

# Kuhn, Walter

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 8

PDF erstellt am: **19.09.2024**

## **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.

1916<sup>6)</sup>. Das Jahr 1904 brachte die Eröffnung der Wynental-Bahn.

Mittlerweile war der Bau des Simplontunnels der Vollendung entgegengegangen, dessen Betrieb vertragsgemäss die Schweizerischen Bundesbahnen als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn zu führen hatten, einschliesslich der ganz auf italienischem Territorium gelegenen Anschlussstrecke Iselle—Domodossola. Thomann war es, der sich 1905, kaum ein Jahr vor der Inbetriebnahme, die Frage vorlegte, ob ein Dampfbetrieb der einspurigen, 20 km langen Tunnelröhre trotz der vorgesehenen künstlichen Durchlüftung überhaupt möglich sein werde. Seiner Initiative war es dann allein zu verdanken, dass die Firma Brown, Boveri den Bundesbahnen das Angebot machte, den Tunnel auf eigene Rechnung für elektrischen Betrieb einzurichten und zwei Jahre lang gegen die übliche lokomotivkilometrische Entschädigung selbst zu betreiben. So ist es damals dazugekommen, dass zum erstenmal eine dem internationalen Verkehr dienende Vollbahnstrecke und gleichzeitig der längste Tunnel der Welt vom Tage der Eröffnung an elektrisch betrieben wurde<sup>7)</sup>. Damit war das Eis gebrochen, viele Vorurteile wurden widerlegt, und der elektrischen Vollbahntraktion, gleichgültig welchen Stromsystems, eröffneten sich ungeahnte Perspektiven.

Die folgenden Jahre zeitigten dann die eindeutige Ueberlegenheit des Einphasenwechselstroms und auch des Gleichstroms hoher Spannung für Zwecke der elektrischen Zuförderung gegenüber dem Drehstrom. Im Zuge dieser Entwicklung lag die Elektrifizierung der ehemaligen Schweizerischen Seetalbahn, die im Jahre 1910 zum Abschluss kam, dann die Eröffnung der von Anfang an elektrisch betriebenen Bahnen von Martigny nach Orsières (1910<sup>8)</sup>) und von Biasca nach Acquarossa (1911<sup>9)</sup>). Die Strecken der Seetalbahn bildeten damals das kilometerisch längste Einphasenbahnnetz unseres Landes bis zu den denkwürdigen Julitagen des Jahres 1913, als fast gleichzeitig die Strecke Bever—Scul der Rhätischen Bahn von Anfang an mit elektrischem Betrieb (unter gleichzeitiger Elektrifizierung der beiden Strecken Samedan—Pontresina und Bever—St. Moritz) und die Strecke Frutigen—Brig der Lötschbergbahn<sup>10)</sup> eröffnet wurde.

Diese Elektrifizierungen grossen Stils waren für die Umstellung des Netzes unserer Bundesbahnen auf elektrischen Betrieb wegleitend. Thomann und seine Mitarbeiter wurden damit vor gänzlich neue und sehr umfangreiche Aufgaben gestellt. Es ist ja bekannt, unter welch dramatischen Umständen sich die Elektrifizierung unserer Bundesbahnen in den von den beiden Weltkriegen eingerahmten Jahrzehnten abgespielt hat. Dazu kamen die Elektrifizierungen unserer Privatbahnen und jene in einer Reihe von Ländern in Europa und in Uebersee, die Thomann zu vielen und weiten Reisen und Verhandlungen mit ausländischen Bahnverwaltungen führten. Schon 1906 war Thomann Prokurist seiner Firma geworden, und 1909 wurde er als Leiter der Bahnabteilung zum Direktor ernannt, der man in richtiger Erkenntnis der geschäftlich und technisch besonders gelagerten Problematik des Gebietes der elektrischen Traktion eine eigene Konstruktions- und Montageabteilung angegliedert hatte.

Unter dem Eindruck einer schweren Erkrankung reichte Thomann 1932 seine Demission bei der Firma Brown, Boveri ein, die im Jahre 1933 angenommen wurde. Seither lebte er im Ruhestand in seinem Heim in Baden, wo er — selbst ein begeisterter Violinist — als besondere Liebhaberei den Geigenbau pflegte, in dem ihn der durch den Ersten Weltkrieg nach Zürich verschlagene berühmte italienische Geigenbauer Giuseppe Fiorini unterwiesen hatte. Bereits im Jahre 1906 wurde bei Thomann ein ererbtes Augenleiden manifest, das nach wiederholten Operationen 1945 schliesslich doch zu fast völliger Erblindung führte. Aertzlicher Kunst war es dann zu danken, dass Thomann durch eine letzte im Jahre 1948 durchgeführte Operation noch 40 % seiner Sehkraft zurück erhielt.

Am öffentlichen Hervortreten war es Thomann nie gelegen. Er liebte das stille Wirken im Hintergrund. Um so

mehr freute ihn seine Wahl in den Schweizerischen Schulrat im Jahre 1919, war er doch seinem «Poly» in Treue stets verbunden geblieben. Thomann hat diesem Gremium unter den Präsidenten Gnehm und Rohn bis zum Jahre 1942 angehört und sich besonders der Belange der Abteilungen für Maschinenbau und Elektrotechnik angenommen. Auch die zeitgemässe Ausgestaltung des Unterrichts im Fachgebiet «Elektrische Zuförderung» an der Technischen Hochschule des «Landes der elektrischen Traktion» ist ihm zu danken.

Thomann war eine Individualität besonderer Art, zu dem der Weg nicht leicht zu finden war. Wer ihn aber näher kannte oder kennen lernen durfte, der konnte erfahren, dass sich hinter einer spröden Schale ein Mensch verbarg, einerseits von überragender Verstandesschärfe und kritischem Urteil, das Halbheiten gegenüber freilich nicht schonungsvoll war, andererseits aber auch voll Güte und Teilnahme besonders gegenüber unverschuldetem menschlichem Leid. Als Gastgeber bei sich zu Hause oder bei geschäftlichen Anlässen zeigte sich Thomann, unterstützt durch seine über jeden Durchschnitt weit hinausgehenden sprachlichen Fähigkeiten, von einem bestrickenden Charme, als Mann von hoher Bildung, Geisteskultur und erlesenem Geschmack, kurz als welt-aufgeschlossener Schweizer bester Prägung. In die Geschichte der elektrischen Traktion ist der Name Thomann längst eingegangen; er wird dauernd verbunden bleiben mit der nationalen Tat der Umstellung unserer Bahnen auf Betrieb mit der einheimischen weissen Kohle, der die Freiheit und die Unabhängigkeit unseres Landes mit verbürgt.

K. Sachs

† Walter Kuhn, Dipl. Ing., S. I. A., G. E. P., von Orpund, geb. am 8. Mai 1877, 1911 bis 1946 Direktor des Gas- und Wasserwerks Bern, ist am 7. Februar still entschlafen.

## MITTEILUNGEN

Die Fertigbetonbauweise «System Major», die auf S. 102 dieses Heftes bereits gestreift wird, wurde zuerst im Buche «Plänen und Ausführung von Industriehallenkonstruktionen» von A. Major im Jahre 1951 veröffentlicht. Weitere Einzelheiten wurden in seinem Buche «Eisen- und Eisenbetonkonstruktionen» und in seinem Bericht über «Anwendung von Fertigbauweisen in Ungarn» (Ungarische Akademie der Wissenschaften, Techn. Abt. VI. 1—2, 1952) bekannt gemacht. In einem neuen Beitrag in den «Acta Technica Academiae Scientiarum Hungaricae» t. VIII. fasc. 1—2, Budapest 1954, fasst A. Major die neue Entwicklung zusammen und behandelt zwei Bauweisen: eine partielle Fertigbauweise mit rolendem Gerüst und ein zweites, vollständiges Fertigbausystem. Nach dieser Bauweise werden die in ihrer Einbauposition fertiggestellten Hauptträger mit einfachen Hebeschrauben auf das Transportgerüst gehoben und auf die geplante Baustelle gebracht. Der Aufwand an Gerüst und Schalungsmaterial ist bemerkenswert klein. Im Winter kann das Betonieren leicht unter Dach vollzogen werden. Die Herstellung der Fertigbauteile und das Bauen der Hallen und der Maschinenfundamente kann gleichzeitig ausgeführt werden, ein betonierter Arbeitsboden ist nicht nötig. Die Zeitdauer des Hallenbaues wird um die Hälfte verkürzt, ausserdem kann 10 bis 12 % Kostenersparnis erzielt werden. Das System macht die Arbeit der kostspieligen Hebewerke überflüssig und stellt einen prinzipiellen Fortschritt in der Entwicklung der Fertigbauweise dar, indem das Hebeproblem zu einem Transportproblem vereinfacht wird. Das System ist auch für Spannbetonkonstruktionen ausgearbeitet worden.

Staudämme in Jugoslawien beschreibt Ing. B. Rajcevic (Belgrad) in den «Mitteilungen vom 2. Kongress für hohe Talsperren in Jablanica 1952», die zu beziehen sind beim Hidroenergetski zavod, Bulev. Vojvode Misica 43, Belgrad. Obwohl die französische Zusammenfassung des Textes nur ganz kurz ist, erlauben die Zeichnungen, sich ein Bild zu machen vom Stande der Dammbautechnik in Jugoslawien. Als grösster Damm ist derjenige von Kokin Brod bemerkenswert; er hat 85 m Höhe und 2,275 Mio m<sup>3</sup> Inhalt, entspricht also ziemlich genau dem Marmoreradamm. Der Verfasser tritt ein für eine billigere Bauweise durch blosse Schüttung unter Vermeidung von mechanischer Verdichtung, aber unter sorgfältiger Kontrolle der erdbaumechanischen Bedingungen.

<sup>6)</sup> SBZ Bd. 68, S. 170 (7. Oktober 1916).

<sup>7)</sup> Siehe «40 Jahre Simplon-Tunnel», Blatt 4 (Nr. 954) der NZZ, vom 30. Mai 1946.

<sup>8)</sup> SBZ Bd. 57, S. 215 (22. April 1911).

<sup>9)</sup> SBZ Bd. 58, S. 223 (21. Oktober 1911).

<sup>10)</sup> SBZ Bd. 63, S. 19 (10. Januar 1914), Bd. 68 S. 9 (8. Juli 1916).