

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: 14.01.2026

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 steilem Aufstieg wieder 1000 Meter Höhe, ziehen eine weite Kurve und setzen nach einigen kurzen Minuten und nach der obligatorischen Platzrunde mit einer perfekten Dreipunktländerung auf die schneeweiss schimmernde Betonpiste des Genfer Flughafens von Cointrin: Das ist der Douglas DC-6, der silberschimmernde, neueste und schnellste Verkehrsflug, der seine Linien im europäischen Netz befliegen wird. Vor wenigen Tagen in etwas mehr als elf Stunden von New York 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 35,80 Meter, das 8,75 Meter über dem Boden in die Luft ragende Leitwerk und der schnittige, 30,70 Meter lange Rumpf liegen auf dem mächtigen Fahrgestell, 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 umzuschalten, denn ehe sie es sich versetzen, ist die Maschine schon in der Luft, so ruhig und sanft, als ob ein Fluiddrive-Olsmobile angefahren wäre. Links und rechts verrennen die Passagiere ihre Gelenke und versuchen, gleichzeitig links und rechts hinabzuschauen, denn die abrollende 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 sovoysischen Berge und die Städte Thonon und Evian liegen am blauen Wasser, auf dem stecknadelgrosse Segler und streichhölzer grosse Dampfer die Kurve fahren.

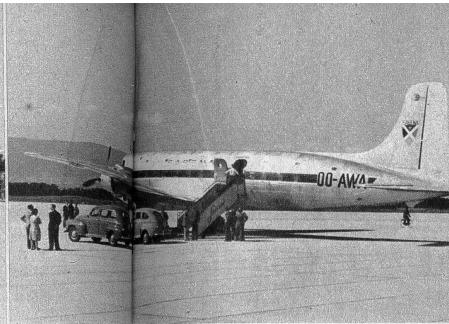
Der Chef pilot hat die Maschine unterdesen auf 4000 Meter gebracht, kreuzt über Savoyen und erreicht die Rhonemündung bei Villeneuve, steuert Leysin an, wo sich einige belgische Kameraden zur Kur befinden, kurvt dann um die Dents de Morcles und schneidet das Rhonetal in 6000 Meter Höhe. Sitten und seine Plantagen liegen 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 Leichtmetallelegierungen ist.

In Cointrin war etwas von einem Cocktail gemunkelt worden: in 9000 Meter Höhe, über dem Montblanc, dessen mächtige Eiszacken in unvorstellbarer Klarheit herauschimmerten, servierte die beiden Stewardessen Champagner, wohl der erste, 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



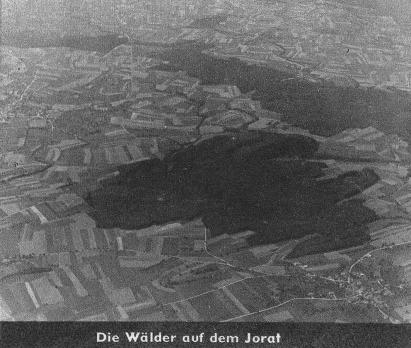
Als Vergleich zur Größe mögen die Personenautos unter der Tragfläche dienen!



Die Dents de Morcles – im Hintergrund die Rhône

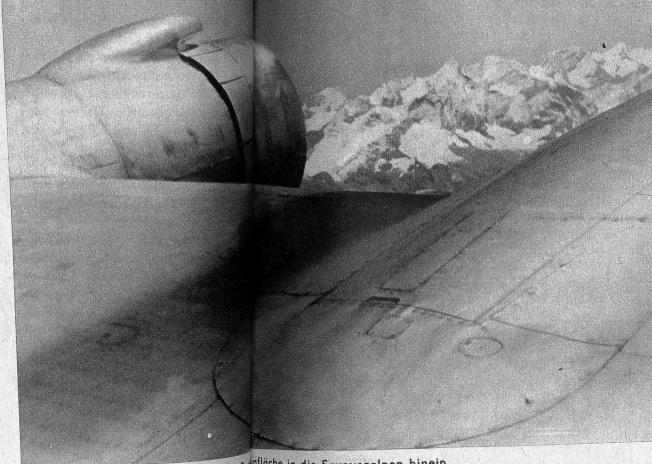


In den Walliser-Viertausendern



Die Wälder auf dem Jura

Mit 8400PS über Matterhorn und Montblanc



Blick über die Bergländer in die Savoyer Alpen hinein



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