

1911



MUSIK

Tod des Komponisten
Gustav Mahler. zvg

ARCHÄOLOGIE

Der US-Forscher Hiram
Bingham entdeckt die Stadt
Machu Picchu in Peru. zvg

KRIEGSFÜHRUNG

Der italienische Offi-
zier Gavotti wirft im
türkisch-italienischen
Krieg vier Bomben aus
einem Zeppelin. zvg

ENTDECKUNGEN

Der norwegische Polar-
forscher und Seemann
Roald Amundson er-
reicht als Erster den
Südpol. zvg

8

18

24

1

14

JAN

FEB

MÄRZ

APR

MAI

JUNI

JULI

AUG

SEPT

OKT

NOV

DEZ

VERKEHR – EINE STANDSEILBAHN ZWISCHEN SIDERS UND MONTANA

Wenn die **Strasse** nicht
mehr ausreicht

In nur einer Stunde von Siders nach Montana, wo doch die Postkutsche zwischen dreieinhalb bis vier Stunden benötigt, das ist ein Fortschritt bei den Reisezeiten, der von niemandem in Zweifel gezogen wird: Die Standseilbahn zwischen Siders und Montana wird am 1. Oktober 1911 eingeweiht. Auch wird das neue Transportmittel zwischen der Talebene und dem Plateau von Crans-Montana als bequem gepriesen. Endlich haben die endlosen und unbequemen Kutschenfahrten auf einer oft schadhafte und holprigen Strasse ein Ende.

Und oft genug kommt es zudem auf der Strasse zu einer Erscheinung, die man auch heute noch im Autoverkehr kennt: Verkehrsüberlastungen führen zu unliebsamen Wartezeiten, oft genug während der ohnehin schon anforderungsreichen Bergfahrten.

Von einer Heilstätte zum
Tourismus

Die Zahl der Heilstätten oder Sanatorien nimmt auf dem Hochplateau von Crans-Montana stetig zu. Und die wachsende Zahl der Kranken und vor allem der sie betreuenden Begleitpersonen erfordern neue Beherbergungsmöglichkeiten. Darum werden mehrere Hotels gebaut, um diese Reisenden aufzunehmen; gleichzeitig wächst die Bedeutung des Tourismus. Reisende und der aufblühende Materialtransport für den Ausbau dieser Infrastrukturen finden auf einer Strasse statt, die schon bald einmal an die Grenzen ihrer Kapazitäten stösst.

Verschiedene Projekte

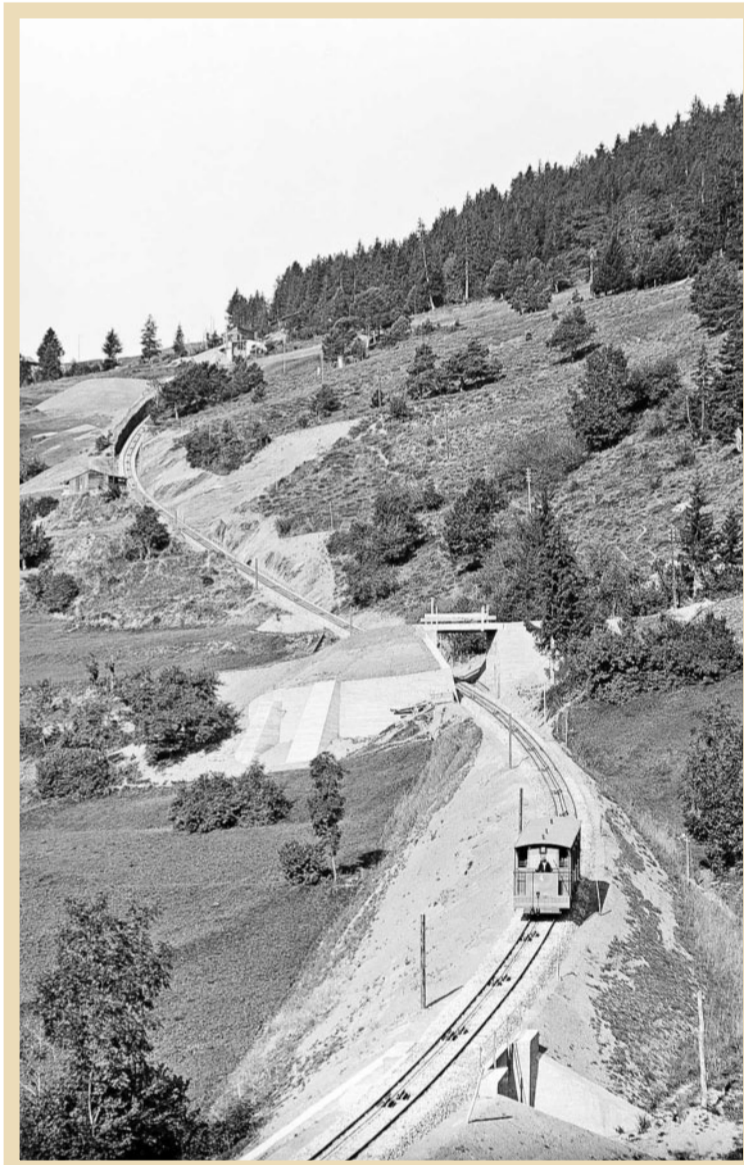
Um die weitere Entwicklung von Montana zu gewährleisten, braucht es einen neuen verbesserten und leistungsfähigeren Zubringer. Zuerst wird der Bau einer elektrischen Eisenbahn ins Auge

gefasst, und zwar in Form einer Schmalspurbahn mit Zahnstangen zwischen Siders und Vermala. Obwohl die Eidgenossenschaft dem Vorhaben grünes Licht gibt, verzichten die Initianten des Schmalspurbahn-Projektes auf eine Realisierung. Sie ändern ihr Konzessionsgesuch ab und verlangen beim Bund die Erteilung einer Konzession für den Bau und den

Betrieb einer «Standseil-Eisenbahn». Bern erteilt erneut eine Bewilligung. Aber es fehlt an Investoren und damit an Geld. Weil das Projekt einer Standseilbahn nicht mehr vorankommt, treten erneut Pläne für den Bau einer klassischen elektrischen Eisenbahn in den Vordergrund. Doch auf Anregung der Hoteliers von Montana-Vermala macht man sich schliess-

lich an die Realisierung der Standseilbahn. Die Arbeiten für den Bau der neuen Verbindung beginnen im Frühjahr 1910; die Eröffnung fällt auf den Oktober des folgenden Jahres, also 1911.

Jeder der vier Wagen der Standseilbahn-Komposition kann 40 sitzende und 20 stehende Personen befördern. Das Transportgut wird auf Wägelchen verladen, die vor der Zugkomposition hergeschoben werden. Die Inbetriebnahme der Standseilbahn beflügelt den Tourismus, es kommt zu weiteren Hotelbauten.



Mit der Standseilbahn zwischen Siders und Montana, die 1911 eingeweiht wird, erfährt der Tourismus auf dem Hochplateau eine ungeahnte Entwicklung. zvg

Die längste Europas

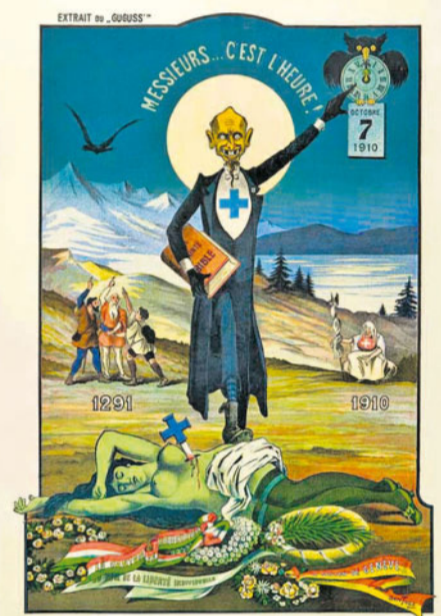
Mit seiner Länge von 4,191 Kilometern ist das «Funiculaire» von Siders nach Montana noch heute die längste Bahn ihrer Art in Europa. Im Verlauf der Jahrzehnte erfahren Unterbau wie Rollmaterial und andere technische Einrichtungen eine stetige Optimierung. Die Beförderungskapazitäten werden verdoppelt. Noch spektakulärer verläuft die Entwicklung bei den Reisezeiten. Wenn die Fahrt in den Anfängen eine Stunde in Anspruch nimmt, dauert sie heute noch gerade zwölf Minuten. Dabei ist sie auch umweltfreundlich, denn sie stösst keine klimaschädigenden Gase aus und sie ist ausgesprochen leise, was sich für Fahrgäste wie für die Anwohner ohne Zweifel segensreich auswirkt.

IN ZAHLEN

4191 Meter Länge
931 Meter Höhendifferenz
42,6 Prozent maximale Steigung
22,7 Prozent im Durchschnitt
8 Stationen
2 Tunneln zu 157 und 78 Metern
39 Millimeter Kabeldurchmesser
2 Kompositionen
12 Minuten Fahrzeit
650 Personen/Stunde
35000 Personen im Jahr

GESUNDHEIT

Bannfluch für den Absinth



LA FIN DE LA «FÉE VERTE»
(Suppression de l'Absinthe en Suisse)

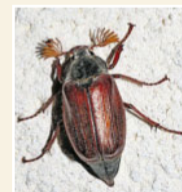
Das Verbot des Absinths trägt viel zum Erfolg des vermeintlichen «Teufelsgetränks» bei. zvg

Am 24. Juni 1910 führt der Bund das Absinth-Verbot ein. Ein Jahr später – das Wallis ist ein Muster-schüler – erlässt auch der Kanton Wallis eine entsprechende Gesetzgebung, die den Bundesvorgaben und den Wünschen der Absinth-Gegnerschaft Rechnung trägt. Doch wie so oft weist es sich in der Folge, dass ein Verbot sogleich auch zu Nebeneffekten führt, die dem eigentlichen Ziel entgegenwirken.

Das Walliser Gesetz verpflichtet das Departement des Innern, für die Umsetzung der Bundesgesetzgebung zu sorgen. Der Kantonschemiker, die Lebensmittelinspektoren, die Gemeinderäte – sie alle sollen dafür sorgen, dass kein Tropfen dieses teuflischen Getränks durch Walliser Kehlen rinnt. Bei Zuwiderhandlungen ist sogar das Kantonsgericht zuständig. Mit dem Verbot beginnt der Mythos und der Siegeszug der «Grünen Fee»...

LANDWIRTSCHAFT

Kein Pardon für Maikäfer



Die Gemeinden zeigen sich wenig aktiv bei der Bekämpfung der Maikäfer und der Raupen, die doch im Beschluss vom 5. März 1884 vorgeschrieben ist. Der Staatsrat ruft die saumseligen Gemeinden zur Ordnung und droht sogar mit Geldbussen für den Fall, dass sie sich nicht im Kampf gegen die Käfer hervortun.

ANZEIGE

WETTBEWERB
www.wkb.ch

Visionär

**Walliser
Kantonalbank**