

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 37 (1947)  
**Heft:** 35

**Artikel:** Mit 8400 PS über Matterhorn und Montblanc  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-649163>

### **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:** 04.04.2026

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

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, schiessen 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 schnee-weiss-schimmernde Betonpiste des Genfer Flughafens von Cointrin: Das ist der Douglas DC-6, der silberschimmernde, neueste und schnellste Verkehrsflugzeug, der seine Linien im europäischen Netz befliegen wird. Vor wenigen Tagen in etwas mehr als elf Stunden von Neuyork nach Brüssel geflogen, ist er soeben in 63 Minuten von Brüssel nach Genf gekommen!

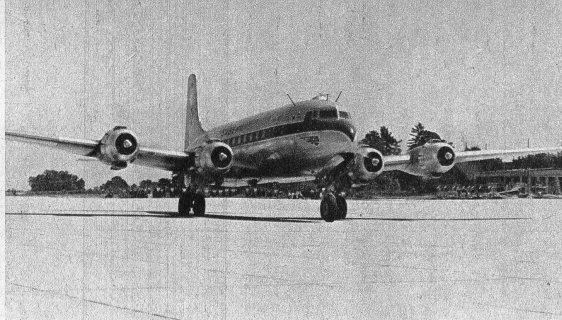
Die vier mächtigen 18-Zylinder-Motoren mit 8400 Pferdestärken, die gewaltigen Flügel mit ihrer Spannweite von 55,80 Metern, das 8,75 Meter über dem Boden in die Luft ragende Leitwerk und der schnittige, 30,70 Meter lange Rumpf liegen auf dem mächtigen Fahrgerüst, und die DC-3, wie die meisten europäischen 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 der Luft.

52 Passagiere steigen die 12 Stufen der Treppe hinan, nehmen ihre breiten, durch Druckluft verstellbaren Sitze ein und vergessen meistens, die Gürtel umzuschallen, denn ehe sie es sich versehen, ist die Maschine schon in der Luft, so ruhig und sanft, als ob ein Fluidrive-Oldsmobile angefahren wäre. Links und rechts verrenken die Passagiere ihre Genicke und versuchen, gleichzeitig links und rechts hinauszuschauen, denn die abrotende Genferseelandschaft ist von berückender 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 sovoyischen Berge und die Städte Thonon und Evian liegen am blauen Wasser, auf dem stecknadelgrosse Segler und streichhölzergrosse Dampfer die Kurse fahren.

Der Chefpilot hat die Maschine unterdessen auf 4000 Meter gebracht, kreuzt über Savoyen und erreicht die Rhonemündung 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 Plantagen 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 Gornergrat, 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 Plisnier 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 Altimatic-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 Leichtmetallegeringen ist.

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



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



Als Vergleich zur Masse mögen die Personenautos unter der Tragfläche dienen!



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

Unten: In der Gletscherwelt des Montblancmassivs

# Mit 8400PS über Matterhorn und Montblanc



Die Dents de Morcles—im Hintergrund die Rhone



In den Walliser-Viertausendern



Die Wälder auf dem Jorat



Blick über die Tragfläche in die Savoyeralpen hinein

Chefpilot und Operationsmanager der Maschine nach Süden ab und überfliegt die Hochalpen, dreht nach Italien hin und unter einem dichten Dunstschleier in Turin und das fernere Meer mit diesem seltenen Erlebnis, bei diesem Euro-Sonnenschein und klarer Sicht das höchste Gipfel fliegen zu können. Mit 500 Stundenkilometern braucht die Maschine plötzlich wieder nach Westen, nochmals den Montblanc im Vorüberstich dann hinüber nach dem Jura und hinauf nach Montreux, über die Alpen von dann wieder Genf zu: Nach einer anderthalb Stunden setzt die Maschine zur Landung an, und kaum merklich auf Passagiere beginnen die riesigen über dem Beton zu rollen — die grosse Maschine dem Beton umwallt uns, als wir kein verlassen, und wissen, dass es kein Traum gewesen ist, mit der grössten und ersten Verkehrsmaschine geflogen sein.



Chef-Pilot und Operations-Manager A. Vernieuve 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.

