

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 19

Artikel: Neue Bahnen in Afrika
Autor: z.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43455>

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: 17.02.2026

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

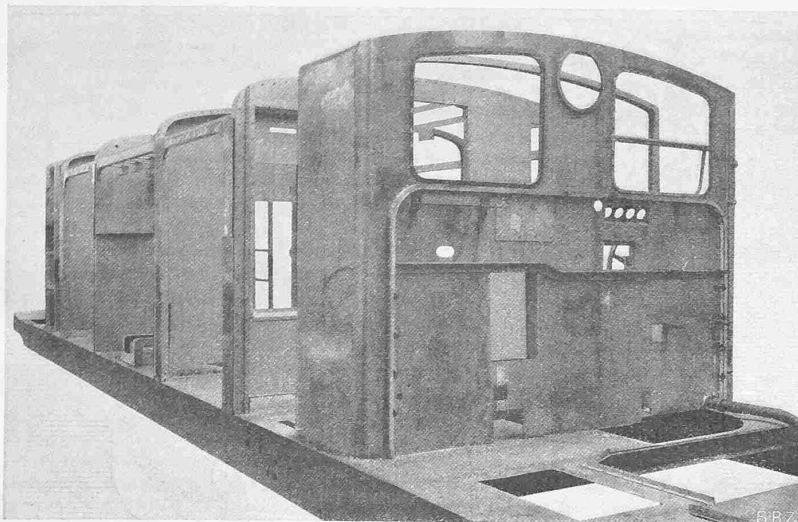


Abb. 1. Kastengerippe aus Anticorodal der Lokomotive der Visp-Zermatt-Bahn.

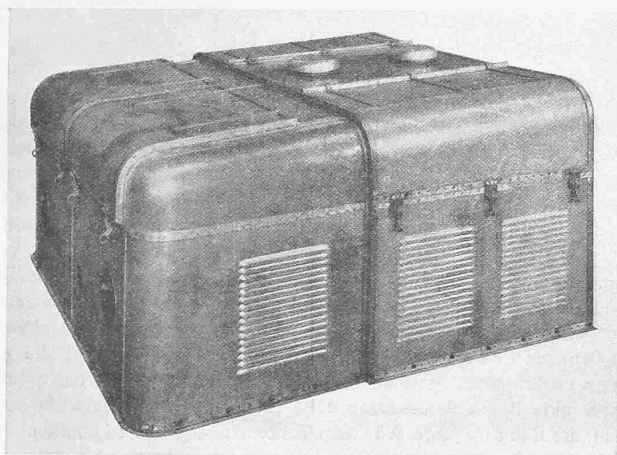


Abb. 2. Aus Aluminium-Legierungen ausgeführte Vorhaube obiger Lokomotiven.

Maschinen durfte unter keinen Umständen 12 t überschreiten. Daher verwendete die Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik in Schlieren, der der Kastenbau übertragen war, weitgehend die neuen Legierungen der Aluminium-Industrie A.-G. in Neuhausen, hauptsächlich das sog. Anticorodal, das in einem neuen Walzwerk in Chippis auf Bleche und Profile verarbeitet wird.¹⁾ In Abb. 2 ist eine der völlig aus Anticorodal-Legierung hergestellten Vorhauben dieser Lokomotiven dargestellt. Das Bild zeigt deutlich, wie gut und sauber dieses Material, sowohl Blech wie auch L- und U-Profile, sich biegen, stossen und verarbeiten lässt; man beachte besonders die Jalousien und Rahmenprofile. Die zwei auf dem Deckel sichtbaren Lüftungshauben sind aus Alufont-Gusslegierung hergestellt (siehe nachstehende Tabelle); das gleiche gilt für die Handbremsräder der Lokomotiven, wovon das eine auf Abb. 1 durch die Kopfwandöffnung etwas sichtbar ist.

Erwähnenswert ist weiter die Verwendung von Anticorodal bei dem Karosserie-Aufbau von einer Reihe von neuen Anhängewagen der Städtischen Strassenbahn in Zürich. Die Schweiz. Industrie-Gesellschaft in Neuhausen verwendete dieses Metall ebenfalls beim Bau der neuen Dieselelektrischen Motorwagen der Appenzeller-Bahn.²⁾ Abb. 3 zeigt den Zusammenbau eines aus Anticorodal ausgeführten Dachteils dieser Motorwagen. Das Bild lässt deutlich erkennen, wie die ausgeschnittenen Bleche mit den L-Pro-

¹⁾ Vergl. Dr. v. Zeerleder: „Die technische Herstellung und Verwendung von Aluminium-Legierungen in Band 91, S. 27* (21. Jan. 1928), sowie Band 94, S. 147 (21. Sept. 1929) unter Korrespondenz. Red.

²⁾ Siehe Bd. 94, S. 37* (27. Juli 1929).

filen und der äusseren Dachverschalung zusammen genietet sind, wobei eine grosse Festigkeit und Steifheit des ganzen erzielt wurde.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, dass seit vielen Jahren die Verwendung von Reinaluminium-Blechen für die Aussenbekleidung von Eisenbahnwagen bei zahlreichen Bahnen im In- und Auslande häufig vorkam. Wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich, haben Legierungsbleche gegenüber Reinaluminium den Vorteil höherer Festigkeit, sodass sie bei Verschalungen in den meisten Fällen dem Reinaluminium vorzuziehen sind.

Auch für *Automobil-Karosserien*, namentlich bei Lieferungswagen und grossen Cars, wird schon weitgehend Anticorodal verwendet. Als interessante Ausführung sei eines der grossen Verkehrs-Auto der Zürcher Strassenbahnen erwähnt, das ebenfalls in Schlieren gebaut wurde. Abb. 4 zeigt den Karosserie-Aufbau eines von der Schweizer Industrie-Gesellschaft Neuhausen gebauten „Car alpin“ der Eidg. Postverwaltung.

Eine recht interessante Anwendung bieten z. B. auch Benzin-Lieferungswagen, wie sie für die „Shell“ gebaut wurden, und bei denen der aus Reinaluminium geschweisste Tank auf ein Anticorodal-Gestell ruht.

In nachfolgender Aufstellung sind die Festigkeitswerte von Reinaluminium, der Blech- und Profillegierung Anticorodal und von Alufontguss einander gegenübergestellt:

	Reinaluminium		Anticorodal		Alufont	
	halbhart	hart	Blech halbhart	hart	(Kokillenguss) hart	weich
Spez. Gewicht . . .	2,70	2,70	2,72	2,72	3,0	3,0
Brinellhärte in kg/mm ²	30	50	70÷75	90÷100	115÷125	90÷100
Streckgrenze in „	10,8	16	20÷24	27÷30	26÷30	12÷13
Zugfestigkeit in „	12	18	25÷28	33÷36	28÷34	23÷26
Dehnung in % der						
Probellänge	5÷7	5÷7	18÷22	11÷14	1,0÷1,3	4÷6

Zum Schluss sei noch darauf hingewiesen, dass in der Fachliteratur besonders über amerikanische Ausführungen schon eingehende Beschreibungen veröffentlicht worden sind. Es seien davon genannt: *Electric Railway Journal*, 24. Dez. 1927, S. 1148 und 26. Jan. 1929, S. 157; ferner „Springfield Mass. Experimental Car“ und „AERA-Convention, Cleveland, Ohio“, 4. bis 8. Okt. 1926; *Automotive Industries*, 22. Juni 1929, S. 938; schliesslich „Aluminium-Legierungen im Wagenbau“, erschienen in der „Verkehrstechnik“ vom 2. März 1928.

Neue Bahnen in Afrika.

Zu den an Bodenschätzen reichsten Gebieten Afrikas zählt der südöstliche Teil des belgischen Kongogebietes, der sogenannte Katangazipfel, der einen grossen Reichtum an Erzvorkommen, namentlich Kupfer, Zinn, Gold, Platin und Eisen aufweist. Eine natürliche Verkehrsverbindung zwischen diesem Gebiet und der Westküste bildet der Kongo-Strom, indes nicht als durchgehende Wasserstrasse, da er drei nicht schiffbare Strecken mit grossen Fällen und Stromschnellen besitzt, die für den Verkehr schwere Hindernisse darstellen: In der Nähe seiner Mündung die Livingstone-Fälle, im nördlichen Teil seines Mittellaufs die Stanley-Fälle, und im südlichen Oberlauf, der als Lualaba bezeichnet wird, die Fälle bei der „Porte d'Enfer“. Erst durch Umgehung dieser drei Stromstrecken mittels Bahnlinien — Matadi-Kinchassa, Stanleyville-Pontierville und Kindou-Kongolo (vergl. die umstehende Uebersichtskarte), mit insgesamt 882 km, erstellt in den Jahren 1890 bis 1911 — ist der Kongo zu einer zusammenhängenden, ausschliesslich belgischen Verkehrsstrasse, dem sog. „Transcongolais“ ausgestaltet worden¹⁾.

Abgesehen von seiner Länge, die zwischen Boukama und Boma 3567 km beträgt, hat jedoch dieser Wasserweg den grossen Nachteil, dass er ein siebenmaliges Umladen zwischen Schiff und Bahn

¹⁾ Vergleiche F. Baltzer: „Die Kolonialbahnen“, Berlin und Leipzig 1916. G. J. Götschen'sche Verlagsbuchhandlung. Besprochen in Band 69, S. 44.

