

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 37 (1947)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Zwanzig Millionen Franken mehr  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-645274>

### **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:** 02.04.2026

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

**A**braham Lincoln hatte in jüngeren Jahren neben anderen Pflichten auch Schuldner zu pfländen und er tat dies mit Widerwillen. Samuel Whitting besass ausser einem alten Pult und einem Stuhl nichts und Abraham Lincoln schrieb auf: Ein Stuhl, ein Tisch, ein Mauseloch, gross genug, als dass man einmal einen Blick hineinwerfen könnte, einen Sohn, Wert: 1 000 000 Dollars.

Lincoln schätzte also den Sohn des armen Mannes auf eine Million Dollars. Eine Million Dollars waren damals enorm viel Geld, mehr, als die meisten Menschen sich überhaupt vorstellen konnten: Lincoln schätzte ein Menschenleben sehr, sehr hoch ein.

Eine DC-4 Flugmaschine der Douglas Aircraft Co. Inc. Santa Monica, California, USA, mit einer Spannweite von 35,81 und einer Länge von 28,47 Metern über alles trägt 44 Menschenleben durch die Luft, dazu kommen 5-6 Mann Besatzung: 1-2 Piloten, 1 Funker, 1 Bordmechaniker und 2 Stewardessen. Abraham Lincoln würde diese Menschen in der Luft wahrscheinlich noch höher einschätzen als den Sohn des armen Mannes, der höchstens dann durch die Luft flog, wenn er vom Eichbaum hinab einen Kopfsprung ins Schwimmloch machte. Die DC-4 für sich kostet allein die runde Summe von 2 000 000 Franken und mit den 20 000 000 Franken, die zum grossen Teil durch Beteiligung der Kantone das Kapital der Swissair erhöht haben, könnten lediglich 10 dieser modernen, zuverlässigen Maschinen angeschafft werden. 20 000 000 Franken, so kann man häufig sagen, sind eine Menge Geld, aber für den Ausbau einer internationalen Fluggesellschaft ist der Betrag lediglich die erste Summe, die dafür sorgt, dass das Material erstklassig bleiben und die Flugsicherheit noch erhöht werden kann.

Wir alle wissen, dass verschiedene ausländische Fluggesellschaften in den letzten 12 Monaten schwarze Tage aufzuweisen hatten, Untersuchungskommissionen hatten es nicht leicht, in dem Gewirr von verkümmerten und ausgeglühten Trümmern die wirklichen Unfallfaktoren zu finden, die verschiedener Art sein konnten und nur zum Teil das Material an und für sich betrafen und mit Atmosphäre, Funkverbindung und Komponenten zusammenhängen, die sich zusammen so ungünstlich auswirkten, dass es zu Unfällen kommen konnte. Naturgemäss erhöhen sich die Unfall- und Absturzquoten in dem Masse, in welchem die Anzahl der geflogenen Maschinen und Flugkilometer zunehmen und selbst die erfahrensten Aviatiker gehen nicht so weit, ein Allheilmittel gegen Flugzeugunfälle zu prophezeien.

Eines aber ist Tatsache: Nur wer alle kalkulierbaren Faktoren in Berechnung zieht, erstklassiges Material durch erstklassige Piloten fliegen lässt, denen keine Uebermüdung zugemutet wird, dessen Funk- und Wetterdienst so gewissenhaft funktioniert, als er überhaupt arbeiten kann — nur der kann seine Maschinen mit ruhigem Gewissen an den Start schieken und aufsteigen lassen, um Fracht, Post und Passagiere in unerhört kurzen Zeiten über gewaltige Distanzen und von Kontinent zu Kontinent zu bringen.

Die Sicherheitsfaktoren, die das gesamte Verkehrswesen beherrschen, spielen also in der Fliegerei eine noch viel grössere Rolle als bei den Verkehrsmitteln, die an Land oder Wasser gebunden bleiben. Eisenbahn und Schiff bleiben zum Beispiel stehen, wenn der Brennstoff ausgeht und ein Automobil, dessen Kardanzwelle bricht, verfügt noch immer über Bremsen und kann anhalten. Es ist unnütz, auszuführen, welche Beanspruchungen alle Teile eines Flugzeuges, seien es nun die Motoren oder die Zelle, auszuhalten haben und dass das Beste und nur das Allerbeste gerade noch gut genug ist.

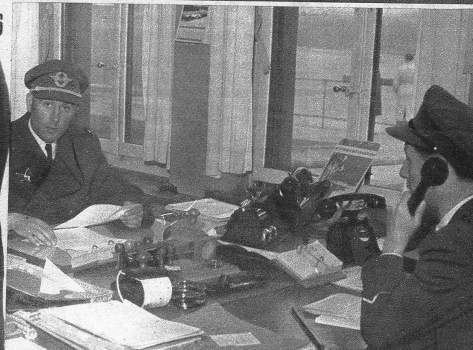
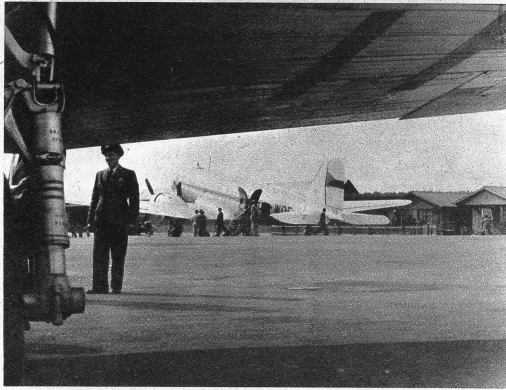
Das Beste kostet heute, wie ehemals, mehr denn die nächstfolgende Qualität, bietet jedoch erhöhte Gewähr, genau so, wie nur durch und durch geschultes Boden-, Funker-, Mechaniker- und Piloten-Personal eine Gewähr für einwandfreie Abfertigung, Kontrolle, Navigation und Flugsicherheit bieten können.

Unsere Schweizerische Fluggesellschaft hat das enorme Glück, seit vielen Jahren keinen nennenswerten Unfall erlitten zu haben. Glück, das wird jeder, der mit Flugwesen zu tun hat, bestätigen, spielt hierbei eine Rolle, aber dieser Erfolg ist in erster Linie durch die Zusammenarbeit von Boden-, Funker-, Mechaniker- und Piloten-Personal und einer einsichtigen Leitung entstanden. Man kann Fliegen und Fliegen — die Unfallziffern beweisen dies zur Genüge.

Es ist eine erfreuliche Tatsache, dass die kantonalen Regierungen die Bedeutung der Fliegerei erkannt haben und die Kapitalerhöhung ermöglichten, es ist aber noch viel mehr, denn es ist ein Vertrauensvotum an all die Männer, welche ihre Lebensaufgabe darin sehen, die Schweiz als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs fliegerisch an eine der ersten Stellen zu bringen und diese schwer zu erwerbende Stellung zu halten.

20 000 000 Franken sind eine Menge Geld. Kann das Leben und die Sicherheit der Passagiere überhaupt in Zahlen gemessen und angegeben werden?

# Zwanzig Millionen Franken mehr



- 1 Eine mittelgroße DC-3 ist von Schaffhausen nach Zürich geflogen worden und wird hier in schweizerischen Gesellschaft durch den englischen übergeben
- 2 Blick unter der Flügel einer Swissair DC-4 auf ein tschechisches Flugzeug
- 3 Tanken. Der Tankwagen ist stets bereit, um von Litern Benzin sehr kurzer Zeit abzugeben
- 4 Der Rasenflugplatz wird andauernd gewalzt, denn eine Stein muss so hart als möglich und so glatt als möglich sein. Deutlich sieht man die sehr kräftigen Abwärtspflugschneisen eines einzelnen Fahrgestelles

- 5 Flugleiter Kauerl, selbst ein alter, erfahrener Flieger
- 6 Das Bureau der Flugleitung hat freien Blick über den Flugplatz, Telefonverbindung mit den Hangars, Werkstätten, den Funkern, Wetterwarte usw. — Links Flugleiter Kauerl, rechts sein Assistent Gistler
- 7 Die Zollkontrollen werden flink, gründlich und höflich durchgeführt, und wenn einmal ein internationaler Gauner ankommt, haben die Zöllner ein geübtes Auge für derlei Leute
- 8 Die Maschine wird startbereit gemacht — Zuverlässigkeit des Personals ist eine Selbstverständlichkeit

Text und Bild:  
John Henry Mueller