

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 12

## Vereinsnachrichten

### 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:** 23.02.2026

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

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 Gleiselänge der Hauptkreuzungsstationen beträgt

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

### Vom Bau der ostafrikanischen Mittellandbahn.



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

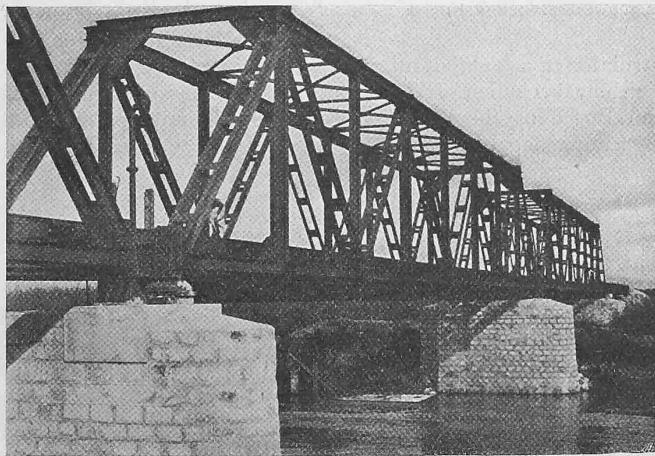


Abb. 9. Fertige Brücke über den Ruvu bei Km. 86.

### 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 verdientmassen bewundert wurde. Andere vertrieben sich die Zeit bis zum Abendbankett durch einen heimlichen Absteher 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 Kasinoaal 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 beitragen. Den Gruss des Lokalkomitee brachte Architekt Charles Cuany. Man wird uns das Aufzählen der weitern, nicht minder sympathischen Toaste erlassen; erwähnen wollen wir nur, dass sogar eines unserer Ehrenmitglieder, Herr

(Abb. 4) besitzen an Hochbauten: Empfangsgebäude, Güterschuppen, Lokomotivschuppen, Wagenschuppen, Kohlenschuppen, 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-

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 Werkstatt, die Wechselstationen geräumige Betriebswerkstätten, deren Antriebskraft durch statio-näre Lokomobile 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 abgetaucht 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 m<sup>3</sup> Inhalt. Diese Brunnen werden meist durch Pumpen betrieben, deren Antrieb durch kleine Lokomobile erfolgt; die in 60 bis 100 m Tiefe eingebauten Rohrbrunnenpumpen sollen nach-träglich 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 Güter-wagen 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 Programmfüllung: 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 unermüdliche „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 6<sup>50</sup> 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 prachtvolle Aussicht dieses Berggipfels denken mussten. Ein kleiner Imbiss im Hotel verkürzte die Wartezeit bis zur Talfahrt.

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

*Bauausführung.* Ein zur generellen Festlegung der Bahnhöfe genügendes Kartennmaterial 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 Bauausführung massgebende Längenprofil. Das Leben der mit

diesen Arbeiten beschäftigten „Brigaden“, die oft 300 bis 400 km über die Geleise spitze 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



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

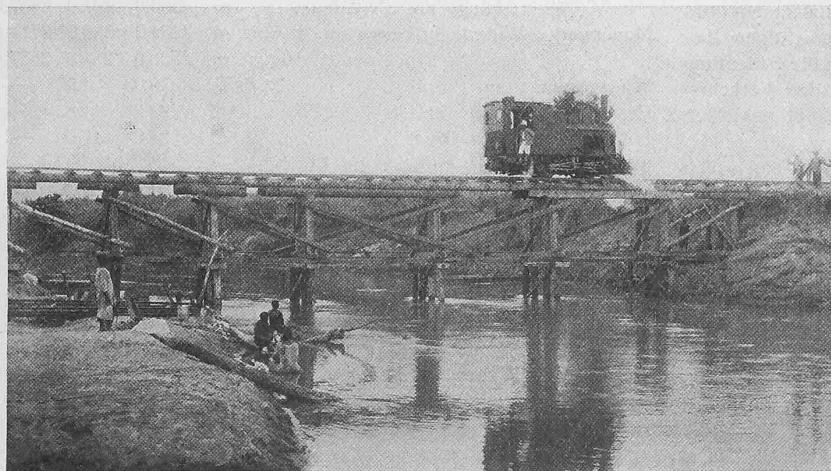


Abb. 7. Provisorische Dienstbrücke über den Ruu bei Km. 86.

Aber wer ausharret wird gekrönt, in diesem Fall die Nachzügler. Der Herr a. Generaldirektorsbruder, der vielfach als sein eigener Bruder angesehen und entsprechend ehrbietig 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 auftaten. 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

gemeinsamen Strebens der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee gedankt. 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.