

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 7

Artikel: Weltkraftkonferenz in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40174>

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: 16.05.2025

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

Weltkraftkonferenz 1926 in Basel.

Das schweizerische Nationalkomitee der „World Power Conference“, die 1924 in London tagte¹⁾, hat dieses Frühjahr der Leitung der Konferenz den Vorschlag gemacht, die nächste Weltkraftkonferenz in Basel im Jahre 1926 abzuhalten, indem es darauf hinwies, dass die *Internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung*²⁾ den Kongressteilnehmern eine praktische Ergänzung der Verhandlungsgegenstände bieten könne. Das Exekutiv-Komitee, dem die Einladung des schweizerischen Nationalkomitee unterbreitet wurde, und in dem die Schweiz durch Dr. E. Tissot, Präsident des Schweizer Elektrotechnischen Vereins, begleitet von Ing. Zangger, vertreten ist, hat in seiner Sitzung vom 27. bis 30. Juli in London beschlossen, diese Einladung anzunehmen und im Jahre 1926 in Basel eine Weltkraftkonferenz abzuhalten. Da das Programm der ersten Konferenz in London ausserordentlich stark belastet war, ist nunmehr beschlossen worden, die Konferenz in Basel mit einem beschränkten Programm, das immerhin noch sehr reichlich ist, durchzuführen.

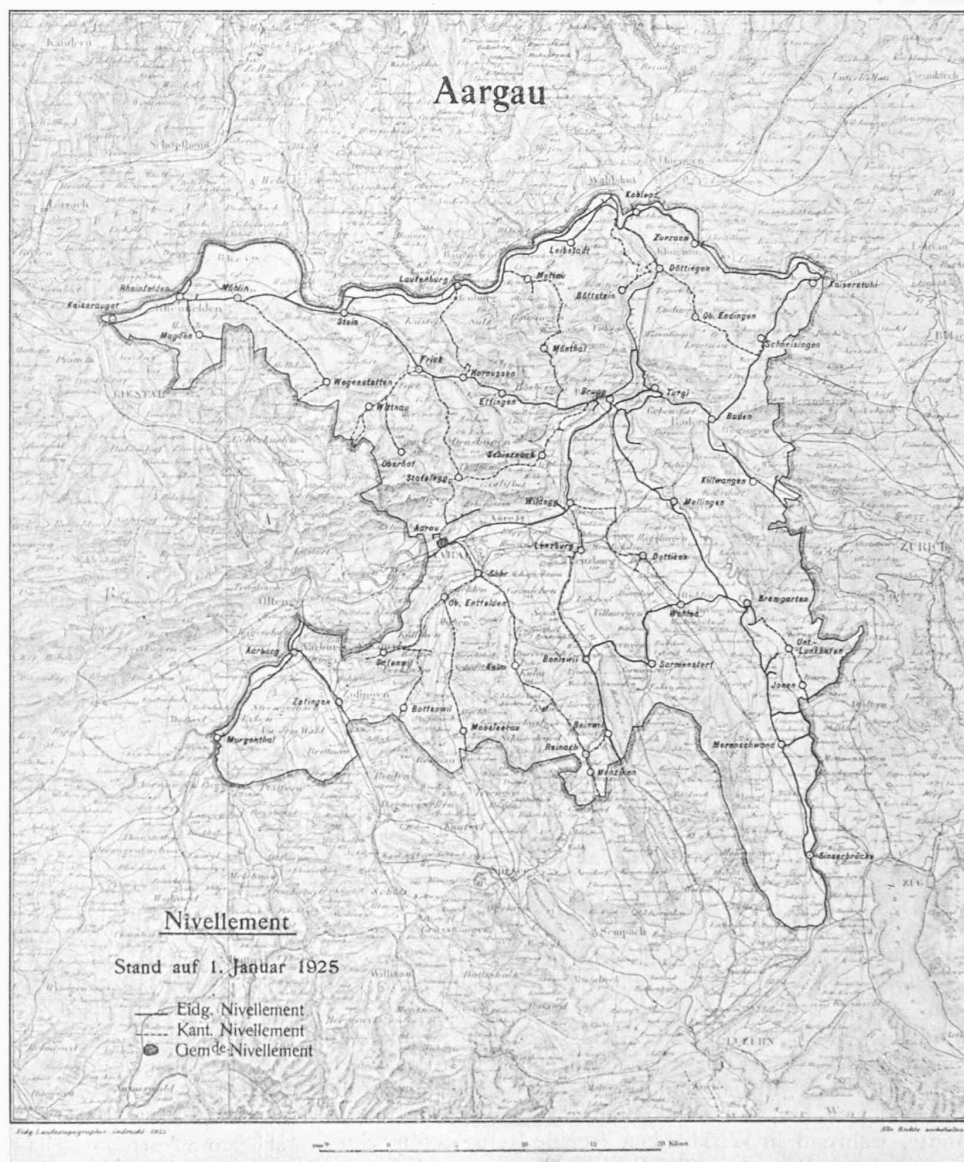
Das schweizerische Nationalkomitee hat nun in seiner Sitzung vom 5. August die Organisation und die Durchführung dieses grossen Kongresses studiert. Es wird demnächst den verschiedenen interessierten Kreisen geeignete Vorschläge unterbreiten, in der Hoffnung, bei der schweizerischen Industrie und den ihr nahestehenden Organisationen die zur erfolgreichen Durchführung der grossen Aufgabe nötige Unterstützung, auch in wissenschaftlicher und technischer Beziehung, zu finden. Nur durch die Mitwirkung aller Interessenten kann das Vertrauen, das die Mitglieder dieses hervorragenden internationalen Komitee unserem Lande entgegenbracht haben, voll gerechtfertigt werden.

Miscellanea.

Die Berliner Nord-Südbahn. Anschliessend an die Mitteilungen in Band 82, Seite 130 (8. September 1923), sollen hier noch einige weitere Angaben über diese Bahn gemacht werden. In Anbetracht der kurzen Fahrzeiten wurde die Zahl der Stehplätze auf Kosten der Sitzplätze erhöht, um ein grösstes Fassungsvermögen zu erreichen, sodass beide Faktoren zusammen 16 neue Wagen bezüglich Fassungsvermögen 24 alten gleichwertig machen. Zweckmässig ist auch die Neuerung, dass der Zugbegleiter ein vom Perron aus begehbare, eigenes Abteil neben dem Führerstand hat und sich nicht mehr unter den Fahrgästen bewegen muss. In den zwei Drehgestellen eines Wagens sitzen vier selbstventilierende Achsmotoren, von denen jeder bei 750 Volt, 650 Uml/min, 85 kW Dauerleistung abgibt (Uebersetzung 1:4,45). Die automatischen Kurzkupplungen, System Scharfenberg, sind so eingerichtet, dass sich auch die beiden durchgehenden Bremsluftleitungen automatisch kuppeln.

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ vom 12. Juli und 20. Dezember 1924.

²⁾ Programm dieser Ausstellung siehe „S. B. Z.“ vom 7. Februar 1925.



Nivellements-Uebersichtskarte 1:250 000 (hier verkleinert) des Kantons Aargau (vergl. „Literatur“ nebenan).

Die bisherigen Betriebserfahrungen lassen die durch dringend nötige Beschränkung der Baukosten verschuldete Raumknappheit bereits empfindlich erkennen. So erweisen sich z. B. die Perrons in Zeiten grossen Andrangs als zu schmal, ihre Länge für die in absehbarer Zeit erforderlichen Sechswagenzüge zu kurz, ebenso die Kehr- und Abstellgeleise für den später beabsichtigten 1½ Minutenbetrieb. Bezüglich der Motorstärke wurde die üble Erfahrung gemacht, dass stark belastete Züge, die in der Auffahrt aus dem Spreetunnel (Steigung 1:33) anhalten mussten, nicht mehr anfahren konnten.

In gleichmässigen Abständen liegen längs der Bahn drei unterirdische Umformerwerke. Das südlichste, am Hermansplatz, das zugleich dem später auszubauenden südlichen Stück der A. E. G.-Schnellbahn dienen wird, ist erst im Bau. Die Berliner Kraftwerke liefern Drehstrom mit 6000 Volt Spannung, der in Kaskadenumformern in Gleichstrom von 800 Volt umgeformt wird. Der im Bau begriffene Bahnhof Hermansplatz wird mit Rolltreppen ausgerüstet, ähnlich wie sie bei den Londoner Untergrundbahnen in Verwendung sind. Ln.

Normalien des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller. Seit unserer letzten bezüglichen Mitteilung (siehe Band 84, Seite 314, 27. Dezember 1924) hat der V. S. M. als weitere Normalienblätter die folgenden herausgegeben: Nr. 11 400 bis 11 402: Drahtseile; Nr. 35 901,02: Doppelschraubenschlüssel; Nr. 38 300: Aufzüge; Nr. 59 300 bis 59 328: Manometer und Vakuummeter. Ueber alle bisher erschienenen Blätter gibt ein auf Mai 1925 abgeschlossenes, ausführliches Verzeichnis Auskunft.