

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 16 (1926)
Heft: 28

Artikel: Flugplätze im Weltmeer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642311>

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: 17.03.2025

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

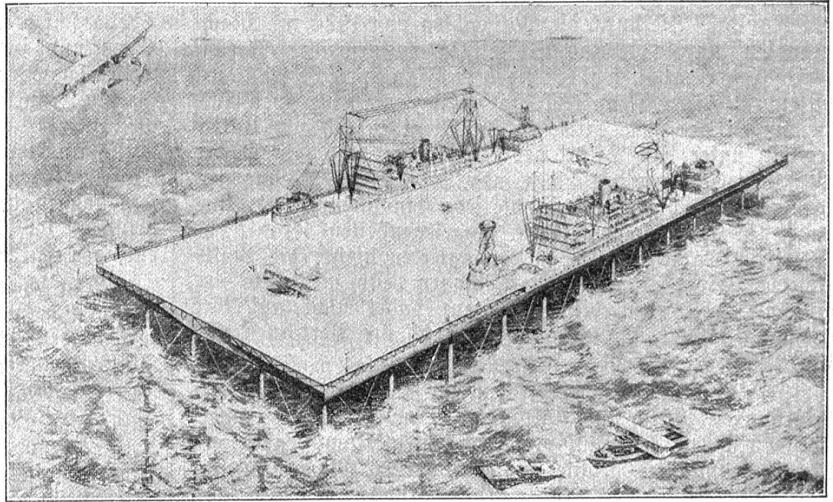
Flugplätze im Weltmeer.

Daß der Flug übers Weltmeer nicht mehr zu den Utopien gehört, bewiesen der Zeppelinflug Dr. Eckners nach Nordamerika und der Flug der spanischen Flieger nach Argentinien; neulich auch der Flug der Norge über die 4000 Kilometer der Polarlappe hinweg.

Ein regelrechter und fahrplanmäßiger Flugverkehr über den Ozean hinüber, beispielsweise von Europa nach Amerika und zurück oder von Amerika nach Japan und China ist aber nicht denkbar ohne Flugplätze im Weltmeer. Sind solche beim gegenwärtigen Stande der Technik eine Unmöglichkeit? Diese Frage beantwortet Hanns Günther in „Natur und Technik“ wie folgt:

Zunächst sei festgestellt, daß solche Flugplätze mitten im Ozean tatsächlich geplant sind; sie sollen dem Weltflugverkehr dienen und zwar dem Verkehr mit Großflugzeugen zwischen Europa und Amerika. Das Flugzeug hat gegenüber dem Dampfschiff den unschätzbaren Vorteil der weitaus größeren Geschwindigkeit, und da die Zeit allmählich immer kostbarer wird, will man dem Geschäftsmann die Europareise mit Hilfe des Flugzeugs um die Hälfte verkürzen. Die Mehrkosten der Fahrt werden durch den Zeitgewinn reichlich eingeholt. Gegenüber dem modernen Ueberseedampfer hat das Flugzeug aber die schwerwiegenden Nachteile des kleineren Aktionsradius und der geringeren Betriebsicherheit. Immerhin hat man nach langjährigen Studien schon heute eine Flugtrasse über den Atlantischen Ozean zusammengestellt, die am wenigsten durch Nebel und Sturm gefährdet ist. Sie läuft südlich der allgemeinen Schifffahrtslinien, was zugleich den Vorteil bringt, daß die Reisenden im Winter nicht allzusehr der Kälte ausgesetzt sind. Die Gesamtlänge der Flugtrasse dürfte etwa 6000 Kilometer betragen, die von einem Großflugzeug heutiger Konstruktion in neun Abschnitten von je 660 Kilometer bequem zurückgelegt werden könnte. Das bedingt die Anlage von acht Flugplätzen im Ozean.

Wie man sich diese denkt, zeigen unsere Abbildungen. Es werden eine Art künstlicher Inseln sein, allerdings nicht fest auf dem Meeresboden fundiert, da der Atlantische Ozean Tiefen von bis 5000 Metern aufweist; aber man würde diese Flugplätze, ähnlich wie dies bei den Flugzeug-Mutterschiffen der verschiedenen Kriegsmarinen geschieht, verankern. Die schwimmenden Flugplätze werden aber insofern von diesen Flugzeug-Mutterschiffen verschieden sein, als sie die Größe von richtigen Flugplätzen, das heißt eine Länge von 370 und eine Breite von 120 Metern, erhalten sollen. Auf dieser Plattform werden alle nötigen Flugplazeeinrichtungen: Leuchtturm, Radiostation, Benzintank und Unterkunftsräume Platz finden. Man denkt sich diese Plattform auf Schwimmkörpern und hohen Säulen so gelagert, daß die Bewegungen der Meeresoberfläche auch bei höchstem Wellengang nicht



Projekt eines schwimmenden Flugplatzes im Atlantik.

verspürt werden. Der Flugplatz wird 22 Meter hoch über dem Meeresspiegel zu liegen kommen und auch bei höchstem Sturme keine Erschütterung verspüren.

Die größte Schwierigkeit dürfte darin bestehen, diese schwimmenden Flugplätze so fest zu verankern, daß sie nicht durch die Meeresströmungen losgerissen werden. Als Anker-taue sollen Stahlkabel von 6 Zentimeter Stärke dienen; sie würden bei 8000 Meter Länge das ansehnliche Gewicht von 160 Tonnen erhalten und jedenfalls den kostspieligsten Teil der Anlage darstellen. Schon diese wenigen Zahlen lassen begreifen, daß die Finanzfrage noch nicht gelöst ist; aber sie ist zweifellos nur von der Rentite abhängig, die wohl in absehbarer Zeit durch die Entwicklung des Flugwesens in positivem Sinne entschieden wird.

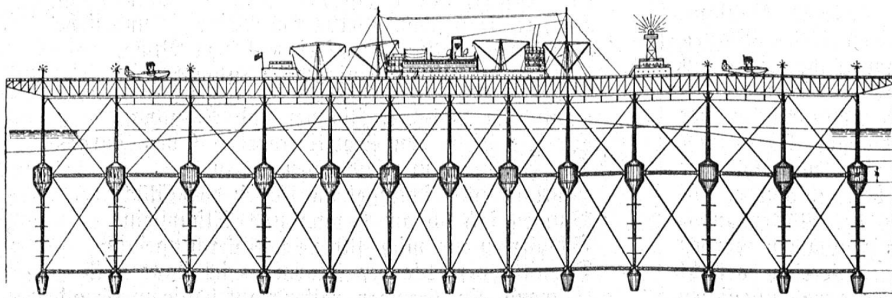
Aus der politischen Woche.

Caillaux' Pläne.

Im neuen Ministerium Briand sitzt Caillaux als Vizepräsident und Finanzminister. Die Stellung so nahe am Plak des Premiers ist gewollt; Caillaux machte sie zur Voraussetzung seiner Mitarbeit. Sie ist auch notwendig; sie bedingt das Maß von Autorität in der neuen Regierung, das Caillaux die Durchführung der für Frankreich so notwendigen Finanzreform möglich machen soll. Caillaux hat durch den Mund der Finanzexperten die Grundsätze seines Stabilisierungsplanes bekanntgegeben: Ratifikation des Schuldenabkommens mit Amerika, Abbau der kapitalfeindlichen Verordnungen, neue indirekte Steuern, Stabilisierung des Frankens mit Hilfe ausländischen Kapitals und wenn notwendig mit Einfluß des Goldschatzes der Banque de France. Als erste Maßnahme zur Verwirklichung dieses Programms ist die Neubefetzung des Postens eines Direktors der Bank von Frankreich zu erkennen. Der bisherige mußte seinen Abschied nehmen. Man weiß, daß er sich für die

absolute Unabhängigkeit der Notenbank vom Staat eingesetzt hat; Caillaux aber gedenkt dieses größte Finanzinstitut Frankreichs den Bedürfnissen der Finanzverwaltung unmittelbar dienstbar zu machen, und darum setzte er einen seiner Freunde auf den Direktorenposten der Bank.

Es ist sehr daran zu zweifeln, daß das heutige Parlament Caillaux' Programm so schnell verwirklichen hilft. Denn dieses bedeutet im Grunde die restlose Kapitulation vor



Außriß des schwimmenden Flugplatzes.