

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

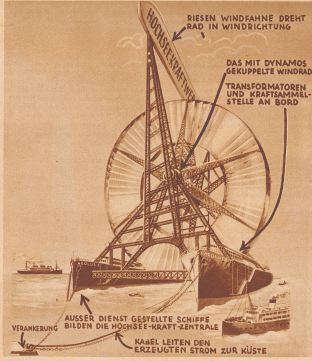
Eine Reihe erstaunlicher technischer Projekte, die wir im kommenden Jahr noch nicht verwirklicht sehen werden

«Der Turmbau zu Babel». Für die Weltausstellung von 1937, die in Paris stattfinden soll, planen die Franzosen den Bau eines Turms, der an Höhe des Eiffelturms und das Empire State Building zusammen überreift: 700 Meter hoch soll das neue Weltwunder werden und gleichzeitig als Hotel, Vergnügungserholungsstätte, Aussicht- und Leuchturm und Garage dienen. In der obersten Spitze soll das modernste meteorologische Observatorium der Welt untergebracht werden. Die Ingenieure haben berechnet, daß das Licht dieses Turms bis zur belgischen und englischen Küste wahrnehmbar sein wird. Die von dem Turm gehende Spirale soll eine Fabelbahn für Automobile dar. Die Erbauer wollen mit ihrem Gigantenprojekt nicht nur den höchsten Mastbau der Erde schaffen, sondern auch einen wirtschaftlichen Rekord aufstellen. Der Turm soll nicht, wie heute üblich, aus Eisenblech und Stahlschraubenkonstruktion, sondern vollkommen aus Beton erbaut werden. Die Kosten dafür betragen nach den Veranschlagungen des bereits von den Behörden genehmigten Projektes nur den zehnten Teil eines gleich großen Eisen- oder Stahlturms. Sie werden sich, trotzdem der Turm nicht als doppelte, so hoch wie der Eiffelturm sein wird, nur auf einen Bruchteil der Kosten des letzteren belaufen.



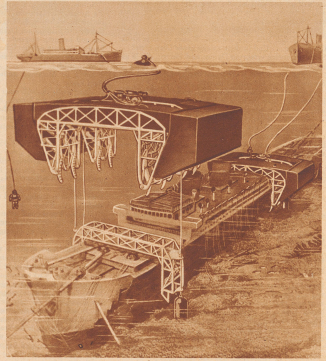
Der «Kugelexpress» oder Berlin-Paris in einer Stunde.

Die Forscher, die in den letzten Jahren in der Geschwindigkeitserregung gemacht worden sind, sind im Besonderen durch die Erfindung, die in manchen Beziehungen grundsätzliche Zwecke von allen früheren Systemen der bisherigen Bauart und Konstruktion des Eisenbahnsystems. Die Amtrakbahn wird hier nicht durch Kohle- oder Ölkraftenergie getrieben, 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 vorwärtreiben. Während sich die Geschwindigkeit, die sich mit dem Kugelexpress erreichen lassen soll, auf 1000 Stundenkilometer. Das Problem der Aufrechterhaltung in dem unendlichen Fahren ist wie folgt gelöst. In der ersten, auf dem Höhepunkt der Fahrt, befinden sich, durch eine dicke Flüssigschicht getrennt, eine rechte und eine linke Kugel. Die äußere dieser Kugeln dreht sich oberhalb der Kugel, die in der Vorwärtsbewegung, die zweite bewegt sich aber selbst beständig langsame und die innere, ebenfalls in eine Flüssigschicht getrennt, Kugel nach vollkommen still und zwar einmal mittels der Trennung 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. So wird die Vordrängbewegung der Kugel erst nicht möglich ist, weil ein Magnet an der Strecke immer die Kraft des Induktionsaufbaus. Aber das nimmt nicht, denn längs der Strecke befindet sich eine elektrische Leitung, die in dem Augenblicke, da die Kugel einen Magneten durchläuft, die Kraft nachher und den durchdringenden Magneten ununterbrochen, so daß ein Einfluß auf die westwärtsbewegte Kugel aufgebracht ist.



DIESEN WINDFAHNE DREHT RAD IN WINDRICHTUNG

Die Elektrizitätsinsel im Weltmeer. Diese Hohe-Kraftzentrale ist das Projekt des deutschen Ingenieurs Hoesel. 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 Wind, so in der Rad einzugreifen, daß er voll ausgenutzt werden kann. Die Vorteil dieserartige 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 Meer draussen durch Dynamo erzeugte Strom wird durch Unterseekabel an die Küste geleitet und von dort den Konsumenten in gänzlich unbedenklicher Weise zugeführt.



DAS MIT DYNAMOS BESUPPELT WINDRAD. TRANSFORMATOREN UND KRAPFANIMMELSTELLE AN BORD

Moderne Schiffsbergung. Statistische Angaben weisen zu bezeugen, daß auf dem Grunde der vornehmlichen Meere für rund 15 Milliarden Franken gekenterte Schiffe liegen. Grund genug, daß die Ingenieure ununter Zeit Ideen und Projekte entwickelt, um diese Schiffe zu heben. Eine Bild zeigt das System auf dem Gelände, die Schiffhebeanlage des italienischen Ingenieurs G. Boncompagni. Diese Anlage besteht aus einer enormen Le-Förderung, die auf das verankerte Schiff herabgelassen und von Luchsen in die richtige Lage gebracht wird. Der U-förmige Träger besitzt aus großen Metallkugeln in deren sich zugehörige Klappen befinden. Die der Träger aus dem Trichter über dem gekenterten Schiff befestigt, so werden von den an der Oberfläche befindlichen Schiffen mittels komprimierter Luft die Klappen fest an das Schiffkörper gepreßt und dann ebenfalls von der Meeresschicht an die im einzelnen Stahlblechklappen bestehende eigentümliche Hebelbrücke mit Luft gefüllt. Die auf diese Weise mit Luft gefüllten Klappen haben natürlich das Behälter, wieder an die Oberfläche zu kommen und müssen dabei zwangsläufig, das an ihnen befestigte Schiff mit nach oben ziehen. Nun kann das Schiff begradigt, geholt werden oder falls sich das nicht lohnt, ohne weiteres die darin befindlichen Wertgegenstände zu Ort und Stelle abgehoben werden.