

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 38 (1948)
Heft: 23

Artikel: Melsbroek : der Luftbahnhof der Transatlantikriesen
Autor: J.H.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642060>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

MELSBROEK

Der

Luftbahnhof

der

Transatlantikriesen



Spannweite 35,81 m, Länge 28,63 m, Höhe 8,41 m, Tragfläche 134,77 m², 6800 PS, Aktionsradius 6920 km, normale Fluggeschwindigkeit auf der Strecke 335 km/h, Vollgewicht beim Start 33 Tonnen.
Die Maschine startet nach dem Kongo



Constellation der Pan American Airways auf dem Flugplatz von Melsbroek



Gigantisch, aber unwahrscheinlich schön ist die Perspektive einer DC-4, wie sie heute jeden Tag in 21 Flugstunden nach dem belgischen Kongo fliegen

Eisenbahnhöfe sind in der Regel alte und überholte Bauten, für den heutigen Verkehr zu klein, unpraktisch, eingengt, und im Stil meistens noch jene unglückliche Zeit in Erinnerung rufend, da man Jugendstil schön fand und möglichst viele Türmchen und Verzierungen anbrachte. Man findet diese Art von Bahnhöfen überall, alle Länder der Erde sind mit ihnen mehr oder weniger eifrig gesegnet worden. Und bei allem Respekt, den man dem Ueberlieferanten billigt — man findet sie heute nicht mehr schön und denkt ernsthaft daran, sie abzureissen und andere aufzustellen.

Die Luftbahnhöfe haben es da gut, denn sie sind und werden im schnellen und modernen Zeitalter erstellt. Langgestreckte, niedrige Bauten, mit sauberen, glatten Fronten, grossen Hallen, breiten Schaltern und — last but not least — mit freundlichen und absolut unbeamteten Menschen hinter den Schaltern. Der internationale Flugverkehr kennt die Beamtenhierarchy noch nicht und wird sie hoffentlich auch nie kennen, und im Luftbahnhof wird nicht in erster Linie auf Dienstjahre geschaut, sondern auf Fähigkeiten im Verkehr mit der Kundschaft und auf Sprachkenntnisse. Ausserdem bildet der tägliche Verkehr mit Passagieren aus allen Ländern eine wendige und smarte Sorte von Menschen heran, eine neue Klasse von Mitarbeitern eines Verkehrszweiges, der schon heute Aus-



Bodenpersonal in Brüssel, das die Abfertigung der Maschinen vornimmt

masse angenommen hat, wie man sich diese selbst vor zehn Jahren kaum hat träumen lassen.

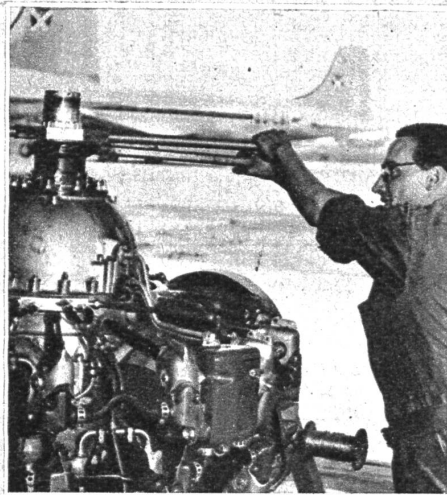
Man hat Flugplätze gebaut, Pisten betoniert, Hügel abgetragen. Viele dieser Flugplätze, noch vor zehn Jahren Riesenfelder, sind heute schon wieder viel zu klein geworden. Die Flugzeuge sind den Kinderschuhen entwachsen, sind zu Riesen geworden, mit tausenden von Pferdestärken, mit anderthalbmeter hohen Laufrädern. Diese Maschinen brauchen lange Laufpisten, denn mit ihren Lasten von 44 Passagieren und 6 Mann Personal genügt das abgeerntete Getreidefeld als Landungsplatz nicht mehr. Die Maschinen, die aus New York oder aus dem belgischen Kongo eintreffen, brausen mit 200 Stundenkilometern auf die Landepiste!

Einer dieser gewaltigen internationalen Grossflughäfen Europas ist Melsbroeck, Brüssels Flughafen für den Transozeanverkehr. Jeden Nachmittag um 14.30 verlassen die viermotorigen DC-4 der «Sabena» Melsbroeck, um innerhalb von 25 Stunden nach dem belgischen Kongo zu fliegen. 25 Stunden! Eine dreiwöchige Seefahrt ist auf 21 Stunden reine Flugdauer abgekürzt worden, die Kolonie dem Mutterland auf Wochenend-Nähe gebracht worden! In drei Etappen wird diese Riesendistanz geflogen: Mittagessen in Brüssel, Nachtessen in Tunis, die Sahara wird in der Nacht überflogen, wenn es kühler ist und am morgen früh landen diese 44plätzig Skymasters schon wieder in Kano-Leopoldville, wird noch vor dem Five-o'clock tea erreicht!

Die «Sabena» ist eine belgische Gesellschaft, gegründet wurde sie schon 1919, unter dem Namen «Snetta» und erhielt vier Jahre später den heutigen Namen «Sabena» (SA Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne.) Mit dem tragischen Mai 1940 erlitt die belgische Luftfahrt den schwersten Schlag ihrer Geschichte. Im belgischen Kongo flogen 13 Maschinen, die andern in Brüssel stationierten wurden nach Nordafrika beordert und stellten sich dort den Franzosen zur Verfügung — Vichy gab diese Maschinen an Italien ab und die ganzen Energien mussten sich im Kongo allein weiterentwickeln, wo bis 1944 ein Verkehrsnetz von 32 000 km befliegen wurde. Die mehr als 3 000 000 Streckenkilometer wurden ohne einen einzigen Unfall geflogen, ein für afrikanisches Fliegen seltener Rekord. Noch vor dem Kriegsende wurden in Kalifornien Streckenmaschinen bestellt und gekauft, aber die Lieferungen konnten erst Ende 1945 erfolgen, und mit jedem neu eintreffenden Apparat wurde eine neue Strecke eröffnet. So konnte diese Gesellschaft, die durch den Krieg und den langjährigen deutschen Ungeist in Belgien ausser Aktion gesetzt war, Stück um Stück des europäischen Himmels zurückerobern und heute ist dieses so sympathische Belgien, mit der Schweiz durch viele freundschaftliche und wirtschaftliche Beziehungen seit Jahrzehnten immer enger verbunden, eine der führenden Luftfahrtnationen Europas.

Melsbroeck, der Grossflughafen Brüssels, ist nur eines der Beispiele, welchen Aufschwung die Zivilluftfahrt genommen hat und in welchem Masse heute die Welt kleiner geworden ist. In 12 Stunden von Newyork nach Brüssel, in 21 Flugstunden nach dem tiefsten Afrika, in 40 Minuten nach Amsterdam oder in knapp 2 Stunden nach Zürich. Die Piloten, die fast ausnahmslos mehrfache Kilometermillionäre sind, haben auf den Strecken des Air Transport Command während des Krieges Erfahrungen gesammelt, die heute der Flugsicherheit und -Regelmässigkeit zugute kommen: 165 Mann ausgesuchtes Flugpersonal, 791 Mechaniker, 662 Bureauangestellte, 620 Neger im Kongo und 134 Mann weisses Personal in Afrika sorgen dafür, dass die jährlich zu fliegenden 198 000 000 Kilometer unfallfrei geflogen werden können.

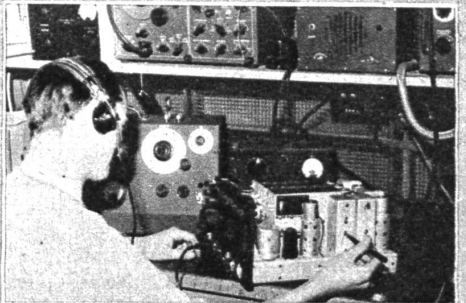
J. H. M.



Links: Nach 500 Flugstunden werden die Motore total auseinandergenommen und Stück um Stück geprüft. Nur ganz ausgezeichnete Fachleute vermögen verborgene Fehler zu erkennen — und daran hängt die Sicherheit der Passagiere und des Personals. Rechts: Transatlantikpassagiere verlassen auf dem Flughafen von Melsbroeck einen Luftriesen, der soeben in 11 Stunden Nonstop von New York nach Brüssel geflogen ist



Links: Mlle. Arlette de Monceau (links), Mme. Michette Brughmans (rechts), beide aus Brüssel, die in Melsbroeck die Abfertigung der Passagiere vornehmen. Rechts: Diese Spezialmannschaften verstehen sich auf Flugzeugmotoren. Hier gibt es kein «Vielleicht» — hier muss alles klappen!



Links: Fliegendes Personal hat auch seinen Feierabend und freut sich auf einen freien Abend in der Weltstadt Brüssel. Rechts: Fliegen ohne Radio ist heute undenkbar. Es ist deshalb nur selbstverständlich, wenn die Instrumente und Radios peinlich genau geprüft und kontrolliert werden. 52 erfahrene Techniker besorgen diese Arbeit für die Sabena in Brüssel



Das grösste Flugzeug, das je in Brüssel landete, ist die neue Douglas DC-6 der Sabena, Belgische Fluglinie. Es befördert 4 Tonnen Fracht und Post und 52 Passagiere