**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 16 (1926)

**Heft:** 28

**Rubrik:** Aus der politischen Woche

**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

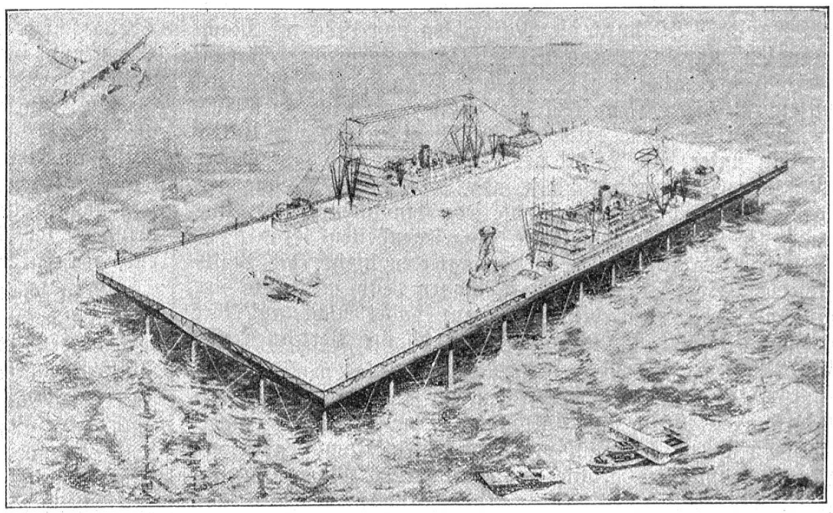
**Download PDF:** 12.07.2025

**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 Polarkappe 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:

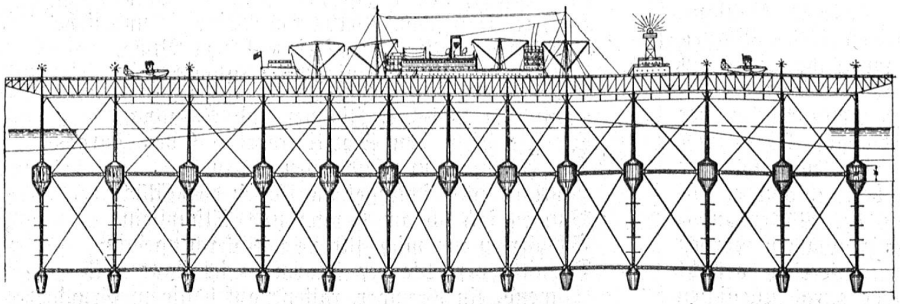


Projekt eines schwimmenden Flugplatzes im Atlantik.

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 Betriebssicherheit. Immerhin hat man nach langjährigen Studien schon heute eine Flugstraße über den Atlantischen Ozean zusammengestellt, die am wenigsten durch Nebel und Sturm gefährdet ist. Sie läuft südlich der allgemeinen Schiffahrtslinien, was zugleich den Vorteil bringt, daß die Reisenden im Winter nicht allzusehr der Kälte ausgesetzt sind. Die Gesamtlänge der Flugstrecke 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 Flugplatzeinrichtungen: Leuchtturm, Radiostation, Benzintanks 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 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 Ankertaue 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.



Aufriß des schwimmenden Flugplatzes.

# Aus der politischen Woche.

### Caillaux' Pläne.

Im neuen Ministerium Briand sitzt Caillaux als Vizepräsident und Finanzminister. Die Stellung so nahe am Platze 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 Einsatz des Goldschatzes der Banque de France. Als erste Maßnahme zur Verwirklichung dieses Programms ist die Neubesetzung 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

dem Kapital. Die durch die Maiwahlen von 1924 zur Macht gelangten Radikalen und Sozialisten müßten ihre Parteigrundsätze verraten, wollten sie dem Finanzprojekt Caillaux' zustimmen. Aber Frankreich hat heute nur noch zwei Entscheidungen vor sich: entweder entschließt es sich zur Unterwerfung unter das Diktat der Weltfinanz, und das ist der Weg, den Caillaux vorschlägt, oder es sucht die Lösung aus eigener Kraft, die nationale, die jede Einmischung des Auslandes in die wirtschaftlichen Angelegenheiten Frankreichs ablehnt. Den letzteren Weg propagierten bisher die Linksparteien. Aber er zeigt sich je länger desto mehr als ungangbar, weil eben die Hochfinanz dabei nicht auf ihre Rechnung kommt und darum Frankreich ihr Vertrauen und ihre Mithülfe entzieht.

Die Finanzdebatten erfüllen zur Stunde den Palais Bourbon mit Lärm und Aufregung. Dem Mellon-Berenger-Abkommen hat die Linkspresse schärfsten Kampf angesagt. Der Innenminister drohte mit Verbot der Maueranschläge gegen das Abkommen. Es wurde ihm aber bedeutet, daß solche Unterdrückung der Preßfreiheit im Frankreich von heute noch nicht angängig sei. Trotzdem ist wahrscheinlich, daß das Abkommen ratifiziert und damit der wichtigste Punkt des Caillaux-Programms Tatsache wird. Denn die Ablehnung bedeutete den Verzicht auf die Kredite aus New-York und London und damit den Verzicht auf die Stabilisierung des Frankens, der heute schon bei rund 13 Punkt (der französische Franken = 13 Schweizer Rappen) angelangt und dessen Situation eine außerordentlich gefährliche ist. Das Sinken um einen Rappen bedeutet heute eine Entwertung des französischen Geldes um einen vollen Dreizehntel, morgen schon um einen vollen Zwölftel, und weil das Vertrauen auch demgemäß sich verflüchtigt, so wächst die Entwertung lawinenartig an. Die Eingeweihten, und dazu darf man wohl auch die Abgeordneten der Kammer rechnen, sehen die Katastrophe kommen und ziehen die Konsequenzen. Ihre Wähler werden ihnen später doch recht geben müssen, wenn sie die Sachlage genügend überdacht haben werden.

Erfolglos wird vermutlich auch der Widerstand gegen die Goldwährung sein, der sich jetzt noch in Frankreich geltend macht. Die Bank von Frankreich steht zur Stunde in Unterhandlungen mit der Bank von England und der amerikanischen Federal Reserve Bank um Gewährung langfristiger Kredite. Norman & Strong machen die Rückkehr Frankreichs zum Goldstandard zur Bedingung. Aber gegen dieses Diktat, das Frankreich das Verfügungsrecht über den Goldbestand der Bank von Frankreich aus den Händen nähme, gegen die Türkifizierung Frankreichs durch Amerika und England wehrt sich der radikale Abgeordnete Albert Milhaud. Die Notwendigkeiten des Augenblicks werden über diese vaterländische Logik hinweg zur Tagesordnung schreiten. Die Herren der Wallstreet und Lombardstreet haben sich immer noch als stärker erwiesen als jede Nation der Welt.

### Die abessinische Frage.

In aller Stille ist sie gelöst worden. Man weiß, worum es sich handelt. Zwischen England und Italien kamen Abmachungen zustande, die Abessinien gleichsam in eine englische und eine italienische Interessensphäre aufteilte. England behielt sich vor, den Tsanasee im Quellgebiet des Blauen Nils zu stauen, um seine Wasserwerke im Sudan sicher zu stellen und Italien seinerseits erhielt die Konzession für einen Bahnbau von der erytreischen Küste nach Addis-Abeba, der Hauptstadt Abessiniens, und von dort nach Italienisch-Somali. Gegen diese Abmachung, bei der natürlich der Negus Negesti nicht um seine Meinung befragt wurde, obwohl sein Land seinerzeit in den Kreis der Völkerbundsstaaten als gleichberechtigtes Mitglied aufgenommen worden ist, protestierte Frankreich, weil es seine Interessen verletzt sah. Denn eine italienische Bahnlinie quer durch Abessinien von Küste zu Küste müßte seine Linie Dschibuti—Addis-Abeba schwer konkurrenzieren. Die französische Presse schlug Lärm und sprach sich mit aller Entschiedenheit gegen das italienische Projekt aus. Da ließ aber Mussolini durch seine Presse Frankreich in Tunis bedrängen. Er verlangte für die 100 000 Italiener die Anerkennung ihrer italienischen Nationalität und ließ die ihrer Niederkunft entgegensehenden Italienerinnen gratis nach Sizilien führen und dort in einer fein ausgestatteten Entbindungsanstalt ihre Kinder zur Welt bringen, die durch diesen Trick dem französischen Gesetz entzogen wurden und der italienischen Nation erhalten blieben.

Nun scheint der Handel zwischen Frankreich und Italien zustande gekommen zu sein: Frankreich stimmt der englisch-italienischen Abmachung über Abessinien zu; dafür läßt Italien seine Forderungen in Tunis fahren.

Was Mussolini in Abessinien wirklich beabsichtigt, weiß man noch nicht. Wahrscheinlich ist es ihm darum zu tun, die Schlappe von Massaua, die dem italienischen Prestige seinerzeit eine so schwere Wunde geschlagen hat, auf irgend eine Weise auszumerzen. Es könnte ihm passen, von seinem Volke als der Wiederhersteller der nationalen Ehre im dunklen Afrika gefeiert zu werden. Aber zweifellos müßte ein Feldzug und muß auch ein bloßer Bahnbau durch das gebirgige Tropenland schwere Summen kosten, die wieder Italiens Kolonialkonto ungebührlich belasteten. Der unerbittliche Gegner Mussolinis, der ins Ausland verbannte Exminister Nitti, hat eben eine vernichtende Kritik gegen die italienische Kolonialpolitik des fascistischen Regimes veröffentlicht, in der er nachweist, daß diese das italienische Volk schon fünf Milliarden Lire gekostet, aber ihm noch nichts eingetragen hat.

Auch die fascistische Wirtschafts- und Verwaltungspolitik findet nicht die ungeteilte Anerkennung der Welt, was weiter nicht verwunderlich ist, da es sich um ein Experiment von weittragender Bedeutung handelt, das ganz an die bolschewistische Zwangswirtschaft erinnert. Das neugeschaffene Ministerium der Gewerkschaften und Korporationen will Mussolini selbst leiten; es ist das sechste Ressort, das in seinen Händen liegt. In drei Monaten soll das neue Gewerkschaftsgesetz vollständig durchgeführt sein. Die Verlängerung der Arbeitszeit auf neun Stunden soll nur dort durchgeführt werden, wo die Verhältnisse es erfordern; da wo die Arbeit mangelt, hätte diese Arbeitszeitverlängerung wirklich keinen Sinn und die gegenteilige als die beabsichtigte Wirkung. Zu den schon beschlossenen Sparmaßnahmen kommt neu hinzu der Regierungsbeschluß, laut dem vorerst keine neuen Staatsbeamten mehr angestellt werden sollen. Für die Mehrarbeit, die die Beamten so zu leisten haben werden, sollen sie besser bezahlt werden.

## Einkehr.

Ein plötzlicher Wolkenbruch ließ mich flüchten
In einen Rohbau. Durch glaslose Fenster
Späht' ich hinauf zum verdüsterten Himmel.
Holzgebälke, noch nackt, des Tünchens gewärtig,
Grobes Mauerwerk, feucht, die Dielen besät
Mit Mörtel und Spänen; ein Leimtopf
Im Winkel; das Ganze noch fern der Vollendung,
Doch trotzend schon Wetter und Wind — und siehe,
Deutlich enthüllt sich auf einmal dem Blicke
Das Heim, wie es dem Chaos entwuchs:

Freundliche Räume, Zimmer und Aufgang,
Wo die Liebe den Schritt kreuzt mit der Sorge,
Der Hoffnung und leidvollen Nöten,
Lautlose Güte schlinget die Fäden des Glücks ...
Blumen sah ich am Fenster und Stimmlein
Schwirrten um mich, silbern wie Lerchengesang.
Draußen verebbte der Sturm — ich stand noch
Sinnend, ein Fremder, rastend auf heiligem Grund.

H. Thurow.