Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 22

Sonstiges

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: 13.12.2025

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

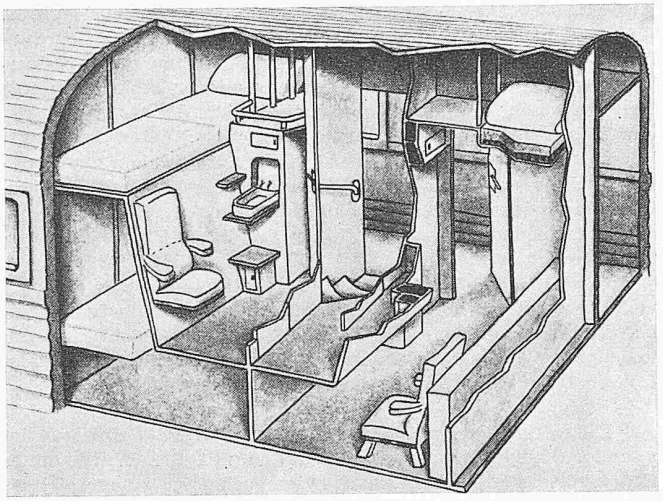

Fig. 15. Croquis montrant la disposition imbriquée des compartiments individuels des nouveaux wagons-lits (classe «spéciale») de la CIWL. Les compartiments supérieurs peuvent communiquer entre eux deux à deux, grâce à une porte ménagée dans la cloison de séparation.

Fig. 16. Intérieur d'une voiture Pullman (type Flèche d'Or) de la CIWL.

immédiat. Ce train est climatisé et il comporte dans la voiture de queue un salon à vision panoramique. Cette rame est donc l'une des plus remarquables en Europe.

La rame automotrice Diesel articulée de première classe Hambourg—Francfort «Senator», composée d'éléments montés sur essieux et non sur bogies, est également remarquable. Elle est à couloir central, avec trois places de front; les sièges, en vis-à-vis, sont groupés par deux ou quatre autour de grandes tables fixes, sur lesquelles les repas sont servis. Un petit compartiment est équipé de fauteuils inclinables, genre avion, tous orientés dans le même sens. Le véhicule est climatisé.

Signalons encore que des voitures-couchettes ont aussi été introduites dans certains trains de nuit allemands.

En *Italie,* les voitures ordinaires les plus intéressantes sont celles de troisième classe, à couloir latéral, construites soit peu avant la guerre de 1939/45, soit après celle-ci. Elles comportent dix compartiments à huit places, avec sièges bien rembourrés.

Parmi les réalisations récentes, une mention spéciale doit être faite pour les électrotrains de luxe Milan—Rome. Il s'agit de rames automotrices électriques (type ETR 300, puissance 2460 ch) comprenant sept voitures. L'aménagement intérieur s'inspire des grands trains américains et tout y est prévu pour assurer le plus grand confort. Ces rames comportent en effet, à part les 160 places normales, un restaurant, un bar, deux dômes d'observation avec sièges, des soutes à bagages, un comptoir de journaux, des haut-parleurs, le téléphone. L'éclairage est fluorescent, l'air climatisé, l'isolation phonique poussée. Les 160 places normales sont réparties entre 16 compartiments doubles chacun de dix places, meublés de canapés et de fauteuils. L'exécution est luxueuse (voir fig. 12 à 14), et ces rames, prévues pour des voyages de jour, offrent un ensemble de commodités encore unique en Europe. Ces trains sont accessibles au tarif de première classe auquel s'ajoute un fort supplément; il s'agit donc de services de luxe.

La *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* est en quelque sorte spécialisée dans le matériel roulant de grand confort. Son parc comprend essentiellement des wagons-lits, des wagons-restaurant et des wagons Pullman, circulant sur la plupart des réseaux européens et même au-delà. Les *wagons-lits,* dont il existe plusieurs variantes, comprennent en général 10, 11 ou 12 cabines à un, deux ou trois lits superposés, selon le tarif. Le type le plus récent, actuellement mis en service sur plusieurs relations, est muni de l'éclairage fluorescent. Sa caisse est en acier inoxydable. Il comprend 20 cabines individuelles (figures 15 et 15bis), ingénieusement imbriquées de façon à obtenir cette capacité, qui n'était jusqu'alors possible qu'en logeant deux voyageurs par cabine.

Entre 1926 et 1928, la CIWL a mis en service régulier plus de 180 *voitures Pullman,* combinaison du wagon-salon et du wagon-restaurant. Ces voitures comportent des fauteuils disposés autour de tables et les voyageurs y prennent donc leurs repas à leur place; ceux-ci sont préparés soit dans une cuisine placée sur le Pullman lui-même, soit dans la cuisine d'une voiture voisine. Les exécutions varient selon la classe et le type (seule la première classe, ne comptant que deux places de front, est maintenue depuis la récente réforme des tarifs). Le type «Côte d'Azur» par exemple (le plus largement dimensionné), en exécution sans cuisine, a 28 places seulement. Ce sont des fauteuils, dont 20 sont disposés autour d'un couloir central et huit sont répartis dans deux compartiments à couloir latéral pour les voyageurs préférant cette formule. Tous ces wagons, accessibles moyennant un supplément de tarif, sont luxueux. Les baies sont particulièrement larges et la visibilité est par conséquent excellente. Malgré leur âge, ces Pullman comptent aujourd'hui encore au nombre des réalisations les meilleures. On y jouit non seulement d'un confort raffiné, mais aussi d'un service soigné, car un employé de la compagnie est attaché à la voiture (fig. 16).

En *Allemagne,* les wagons-restaurant et wagons-lits sont exploités par la *Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft.* Ses wagons-lits à couloir latéral comportent des cabines à un, deux ou trois lits (fig. 17). Cette compagnie possède en outre des voitures-lits à couloir central, avec compartiments individuels de la classe dite «spéciale» (fig. 18), du genre de ceux appelés «roomettes» en Amérique. Les mêmes compartiments individuels se retrouvent sur une partie de la rame automotrice Diesel de première classe Zurich—Hambourg «Komet», rame articulée montée sur bogies Jakob et destinée à assurer des relations nocturnes exclusivement. Ce véhicule climatisé comporte aussi un luxueux restaurant, un bar et un petit compartiment avec sièges inclinables du système des avions, destiné aux voyageurs ne passant qu'une partie de la nuit dans le train.

Concernant le trafic international, mentionnons encore l'organisation *«Trans-Europ-Express»,* à laquelle participent la plupart des réseaux européens. Son but est l'exploitation en commun de rames automotrices rapides reliant les principaux centres de l'Europe. Chaque réseau mettra à la disposition de l'organisme des véhicules construits selon ses idées, mais basés sur certaines normes communes. En ce qui concerne les aménagements intérieurs, il y aura par exemple toujours 3 places de front et un service de restauration. Les CFF ont commandé deux rames automotrices Diesel à cet effet et il est probable que ce nombre sera augmenté. Les rames CFF, composées de quatre voitures climatisées, offriront 114 places logées dans des compartiments en partie à couloir central et en partie à couloir latéral. Un restaurant de 32 places est prévu. (à suivre)

MITTEILUNGEN

Verein polnischer Ingenieure und Techniker in der Schweiz. Am 18. Mai feierte dieser Verein in Winterthur, zusammen mit Professoren und mit Schweizerfreunden, das Ju-

biläum seines 10jährigen Bestehens. Im Laufe des Zweiten Weltkrieges hatten sich mit der internierten zweiten polnischen Division in der Schweiz eine grössere Anzahl polnischer Ingenieure, Techniker, Studenten, die technische Berufe ergreifen wollten, zusammengefunden. Die Studenten konnten dank der Hilfsbereitschaft der Schweiz ihre Studien beenden. Mit Kriegsende haben viele von ihnen die Schweiz verlassen, um sich irgendwo in der Welt eine Existenz zu bauen. Die Zurückgebliebenen, die aus politischen Gründen nicht nach Polen zurückkehren konnten, sind dem schweizerischen Wirtschaftsprozess eingegliedert worden, sei es als Angestellte in Betrieben der Maschinen- und Elektroindustrie oder als selbständig arbeitende Architekten und Ingenieure. Sie gründeten den Verein der polnischen Ingenieure und Techniker in der Schweiz mit dem Ziel der technischen Weiterbildung und der Zusammenarbeit auf diesem Gebiete mit anderen Vereinen polnischer Techniker im Ausland. Eine weitere wichtige Aufgabe hat sich der Verein gestellt, den jüngeren Kameraden zu helfen, ihre Studien fortzusetzen. Zu diesem Zweck haben die Mitglieder des Vereins insgesamt rund 10 000 Fr. gespendet. Auch die anderen notleidenden Polen im Ausland konnten durch den Verein unterstützt werden. Ausser beruflichen Belangen (Vorträge, Diskussionsabende, Exkursionen) pflegt der Verein polnische Kulturwerte und heimatliche Traditionen. Es dürfte unsere Kollegen auch interessieren, den zusammenfassenden Bericht zu lesen, den *S. I. Karolus* und Prof. *M. Zeller* in der «Schweiz. Hochschulzeitung» 1957, Nr. 1, veröffentlichen. Sie geben einen Ueberblick über die Hochschullager und andere Ausbildungsstätten polnischer Internierter der Division Prugar-Ketling. An der ETH haben insgesamt 250 Polen das Diplom bzw. den Doktortitel erworben, die alle dem Hochschullager Winterthur angehört hatten. Da eine Anzahl dieser Polen auch der G. E. P. beitraten und seither in die weite Welt ausgewandert sind, bestehen dorthin stets noch Verbindungen mit der Schweiz. Ein entsprechendes Lager war in Freiburg eingerichtet, aus welchem hauptsächlich Juristen hervorgingen. Aus einem dritten Lager in Herisau stammten 48 Diplomanden der Handelshochschule St. Gallen.

Schweizerische Vereinigung für Landesplanung. Die zehnte ordentliche Mitgliederversammlung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung fand am 4. Mai 1957 in Luzern statt. Sie war als Studientagung über das Thema Industrie und Landesplanung aufgezogen worden. Die sich gegenwärtig vollziehende Industrialisierung unseres Mittellandes und die stattfindenden Industrieverlagerungen rechtfertigten den Entschluss, die 250 zur Versammlung erschienenen Teilnehmer mit dem Problem näher bekannt zu machen. Ein geeignetes Beispiel für eine glückliche Industrieverlagerung bildete der Neubau der Firma Schindler & Co. AG. in Ebikon, die sich vor wenigen Jahren ausserhalb der Stadt Luzern angesiedelt hat. Nach Referaten von *H. Siegwart*, Luzern, und einem Gespräch zwischen den Planern *R. Hässig, H. Siegwart* und *C. Mossdorf* konnte das neue, vorbildlich aufgebaute Werk besichtigt werden. Die unter der Leitung von Prof. Dr. *H. Gutersohn*, Zürich, stehende Vereinigung fasste einstimmig folgende Resolution: «Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung erwartet, dass im Interesse einer zweckmässigen Besiedlung und Bewirtschaftung unseres Landes eine freiwillige, aber enge Zusammenarbeit mit industriellen Unternehmen einsetzt, die neu ansiedeln oder ihren Standort zu verändern wünschen. Sie empfiehlt Gemeinden, die mit dem Zuzug industrieller Unternehmen zu rechnen haben, frühzeitig die nötigen ortsplanerischen Vorkehren zu treffen. Die Vereinigung fordert im allseitigen Interesse die Ausscheidung besonderer, nach Lage und Qualität geeigneter Industriezonen. Sie erwartet, dass die hierzu nötigen rechtlichen Grundlagen dort, wo sie noch fehlen, ohne Verzug geschaffen werden.»

«Vereintes Europa auf der Schiene». Unter diesem Titel erscheint ein 186 Seiten starkes Sonderheft der Zeitschrift «Europa-Verkehr» (Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Darmstadt, Preis 12 DM), welches einen sehr reichhaltigen Querschnitt durch die Probleme hauptsächlich des Eisenbahnverkehrs gibt. Die Beiträge stammen von ersten Autoren und sind im allgemeinen für Nichtfachleute der betreffenden Gebiete gedacht, die sich hier rasch über den Stand der Technik und Wissenschaft orientieren können. Aus der Schweiz stammen Aufsätze von Dir. R. Cottier und Generaldirektor O. Wichser. (Im Zusammenhang mit dem auf S. 337 dieses Heftes veröffentlichen Aufsatz von Ing. L. Jeanneret notieren wir aus Wichsers Beitrag folgendes: «Immer wieder stellt man mit Ueberraschung fest, wie wenig eigentlich der Aufwand für eine komfortable Ausstattung der Züge die Kosten des Reisekilometers belastet. Es hiesse deshalb am falschen Orte sparen, wollten die Eisenbahnen darauf verzichten.») Für Techniker besonders interessant sind auch die Ausführungen über die internationalen Organisationen auf dem Gebiete des Verkehrswesens, wie AICF, BIC, EUROP, EUROFIMA, Interfrigo, RIC, RIV, TEE, UIC; die vollständige Liste umfasst nicht weniger als 62 solcher Organisationen! Selbstverständlich kommen auch die eisenbahntechnischen Gebiete nicht zu kurz, wie Oberbau, Brückenbau, Behälterverkehr, Kühlwagen, Lokomotiven, Triebwagen, Signaltechnik usw.

Eidg. Technische Hochschule. Prof. Dr. *Paul Scherrer* ist von der Handelshochschule St. Gallen mit der Würde eines Ehrendoktors der Wirtschaftswissenschaften ausgezeichnet worden «in Anerkennung seiner für die schweizerische Volkswirtschaft bedeutsamen Leistungen als hervorragender Forscher auf dem Gebiete der Kernphysik, als kraftvoller Förderer der praktischen Verwendung der Atomenergie und als zielbewusster akademischer Lehrer, dem unsere Industrie die Ausbildung eines kernphysikalisch geschulten Nachwuchses verdankt». — P. D. Dr. *K. Mühlethaler* (Elektronenmikroskopie) hat den Titel eines Professors erhalten.

Persönliches. Heute feiert Bauführer *Hans Baur*, Hammerstrasse 101 in Zürich, ein seltenes 50jähriges Arbeits-Jubiläum in der gleichen Architekturfirma. Am 1. Juni 1907 trat der Jubilar als erster Lehrling in die soeben neu gegründete Architekturfirma Knell & Hässig ein. Mit Ausnahme eines kriegsbedingten Unterbruchs blieb er in der Folge dem Büro Knell bis heute treu.

Normalisierung von Asbestzement-Erzeugnissen. Das technische Komitee 77 der ISO hat anlässlich seiner Sitzung vom 9. bis 13. April in Paris die Normalisierung der Röhren und Wellplatten festgelegt. Es hat dazu 70 Kongressteilnehmer aus 21 Ländern gebraucht, die sich auf Grund der Vorschläge der Schweizerischen Normenvereinigung geeinigt haben.

NEKROLOGE

† **Arnold Luzius Caflisch,** Dipl. Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Trins GR, der nach kürzerer Krankheit am 9. April in Zürich gestorben ist, war ein Mann eigener Prägung. Er hat einen selbstgeschriebenen Lebenslauf hinterlassen, den wir, leicht gekürzt, unsern Lesern um so lieber vermitteln, als A. L. Caflisch auf unserer Redaktionsstube gern vorgesprochen hat, insbesondere seit 1933, da er, im 62. Lebensjahr stehend, sich eine neue Existenzgrundlage aufbauen musste. Lebhaft erinnern wir uns des Kampfes um das Bannalpwerk, dessen Bau er mit seinem Landsmann Biveroni zusammen technisch führte und zu dessen Veröffentlichung ihm die SBZ damals — trotz abmahnenden Zuspruchs mächtiger Organisationen — die Gelegenheit bot (Bd. 107, S. 77, 1936). Im Ausschuss der G. E. P. war er, der sich immer gleich geblieben ist, der Senior und einer der eifrigsten, gehörte er ihm doch von 1912 bis 1956 an! Lassen wir nun unserm lieben Freund selbst das Wort.

Geboren am 17. Dezember 1871 als fünftes Kind und einziger Sohn des Carl Arnold Caflisch, Direktor der Firma J. J. Rieter & Cie. in Winterthur, und der Luise geb. Rieter, verbrachte ich eine schöne Jugendzeit in Töss. Dort besuchte ich die sechs Klassen der Primarschule und nachher in Winterthur drei Klassen des städtischen Gymnasiums. Da ich damals schon entschlossen war, einen technischen Beruf zu ergreifen, wechselte ich nachher in die Industrieschule über, die ich infolge meiner schwächlichen Gesundheit nur zwei Jahre, also nicht bis zur Maturitätsprüfung besuchen konnte. Zur Erstarkung brachte mich mein Vater in eine praktische Lehre in die Firma Duvillard in Lausanne, wo ich vom Frühjahr 1889 bis Frühjahr 1891 täglich 11 Stunden, zuerst kurz in der Giesserei, dann als Dreher und dann die längste Zeit als Schlosser arbeitete. Ich war am Ende dieser Lehrzeit der