

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 16

Artikel: Elektrisch geschweisste Hallenbinder für den Scala-Kino in Biel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43439>

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: 30.01.2025

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

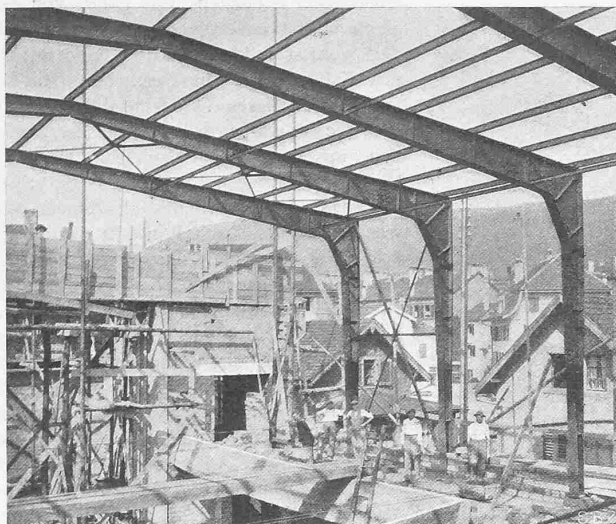


Abb. 1. Elektrisch geschweisste Hallenbinder des Scala-Kino in Biel. In Ecknähe je ein verschraubter Montaggestoss.

Die Mehrausgaben für die *Elektrifikation* rühren davon her, dass infolge der starken Verkehrszunahme die Energiequellen weiter ausgebaut werden müssen, und dass die S.B.B. es als angezeigt erachtet, für La Chaux-de-Fonds und Le Locle bessere Verbindungen herzustellen und die Zufahrt von Basel nach Bern über Delsberg auszubauen. So enthält der Voranschlag u. a. für die Zuleitung des Cadlimobaches zum Kraftwerk Ritom 550 000 Fr., als vorletzte Restzahlung für das Kraftwerk Vernayaz 700 000 Fr. (gegenüber dem Voranschlag des Jahres 1923 im Betrage von 44 700 000 Fr. dürften voraussichtlich 7 000 000 Fr. eingespart werden), für die 66 kV Uebertragungsleitung Altendorf-Sargans 950 000 Fr., für das Unterwerk Rapperswil 480 000 Fr., für die 66 kV Uebertragungsleitungen Kerzers-Neuenburg und Rapperswil-Basel 550 000 bzw. 700 000 Fr., für die Unterwerke Neuenburg und Basel je 500 000 Fr., für die Fahrleitungen Neuenburg-La Chaux-de-Fonds-Le Locle-Col des Roches und Basel-Delsberg 700 000 Fr. bzw. 800 000 Fr., für die Aenderungen der Schwachstromleitungen auf diesen Strecken je 588 000 Fr. Ueber die Frage der Fortsetzung der Elektrifikation überhaupt, sowie über die dazu notwendige Sicherung weiterer Energiequellen werden die Schweizerischen Bundesbahnen in nächster Zeit einen ausführlichen Bericht herausgeben.

Aus den für die drei Kreise aufgeführten Bauausgaben seien die folgenden wichtigsten Posten (mit über 200 000 Fr. zu Lasten der Baurechnung) erwähnt. Im *Kreis I* an die Erweiterung der Bahnhöfe Genf 1 950 000 Fr., Neuenburg 630 000 Fr. und Bern 490 000 Fr., an die zweiten Geleise Riddes-Sitten 800 000 Fr. und Ependes-Yverdon 400 000 Fr., an die Auskleidung und Verbesserung von Tunneln auf der Strecke Neuenburg-La Chaux-de-Fonds 400 000 Fr., an die Verstärkung des Viadukts Combe-Maran bei St-Ursanne 410 000 Fr. Im *Kreis II* an den neuen Rangierbahnhof Basel 1 900 000 Fr., an den Umbau der Bahnhöfe Lugano 570 000 Fr. und Chiasso 1 150 000 Fr., an die zweiten Geleise Giubiasco-Lugano 780 000 Fr. und Lenzburg-Wohlen 280 000 Fr., an die Verlegung der Linie Castione-Bellinzona beim Calanchinibach 680 000 Fr. Im *Kreis III* an die Erweiterung der Bahnhöfe Zürich 2 750 000 Fr., Wädenswil 280 000 Fr., Schaffhausen 365 000 Fr., Winterthur 400 000 Fr. und Oerlikon 220 000 Fr., sowie der Stationen Horgen 332 000 Fr. und Zürich-Letten 220 000 Fr., an die zweiten Geleise Richterswil-Pfäffikon 750 000 Fr. und Uzwil-Flawil 380 000 Fr.

Bezüglich der bedeutenden Mehrausgaben für die Ergänzung des *Rollmaterials* wird hervorgehoben, dass gegenwärtig auf den elektrifizierten Linien noch etwa 30 Dampflokomotiven verwendet werden, weil die vorhandenen elektrischen Lokomotiven zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreichen. Auch die Elektrifikation der Strecke Iselle-Domodossola und die Aenderung des Traktionsystems auf der Seetalbahn und im Simplontunnel, sowie die auf den 16. Mai 1930 in Aussicht genommene Vermehrung der Fahrleistungen erfordern neue Lokomotiven. Ferner ist die Ergänzung des Personenwagenbestandes unvermeidlich geworden, und nach



Abb. 2. Detailansicht des völlig aus Flacheisen, Breitflacheisen und Blechen zusammengeschweissten Hallenbinders.

und nach muss auch an die Anschaffung neuer Güterwagen mit grösserer Tragfähigkeit gedacht werden.

Die *Betriebseinnahmen* sind für 1930 auf 413,8 Mill. Fr. veranschlagt, d. h. 5,8 Mill. mehr als für das Jahr 1929, was einen Betriebsüberschuss von 130,5 Mill. Fr. ergeben dürfte. Für die Verzinsung der festen Anleihen wird eine Summe von 113,9 Mill. Fr. erforderlich sein. Nach Berücksichtigung der übrigen Einnahmen und Ausgaben schliesst im Budget 1930 die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem voraussichtlichen Einnahmen-Ueberschuss von 2,5 Mill. Fr. ab.

Elektrisch geschweisste Hallenbinder für den Scala-Kino in Biel.

Vor wenigen Monaten ist in Biel eine Hallenkonstruktion aufgestellt worden, die infolge ihrer neuartigen Ausführung für weitere Kreise von Interesse sein kann. Es handelt sich um das Eisengerippe über dem Vorführungsraum des von Architekt W. v. Gunten gebauten Scala-Kino. Die baulichen Verhältnisse erforderten eine möglichst gedrungene Formgebung der Binder, so dass von einer Fachwerkausbildung Abstand genommen werden musste. Eine genietete vollwandige Konstruktion wäre zu teuer gekommen, so dass die projektierende Firma die elektrisch geschweisste Ausführung in Vorschlag brachte. Indem sich die Bauherrschaft zur Ausführung dieses Entwurfes entschloss, hat sie in erfreulicher Weise Hand geboten zur Weiterentwicklung der elektrischen Schweissung von eisernen Bauwerken.

Die Binder sind Dreigelenkbogen von je 17,4 m Stützweite und rd. 7 m Pfeilhöhe. Sie bestehen lediglich aus Blechen, Breitflacheisen und Flacheisen von 8 bis 15 mm Stärke. Die sämtlichen Werkstattverbindungen und Werkstattstösse sind stumpf, d. h. ohne irgend welche Ueberlappungen geschweisst. Da die Binder nach Fertigstellung des Baues der Rabitzdecke wegen nicht mehr sicht-

Seite / page

203

fehlt /
manque /
missing

Seite / page

204

fehlt /
manque /
missing