, daß die erste Alpentraversierung gelingen werde. Wohl war das Flugzeug ein Spielball der von den Felshängen und Gletschern herunterströmenden Winde, aber ein wage-mutiger Pilot saß am Steuer, der auch in den kritischsten Situationen mit Nebel, Sturm, Wirbel und Wolken fertig zu werden schien — schon sah er unter sich die grüne Landungswiese von Domodossola, sah die harrende Menge und flatternde Fahnen — Sieg über die Elemente, Sieg über Alpen und Höhe! — da stürzte im allerletzten Augenblick der Apparat in die Tiefe und begrub, *kaum 10 m von der Erde entfernt*, seinen Meister unter den Trümmern ... Glück und Unglück sind Geschwister, die dicht beieinander wohnen.

Man hat nie genau erfahren, warum das Flugzeug abstürzte, wie das Unglück geschah. Schwer verletzt wurde Chavez unter den Trümmern des Apparates hervorgezogen und ins Spital von Domodossola gebracht. Flugelbruch? Zu steile Landung? Störung in den Instrumenten? Mißlungener Gleitflug oder Ueberschreitung des Fallwinkels im Uebermaß der Freude? Der einzige, der Auskunft hätte geben können, lag fiebernd in den Kissen. Jeder von den Zuschauern hatte etwas anderes gesehen, jeder wußte besser als der Nachbar, wie sich das Unglück zugetragen.

Verfasser dieser Erinnerung schrieb damals in seinem längst vergriffenen Chavez-Buch: «Wird die Tat geringer und weniger bewundernswert, wenn man den Grund ihres schmerzlichen Finales nicht im Apparat und nicht in der Technik, sondern im Menschen sucht, der im Angesicht der erlösenden Landung total zusammenbrach, nachdem er alle Schrecken des «weißen Todes» 40 Minuten lang durchgekostet hatte.» Und er ist auch heute noch der gleichen Ansicht, die gestützt wird durch das Urteil eines berühmten Psychologen, der damals folgende Erklärung zum Tod des Piloten gab: «Er überwand alle Schwierigkeiten, aber auf Kosten seines Lebens, dessen Kräfte im Flug vollständig ausgegeben wurden. Die Lähmung war nicht die Ursache zum Tode, sondern ein Ausdruck der tiefsten Erschöpfung, hervorgerufen durch einen titanischen Kampf und eine Furcht in physiologischem Sinne, die die wichtigsten Lebensmomente zum Stillstand brachte. Die Nervenspannung während des Fluges war so stark und vielfältig, daß auch ein vollständig gestählter Organismus unterliegen mußte.»

Vier Tage lang rang Chavez mit dem Tode, im Fieber viel von seinen Erlebnissen phantasierend. Er starb schwer — der eiserne Wind der Berge, die drohenden Wände, die Gletscher und Abgründe verfolgten ihn bis zum letzten Atemzug. Der 28. September 1910 wurde sein Todestag, der 23. September durch ihn zu einem Großtag der damals noch jungen Geschichte der Eroberung der Luft.

Wir vergessen rasch und haben für Pietät und Dankbarkeit leider keine Zeit mehr. So sei denn wieder einmal in stillem Gruß an diesen ersten Alpenflieger erinnert, der in Paris begraben liegt. Als ich vor einigen Jahren dort nach seiner letzten Ruhestätte suchte, wußte mir niemand Auskunft zu geben — auf der Höhe des Simplons hätte man ihm das Grab errichten sollen, in nächster Nähe der gewaltigen Zeugen seines Fluges, dort oben, wo Stürme und Winde in Ewigkeit brausen, wie damals, als er mit ihnen um Sieg und Verderben rang.



GEO CHAVEZ

der peruanische Flieger, geboren am 13. Juni 1887, traversierte am 23. September 1910 als erster mit einem Blériot-Eindecker das Simplonmassiv, stürzte bei Domodossola ab und starb am 28. September 1910

Aufnahme Schneider


**SALINEN-HOTEL
IM PARK**

Familienhotel in ruhvoller Lage in schattendem Rheinpark • Die Privatbäder mit Sole und Kohlensäure • Diätküche • Pension 12.50 bis 19.—

Rheinfelden

Kombinierte Bade- und Trinkkuren im historischen Rheinstädtchen heilen, verjüngen, stärken.

**HOTEL KRONE
AM RHEIN**

Das heimelige Schweizerhaus mit modernem Komfort • Ruhiger, staubfreier Garten • Pension Fr. 10.50 bis 14.50



Ihr Urteil, verehrte Dame, wäre uns wertvoll!

Wenn Sie die Freundlichkeit haben wollten, uns Ihre Meinung über die neue, herrliche **Crème Malacéine Nacrée** mitzuteilen, würden wir uns ein Vergnügen daraus machen, Ihnen zum Zeichen unserer Erkenntlichkeit eine Schachtel Puder Malacéine Nacrée zu schenken. Es genügt, wenn Sie Ihren Zeilen eine leere Packung Crème Malacéine Nacrée (des Topfes oder der Tube) beifügen und uns mitteilen, welche Farbe Puder Sie wünschen: blanche, rose, rachel 1, rachel 2, naturelle, chair, ocre, oder ocre rosé.



Malacéine

Sprich: Ma-las-se-ihn

Die neue **Crème Malacéine Nacrée** fettet nicht und wird von der Haut fast augenblicklich absorbiert. Sie besitzt im höchsten Grade diejenigen Eigenschaften, die man von einer vollkommenen Crème erwarten darf.

Preise: Tube Fr. 1.50, Topf Fr. 1.50 und Fr. 3.—. Erhältlich in Apotheken, Drogerien, Parfumerien, bei Coiffeuren und Coiffeusen
Parfumerie Monpelas Paris, Dépôt Zürich

M 127/2

für alle Schuhe

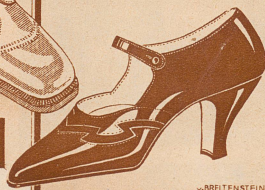
Es gü

die richtige Pflege

Erhältlich in allen Fachgeschäften



halbflüssig für den hellen Schuh
Lack für den Lackschuh und
alle Modifarben für den
farbigen Schuh.



„BREITENSTEIN“

Generalvertretung und Lager für die Schweiz: E. BERGER, BASEL, Dornacherstr. 239, Tel. 43.142

HABANA-EXTRA

Mild

Extra Fein



Preis
Fr 1.50

EDUARD EICHENBERGER SOHNE BEINWILZ



HOTEL WALDAU RORSCHACH

Das SPORT-HOTEL am Bodensee
Tennis • Gymnastik
Nahe Strandsbäder • Tanzabende
Pension von Fr. 7.— an
Speziell verbilligte Ferien- und
Week-End-Arrangements
Verlangen Sie bitte Prospekte

ALTHAUS

sparen heisst gut ein- teilen



Gerberkäse hilft sparen

denn durch die praktische
Portion-Einteilung ist er
ausgiebig, durch die aus-
erlesene Qualität ist er
nährkräftig

also sparsam