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 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: 17.07.2025

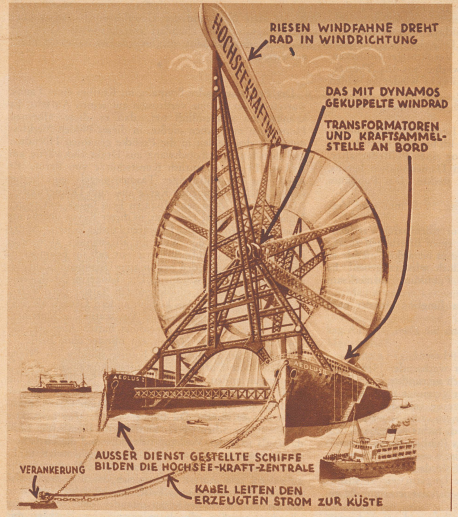
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Noch nicht für 1934

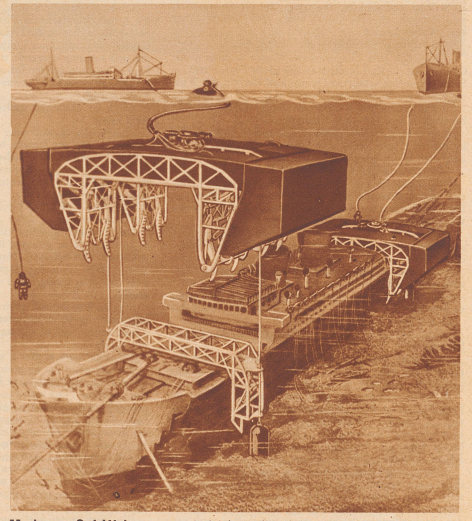
Eine Reihe erstaunlicher technischer Projekte, die wir im kommenden Jahr noch nicht verwirklicht sehen werden

«Der Turmbau zu Babel». Für die Weltausstellung von 1937, die in Paris stattfindet, planen die Franzosen den Bau eines Turmes, der an Höhe den Eiffelturm und das Empire State Building zusammen übertreffen soll. 700 Meter hoch soll das neue Weltwunder werden und gleichzeitig als Hotel, Vergnügungsetablissement, Aussichts- und Leuchtturm und Garage dienen. In der obersten 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 um den Turm gelegten Spiralen stellen eine Fahrbahn für Automobile dar. Die Erbauer wollen mit ihrem Gigantenprojekt nicht nur den höchsten Hochbau der Erde schaffen, sondern auch einen wirtschaftlichen Rekord aufstellen. Der Turm soll nicht, wie heute üblich, aus Eisengerüst und Stahlkonstruktionen, sondern vollkommen aus Beton errichtet werden. Die Kosten dafür betragen nach den Voranschlägen des bereits von den Behörden geprüften Projektes nur den zehnten Teil eines gleich großen Eisen- oder Stahlturmes. Sie werden sich, trotzdem der Turm mehr als doppelt 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 Fortschritte, die in den letzten Jahren in der Geschwindigkeitssteigerung gemacht worden sind, grenzen ans Phantastische. Den neuesten Triumph auf diesem Gebiete feierte der Engländer H. K. Whitehorn mit seinem «Kugelexpreß», einer Erfindung, die in mancher Beziehung gründlich abweicht von allen früheren Systemen der bisherigen Bauart und Traktion der Schienenfahrzeuge. Die Antriebskraft wird hier nicht durch Kohle oder Oelfeuerung geliefert, sondern durch riesige Magnete, die auf den Schienen angebracht sind und die Transportkugel, mit der sich der zukünftige Verkehr abspielen soll, mit einer ungeheuren Geschwindigkeit vorwärtsreißen. Whitehorn schätzt die Geschwindigkeit, die sich mit dem Kugelexpreß erreichen lassen soll, auf 1000 Stundenkilometer. Das Problem des Aufenthalts in dem sonderbaren Fahrzeug ist wie folgt gelöst: In der äußern, auf dem Bilde sichtbaren Kugel befindet sich, durch eine dicke Flüssigkeitsschicht getrennt, eine zweite und in dieser eine dritte Kugel. Die äußerste dieser Kugeln dreht sich selbstverständlich bei der Vorwärtsbewegung, die zweite bewegt sich aber schon bedeutend langsamer und die innerste, ebenfalls in eine Flüssigkeitsschicht gelagerte Kugel steht vollkommen still, und zwar einmal infolge der Trennung durch zwei äußere Flüssigkeitsschichten und zum zweiten auf Grund eines an ihrem Boden eingebauten Gyroskops. Dieses Gyroskop besteht aus einer Anzahl Kreisel, die sich mit ungeheurer Geschwindigkeit horizontal drehen. Skeptiker werden einwenden, daß die Vorwärtsbewegung der Kugel gar nicht möglich sei, weil ein Magnet an der Strecke immer die Kraft des nächsten aufhebe. Aber das stimmt nicht, denn längs der Strecke befindet sich eine elektrische Leitung, die in dem Augenblick, da die Kugel einen Magnetring durchlaufen hat, die Kraft ausschaltet und den durchlaufenen Magneten unmagnetisch macht, so daß sein Einfluß auf die weiterrollende Kugel aufgehoben ist.



Die Elektrizitätsinsel im Weltmeer. Diese Hochsee-Kraftzentrale ist das Projekt des deutschen Ingenieurs Honneff. Sie besteht im wesentlichen aus zwei abgewrackten Schiffen, die durch ein Gittergerüst von riesigen Ausmaßen mit einem Windrad verbunden sind. Eine oberhalb des Rades befindliche Fahne dreht die Schiffe in die Windrichtung und erlaubt es dem Winde, so in das Rad einzugreifen, daß er voll ausgenutzt werden kann. Der Vorteil derartiger Hochsee-Kraftwerke gegenüber früher projektierten Windkraftwerken zu Land 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 im ganzen Land zugeführt.



Moderne Schiffsbergung. Statistische Angaben wissen zu berichten, daß auf dem Grunde der verschiedenen Meere für rund 1¾ Milliarden Franken gesunkene Werte liegen. Grund genug, daß die Ingenieure unserer Zeit Ideen und Projekte serienweise entwickeln, um diese Schätze zu heben. Unser Bild zeigt das Neueste auf dem Gebiete, die Schiffshebeanlage des italienischen Ingenieurs G. Bontempi. Diese Anlage besteht aus einer riesenhaften U-förmigen Brücke, die auf das versunkene Schiff herabgelassen und von Tauchern in die richtige Lage gebracht wird. Der U-förmige Träger besteht aus großen Metallkästen, an denen sich zangenförmige Klauen befinden. Hat der Taucher nun den Träger über dem gesunkenen Schiff befestigt, so werden von den an der Oberfläche befindlichen Schiffen mittels komprimierter Luft die Klammern fest an den Schiffskörper gepreßt und dann ebenfalls von der Meeresoberfläche aus die aus einzelnen Stahlblechkästen bestehende eigentliche Hebebrücke mit Luft gefüllt. Die auf diese Weise mit Luft gefüllten Kästen haben natürlich das Bestreben, wieder an die Oberfläche zu kommen und müssen dabei zwangsläufig das an ihnen befestigte Schiff mit nach oben ziehen. Nun kann das Schiff bequem abgeschleppt werden oder falls sich das nicht lohnt, ohne weiteres die darin befindlichen Wertgegenstände an Ort und Stelle geborgen werden.