

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 8

Nachruf: Kuhn, Walter

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

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

1916⁶⁾. 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 wurde⁷⁾. 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 Zugförderung 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)⁸⁾ und von Biasca nach Acquarossa (1911)⁹⁾. Die Strecken der Seetalbahn bildeten damals das kilometrisch 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 Lötschbergbahn¹⁰⁾ 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 Augenle