

# Mit 8400 PS über Matterhorn und Montblanc

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 35

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-649163>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

38 Tonnen, Sicherheit, Geschwindigkeit, Schönheit, technischer Fortschritt und Höchstleistung der Flugzeugingenieure stossen aus einem wolkenlosen, tiefblauen Himmel herunter, donnern bis auf 30 Meter über den Boden, schliessen an Hunderten von Augenpaaren vorbei, gewinnen in stellem Aufstieg wieder 1000 Meter Höhe, ziehen eine weite Kurve und setzen nach einigen kurzen Minuten und nach der obligatorischen Platzrunde mit einer perfekten Dreipunktlandung auf die schneeweiss-schimmernde Betonpiste des Genfer Flughafens von Cointrin. Das ist der Douglas DC-6, der silbersternende, neueste und schnellste Verkehrsflugzeug, der seine Linien im europäischen Netz befliegen wird. Vor wenigen Tagen in etwas mehr als elf Stunden von Newyork nach Brüssel geflogen, ist er sechsen in 63 Minuten von Brüssel nach Genf gekommen!

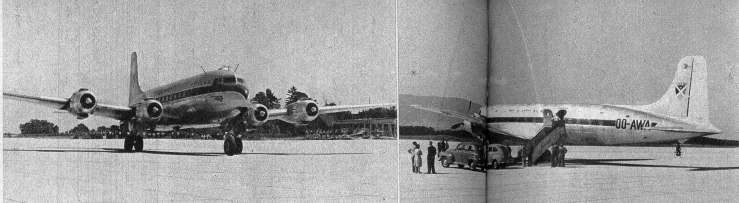
Die vier mächtigen 18-Zylinder-Motoren mit 8400 Pferdestärken, die gewaltigen Flügel mit ihrer Spannweite von 35,80 Meter, das 8,70 Meter über dem Boden in die Luft ragende Leitwerk und der schlanke, 30,70 Meter lange Rumpf liegen auf dem mächtigen Fahrgestell, und die DC-6, wie die meisten europäischen Gesellschaften sie im kontinentalen Verkehr benützen, sind daneben wenig mehr als etwas grosse Sporteindecker! DC-6 verkleinert alle und alles in seiner Umgebung, wahrhaftig eine Majestät in der Luft.

52 Passagiere steigen die 12 Stufen der Treppe hinauf, nehmen ihre breiten, durch Druckluft verstellbaren Sitze ein und vergessen meistens die Gürtel umzuschalten, denn ehe sie es sich versehen, ist die Maschine schon in der Luft, so ruhig und sanft, als ob ein Fluidrive-Omnibus anfahren wäre. Links und rechts verrenken die Passagiere ihre Genicke und versuchen, gleichzeitig links und rechts hinabzuschauen, denn die abrollende Genferseelandschaft ist von betörender Schönheit, dass man jeden Augenblick, den man nicht hinabschaut, etwas verpasst. Nördlich liegen die schachbrettartigen Felder und Weinberge des Waadtlandes, die blauen Juraberge und der Neuenburgersee winken, südlich erheben sich die sowjischen Berge und die Städte Yvonand und Evian liegen am blauen Wasser, auf dem stecknadelgrosse Segler und streichholzergrosse Dampfer die Kurse fahren.

Der Chefpilot hat die Maschine unterdessen auf 4000 Meter gebracht, kreuzt über Savoyen und erreicht die Rhoemündung bei Villeneuve, steuert Leysin an, wo sich einige belgische Kameraden zur Kur befinden, kurvt dann um die Dents de Morcles und schneidet das Rhonetal in 6000 Meter Höhe. Sitten und seine Pflanzungen liegt im engen Talboden, Valère und Tourbillon grüssen, und schon sechs Minuten, nachdem die Dents de Morcles umflogen worden sind, liegt Zermatt, das Hotel auf dem Corvatsgrat, unter uns, und westlich erheben sich die schroffen Wände des Matterhorns. Der Pilot setzt das Flugzeug auf automatischen Kurs und lässt es in 6000 Meter Höhe zwei enge Kreise über dem Matterhorn ziehen. Dann lässt Pilot Pflanzungen durch die Stewardesse dem Reporter melden, dass der Reporter seinen Platz in der Kabine haben könne, um von dort aus Aufnahmen des Montblancs zu machen, und um überhaupt noch mehr zu sehen, als dies durch die 40-50 cm grossen Fenster möglich ist.

Die Maschine erreicht 8000 Meter, aber diese Höhe ist nicht fühlbar, denn die Altitude-Kabine hält auch in jeder Höhe das Druckniveau auf einer Höhe von 800 Metern, eine wunderbare Einrichtung in diesem Rumpf aus dem Wundermetall 75 S, das leichter und stärker als alle bekannten Leichtmetalllegierungen ist.

In Cointrin war etwas von einem Cocktail gemunkelt worden: in 9000 Meter Höhe, über dem Montblanc, dessen mächtige Eisdäcken in unvorstellbarer Klarheit heraufschimmerren, servierten die beiden Stewardessen Champagner, wohl der erste, den wir Passagiere und Reporter in dieser Höhe und unter dergleichen wundervollen Umständen je getrunken haben!



Die DC-6 landet in Genf nach einem Flug von 63 Minuten Brüssel-Genf

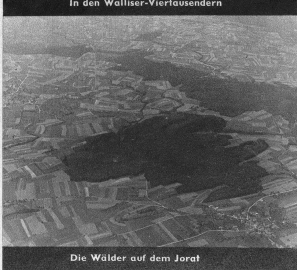
Als Vergleich zu den möglichen Personenautos unter der Tragfläche dienen



Die Dents de Morcles — im Hintergrund die Rhone

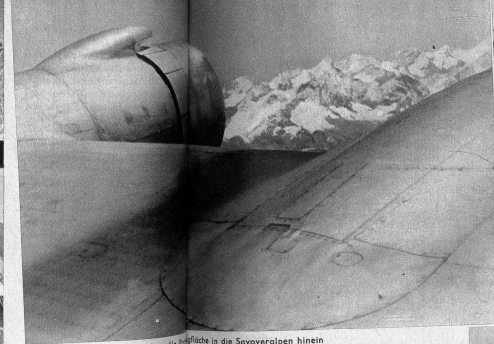


In den Walliser-Viertausendern



Die Wälder auf dem Jorat

# Mit 8400 PS über Matterhorn und Montblanc



Blick über die Bergfläche in die Savoyeralpen hinein

Chefpilot und Operations-Manager A. Vernieuwe, der nach Süden ab und überfliegt die Halpalpen, dreht nach Italien und unter einem dichten Dunstschleier Turin und das ferne Meer und der Riviera. Uns alle hat der seltene Erlebnis, bei diesem Sonnenschein und klarer Sicht pas höchste Gipfel fliegen zu können. Mit 500 Stundenkilometern brach schne plötzlich wieder nach Westen, nochmals den Montblanc im Visier, sticht dann hinüber nach dem Arve und hinauf nach Montreux, über Lausanne dann wieder Genf zu. Nach einer anderthalb Stunden setzt die Maschine auf dem Beton zu rollen — die grossen Passagiere beginnen die riesigen Beton umwallt uns, als wir kein Traum gewesen ist, mit der grössten Verkehrsflugmaschine geflogen.



Chef-Pilot und Operations-Manager A. Vernieuwe am Steuer der Maschine über dem Montblanc. Nächste Woche fliegt sie in 16 Flugstunden Nonstop von Brüssel nach dem belgischen Kongo, ein weiteres Tau, das die Kolonie an das Mutterland binden wird.

Text und Bild: John Henry Mueller.



Oben: Nie sind die Berge und Gletscher majestätischer als vom Flugzeug aus und einer Höhe von 7000 Metern

Unten: In der Gletscherwelt des Montblancmassivs

