Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1932)

Artikel: Das grösste Flugschiff
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988483

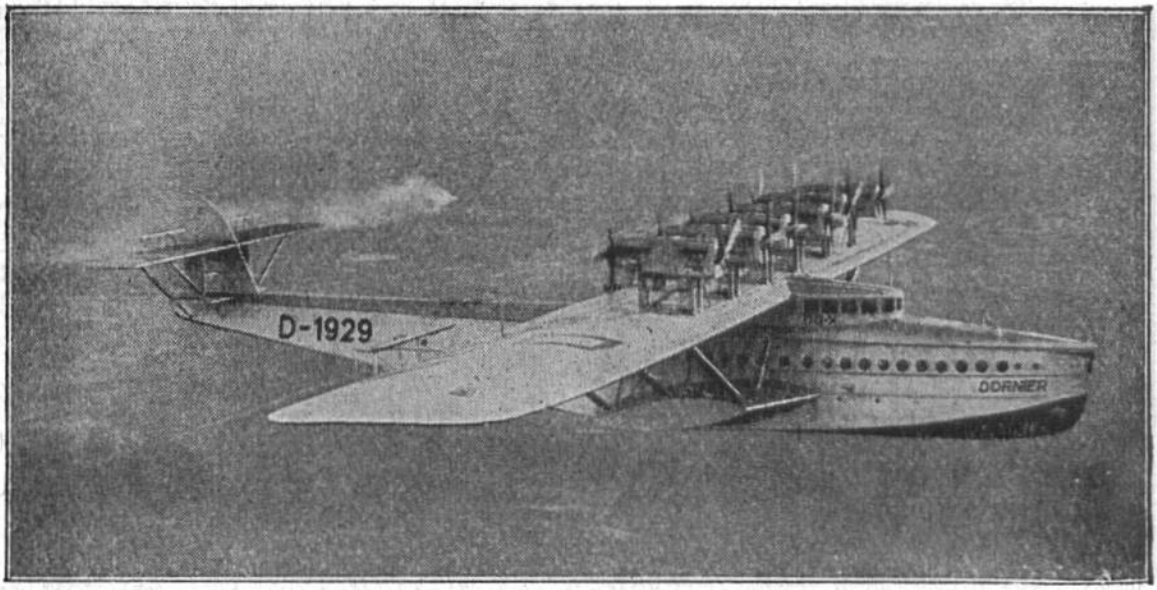
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 15.07.2025

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

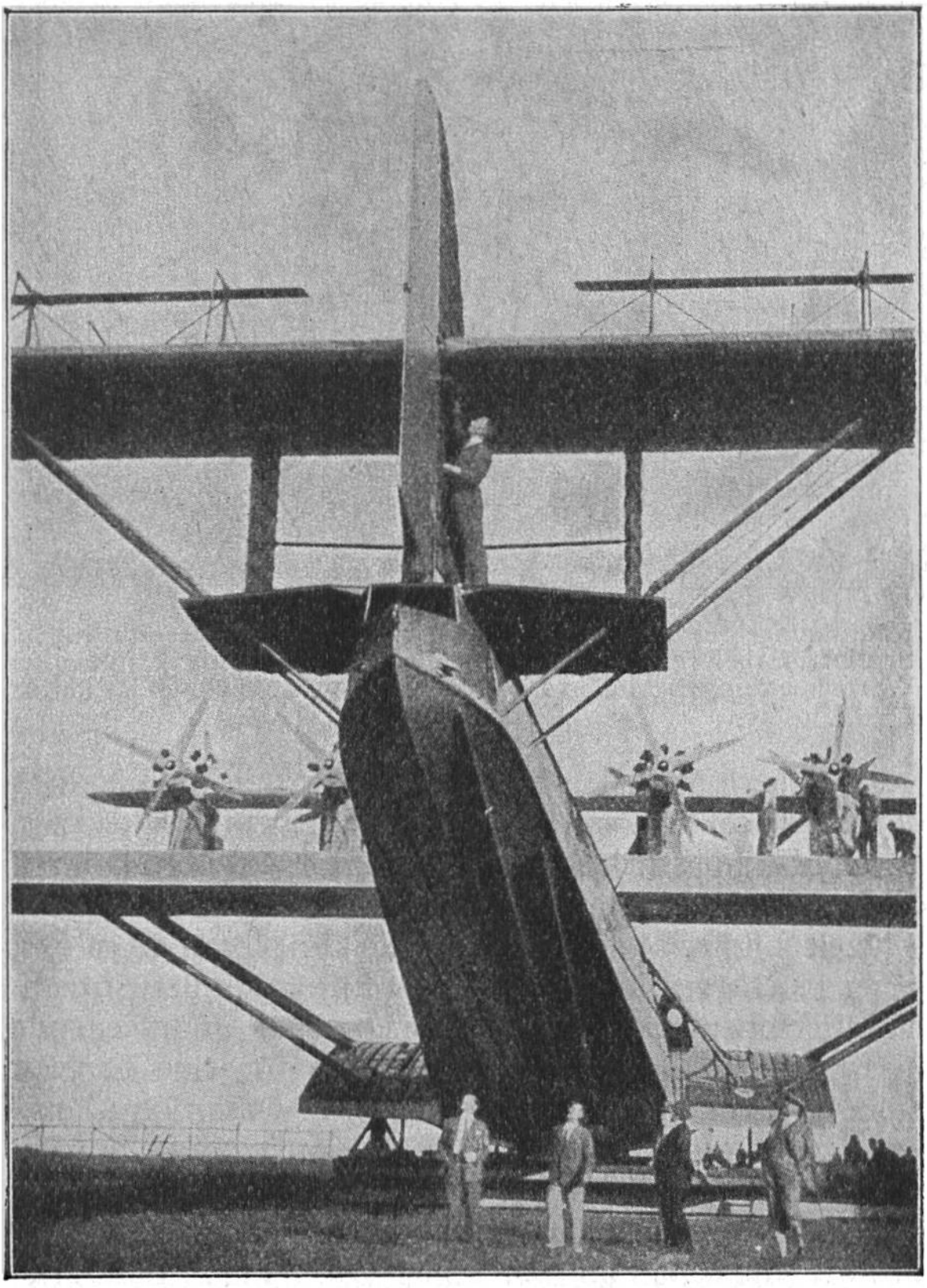


D O X i m F l u g. Das Flugschiff des Ingenieurs Dornier gleitet mit einer Stundengeschwindigkeit von über 200 km dahin. DO X hat 12 Zwölfzylindermotoren zu je 600 PS.

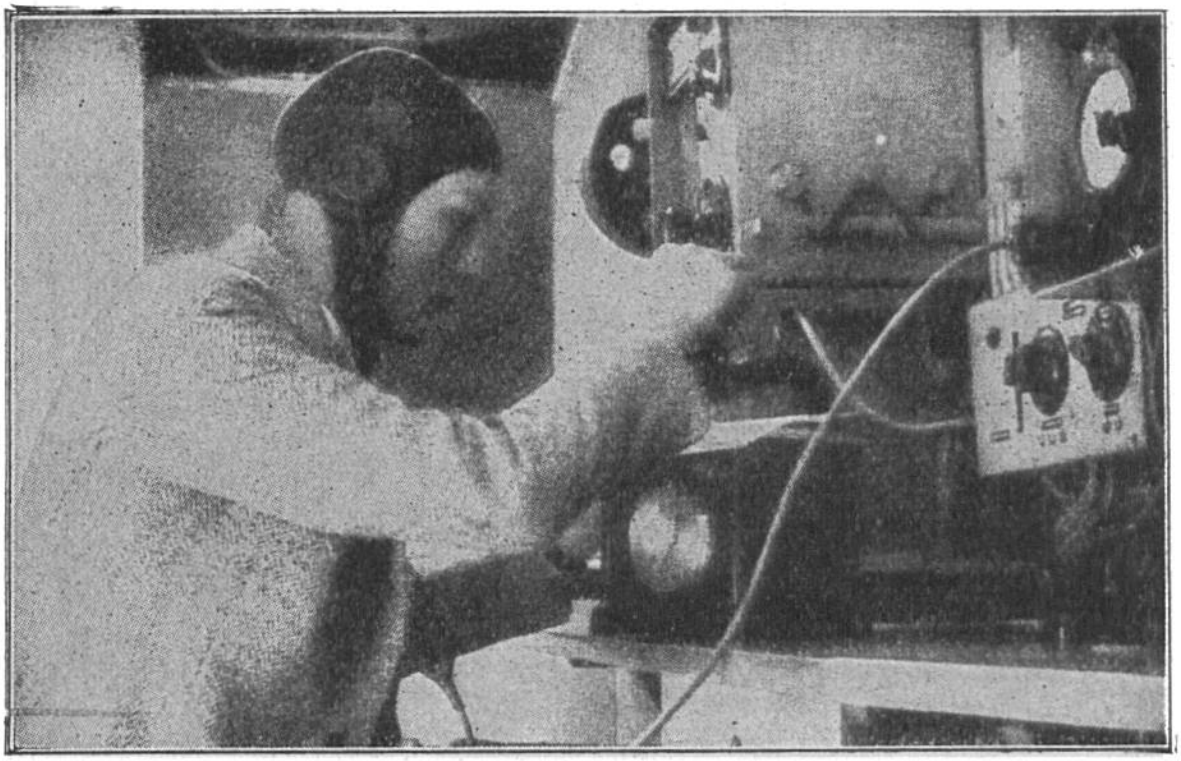
DAS GRÖSSTE FLUGSCHIFF.

Denken wir uns, dass einem unserer Seedampfer die Kamine weggenommen, dafür aber auf beiden Seiten tragende Flügel angesetzt werden, dass ferner der dergestalt verwandelte Dampfer mit brausenden Propellern schnaubend sich aus dem Wasser erhöbe und frei in die Lüfte stiege, so bekommen wir einen ungefähren Begriff von dem, was ein Flugschiff ist. Mit dem Luftschiff hat es die grossen Ausmasse gemein. Zusammen mit dem Flugzeug aber gehört es in die Kategorie der Luftfahrzeuge, die schwerer sind als Luft. Graf Zeppelin war überzeugt, dass es zwischen seinen Luftschiffen und den leichter beweglichen, aber viel kleinern Flugzeugen noch ein drittes Luftverkehrsmittel geben sollte. Er beauftragte seinen Mitarbeiter, den Ingenieur Claudius Dornier, ein solches zu schaffen. Dornier erfand das Flugschiff.

Aber Rom ward nicht an einem Tage gebaut, ebensowenig das Flugschiff. Zwölf Jahre Erfahrung und Vorbereitung brauchte es. Nicht nur technische Rätsel hatte Dornier zu lösen. Fast grössere Schwierigkeit bereitete es, die nötigen Geldmittel zu beschaffen. Mit dem Bau



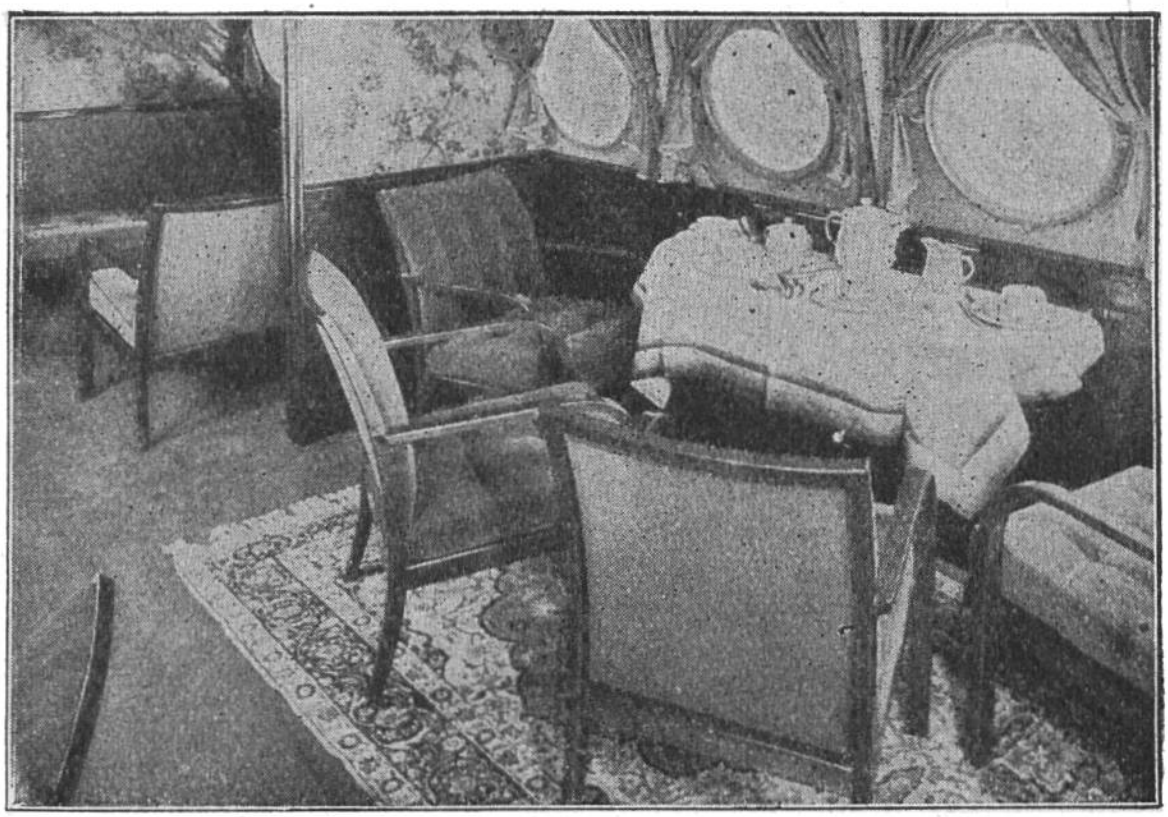
Die Steuerorgane hinten am Flugschiff DO X. Es sind dieselben wie bei andern Flugzeugen, aber sie entsprechen in ihren riesigen Ausmassen der Grösse der DO X, die 40 Meter lang ist und eine Flügelspannweite von 48 Meter hat.



Radioanlage der DO X, durch die das Flugschiff dauernd mit den Sendestationen auf dem Erdboden in Verbindung bleibt und Wettermeldungen erhält, aber auch selber Meldungen senden kann.

von kleinern Modellen fing Dornier an. Aus dem kleinen Wassersportflugzeug, der „Libelle", einem Zweiplätzer, erwuchs schliesslich im Jahre 1929 die DO X mit ihren 12 Zwölfzylinder-Motoren von insgesamt 7200 PS, einer Flügelspannweite von 48 m, einer Länge von 40 m und einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km in der Stunde. 170 Personen trägt dieser schwimmende und fliegende Riesendrache. Benzinvorräte können für eine Strecke von 4000 km mitgeführt werden. Für Ozeanflüge langt das freilich nicht. Aber die DO X ist auch nicht dazu gebaut worden. Sie kann aber die Reise von Passagieren und Post über den Ozean zeitlich abkürzen, indem sie Schiffe, die schon auf der Fahrt sind, einholt oder aber ihnen entgegenfliegt. Das Flugschiff könnte auch einem „Blitzverkehr" dienen, z. B. 90 Personen oder auch neun Tonnen Fracht von Hamburg nach Southampton oder von Marseille nach Algier bringen.

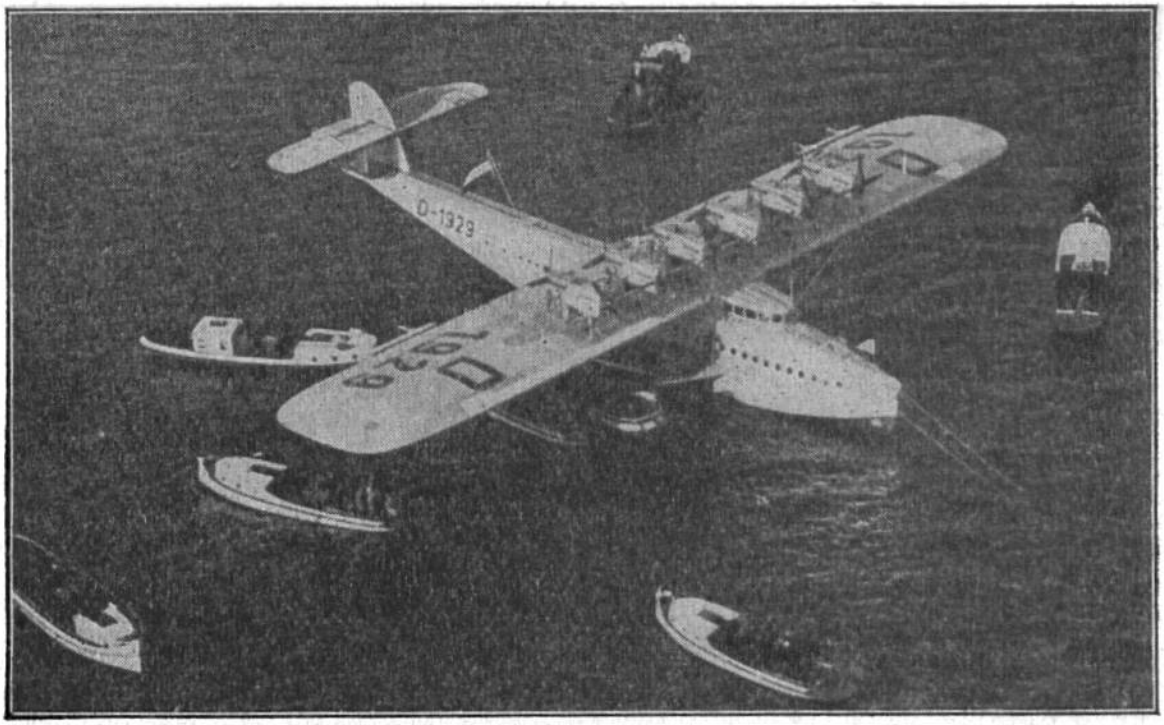
Auf schweizerischem Boden, in Altenrhein, an dem



Eine Ecke im Passagiersalon.
Die DO X kann 170 Passagiere aufnehmen.

für Flugkunst so bedeutsamen Bodensee, stehen Werft und Werkstätten, wo das erste Flugschiff entstand und zwar, nachdem die Pläne fertig waren, in 570 Tagen. Gegenwärtig sind zwei weitere Flugschiffe bereits vor der Fertigstellung.

Der eigentliche Schiffsraum ist in drei Decks (oder Stockwerke) eingeteilt. Das unterste, das Unterdeck, besteht aus neun wasserdichten Abteilungen (Schotten). Sollten zwei davon durch ein Leck oder sonst beschädigt und undicht geworden sein, so vermögen die andern sieben das Schiff trotzdem noch schwimmend zu erhalten. Im Unterdeck ist auch Raum für 16 000 Liter Betriebsstoff. Das Mittel- oder Hauptdeck enthält insbesondere die geräumigen Kabinen für die Passagiere. Eine elektrische Küche sorgt für das leibliche Wohl der Gäste. Ausserdem befinden sich im Hauptdeck die Frachträume. Führerstand, Navigations- und Kommandoräume sind im Oberdeck untergebracht, ebenso die



DO X ist auf dem Meer in Schellingwoude (bei Amsterdam) „gelandet“ und wird von einer Flotille begrüsst.

Funkerkabine und die Maschinenzentrale, wo ein Ingenieur fortwährend den Gang der Motoren überwacht. In den Flügeln befinden sich Behälter für 1600 Liter Öl. Als richtiges Schiff hat DO X natürlich auch Steuerruder und Anker. Was den Schiffsrumpf indes von dem eines gewöhnlichen Schiffes unterscheidet, das sind zwei seitliche Auswüchse unmittelbar hinter dem Bug. Es sind die sogenannten „Stummeln“, eine besondere Erfindung Dorniers. Sie sichern die Gleichgewichtslage des Flugschiffes auf dem Wasser, besonders beim Niedergehen, dem „Wassern“ (denn von Landen kann man nicht reden) und verhüten, dass ein Flügel ins Wasser eintaucht. Über die Stummeln gemessen, beträgt die Breite des Schiffes dann zehn Meter.

In der Luft wird das Flugschiff DO X genau wie irgendein modernes Flugzeug gesteuert. Da sind hinten am Heck die Höhensteuer, ebenso die Seitensteuer. An der Hinterkante der Flügelenden befinden sich die Querruder. Vom Führerstand aus werden sie mühelos in Bewegung gesetzt durch Handhebel, Pedale und Handrad.