

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

## Sonstiges

### **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:** 01.04.2025

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

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 Hydroenergetski 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).

**Persönliches.** Am 14. Februar hat der Seniorchef der Rolladenfabrik A. Griesser AG., Aadorf, Oberst *Eduard Bachmann*, seinen 75. Geburtstag gefeiert. Aus kleinem Anfange hat sich die Fabrik, zum grossen Teile dank seinem Wirken, zu einem bedeutenden und führenden Unternehmen der Branche entwickelt. Dem stets frohmütigen Jubilaren wünschen viele Freunde und ein ungewöhnlich grosser Bekanntenkreis Gesundheit, ein weiteres erfolgreiches Schaffen, aber auch Intervalle der Ausspannung und Beschaulichkeit!

**Schulhaus Matt in Hergiswil am See.** Im Text zur Beschreibung dieses Schulhauses ist auf Seite 63 folgendes anzufügen: Bauführer war Gemeinderat *Rob. Blättler* in Hergiswil, die Ingenieurarbeiten besorgte Ing. *Roger Baudère* in Hergiswil. In Bild 1 ist das Schulhaus irrthümlicherweise auf dem rechten statt auf dem linken Ufer des Steinibachs eingezeichnet. Die Photographien stammen von C. Blättler, Luzern, und F. Waldvogel, Zürich.

**Der Plan der Weltausstellung in Brüssel 1958** umfasst u. a. den Bau eines Turmes von über 600 m Höhe, um dessen Baustoff — Spannbeton oder Stahl — bereits ein gesunder Wettkampf eingesetzt hat.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Zeitgemässe europäische Betrachtungen.** Von *Hans Zurlinden*. 228 S. Erlenbach-Zürich 1954, Eugen Rentsch Verlag. Preis geb. Fr. 15.10.

Die vorliegende Zusammenstellung von Reden und Aufsätzen eines schweizerischen Diplomaten, der von 1942 bis 1944 schweizerischer Generalkonsul in München war und nach dem Krieg die Schweiz in Moskau vertrat, richtet sich weder an Ingenieure noch an Architekten, wohl aber an Schweizer. Sie lässt mit aller Deutlichkeit erkennen, was die Schweiz ist, und was es heisst, Schweizer zu sein. Und zwar nicht nur politisch, nicht nur im Hinblick auf unsere Haltung gegenüber unserem Staatswesen, gegenüber dem Ausland und gegenüber der Mission unseres Kleinstaates im Rahmen der europäischen Völkerfamilie, sondern ganzheitlich als Kulturmensch des 20. Jahrhunderts. Dementsprechend umfassen die neun Aufsätze nicht nur spannende Erlebnisse aus München und Moskau, mit sauberen kompromissfreien Bekenntnissen des schweizerischen Standpunktes, sondern auch Betrachtungen über die europäische Kultur, über die Kunst der Fuge, über die musikalische Inspiration und sehr mutige Gedanken zur heutigen Situation Europas im Spannungsfeld zwischen Ost und West. Es ist gute Schweizerart, die Dinge kritisch zu sichten und sich eine eigene Meinung zu bilden. Die Betrachtungen Zurlindens geben uns hierzu ein ausserordentlich wertvolles Material, das sowohl hinsichtlich Kenntnis der wesentlichen Einzelheiten, als namentlich auch hinsichtlich Weite des Horizontes und Redlichkeit der Gesinnung von einzigartiger Bedeutung ist. A. O.

**Perspective Rapide.** Méthode intuitive de perspective conique. Par *A. J. Faling*. Paris 1955, Dunod. Prix broch. Fr. 9.85.

Dieses Buch enthält ausser der Beschreibung der Methode praktische Vorlagen, die die Konstruktion von perspektivischen Ansichten ermöglichen. Die bildlichen Darstellungen sind mittels Grund- und Seitenrissen auf einfachste Weise herzustellen. Dem Buche sind verschiedene lose Rasterblätter beigelegt, die als Unterlage zur Konstruktion dienen. Sie unterscheiden sich in der Wahl der Höhe der Fluchtpunkte und im System der Flächenanordnung der einzeln verzerrt gezeichneten Tafelbenen. H. M.

**Steuer-Leitfaden.** Von Dr. *E. Gyga*. 208 S. 4. Auflage, vollständig neu bearbeitet. Zürich 1955, Verlag Organisator AG. Preis kart. 13 Fr.

Das Werk ist auf den Stand der Steuerverhältnisse 1955 nachgeführt und behandelt alle für den Steuerpflichtigen wichtigen Fragen in gut verständlicher Weise. Neben den eidgenössischen Steuern auf Grund der provisorischen Bundesfinanzreform ist für alle Kantone sowie für das Fürstentum Liechtenstein das Thema in Tabellenform dargestellt, so dass einfach abgelesen werden kann. Behandelt werden auch die Erbschafts- und Schenkungssteuern, die Handänderungsabgaben, die kantonalen Stempelsteuern und der Militärflicht-Ersatz. Alphabetisches Schlagwort-Register.

## Neuerscheinungen

**Essais de voilement sur poutres à l'âme raidie.** Par *Ch. Massonnet*. 186 p. avec 31 fig. Zurich 1954, Association Internationale des ponts et charpentes.

**Theoretische Bodenmechanik.** Von *K. Terzaghi* und *R. Jelinek*. 505 S. mit 153 Abb. Berlin 1954, Springer-Verlag. Preis geb. 48 DM.

**Der bernische Speicher.** Von *Walter Laedrach*. Nr. 57/58 der Berner Heimatbücher. 48 S. Text mit 90 Abb. Bern 1954, Verlag Paul Haupt. Preis kart. 9 Fr.

**Sinan.** Der Baumeister osmanischer Glanzzeit. Von *Ernst Egli*. 140 S. mit 120 Abb. und Plänen. Erlenbach-Zürich 1954, Verlag für Architektur. Preis geb. 25 DM.

**Lombardisches Land.** Von *Ernst Schmid*. Band I: Langensee, Varese, Como und sein See. Band II: Brianza, Bergamo, Veltlin, Luganese. Zusammen 283 S. Text mit zahlreichen Abb. Frauenfeld 1954, Verlag Huber & Co. AG. Preis geb. 15 Fr.

## MITTEILUNGEN AUS DEM S.I.A.

### Basler Ingenieur- und Architekten-Verein

Die St. Albanbrücke befindet sich in einem Bau-Stadium, in dem die Fertigstellungsarbeiten das Konstruktionsgerippe dem Betrachter noch nicht verhüllen. Diesen interessanten Zeitpunkt machten sich über 100 Mitglieder zu Nutzen, um am 5. Febr. der Brückenbaustelle unter kundiger Führung einen Besuch abzustatten.

Nach einer kurzen Begrüssungsansprache durch Präsident L. H. Schepp übernahmen Ing. A. Aegerter und Ing. O. Oberholzer die Orientierung. Dank der guten Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten wird es gelingen, den Verkehr über die St. Albanbrücke auf die Mustermesse 1955 hin freizugeben. Ein spezielles Verfahren erfordert die Aufbringung des Fahrbahnbelages auf die für den schweizerischen Brückenbau neuartige orthotrope Platte. Die gewählte Kombination von Kunstharzlack als Rostschutz, Bitumenklebmasse, Filznappe und Gussasphalt gewährt die Haftung des Belages auf der Stahlplatte und grösstmöglichen Schutz gegen Gleitgefahr. Erstaunlich ist dabei, dass die fertige Stärke der Brückendecke nicht mehr als rd. 6,4 cm beträgt. Für die ausführende Stahlbau-Firma sprach anschliessend Ingenieur R. Guyer über die Konstruktion. Abschliessend berichtete Elektroing. Dr. C. G. Keel über die ausgeführten Schweissprüfungen mit den modernsten Mitteln wie Ultraschallwellen, Röntgen- und Gammastrahlen. Mehr als 40 km Schweissnähte wurden systematisch überprüft und die festgestellten schadhafte Stellen ausgebessert. Dass diese Prüfungen auch ihren erzieherischen Wert hatten, beweist die Feststellung, dass der Prozentsatz der beanstandeten Nähte im Verlaufe der Montagezeit erheblich abnahm.

## WETTBEWERBE

**Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen den See-uffern in Genf (SBZ 1954, Nr. 19, S. 282).** Eingereicht wurden 37 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (2600 Fr.) Arch. A. Heitz, Ing. A. Kost, Sursee
2. Preis (2600 Fr.) Arch. J. J. Dériaz, Genf
3. Preis (2600 Fr.) Arch. R. Hennig, Genf
4. Preis (1800 Fr.) Architekten G. Bréra, Marc-J. Saughey, P. Waltenspuhl, Gebr. Honegger, Mitarbeiter Ch. Hunziker, R. Frei, Genf
5. Preis (1600 Fr.) Ing. E. Aberson, Arch. L. V. Hermès, Genf
6. Preis (800 Fr.) Arch. G. Reymond, Genf

Die Ausstellung im Bâtiment électoral, rue du Conseil général in Genf dauert noch bis morgen Sonntag, 20. Februar, werktags 10 bis 12 und 14 bis 18 h, sonntags 10 bis 12 h.

**Realschulhaus Allschwil.** Projektwettbewerb. Zugelassen sind alle seit mindestens 1. Januar 1953 in den Kantonen Basel-Land und Basel-Stadt niedergelassenen selbständigen Architekten schweizerischer Nationalität. Dem Preisgericht steht zur Prämierung von 5 bis 6 Entwürfen eine Summe von 15 000 Fr. zur Verfügung. Anforderungen: Situationsplan 1:500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, kubische Berechnung, Erläuterungsbericht und Modellskizze 1:500. Abgabetermin 30. Juni 1955. Anfragetermin 15. Februar 1955. Als Fachrichter wirken R. Christ, Basel, A. Dürig, Basel,