

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 12

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tabora sind in Abständen von 200 bis 250 km die Lokomotivwechsel-Stationen Ngerengere, Kilossa, Dodoma und Itigi errichtet, zwischen denen sich in einer durchschnittlichen Stations-Entfernung von 20 bis 25 km 34 kleinere Stationen, die zum Teil als

Hauptkreuzungsstationen ausgebildet sind, einschieben. Dazu kommen, je nach Bedarf, eine Reihe von Haltestellen. Die nutzbare Geleiselänge der Hauptkreuzungsstationen beträgt

300 m. Die Stationshochbauten sind in Bruchsteinmauerwerk in Zementmörtel ausgeführt und haben teils flache Dächer aus einbetonierten Walzträgern, teils Wellblechdächer auf hölzernen Dachstühlen. Die Lokomotivschuppen sind in Eisenkonstruktion ausgeführt. Die Lokomotivwechselstationen

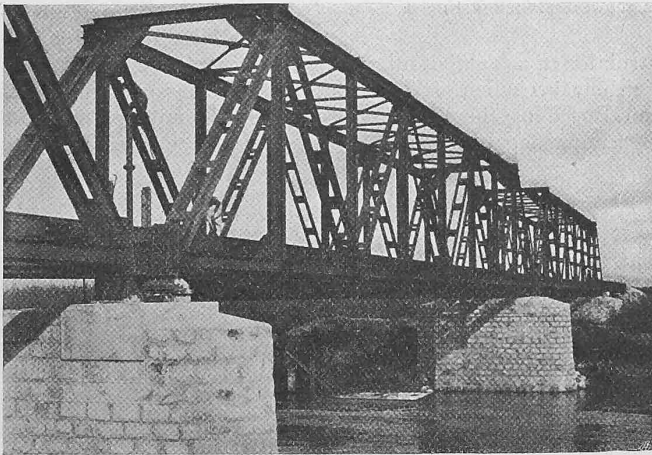


Abb. 9. Fertige Brücke über den Ruvu bei Km. 86.

Von der XLV. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins in Lausanne vom 23. bis 25. August 1913.

(Schluss von Seite 154.)

Nach dem Festmahl zog die Gesellschaft nach Ouchy hinunter, von wo sie ein Dampfer nach Vevey entführte. Hier angelangt wurden wir von den Spitzen der Ortsbehörde und der flotten „Lyre de Vevey“ empfangen, später mittels Extrazügen der Chemins de fer électriques Veveysans bergwärts durch die prächtige Gegend von Blonay spazieren geführt, die verdiertermassen bewundert wurde. Andere vertrieben sich die Zeit bis zum Abendbankett durch einen heimlichen Abstecher nach Montreux zur Besichtigung der berühmten Lucas Bols-Kellereien, deren Einrichtungen sie mit Kennerblick und liebevollem Eingehen auf Einzelheiten würdigten. Etwa um 7 Uhr fand man sich wieder zusammen, fast zu früh, zum zweiten Festessen im Kasinosaal von Vevey, wo allerhand kleine Ueberraschungen die Gäste alsbald in fröhlichste Stimmung versetzten, zu der aber auch die Vorträge der wirklich vortrefflichen, in Präzision und Reinheit geradezu an eine deutsche Militärkapelle erinnernden „Lyre“ das ihrige beitrugen. Den Gruss des Lokalkomitee brachte Architekt Charles Cuany. Man wird uns das Aufzählen der weitem, nicht minder sympathischen Toaste erlassen; erwähnen wollen wir nur, dass sogar eines unserer Ehrenmitglieder, Herr

Vom Bau der ostafrikanischen Mittellandbahn.

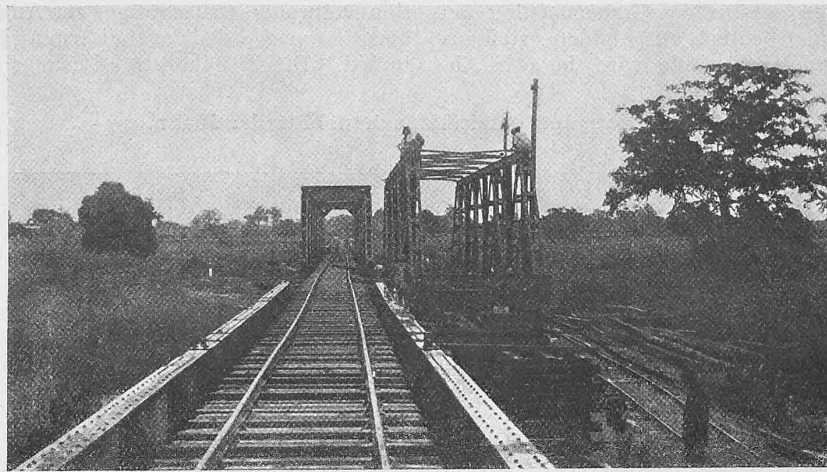


Abb. 8. Einschieben eines Brückenträgers von 32 m Spannweite bei Km. 86.

dem noch kleinere Güterschuppen. Drehscheiben oder an deren Stelle Geleisedreiecke sind in durchschnittlich 150 km Entfernung vorhanden. Dar-es-Salam und Tabora haben je eine gross angelegte Werkstätte, die Wechselstationen geräumige Betriebswerkstätten, deren Antriebskraft durch stationäre Lokomobilen erzeugt wird; die Werkstätten in Dar-es-Salam (Abb. 10) und Morogoro haben elektrischen Antrieb erhalten.

Jede Station hat ihren Brunnen, der mancherorts in dem trockenen Boden auf grosse Tiefe abgetäuft werden musste, bis er genügend Wasser lieferte, und in solchem Falle als Rohrbrunnen ausgeführt wurde. Die Hauptkreuzungs- und Wechselstationen besitzen in Eisenkonstruktion ausgeführte Hochbehälter von 25, bzw. 50 m³ Inhalt. Diese Brunnen werden meist durch Pumpen betrieben, deren Antrieb durch kleine Lokomobilen erfolgt; die in 60 bis 100 m Tiefe eingebauten Rohrbrunnenpumpen sollen nachträglich elektrisch angetrieben werden.

Ein Betriebstelegraph folgt der ganzen Linie. Als Stangen dienen Mannesmann-Rohre, die in den von Giraffen bewohnten Gegenden so hoch gehalten werden, dass die Tiere ungehindert unter dem Draht hindurchgehen können.

Die neuesten Lokomotiven Mallet'scher Bauart haben schon ein Dienstgewicht von 50 t. Personen- und Güterwagen sind 2- oder 4-achsig; die Güterwagen haben 10

Weissenbach, a. Generaldirektorsbruder der S. B. B. zu einem kurzen, donnernden Hoch sich veranlasst fühlte. Leider schlug allzubald die Stunde der Programm Erfüllung: 9 Uhr Abfahrt des Schiffes, das uns längs der prächtig illuminierten Ufer von Clarens, Montreux und Territet einen unvergesslichen Eindruck gewinnen liess. In grossem Bogen die offene See gewinnend, um dann in Vevey noch die unermüdete „Lyre“ auszuschiffen, brachte uns der „General Dufour“ gegen Mitternacht nach Ouchy zurück. Dass nicht Alles sogleich die Federn aufsuchte, dass noch eine erkleckliche Zahl der Kollegen sich in der bewussten grossen Bierhalle zur Besprechung der Tagesereignisse wiederfand, dass sich dort alsbald wieder eine Tafelrunde um die „Causeries“ des Herrn Gemeinderat vom Zürichsee scharte, alles dies u. a. m. wollen wir verschweigen (schon deshalb, weil wir nicht bis zum Schlusse dabei waren).

Etwas verdächtig sah der Himmel am Montag Morgen aus und mit Mänteln und Regenschirmen wohl bewaffnet bestieg der S. I. & A.-V., stellenweise etwas wortkarg und in sich gekehrt, um 6⁵⁰ den Extrazug nach Montreux. Dort standen die Züge der elektrischen Zahnradbahn Montreux-Glion bzw. Glion-Rochers de Naye bereit, die uns in ruhiger, steter Arbeit bergwärts hoben. Die Fahrt erinnert an jene auf den Pilatus, wenn schon die Maximalsteigung mit 24,5% nur halb so gross ist wie dort. Leider kamen wir bald in den Nebel, der sich immer mehr verdichtete, sodass wir uns die prachttolle Aussicht dieses Berggipfels denken mussten. Ein kleiner Imbiss im Hotel verkürzte die Wartezeit bis zur Talfahrt.

(Abb. 4) besitzen an Hochbauten: Empfangsgebäude, Güterschuppen, Lokomotivschuppen, Wagenschuppen, Kohlen-schuppen, Aborte für Europäer u. Farbige, Wartehallen für Farbige, ferner Laderrampen, Viehrampen, Geleisewagen und Lademass; dazu kommen noch Beamten- und Bahnmeisterwohnungen. Die kleinen Stationen haben ausser Empfangsgebäude stets Aborte und Wartehallen, einzelne, wo Bedarf dafür vorhanden, ausser-

oder 20 t Ladegewicht. Ausserdem sind zwei als Salonwagen eingerichtete Revisionswagen und ein fahrbarer Kran beschafft worden.

Bauausführung. Ein zur generellen Festlegung der Bahntracé genügendes Kartenmaterial ist selbstverständlich nicht vorhanden. Es ist daher nötig, das für die Linienführung in Betracht kommende Gelände zunächst zu bereisen und durch Routenaufnahme mit Chronometer, Aneroid und Kompass, event. unter Benützung und Zuhilfenahme schon vorhandener Karten so aufzunehmen, dass eine Grundlage für detailliertere Studien geschaffen wird. Innerhalb des so festgelegten Geländes werden dann durch die Vorarbeiten-Brigaden tachymetrisch aufgenommene Schichtenpläne hergestellt, die eine im allgemeinen vollständig brauchbare Unterlage für die Tracierung bilden. Dieses so festgelegte Tracé wird dann nach nochmaliger Begehung des Geländes ausgeschlagen und abgesteckt, wobei stellenweise noch Ergänzungsaufnahmen und kleinere Linienverschiebungen vorzunehmen sind. Ein Nivellement liefert das für die Bauaus-

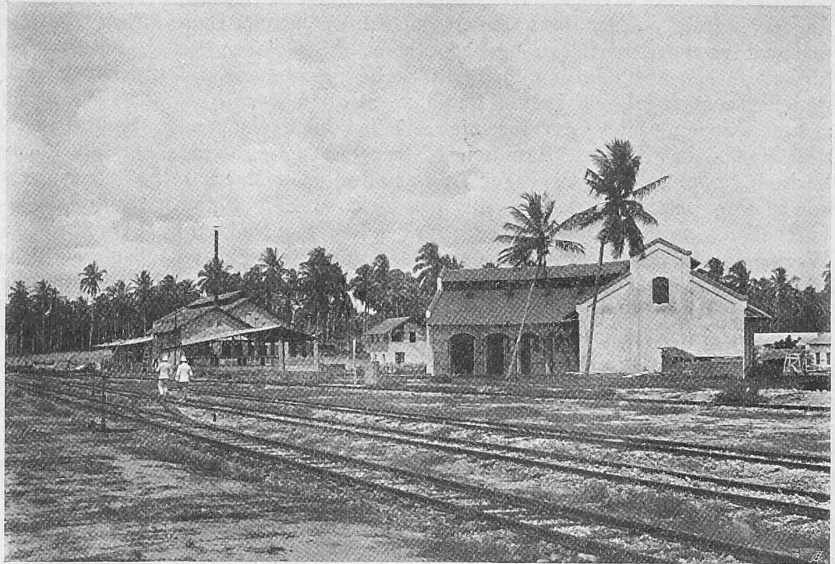


Abb. 10. Hauptwerkstätte und Lokomotivdepot in Dar-es-Salam.

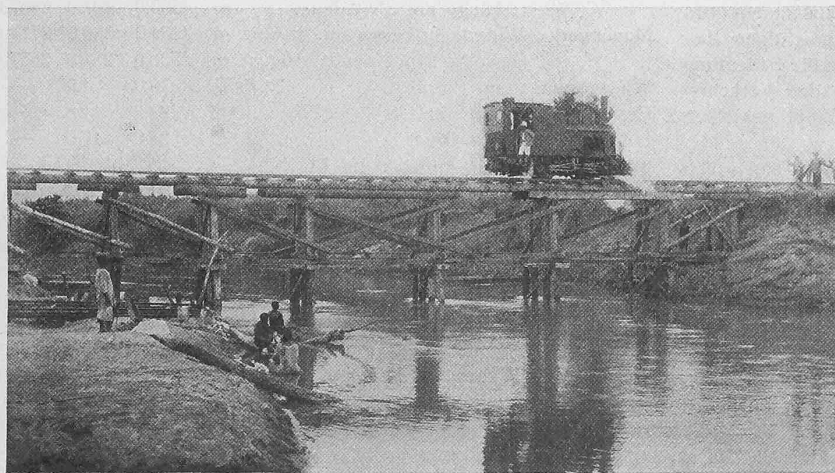


Abb. 7. Provisorische Dienstbrücke über den Ruvu bei Km. 86.

Aber wer ausharret wird gekrönt, in diesem Fall die Nachzügler. Der Herr a. Generaldirektorsbruder, der vielfach als sein eigener Bruder angesehen und entsprechend ehrerbietig begrüsst wurde, hatte samt dem südostschweizerischen Herrn Kantons-Oberingenieur eine spätere Abfahrtszeit von Lausanne vorgezogen und somit die Züge der Bergbahn versäumt. Diese letztere beförderte, von der Ankunft der hohen Gäste in Kenntnis gesetzt, diese sofort per Extra-Lokomotive und Rollwagen hinauf, worauf sich der Nebel verzog, die Sonne durchleuchtete und sich herrliche Blicke in die Tiefe, auf den blauen See und ins Rhonetal aufboten. Dieses Genusses wurden auch wir noch teilhaftig, die wir den spätesten Zug zur Talfahrt gewählt, sodass doch nicht alle umsonst oben waren. Eine grosse Gruppe besuchte auch noch Schloss Chillon.

Auf 1 Uhr war in Montreux das dritte Festmahl angesetzt. Mählich füllte sich der grosse Speisesaal im Hotel Schweizerhof und tatendurstig standen längs der Fenster unheimlich viele „Piccoli“, die alsbald auf uns losgelassen werden sollten, offenbar um ihre Kellner-Sporen zu verdienen. Das hinderte uns (im Zeitalter der Titelfrage!) natürlich nicht, sie mit bestem Erfolg als „Ober“ anzureden und es ging ganz gut. Von den Tischreden sei gesagt, dass zunächst Ingenieur *de Vallière* Allen, die sich um das Gelingen des Festes bemüht und durch Spenden dazu beigetragen, besten Dank sagte. Dann überbrachte als Vertreter des „Verbandes deutscher Ingenieur- und Architektenvereine“ Professor *Rehbock* von Karlsruhe den Gruss der deutschen Kollegen, als eines der Ziele

diesen Arbeiten beschäftigten „Brigaden“, die oft 300 bis 400 km über die Geleisespitze hinaus vorgeschoben sind, ist an Strapazen und Entbehrungen reich. Die Brigaden bestehen in der Regel aus einem Sektions-Ingenieur als Chef, zwei weiteren Ingenieuren oder Technikern und einem Aufseher. Sie leben in Zelten, sind beritten und stellen mit einem Trupp von 80 bis 100 einheimischen Arbeitern und Messgehilfen im Durchschnitt pro Monat bei nicht allzu schwierigem Gelände etwa 20 km Vorarbeiten komplett fertig.

Die Baustrecke ist in 30 bis 50 km lange Sektionen eingeteilt, von denen drei bis vier zusammen einer Bauabteilung unterstehen. Die Oberleitung des gesamten Baues liegt in den Händen einer Baudirektion. Jeder Bauabteilung untersteht ausserdem noch eine Betriebssektion, die sämtliche Betriebsangelegenheiten, sowie die Beschotterung und Unterhaltung der Strecke leitet. Der Oberbau wird durch eine ständig von Sektion zu Sektion fortschreitende

gemeinsamen Strebens der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee gedenkend. In launiger Rede äusserte sich Gemeindepräsident *Miauton*, der die Frauenmoden mit den jeweiligen Zimmergrössen in Verbindung brachte. Die in alter Zeit beliebte Krinoline habe wegen der immer enger werdenden Wohnungen dem Humpelrock weichen müssen: die Architekten sollen es in Anbetracht dieser Rückwirkung nicht bis zum Aeussersten treiben! Endlich dankte Architekt *Pfleghard* namens des Vereins den Waadtländern für die genussreichen Tage, die sie uns bereitet. Besonders betont sei sein Bekenntnis: Es sei doch gut, dass es auch Waadtländer in unserm Verein gebe, die, wenn sie schon nicht allen Vereinheitlichungsgelüsten der Vereinsleitung beipflichten, doch zeigen, dass sie uns liebe und wertvolle Kollegen sind. Ganz besonderer Dank gebühre ihrem Präsidenten, Ingenieur *de Vallière*, der mit so viel Geschick für die tadellose Durchführung des Festprogramms besorgt war. Es versteht sich, dass Alle diesem Dank von Herzen beipflichteten. Uns hat es sehr gefreut, auch von unserm verdienten „Vater der Normen“ bestätigt zu hören, dass die Vielgestaltigkeit unserer Einrichtungen, die Verschiedenheit in der Lebensauffassung unserer Mitbürger nicht nur für das Vaterland, sondern auch für unseren Berufskreis geradezu ein Glück ist. *Pfleghards* Rede klang in dem gut schweizerischen Sinne aus, der die Schützenfestrede *Karl Hedingers* in *Kellers* „Fähnlein der sieben Aufrechten“ adelt. Diesen Sinn wollen wir festhalten und seine Stärkung als bleibenden Eindruck an das Lausanner Fest bewahren!

C. J.