

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

# Die Zukunftsaufgaben der Luftfahrt

Der Jugend von heute ist die Luftschiffahrt schon etwas Selbstverständliches; man braucht aber nur vierzig Jahre alt sein, um die Entwicklung der Fliegerei vom Anfang an miterlebt zu haben. Der größte Förderer des völker verbindenden Luftverkehrs war niemand anderer als der trennende Krieg, der gerade in den Kinderjahren des Flugzeugs begann. Nun wurden weder Geld noch Opfer gescheut und die Entwicklung beschleunigte sich um Jahrzehnte. Aus dem schweren Bombenflugzeug wurde hernach die große Verkehrsmaschine und aus dem kleinen Jagdeinsitzer das Sport- und Privatflugzeug. Nun, im Frieden, träumen die Konstrukteure wieder von neuen, noch wirksameren Kriegsflugzeugen . . .!

Wir wollen uns aber hier mit den friedlichen Zukunftsaussichten der Luftfahrt ein wenig beschäftigen und sehen, was etwa, zum Erreichen hinzu, noch zu machen wäre, damit das Flugzeug Reisemittel für die ganze Welt und Gemeingut aller werden könnte.

Je größere Entfernungen durch die Luft ohne Zwischenaufenthalt zurückgelegt werden, desto augenfälliger wird der Gewinn an Schnelligkeit gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln. Darum sind nicht die dichtbevölkerten Industrieländer, sondern weite, dünnbewohnte Gebiete das beste Wirkungsfeld der Luftfahrt. Wer denkt da nicht an Rußlands Steppen oder an die Dienste, die das Flugzeug neustens den Behörden und den Missionären in Afrika leistet. Ganz besonders natürlich denkt man an die Bezwingung der weiten Reisestrecken über die Weltmeere. Wohl ist die Überfliegung sowohl des Atlantischen als auch des Stillen Ozeans wiederholt geglückt; vom Wagestück eines Tollkühnen bis zum regelmäßigen, sicheren und wirtschaftlichen Ozeanflugverkehr ist aber ein weiter Weg. Bei den gegenwärtigen Flugzeugen ist die Grenze der Wirtschaftlichkeit etwa bei 1000 km Flugstrecke und bei einem Flug über den Ozean wird, abgesehen von den Gefahren, das Verhältnis zwischen der nötigen Benzinlast und der zahlenden Fracht sehr ungünstig. Für die Amerika-Flugstrecke ist darum bis auf weiteres das gasgefüllte, in seinem Elemente „schwimmende“ Luftschiff noch bei weitem im Vorteil. Dem „Graf Zeppelin“ und noch mehr dann seinem neuen Bruder, dem „DLZ 129“ sind 100 Flugstunden gerade recht und die Strecke von 5000 km wird leicht und sicher bewältigt, wobei den Fahrgästen eine fast schiffsmäßige Bequemlichkeit geboten werden kann.

Die Flugzeugerbauer möchten es aber dem Luftschiff gleich tun oder es — wenigstens an Schnelligkeit der Reise — noch überflügeln. Wollen sie nicht „Benzinfrächter“ über den Ozean bleiben, so gibt's dafür zwei Möglichkeiten, den Etappenflug und die künstliche Flugplatz-Insel. Schon mehrere Jahre haben die neuesten Lloydsschiffe, die „Bremen“ und die „Europa“ je ein Flugzeug an Bord, das mittels einer Schleuderanlage („Katapult“) von Deck weg gestartet werden kann, während es auf seinen

Schwimmern neben dem Schiff niedergeht und mittels Kran an Bord gehoben wird. Bei günstigem Flugwetter kann nun das Flugzeug 12 Stunden nach Abfahrt des Dampfers das Festland verlassen, die inzwischen noch einlangende Post mitnehmen und ein Flug von vier Stunden bringt es an die Seite des vorausgefahrenen Schiffes, denn seine Geschwindigkeit ist das Vierfache von der des Dampfers. 16 Stunden vor der Landung des Schiffes wird das Flugzeug wieder abgelassen und langt 12 Stunden vor dem Dampfer am Bestimmungshafen ein<sup>1)</sup> — ein ganzer Tag Postbeförderung ist bei jeder Überfahrt gewonnen! Man denkt sich nun dieses Verfahren so ausgebaut, daß das Flugzeug (diesmal könnte es eine große Passagiermaschine sein) der Reihe nach auf mehreren Schiffen, die sich nacheinander auf der Tour nach Amerika oder zurück befinden, „landen“ würde. Die Nächte würden jeweils an Bord des Schiffes zugebracht, so könnten sich Fluggäste und Besatzung erholen und die Maschine auf dem Schiffe neuen Brennstoff aufnehmen. Der gesamte „Etappenflug“ würde aber weniger als die Hälfte der Fahrzeit eines Dampfers in Anspruch nehmen.

Anstatt fahrender Zwischenlandungsplätze könnte man allerdings auch feste schaffen. Es fehlt nicht an Plänen, jedoch vorderhand an Geld, um jene riesigen eisernen Flugplattformen zu bauen und auf den Ozeanstrecken zu verankern, die wir bisher nur im Roman und im Film („F. P. I. antwortet nicht“) kennen gelernt haben.

Noch kühner ist der Gedanke eines Amerikaners: Der Mann erwog: man braucht ja die schwere teuere Stahlinsel nicht erst bauen und herbeischleppen, man schaffe sie an Ort und Stelle aus dem Wasser, indem man dieses zu Eis gefrieren läßt! Ein Spezialschiff mit einer großen Kühlanlage käme da an die Stelle der künftigen Eisinsel. Die Kühlröhren (Refrigeratoren) müßten direkt ins Meer tauchen und allmählich — immer weitergebaut — würde sich an diesem Kern ein riesiger, schwimmender Eisblock bilden, der imstande sein müßte, die Landungsanlagen usw. aufzunehmen. Hernach müßte man durch beständiges Kühlen die Insel vor dem Schmelzen bewahren. Die Idee ist jedenfalls sehr kühn, aber nicht einmal ganz falsch, wenn man bedenkt, daß man auch bei Tunnelbauten schon manchmal Wassereintritte durch Abfrieren eingedämmt hat, während alles Mauerwerk versagte!

Gemeinsam an all diesen Ideen ist der Gedanke, die ununterbrochene Flugstrecke zu kürzen, damit man mehr zahlende Last befördern und außerdem den Gefahren des Wetters und der Übermüdung von Menschen und Maschinen begegnen kann. Kommt aber ein noch geschwinde- rer, ein noch wirtschaftlicherer Flugzeugtyp, so werden vielleicht diese Fluginseln überflüssig, ehe man sie baut. Um dieses Mehr an Schnelligkeit zu erreichen plant man Höhenflugzeuge.

<sup>1)</sup> Diese Zahlen sind das Höchstmögliche, tatsächlich fliegt das Flugzeug meist eine kürzere Strecke und wird in der Regel nur am Ende der Fahrt eingesetzt.