Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 52

Artikel: Drei Träume
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-755037

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: 16.07.2025

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

DREI TRÄUME

Die Radio-Lokomotive

Einer der sehnlichsten Wünsche unserer heutigen Technik ist die Verwirklichung des Traumes von der Kraftübertragung auf drahtlosem Wege. Kürzlich sind nun in Amerika Experimente mit sogenannten «Radio-Lokomotiven» gemacht worden, bei denen den Maschinen die Kraft auf drahtlosem Wege von einem entfernten Kraftwerk zugeleitet wurde. Die in unserer Abbildung wiedergegebene «Radio-Lokomotive» weist eine Reihe ungeheurer Röhren und Gleichrichter auf. Die gigantischen Röhren sind aus bruchsicherem Glas gebaut, und unter denselben sind riesige Luftkühler angebracht, die ein Schmelzen der Elektroden verhindern. Die Kraftwellen werden von der Antenne aufgenommen, gleichgerichtet und den Motoren zugeführt. Weiterhin werden dem Zug sogenannte Steuersignale gegeben, die die Geschwindigkeit regeln. Die Idee des drahtlos angetriebenen Zuges ist wie gesagt nicht neu, ihre erste Verwirklichung wird aber eine Umwälzung auf dem Gebiet des Transportwesens bedeuten, und ihr wird bald das Zeitalter folgen, in dem unsere Automobile, Flugzeuge und andere Verkehrsmittel ohne menschliche Führung angetrieben und gesteuert werden. Die Form der Lokomotive ist den Gesetzen über die Ueberwindung des Luftwiderstandes weitgehend angepaßt und gewährleistet eine ungeheure Geschwindigkeit.

Werden wir auf einer Schiene reisen?

Diese Frage klingt merkwürdig, aber sie hat ihre Berechtigung, denn von der Verwirklichung der Einschienenbahn hängt die durch den heutigen Verkehr geforderte Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ab. Je kleiner der Reibungswiderstand, um so größer die Geschwindigkeit, heißt das physikalische Gesetz. Also muß sich mit einer Schiene die doppelt so große Geschwindigkeit als mit zwei Schienen herausholen lassen; 400 Stundenkilometer, sagen die Ingenieure. Der Antrieb der Wagen erfolgt durch riesige am Heck angebrachte Propeller, die ihrerseits durch mächtige Dieselmotoren in Bewegung gesetzt werden. Um das Gleichgewicht des Zuges zu gewährleisten, sind vorne und hinten riesige Stabilisatoren angebracht. Da bei so großer Geschwindigkeit die Streckensignale, insbesondere bei nebligem Wetter, für den Maschinenführer nicht mehr sichtbar sind, werden ihm diese durch Radio übermittelt.

Meereswellen als Antriebskraft für Ozeandampfer

In der Tat eine große Idee, das Meerwasser selbst zum Antrieb für Schiffe auszunützen. Eine Erfindung, die die Reisekosten für Ozeanüberquerungen mächtig verringern könnte. Die Ingenieure denken sich die Sache so: Das Schiff hat, ähnlich wie ein Walfänger, am Bug eine riesenhafte Oeffnung, in welche das Meerwasser einströmt. Eine Anzahl von starken Motoren angetriebenen Saugpumpen sammeln das Wasser und schleudern es mit ungeheurem Druck durch sechs oder acht seitlich am Schiffskörper angebrachte Auslaßöffnungen wieder hinaus. Das auf diese Weise hinausgestoßene Wasser wirkt raketenartig und stellt eine beträchtliche Entlastung der Schraube dar.