

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1937-1938)

Artikel: Im Flugzeug über den Stillen Ozean von San Francisco bis Hongkong
Autor: Widmer-Ritter, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092104>

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: 07.03.2026

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

Im Flugzeug über den Stillen Ozean von San Francisco bis Hongkong

Von Ernst Widmer-Ritter, St. Gallen

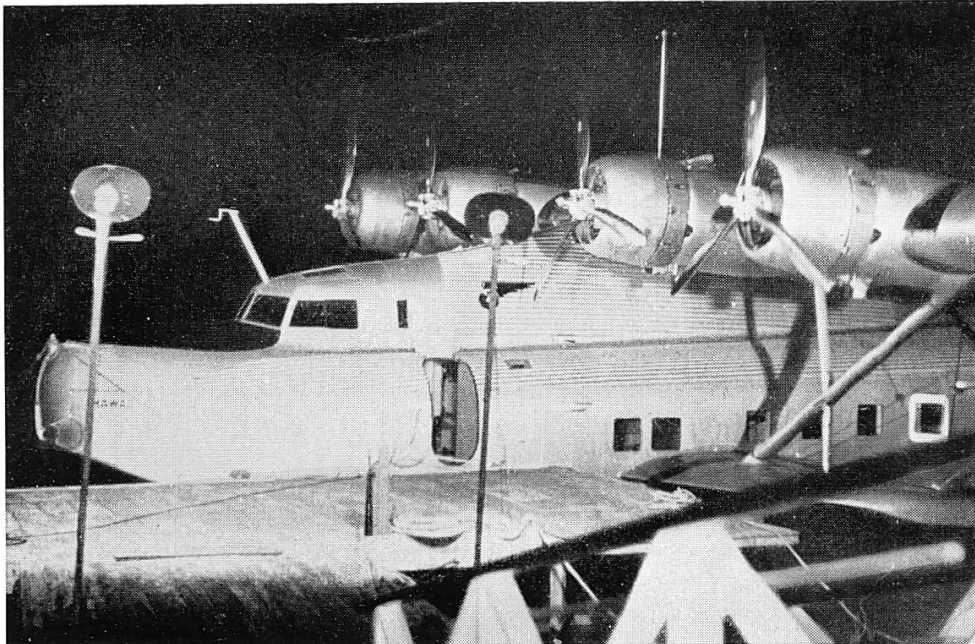
„It's a smaller world than ever now“ – „Es ist jetzt eine kleinere Welt denn je“, oder, freier übersetzt, „Die Welt wird immer kleiner.“ So lautet das Motto der größten Fluggesellschaft der Welt, der Pan American Airways. Und gewiß, keine andere Devise könnte die gewaltige Entwicklung des Flugwesens treffender widerspiegeln als dieses Schlagwort.

Zum besseren Verständnis meiner Reise schicke ich einige kurze, allgemeine Bemerkungen über das Flugwesen voraus. Hatte ich doch in den letzten Jahren reichlich Gelegenheit, mit allen bedeutenderen Fluglinien der Erde in Berührung zu kommen.

Wohl 80–90 % aller Großflugverbindungen liegen in den Händen von sieben Gesellschaften, insbesondere die transkontinentalen und transozeanischen. An erster Stelle steht, wie bereits angedeutet, die *Pan American Airways* mit den Linien von den Vereinigten Staaten nach Cuba, Westindien, Südamerika, Zentralamerika, Mexico, dann von San Francisco über den Stillen Ozean nach Manila (Philippinen) und von dort weiter nach China bis Peking. Ferner Fluglinien nach Alaska. An zweiter Stelle haben wir die *Imperial Airways*, London-Australien, mit Abzweigungen nach Ostasien (Penang, Hongkong) und der Linie London-Südafrika bis Kapstadt. An dritter Stelle findet sich mit einem Netze, nur wenig kleiner wie die *Imperial Airways*, die *Air France* mit der Linie Paris-Marseille-Indochina (Saigon) und Paris-Buenos Aires-Santiago de Chile, die von der Westküste Afrikas zur Ostküste Südamerikas, das heißt auf der Meerstrecke, keine Passagiere befördert. An vierter Stelle folgt die *Deutsche Lufthansa*, kombiniert mit *Condor* in Südamerika, Linie Frankfurt-Buenos Aires-Santiago de Chile und mit Abzweigung Brasilien-Bolivien (La Paz) und Argentinien-Paraguay (Asunción). Auch hier ist die Strecke europäischer Kontinent bis Pernambuco (Südamerika) dem Passagierverkehr nicht geöffnet. Daneben unterhält sie ein ausgedehntes europäisches Netz, das bis Estland reicht. An fünfter Stelle steht die *Königlich-Holländische Luftfahrtgesellschaft*, kurz genannt K.L.M., mit der Linie Amsterdam-Java, und angegliederten Linien Java-Sumatra-Borneo und Celebes. Als



Gewitterstimmung vor dem Abflug in San Francisco



Der Chinaclipper



Uferpartie bei Honolulu



Widwey Insel

sechste Linie nennen wir die *russischen Staatslinien* bis Wladiwostok, und endlich an siebenter Stelle haben wir im transkontinentalen Verkehr die *belgische Gesellschaft Sabena* in Kombination mit der Air Afrique, die die Verkehrslinie von Brüssel-Marseille quer durch Afrika bis Madagaskar führt. An Kilometerzahl stehen natürlich einige Gesellschaften der Vereinigten Staaten diesen Linien nicht nach. So die America Airlines, die United Air Lines und die Transcontinental and Western Air, kurz TWA genannt, die einen sehr stark frequentierten Dienst durch die Staaten unterhalten, andere Kontinente aber nicht überfliegen.

Meine Reise führte mich nicht über New York direkt nach San Francisco, dem Ausgangspunkt des Pazifikfluges, sondern zuerst per Schiff nach Buenos Aires und von dort mit dem Flugzeug über Uruguay, Brasilien, Französisch-, Holländisch-, Britisch Guayana, Venezuela, Kolumbien, Panama, Zentralamerika, Mexico nach den Vereinigten Staaten, so daß ich bei meiner Ankunft in San Francisco (vgl. beigefügte Karte) bereits 23 000 Kilometer im Flugzeug zurückgelegt hatte. Sie trug geschäftlichen Charakter; denn es war für die Firma *Stoffel & Co.*, der ich angehöre, von ganz besonderer Wichtigkeit, die wirtschaftliche Lage in den Überseeländern, die durch die Abwertung unserer Landeswährung in ein neues Verhältnis zur Schweiz traten, zu überprüfen und unter neuen Aspekten zu studieren. Diese interessante aber auch verantwortungsvolle Aufgabe fiel mir zu, was eine längere Abwesenheit von St. Gallen bedingte, die ich allerdings nicht auf unbestimmte Zeit ausdehnen konnte. Unter häufiger Benützung der Verkehrsflugwege gelang es mir, die ganze Reise über Süd-, Zentral- und Nordamerika und Asien in der relativ kurzen Zeit von knapp sieben Monaten zu bewältigen und neben meiner geschäftlichen Tätigkeit im Nebenamte den Amateurphotographen zu spielen. Wohl mußte ich mir gründlich überlegen, ob ich die Fliegerei über den Pazifik fortsetzen wollte, aber die glänzenden Leistungen der Pan American Airways in Süd- und Zentralamerika erweckten derart mein Vertrauen, daß ich glaubte, den Weiterflug nach Asien und von dort nach Europa verantworten zu können. Dieses Vertrauen fußt auf soliden Tatsachen; denn es ist keine Kleinigkeit, wenn die Gesellschaft im Jahre 1937 99,87 % Regelmäßigkeit auf ihren 72 000 Kilometern Fluglinien durch 25 Staaten und Kolonien melden kann, wie sie mir dies kürzlich schriftlich bestätigte. 137 Flugzeuge vollbrachten diese Glanzleistung, 142 Radiostationen führten sie sicher durch die Unbill der Witterung, und ein Heer von 4497 Fliegern und Beamten betreute sie und schuf ein organisatorisches Gebilde von gewaltigem Ausmaß. Und diese gleiche Gesellschaft,

die heute die Hälfte der Erdkugel mit ihrem Netz bedeckt, hat im Jahre 1928 mit der bescheidenen, 112 Kilometer langen Flugstrecke Miami-Havanna-Cuba ihre Tätigkeit aufgenommen. Ein klassisches Beispiel amerikanischer Energie und amerikanischen Unternehmungsgeistes, das Bewunderung verdient. Lassen wir uns nur nicht allzusehr verleiten, Leistungen der Amerikaner oft als Bluff hinzustellen. Wir tun ihnen ganz bestimmt Unrecht. Sie können etwas und sind keine Bluffer. Ich habe mich belehren lassen.

Nun etwas über die Flugzeugtypen. Maschinen bis zirka 12 Tonnen Gewicht gelten noch als *Flugzeuge*, darüber hinaus nennt man sie in Amerika *Flugboote* (flying boats), wenn es sich um Wasserflugzeuge im transkontinentalen Verkehr handelt „*Clippers*“, als ehrendes Andenken an die berühmten Schnellsegler gleichen Namens, die vor 80 Jahren auf den Ozeanen kreuzten. – 12–16 Tonnen Hydroavions heißen *Baby Clippers*. – In die erste Flugzeugklasse gehören unsere Klein- und Sportflugzeuge bis eine Tonne Gewicht, ferner mittlere Verkehrsflugzeuge für 6–10 Personen und 5–6 Tonnen Gewicht (Fokkers, Ford, Sikorsky) und große Verkehrsflugzeuge für zirka 12–20 Personen und 7–12 Tonnen Gewicht (Junkers, Douglas, Lockheed). – In die Flugboot-Klasse gehören die neuen, viermotorigen 18-Tonnen-Flugboote der Imperial Airways auf der Linie London-Australien, und der viermotorige amerikanische Sikorsky Tip 42 B mit 21 Tonnen auf der Linie Philippinen-China und Argentinien-U.S.A. Schließlich die größten heute existierenden Flugboote, die „Martin“-Clippers, die den Stillen Ozean überfliegen und unter dem stolzen Namen China-Clippers weltberühmt wurden. Ihr Eigengewicht ist 26 Tonnen.

Fast alle Flugboote sind für Nachtflüge eingerichtet mit Betten, ähnlich einem amerikanischen Pullmanwagen, und besitzen alle erdenklichen Apparaturen für die Navigation. Von dieser „Martin“-Klasse sind bis heute drei im Verkehr: Der Chinaclipper, der am 22. November 1935 die erste Überquerung des Ozeans mit Post und Fracht und am 21. Oktober 1936 auch mit Passagieren ausführte. Ein volles Jahr verstrich also, bevor Gäste an Bord genommen wurden, was beweist, daß in Amerika auch heute noch der alte Grundsatz „Safety first“ (Sicherheit vor allem) gilt, denn der Amerikaner verliert wohl ohne Bedenken Geld, er kann es ja wieder verdienen, aber nicht gerne das Leben, das ihm niemand mehr zurückgibt. Nach den guten Erfahrungen wurde wiederum mit einem Kostenaufwand von 350 000 \$ der Philippinen-Clipper gebaut (der erste Clipper soll sogar 500 000 \$ gekostet haben) und schließlich mit gleichen Dimensionen,



Wake Island



Wake Island, Strandpartie



Wake Islands Vogelreichtum



Partie auf der Guaminsel

aber noch mehr modernisiert, der Hawaii-Clipper, der den Schnelligkeitsrekord innehat.

Was ist nun der Hauptzweck dieser Clipperflotte, die in zwei Jahren über 2 Millionen Kilometer in 10 000 Flugstunden zurücklegte und den Ozean in 183 Flügen, wovon 105 U.S.A.-Philippinen und 78 U.S.A.-China überquerte?

Was führen diese Riesenflugzeuge hauptsächlich mit sich? In allererster Linie Postsachen. Diese Postbeförderung nahm mit 1,6 Millionen Briefsachen nach Hawaii, 600 000 nach den Philippinen und 322 000 nach China im Jahre 1937 einen ganz beträchtlichen Umfang an. Die großen Einnahmen an Porti (3 Fr. pro 15 Gramm von den U.S.A. nach China – Zwischenstationen weniger) erlaubten der Gesellschaft, sogar schon im zweiten Jahre die Subventionen der amerikanischen Regierung zum großen Teil zurückzuzahlen, und zwar 90 % für die Strecke U.S.A.-Hawaii und 50 % U.S.A.-Philippinen-China.

In zweiter Linie kostbare Fracht. Kostbar muß sie sein, denn man bezahlt zirka 40 Fr. pro Kilogramm auf der Strecke U.S.A.-China. Das Gesamtvolumen betrug 225 000 kg oder zirka 1300–1500 kg pro Flug. Ein Blick in den Frachtenraum mag interessieren. Der Clipper aus dem Osten bringt den Amerikanern Muster von Mineralien, Ölen, Benzin, Kaffee, Reis, philippinische Stickereien und chinesische Seidenwaren, sowie kinematographische Aufnahmen und wichtige Dokumente, besonders seit Beginn des chinesisch-japanischen Krieges.

Die nach dem Osten ausgehenden Clippers sind hauptsächlich mit Ersatzteilen für Radio, Automobile, Flugzeuge und Spezialmaschinen, besonders für Minenmaschinen befrachtet, ferner mit Zeitungen, Films, Medikamenten, darunter leichtverderbliche Sera gegen Epidemien, wie sie im Osten leider häufig auftreten. Der größte Gütertausch liegt begreiflicherweise zwischen den Vereinigten Staaten und Honolulu, wo eigentliche Rekorde rascher Beförderung aufgestellt wurden. Pläne und Modelle von Wohnhäusern wurden nach Schluß einer Ausstellung für modernen Wohnbau in San Francisco auf dem Luftwege nach Hawaii gebracht und die gleiche Ausstellung – genau 48 Stunden, nachdem sie in San Francisco geschlossen wurde – in Honolulu eröffnet. Zum größten Erstaunen des Publikums wurde an einer Blumenausstellung in Milwaukee in der Nähe Chicagos ein wunderbarer Strauß ganz frischer Blumen aus Hawaii gezeigt. Keine Hexerei, nur Geschwindigkeit. Diese Blumen wurden 36 Stunden vorher in Honolulu gepflückt, sofort dem China-Clipper mitgegeben und in San Francisco umspediert. Sie hatten also in

der unglaublich kurzen Zeit von 3 mal 12 Stunden nicht weniger wie 6400 km zurückgelegt!

In dritter Linie steht der Passagierverkehr. 1986 Personen haben sich seit Beginn des Dienstes dem Flugunternehmen anvertraut, wovon die überragende Mehrheit von San Francisco nach Honolulu flog. Am 11. Februar 1938 schrieb mir die Gesellschaft, daß ich, soweit sie aus ihren Büchern ersehen könnten, der einzige Schweizer sei, der als Passagier auf einem Clipper über den Pazifik gewesen wäre, der 47. Passagier überhaupt, der den Pazifik von San Francisco bis Hongkong überflogen hätte.

Wenn auch ab und zu ein Flugzeug mitten auf der Fahrt, durch die Ungunst der Witterung gezwungen, umkehrte, so sind doch alle Passagiere, ohne Ausnahme, heil über den Ozean gebracht worden. Lieber nimmt die Gesellschaft große Verluste auf sich, als daß sie das Leben ihrer Fluggäste bewußt in Gefahr bringen würde. So wurde erst kürzlich ein Flugzeug volle sechs Tage in Manila zurückgehalten infolge schlechter Witterungsverhältnisse. Dadurch fiel ein Wochenkurs aus, was die Gesellschaft die „Kleinigkeit“ von 72 000 \$ kostete. „We don't take a chance“ (wir nehmen gar kein Risiko auf uns), hat mir der Kapitän unseres Flugbootes erklärt, und das zeugt von großem Verantwortungsgefühl, durch das sich die amerikanische Fliegerelite auszeichnet. Erst im dritten Betriebsjahr, kurz vor Weihnachten, hat die Gesellschaft den sogenannten „Samoan“-Clipper, ein Flugboot, etwas kleiner wie der China-Clipper, auf offener See auf dem Wege nach Australien verloren und mit ihm sind auch einer ihrer bewährtesten Flieger, Captain Musick, und fünf weitere Kameraden als Helden ihres Berufes im Meere untergegangen. Passagiere waren keine an Bord, da es sich erst um Versuchsflüge auf der später zu eröffnenden Verkehrslinie handelte, die sogenannten Survey Flights. Für Unglücksfälle hat die Gesellschaft einen umfangreichen Rettungsdienst zur Verfügung, der von der amerikanischen Kriegsmarine und Luftflotte in den pazifischen Häfen tatkräftig unterstützt wird: Entsendung von Militärflugzeugen, Torpedoboote usw.

Es ist der 14. Oktober 1937. Meine amerikanischen Freunde begleiten mich nach Alameda, dem Flughafen San Franciscos. Sie hatten vorher versucht, mir von dieser nicht ganz gefahrlosen Fahrt abzuraten.

Um 3 Uhr nachmittags setzen sich die Motoren unseres Flugbootes, des Hawaii-Clippers, in Bewegung. Er überquert in majestätischem Fluge, nachdem er vorher einige Meilen gewaltige Furchen durch das Wasser gezogen hat, die weltberühmten Golden-Gate- und Oakland-Bay-Brücken von San Francisco und nimmt mit seinen nahezu 40 000 kg Gewicht



Macao



Hongkong

Kurs aufs offene Meer. Gewitterwolken ballen sich am Himmel. Amerika verschwindet am Horizont. Tag und Nacht arbeiten unsere vier Motoren wie vier getreue Freunde in Reih und Glied, und am nächsten Tage, morgens 9 Uhr, landen wir in Honolulu auf die Viertelstunde fahrplanmäßig nach einem ununterbrochenen Flug von 18 Stunden und werden mit Blumen und dem hawaiianischen Gruße „Aloha“ (Gott grüße dich) empfangen.

Die zurückgelegte Distanz von 3900 km ist die größte Flugstrecke der Welt ohne Zwischenlandung und übertrifft um 700 km diejenige von der Westküste Afrikas nach der Ostküste Südamerikas. Auch über den Nordatlantik Europa-Nordamerika ist kein zwischenhaltloser Flug von diesem Ausmaß vorgesehen.

Wieder über Korallenriffe, die Robinson-Inseln, über die internationale Datumslinie, wo Ost und West sich grüßen. Immer die gleichen Motoren, die gleichen Propeller, die gleichen treuen Behüter des riesigen Vogels. Am sechsten Tag Manila, das westlichste und gefährdetste Bollwerk der Amerikaner. Wir sagen dem „Hawaii“-Clipper und seinen tapfern Lenkern Lebewohl. Unserm „Hawaii“-Clipper, wie wir ihn so gerne nannten, der Kamerad, der uns mit seiner eisernen Energie über den Ozean trug, so sicher und so stolz.

Sein kleinerer Bruder, der „Hongkong“-Clipper, nimmt uns auf. Wieder vorwärts, zwischen Himmel und Wasser. Wir nähern uns dem Ziele. 64 Stunden sind wir seit Amerika schon in der Luft, 14 000 km durch die Luft, ein Drittel des Erdumfanges. Kahle Berge tauchen auf, jetzt grinsende gelbe Gesichter: Honkong, wir sind in Asien.

Von da ging die Fahrt später über Hinterindien und Vorderindien dem europäischen Kontinent zu.

