

# Zwanzig Millionen Franken mehr

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

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

Heft 23

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645274>

## **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.

**A**braham Lincoln hatte in jüngeren Jahren neben anderen Pflichten auch Schuldner zu plagen 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 Messeloch, 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 Maschine in der Luft wahrscheinlich noch höher einschätzen als den Sohn des armen Mannes, der höchstens dann durch die Luft flog, wenn er vom Erdbaum hinauf einen Kopfstrang ins Schwimmbad 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 modernsten, vorzüglichsten Maschinen angeschafft werden, 20 000 000 Franken, so kann man füglich 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 austragen hatten. Untersuchungskommissionen hatten es nicht leicht, dem Gewirr von verkümmerten und ausgeglichenen 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, Funkverbindungen und Komponenten zusammenhängen, die sich zusammen so unglaublich auswirkten, dass es zu Unfällen kommen konnte. Naturgenies erheben sich die Unfall- und Absturzfragen 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 prophesieren.

Eines aber ist Tatsache: Nur wer alle kalkulierbaren Faktoren in Berechnung zieht, erstklassiges Material durch erstklassige Piloten fliegen lässt, denen keine Uebermüdung angemessen wird, dessen Funk- und Wetterdienst so gewissenhaft funktioniert, als er überhaupt arbeiten kann — nur der kann seine Maschinen mit ruhigem Gewissen an den Start schicken und antauchen 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 Verkehrs-wesen 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 Kardan-welle bricht, verliert noch immer über Bremsen und kann anhalten. Es ist unmöglich, 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.

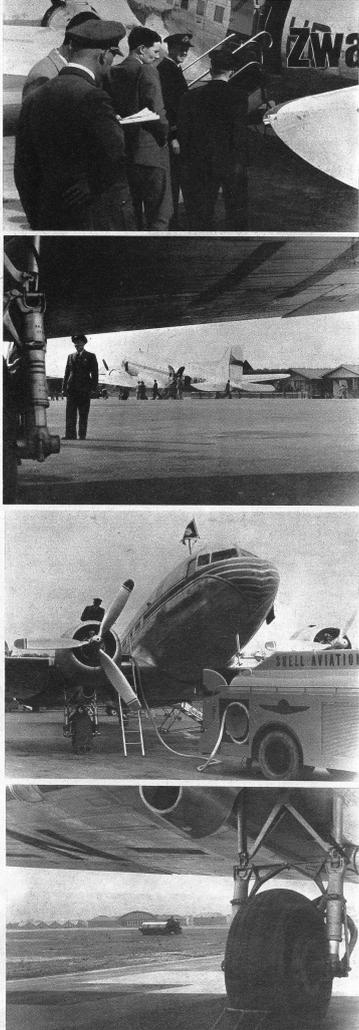
Das Beste kostet heute, wie ehedem, mehr denn die nächstfolgende Qualität, bietet jedoch erhöhte Gewähr, genau so, wie nur durch und durch geschützte Boden-, Funker-, Mechaniker- und Piloten-Personal eine Gewähr für einwandfreie Abfertigung, Kontrolle, Navigation und Flugsicherheit bieten können.

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 Unfall-ziffern 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 neigebare DC-3 ist von Schottland nach Zürich geflogen und wird hier in Schweizerischen Geleise durch den englischen Übergeben
- 2 Blick unter demselben einer Swissair DC-4 auf ein technisches Injektionsguss
- 3 Tanken, Deckschwaben ist stets bereitende von Litern Benzin pro kurzer Zeit abzu
- 4 Der Rasen (Injektions) wird anders gewetzt, denn eine Düse muss so hart als möglich und so glatt als möglich. Deutlich sieht man die sehr kräftigen Abwärtsschichten eines anderen Fahrzeuges
- 5 Flugleiter Kuerti, selbst ein alter, erfahrener Flieger
- 6 Das Bureau der Fliegerei hat freien Blick über den Flugplatz, Telefonverbindung mit den Hangars, Werkstätten, den Funkern, Wetterwarte usw. — Links Flugleiter Kuerti, rechts sein Assistent Güler
- 7 Die Zollkontrollen werden flink, gründlich und höflich durchgeführt, und wenn einmal ein internationaler Gaunerankommt, haben die Zollner ein geübtes Auge für derlei Leute
- 8 Die Maschine wird starb bereit gemacht — Zuverlässigkeit des Personals ist eine Selbstverständlichkeit

Text und Bild:  
John Henry Mueller