

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 9 (1933)
Heft: 52

Artikel: Noch nicht für 1934
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-752665>

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

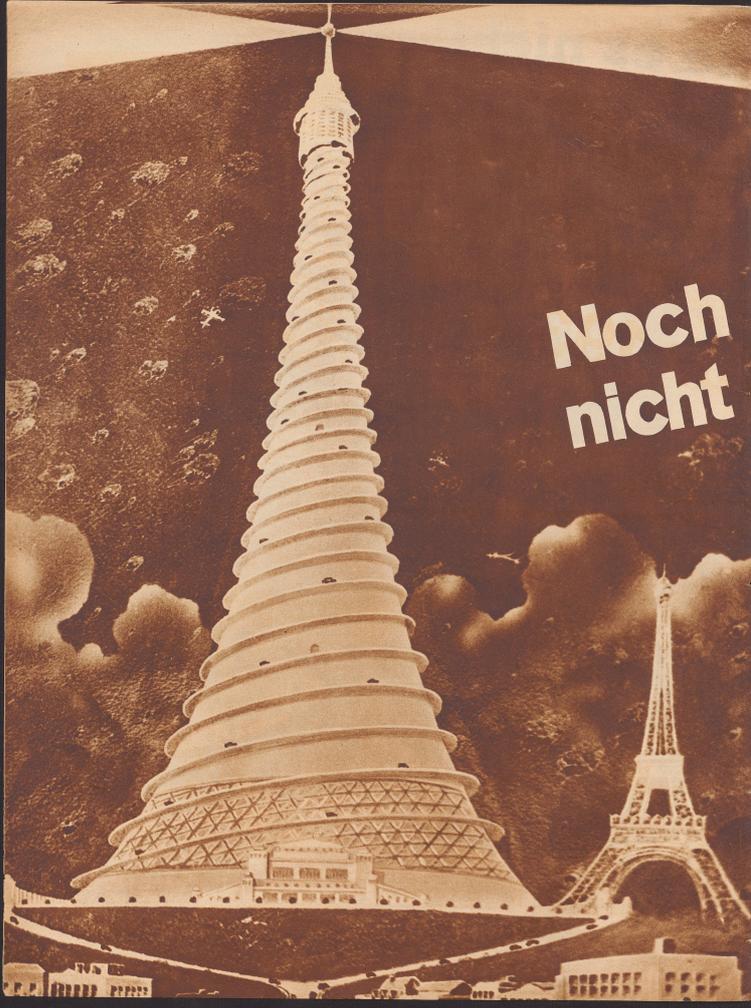
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 22.01.2025

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



Noch nicht für 1934

Eine Reihe erstaunlicher technischer Projekte, die wir im kommenden Jahr noch nicht verwirklicht sehen werden

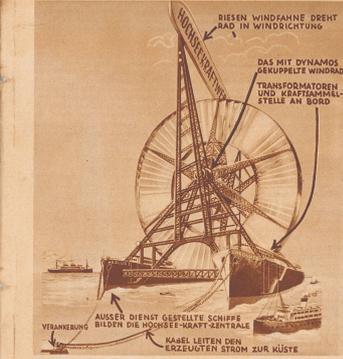
«Der Turmbau zu Babel». Für die Weltausstellung von 1937, die in Paris stattfinden sollte, plante die Franzosen den Bau eines Turmes, der an Höhe des Eiffelturms und das Empire State Building zusammen übertrafen soll. 700 Meter hoch soll das neue Weltwunder werden und gleichzeitig als Hotel, Vergnügungserholungsstätte, Aussichtsturm und Leuchtturm und Garage dienen. In der oberen Spitze soll das modernste meteorologische Observatorium der Welt untergebracht werden. Die Ingenieure haben berechnet, daß das Licht dieses Turmes bis zur belgischen und englischen Küste wahrnehmbar sein wird. Die von dem Turm ausgehende Spirale soll eine Faserbahn für Automobile dar. Die Erbauer wollen mit ihrem Gigantenprojekt nicht nur den höchsten Punkt der Erde schaffen, sondern auch einen wirtschaftlichen Rekord aufstellen. Der Turm soll nicht, wie heute üblich, aus Eisenblech und Stahlkonstruktionen, sondern vollkommen aus Beton errichtet werden. Die Kosten dafür betragen nach den Veranschlagungen des betriebsfähigen Gebäudes 100 Millionen. Sie werden sich, trotzdem der Turm nicht als doppelte Höhe wie der Eiffelturm sein wird, nur auf einen Bruchteil der Kosten des letzteren belaufen.



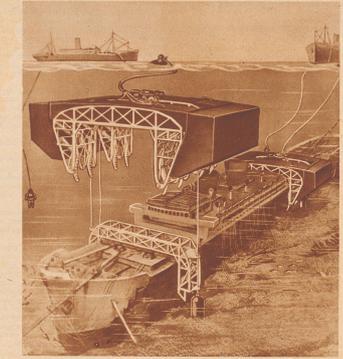
Der «Kugelexpress» oder Berlin-Paris in einer Stunde.

Die Forscher, die in den letzten Jahren in der Geschwindigkeitserregung gemacht worden sind, sind in mancher Beziehung gründlich abgewrackt worden sind, sondern durch riesige Magnete, die auf den Schienen angebracht sind und die Transportkraft mit der sich der zukünftige Verkehr bewegen soll, mit einer ungeheuren Geschwindigkeit vorwärts treiben. Während sich die Geschwindigkeit, die sich mit dem Kugelexpress erreichen lassen soll, auf 1000 Stundenkilometer. Das Problem der Aufrechterhaltung der in dem schwebenden Fahrzeug in wie folgt gelöst. In der äußeren, auf dem Höhe ruhenden Kugel befinden sich, durch eine dicke Hohlwand getrennt, eine reiner und in dieser eine drehbare Kugel. Die äußere dieser Kugel dreht sich oberhalb der Kugel, die zweite bewegt sich aber selbstständig langsamer und die innere, ebenfalls in eine Hohlkugel getragene Kugel nach vollkommen still und zwar einmal in jeder Umdrehung durch zwei in jeder Flugrichtung und zum zweiten auf Grund eines in ihrem Boden angebrachten Gyroskop. Dieses Gyroskop besteht aus einer Anzahl Kugeln, die sich mit ungeheurer Geschwindigkeit herumdrehen. Sobald die Verrückung der Kugel zu stark möglich ist, weil ein Magnet an der Strecke immer die Kraft des Induktions aufhebt. Aber das nimmt auch, dass läng der Strecke befindet sich eine elektrische Leitung, die in dem Augenblicke, da die Kugel einen Magneten überfliegt, die Kraft nachher und den durch die Induktion Magnetismus umgekehrt macht, so daß ein Einfluß auf die westwärts gerichtete Kugel aufgebracht ist.

grenzen am Phantastische. Den neuesten Triumph auf diesem Gebiete feierte der Engländer H. K. Wharton mit seinem «Kugelexpress», einer Erfindung, die in mancher Beziehung gründlich abgewrackt worden sind, sondern durch riesige Magnete, die auf den Schienen angebracht sind und die Transportkraft mit der sich der zukünftige Verkehr bewegen soll, mit einer ungeheuren Geschwindigkeit vorwärts treiben. Während sich die Geschwindigkeit, die sich mit dem Kugelexpress erreichen lassen soll, auf 1000 Stundenkilometer. Das Problem der Aufrechterhaltung der in dem schwebenden Fahrzeug in wie folgt gelöst. In der äußeren, auf dem Höhe ruhenden Kugel befinden sich, durch eine dicke Hohlwand getrennt, eine reiner und in dieser eine drehbare Kugel. Die äußere dieser Kugel dreht sich oberhalb der Kugel, die zweite bewegt sich aber selbstständig langsamer und die innere, ebenfalls in eine Hohlkugel getragene Kugel nach vollkommen still und zwar einmal in jeder Umdrehung durch zwei in jeder Flugrichtung und zum zweiten auf Grund eines in ihrem Boden angebrachten Gyroskop. Dieses Gyroskop besteht aus einer Anzahl Kugeln, die sich mit ungeheurer Geschwindigkeit herumdrehen. Sobald die Verrückung der Kugel zu stark möglich ist, weil ein Magnet an der Strecke immer die Kraft des Induktions aufhebt. Aber das nimmt auch, dass läng der Strecke befindet sich eine elektrische Leitung, die in dem Augenblicke, da die Kugel einen Magneten überfliegt, die Kraft nachher und den durch die Induktion Magnetismus umgekehrt macht, so daß ein Einfluß auf die westwärts gerichtete Kugel aufgebracht ist.



Die Elektrizitätsinsel im Weltmeer. Diese Hohe-Kraftzentrale ist das Projekt des deutschen Ingenieurs Hesse. Sie besteht im wesentlichen aus zwei abgewinkelten Schiffen, die durch ein Getriebe mit riesigen Antrieben mit einem Windrad verbunden sind. Eine oberhalb der Räder befindliche Fahne dreht die Schiffe in die Windrichtung und erlaubt es dem Winde, so in der Rad einzugreifen, daß er voll ausgenutzt werden kann. Die Vorwelt drahtlose Hohe-Kraftwerke gegenüber früher projektierten Windkraftwerken zu Lande besteht darin, daß auf hoher See fast immer Winde herrschen, die einen kontinuierlichen Betrieb gewährleisten. Der so auf dem Meere draussen durch Dynamos erzeugte Strom wird durch Unterseekabel an die Küste geleitet und von dort den Konsumenten in gänzlich vollkommener Weise zugeführt.



Moderne Schiffsbergung. Statistische Angaben weisen zu bezeugen, daß auf dem Grunde der verlassenen Meere für rund 15 Milliarden Franken gekunkene Werte liegen. Grund genug, daß die Ingenieure unserer Zeit Ideen und Projekte entwickelt, um diese Schätze zu heben. Eine Bild zeigt das Vorgehen auf dem Gebiete der Schiffsbergung des italienischen Ingenieurs G. Bontempi. Diese Anlage besteht aus einer besonderen U-förmigen Becke, die auf das versunkene Schiff herabgelassen und von Luftschiffen in die richtige Lage gebracht wird. Der U-förmige Träger besitzt aus großen Metallkästen in deren sich zugehörige Klappen befinden. Das der Träger aus dem versunkenen Schiff befreit, so werden von den an der Oberfläche befindlichen Schiffen mittels komprimierter Luft die Klappen fest an das Schiffkörper gepreßt und dann ebenfalls von der Meeresoberfläche aus die einzelnen Stahlblechklappen benutzende eigentümliche Hebelwerke mit Luft gefüllt. Die auf diese Weise mit Luft gefüllten Klappen haben natürlich das Beharren, wieder an die Oberfläche zu kommen und müssen dabei zwingend, das an ihnen befestigte Schiff mit nach oben ziehen. Nun kann das Schiff befreit abgeholt werden oder falls sich das nicht lohnt, ohne weiteres die darin befindlichen Wertgegenstände zu Ort und Stelle abgehoben werden.

AUßER DIENST GESTELLTE SCHIFFE BILDEN DIE WINDKRAFTZENTRALE

KABEL LEITEN DEN ERZEUGTEN STROM ZUR KÜSTE

AUßER DIENST GESTELLTE SCHIFFE BILDEN DIE WINDKRAFTZENTRALE

KABEL LEITEN DEN ERZEUGTEN STROM ZUR KÜSTE