

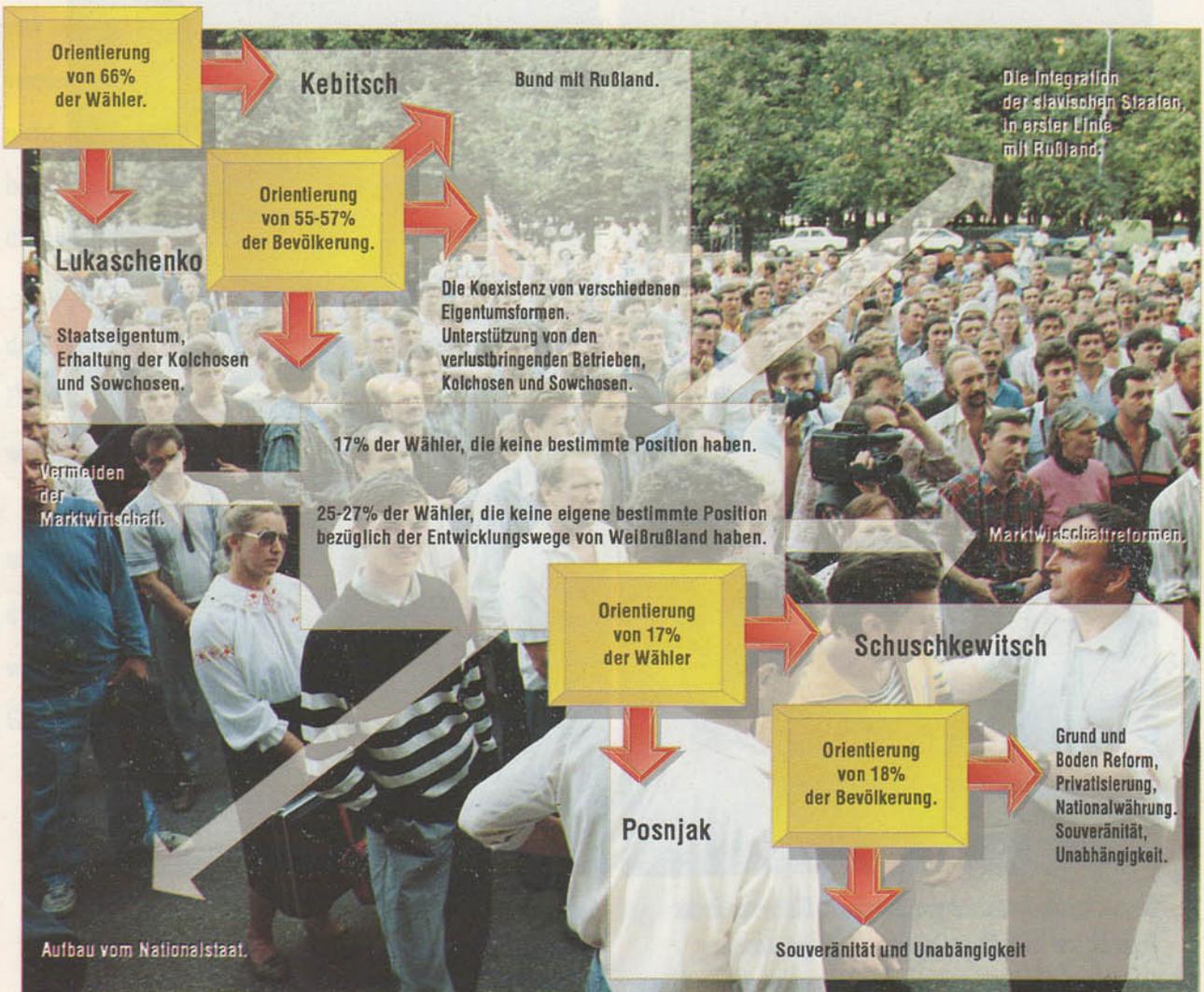
W & U

WEIßRUßLAND & UNTERNEHMEN

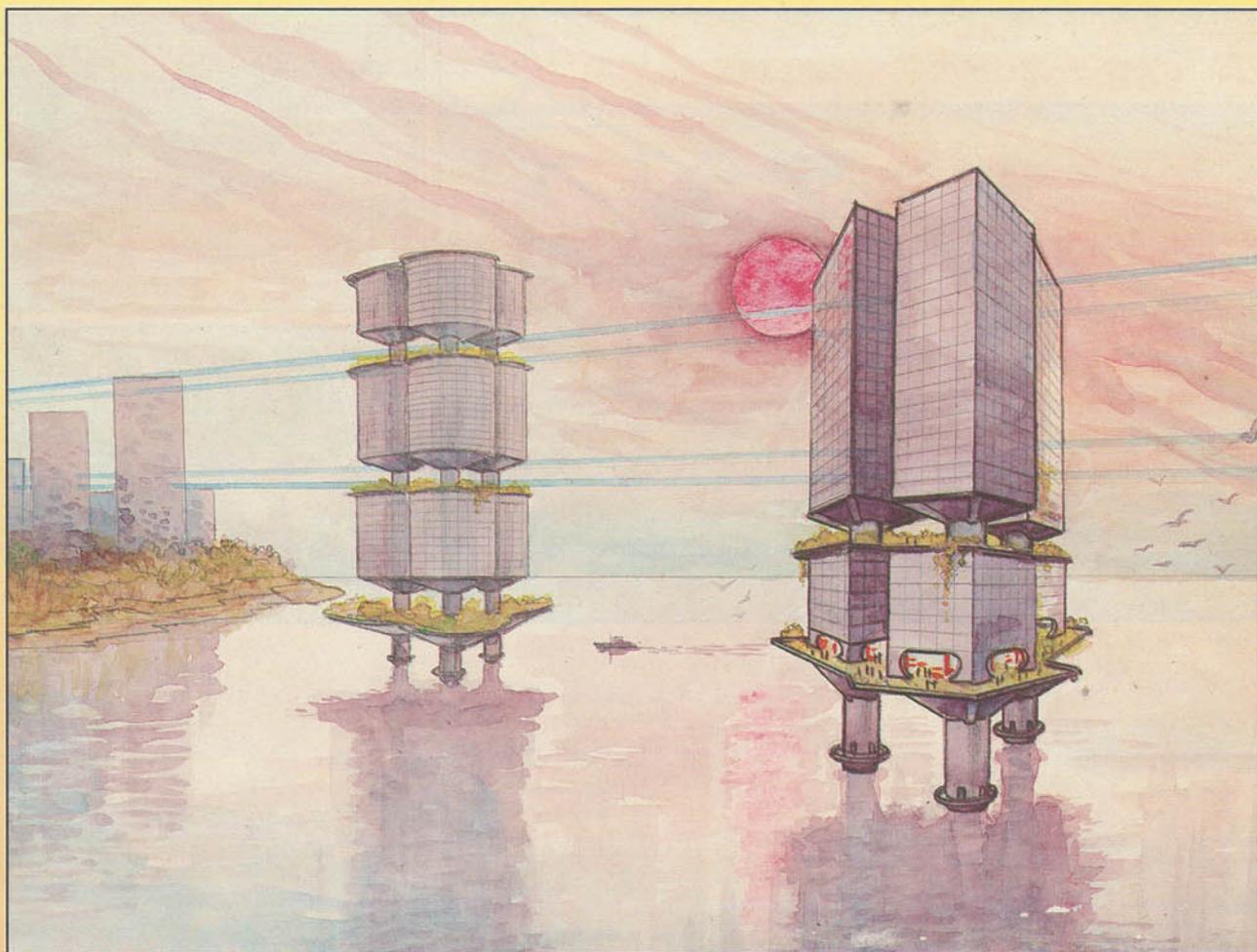
MAGAZIN FÜR WIRTSCHAFT, POLITIK UND SOZIALWESEN IN DER REPUBLIK BELARUS Nr.3/1994

IN DIESER AUSGABE:

Der erste Präsident - wichtige politische Richtlinien für die Bevölkerung!



Was beeinflusst die öffentliche Meinung?



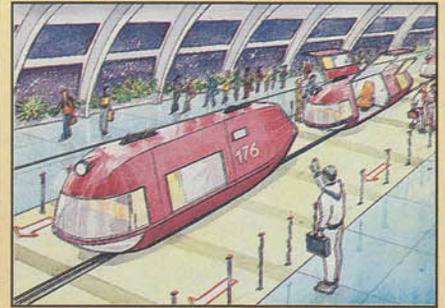
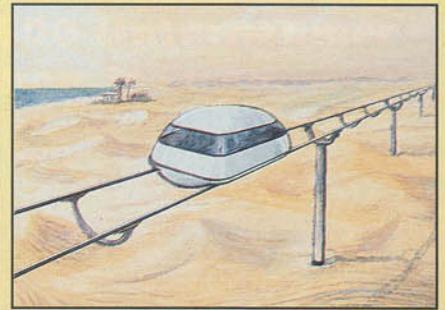
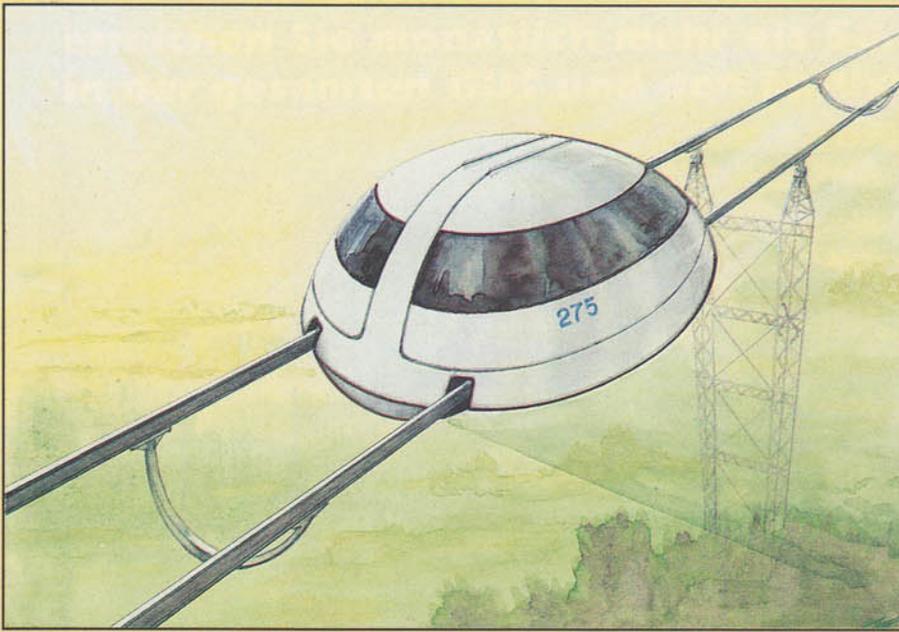
Die Grenzen von Zeit und Raum werden von NTL neu gezogen.

Nur fliegen ist schöner

Dieser legendäre Satz könnte bald der Vergangenheit angehören, denn der Erfinder Anatoli Junizkij hat auf der Suche nach einem modernen Transportmittel, eine vielleicht revolutionierende Entdeckung gemacht. Er entwickelte ein Verkehrsmittel, welches seiner Meinung nach alle Vorteile der bisherigen Fortbewegungsmittel vereint und so das Transportmittel des 21. Jhd. werden könnte. Es ist so schnell wie ein Flugzeug und seine Kosten übersteigen die der Eisenbahn nicht. Außerdem bietet es auch noch alle ökologischen Vorteile der Elektroautomobile. Auch die Leistungsfähigkeit unseres heutigen Straßennetzes ist geringer, als die seiner Erfindung. Um welche Art von Verkehrsmittel dreht es sich den nun aber bei dieser Erfindung eigentlich?

Der Erfinder beschreibt es wie folgt: es handelt sich um eine Schiene, welche in ungefähr 10-15 Metern Höhe auf Ankerstützen angebracht wird. Die Stützen werden nach einer neuen Technologie gebaut und benötigen nur einen sehr geringen Platz. Ihre Sicherheit übersteigt die einer modernen Eisenbahnbrücke bei weitem. Auf dieser Schiene fahren Tropfenförmige Kabinen. Um ihnen herum befindet sich ein Rohr von ungefähr 2 Metern Durchmesser. Durch dieses Rohr kann die Reisegeschwindigkeit verdreifacht werden. Die Luft wird sowohl in Fahrtrichtung abgesaugt, als auch wahlweise geblasen, so daß der Luftwiderstand sehr gering ist. Dadurch können Reisegeschwindigkeiten von 200 m/s ►





erreicht werden. Ohne dieses Rohr bewegen sich die Kabinen immer noch mit einer Geschwindigkeit von bis zu 500 km/h. Durch ihre sehr aerodynamische Form, können die Kabinen fast geräuschlos dahingleiten. Sie werden außerdem komplett Computer gesteuert gefahren. Es gibt kein Steuer, an dem man ständig sitzen muß. Die Richtung und die Geschwindigkeit werden vom Computer automatisch geregelt. Der Passagier braucht nur noch den Zielort einzugeben und die Fahrt kann beginnen. Die Eingabe erfolgt über einen Code, oder wahlweise Verbal, so daß sogar ein Kind damit verreisen kann.

Warum aber nun sollte jemand auf sein bequemes Auto verzichten, welches vor dem Haus parkt und jederzeit zur Verfügung steht?

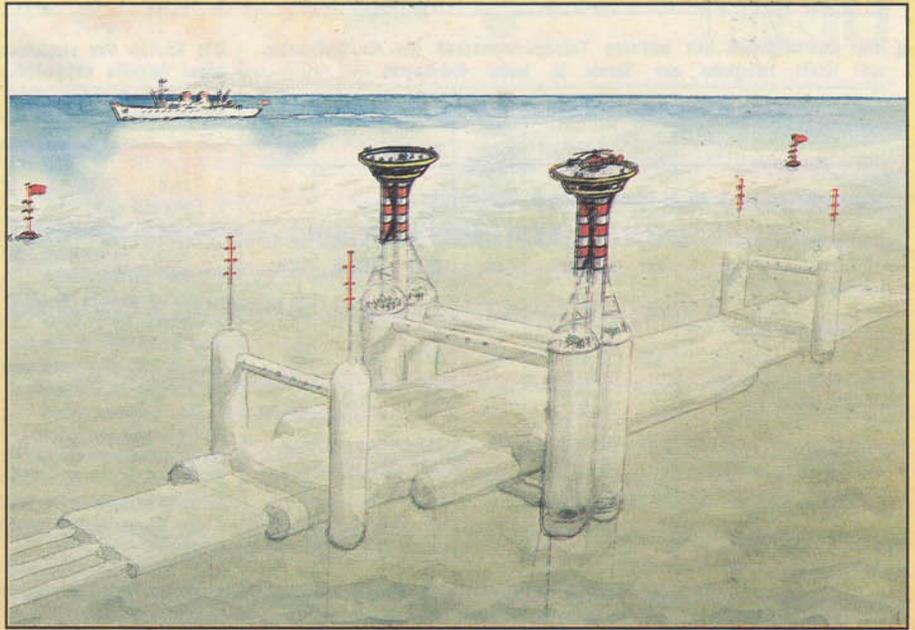
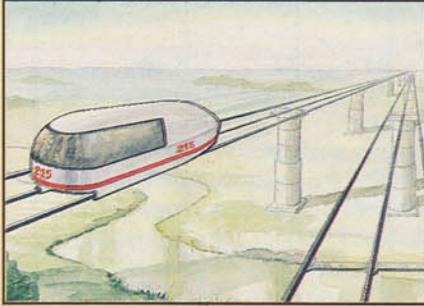
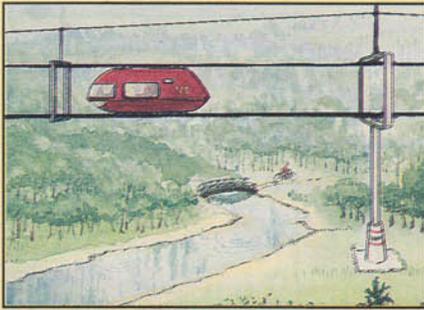
Auch hier zeigt das neue Transportmittel seine Vorteile. Da die Stützen für die Schiene nur einen geringen Platz wegnehmen, können sie direkt durch die Städte verlaufen. Sogar bestehende Gebäude können als Stützen für die Schienen verwendet werden. Dadurch, das quasi keine Geräusche beim Fahren verursacht werden, stört es im Innenstadtbereich überhaupt nicht. Allen Bedenken zum Trotz ist es sogar möglich, das die Röhren unter der Erde verlaufen und nicht einmal das Stadtbild beeinträchtigen. Der so oft Zeitaufwendige Weg zum Flughafen oder zum Bahnhof, mit dem eigenen Auto, entfällt also. Die Urlaubsfahrt wird angenehmer und schneller durch das neue Verkehrsmittel, da sich der Aufbau der Kabinen wesentlich, im Hinblick auf ihre Bequemlichkeit, von dem eines PKWs unterscheidet. Die Geschwindigkeit ist auf den vorhandenen Straßen

auch in naher Zukunft mit PKWs, egal welchen Antrieb sie auch besitzen mögen, nicht zu erreichen. Nur auf sehr kurze Strecken hin betrachtet, lohnt sich noch die Anschaffung eines eigenen PKWs. Diese könnten dann Elektroautos sein, welche ja bekanntlich nur eine begrenzte Reichweite besitzen. Dies wäre ein Traum für jeden Umweltpolitiker.

Das neue Transportmittel kann sowohl Steigungen bis zu 40 % überwinden, als auch bis zu 100 m unter der Erde verlaufen. Dadurch ist es ihm möglich, Berge und Seen zu überwinden, so daß man auch Reisen ins Gebirge oder zu anderen Kontinenten mit ihm durchführen kann. Hier zeigen sich weitere Vorteile gegenüber der Eisenbahn und des Schiffverkehrs. Auch die Sicherheit, mit der die Passagiere reisen, ist bislang beispiellos. Nach der Aussage des Erfinders besteht für die Reisenden keinerlei Risiko, da es sich um eine absolut sichere Konstruktion handelt.

War dies nun eine abstrakte Beschreibung der vermeintlichen Zukunft, oder gar das Drehbuch zu einem science fiction Film? Der Erfinder A. Junizkij meint, daß zur Verwirklichung dieses Projektes alle erforderlichen technischen Probleme bereits heute gelöst werden können. Außerdem benötigt man zur Realisierung des Projektes bis zum Jahr 2000 einen Betrag von 100 Mio. US \$ für die Produktion von Demonstrationsmitteln und der Aufrechterhaltung der Patente.

Die ersten Schritte sind bereits geschehen. Der Unternehmer Alexander Kapitonow hat bereits begonnen, in dieses Projekt zu investieren. Er ist der erste Vertreter der Wirtschaft, der an



dieses Projekt glaubt. Als Test organisierte Kapitonow eine Gruppe von Wissenschaftlern, welche die vom Erfinder Junizkij berechneten Daten widerlegen sollten. Doch keiner der Experten konnte überzeugende Gegenargumente vorbringen, welche die Inbetriebnahme des neuen Verkehrsmittels scheitern lassen könnte.

So ging man einen Schritt weiter und begann mit der Registrierung eines Unternehmens in Deutschland. Die Neue TransportLinien GmbH, wie sich dieses Unternehmen bezeichnet, hat sich als Aufgabe gesetzt, diese Idee des neuen Verkehrsmittels, in die Praxis umzusetzen. Zur Zeit hat man einen Antrag auf Patenzulassung gestellt und in 60 Ländern verteilen lassen. Das Unternehmen wird sich in Zukunft um die Patenthaltung in den wirtschaftlich stärksten Staaten bemühen.

Erste Gewinne sind bereits in 2-3 Jahren, durch den Verkauf von Lizenzen möglich. Der Unternehmer Kapitonow geht von einem Gewinn zwischen 100-1000 % aus. Durch den Verkauf der Lizenzen könnte zu einem großen Teil die zweite Etappe, die Forschungsarbeit, welche ungefähr 1000 Mio US \$ kosten würde, finanziert werden. In der vom Erfinder als 3. Phase bezeichneten Etappe, werden die letzten Tests durchgeführt und der endgültige Prototyp hergestellt. Durch den Verkauf von know how können auch hier die Kosten gesenkt werden, welche sich laut Kapitonow und Junizkij auf rund 10 Milliarden US \$ belaufen.

Dank des einfachen technischen Aufbaus, rechnet man im Jahr

2000 mit der Inbetriebnahme des neuen Transportsystemes, welches den gegenwärtigen kulturellen und geschäftlichen Austausch zwischen den verschiedenen Menschen revolutionieren könnte. Mit diesem Transportsystem können auf einer Linie innerhalb von 24 Stunden rund 1 Mio. Menschen befördert werden. Es ergeben sich also scheinbar wirklich bisher ungeahnte Möglichkeiten für alle Menschen, da dieses Verkehrsmittel, aufgrund der relativ niedrigen Entwicklungskosten, für jederman erschwinglich sein wird.

Der Erfinder meint, daß auf Grund der vielen Probleme, welche gegenwärtig herrschen, den Vorteilen seiner Erfindung, zu wenig Beachtung geschenkt wird.

Alle bisher existierenden Transportmittel tragen wesentlich zur Umweltverschmutzung bei, so daß eine ökologische Katastrophe bevorsteht, wenn nicht in umweltfreundliche Transportmittel investiert wird. Alle Interessenten sind daher zur aktiven Mitarbeit eingeladen. Vorallem würde sich die Neue TransportLinien GmbH über öffentliche und staatliche Institutionen freuen, welche sie unterstützen würden. Von der Strategie der Investitionen hängt nach der Meinung des Erfinders alles ab, da die technischen Voraussetzungen bereits jetzt gegeben sind. In wie weit es sich wirklich nicht um eine abstrakte Zukunftsgeschichte handelt, werden die nächsten Jahre zeigen.

Einige Informationen sind auch folgender Tabelle zu entnehmen: ►

NTL im Vergleich mit anderen Transportsystemen (für die Bevöderung von 10000 · Fahrgästen pro Stunde in beider Richtungen)

Die Kosten der einzelnen Etappen stellt sich das Unternehmen, in einer Tabelle ausgedrückt, so vor (alle Angaben in Millionen US\$):

	NTL	Straße			Bahn	Flug
		Asphalt	Stahl- beton	Brücken		
1. Aufwendungen für 1 km zu bauender Strecke						
1.1. zu bewegendes Erdvolumen (in m ³)	100	7500	7500	1000	50000	1000
1.2. benötigter Stahl (in t)	100	10	100	500	400	10
1.3. benötigter Beton (in m ³)	100	100	4000	8000	500	500
1.4. benötigter Straßenschotter (in m ³)	—	5000	5000	—	5000	500
1.5. benötigter Asphalt (in m ³)	—	4000	—	1500	—	100
1.6. benötigte Landfläche (in ha)	0,02	5	5	2	5	1
2. Eigenschaften						
2.1. Betriebsgeschwindigkeit	500	100	100	100	150	500
2.2. Streckenkostenvergleich	1	3	4	10	4	1
2.3. Motorleistung (in kW/ Passagier)	50	20	20	20	15	100
2.4. Energiekosten (in kW/ Passagier)	100	220	220	220	120	250
2.5. Energieart des Antriebs	elektr.	chem.	chem.	chem.	elekt.	chem.
2.6. Energiekosten im Vergleich	1	5	5	5	1,2	6
2.7. Instandhaltungskosten im Vergleich	1	5	4	3	2	50
2.8. Personalkosten im Vergleich	1	10	8	7	2	5
2.9. Kosten für Stationen, Reparaturen usw. im Vergleich	2	1	1	1	2	5
2.10. Störfaktoren, welche Sicherheitsrisiken bilden	keine	Wind Regen Eis	Wind Regen Eis	Wind Regen Eis	Schnee Eis	Wind Eis
2.11. Umweltbelastung	keine	Luftverschmutzung Geräusche chemische Stoffe Bodenverschmutzung				
2.12. Bau der Strecke (km/ Tag)	1	0,5	0,5	0,05	0,5	—

Art der Arbeit	gesamt	zw. 1995-1996	Anmerkung
2. Fertigung eines Demonstrationsmodelles	1	0,8	
2.1. Modell im Maßstab 1:50 mit einer Streckenlänge zwischen 5 und 10 m	0,1	0,1	Dauer: 6 Monate
2.2. Modell im Maßstab 1:5 mit einer Streckenlänge von bis zu 1000 m und einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h	0,9	0,7	1 Jahr
3. Die Forschungsarbeit	50	5	
3.1. Forschung am Aufbau der Strecken und der Kapsel	15	1	Labor wird benötigt
3.2. Forschung bei der Aerodynamik	5	0,5	dito
3.3. Forschung bei elektr. Problem	10	1	dito
3.4. Forschung bei den technischen Details und Standarts	5	0,5	dito
3.5. Forschung am Autopiloten	10	1	dito
3.6. Forschung bei den Materialien	5	1	dito
4. Konstruktionsarbeit	75	5	Konstr.-labor
4.1. Arbeiten am Maschinensystem	10	0,5	dito
4.2. Arbeiten an der Kabine	5	0,5	dito
4.3. Arbeiten am Kontrollsystem	10	0,5	dito
4.4. Kommunikationssystem	15	1,5	dito
4.5. Arbeiten an den Schienen	15	1	dito
4.6. Arbeiten für automatische Herstellung der Schienen	10	0,5	dito
5. Fertigstellung einer Konstruktion, welche getestet werden kann und volle Leistung besitzt	60	15	Bau der Teststrecke wird über einhundert millionen USD beanspruchen bis zum Jahre 2005 fertig gestellt sei.
-kleine Geschwindigkeit (100-250 km/h; Streckenlänge von 5 km)	10	10	
-normale Geschwindigkeit (250-500 km/h; Streckenlänge von 20 km)	50	5	
-hohe Geschwindigkeit (über 500 km/h; Streckenlänge von 100 km)	—	—	
6. Werbekosten	10	4	
6.1. Erarbeiten von Werbekonzept	1	1	
6.2. Erarbeiten von Werbefilmen mit Computeranimationen (20 Filme insgesamt)	4	2	
6.3. Werbung in Massenmedien	5	1	
6.4. Herstellung von Streckenabschnitten, welche zur Vorführung dienen sollen	100	20	
Alles in allem	300	50	

Weltere Informationen über das NTL Projekt können Sie bei Delo(Ost & West) erhalten.

Adresse: Prospekt Mascherowa 11, 220600 Minsk, GUS-Belarus
Tel.:007/0172/322132
Fax :007/0172/230967

Die Hergestellten Vorführstrecken werden Beispielstrecken sein. So z. B. vom Flughafen in die Stadt usw.. Sie können bereits bis zu 100.000 Passagiere am Tag befördern.

Anatoli Eduardovich Junizki ist ein weißrussischer Erfinder, der schon auf über 70 Erfindungen zurückblicken kann. 22 davon wurden bereits in der Praxis angewandt. Er ist Forschungsleiter am NTL - System und Beteiligter in der NTL GmbH. Er wurde 1949 geboren, ist verheiratet und hat einen Sohn von 22 Jahren.



Alexander Alexandrowitsch Kapitonov ist Ökonom von Beruf und arbeitet zur Zeit als Unternehmer. Er ist Direktor und Beteiligter in der NTL GmbH, in Deutschland. Er wurde 1965 geboren, ist verheiratet und hat 2 Kinder, Mascha und Artiom.