

Jacky-Tayler, W.

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.04.2024**

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.

Bahn den regelmässigen Zugdienst als Lokomotive versieht. Nach „Electric Railway Journal“ umfasst die Ausrüstung einen Einphasen-Transformator 11000/1200 V mit Stufenschalter auf der Sekundärseite, zwei Einphasen-Gleichrichter, wovon einer als Reserve, mit Stahlgefässen von rund 50 cm Durchmesser und 90 cm Höhe, und vier Gleichstrommotoren von je 250 PS bei 600 V, paarweise in Serie geschaltet. Der Spannungsabfall im Gleichrichter soll bei 1200 V und dem Vollaststrom von 750 A nur 25 V betragen. Zur Erregung der Kathode dient eine kleine Motor-Generator-Gruppe. Die Versuchslokomotive von 72 t Tara, die in regelmässigem Zugdienst bereits über 30 000 km zurückgelegt hat, soll sehr befriedigend arbeiten.

Die Gesellschaft der Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen, die rund 120 Mitglieder zählt, hat, wie wir der „Schw. T. Z.“ entnehmen, einen Darlehensfonds gegründet, der zur Gewährung unverzinslicher Darlehen an Mitglieder der Gesellschaft dienen soll, die ihre Stellung bei der S. B. B. infolge des Krieges verloren haben und dadurch in Not geraten. Der Fonds wird durch freiwillige Beiträge der Mitglieder gespeist, wobei als Wegleitung angegeben wird, dass die Einlagen der noch in Stellung verbleibenden Mitglieder 2% des Gehalts betragen sollten. Die Unterstützungen an den Einzelnen sollen monatlich 300 Fr. und die Gesamtsumme aller an einen Einzelnen ausgerichteten Teilunterstützungen 2000 Fr. nicht übersteigen. Der äusserste Rückzahlungstermin ist auf fünf Jahre festgesetzt.

Eidg. Technische Hochschule. Unsere Leser werden am Schlusse des letzten Bandes die statistische Zusammenstellung über die im Wintersemester eingeschriebenen Studierenden vermisst haben, die alljährlich im Dezember mitgeteilt zu werden pflegte. Infolge der durch die Mobilisierung unserer Armee in der Frequenz der Hochschule eingetretenen Unsicherheit und andauernden Schwankungen musste im Dezember auf die Zusammenstellung dieser Ziffern verzichtet werden. Sollte es später möglich werden, so sollen bezügliche Angaben mitgeteilt werden.

Konkurrenzen.

Ortsgestaltungsplan Samaden (Bd. LXIV S. 89, Bd. LXV S. 9). Man ersucht uns, unsere Notiz über die Preiserteilung ergänzend mitzuteilen, dass bei dem Entwurfe „Piz del Mezdi“ Geometer Tröger von St. Moritz mitgearbeitet hat.

Nekrologie.

† **W. Jacky-Taylor.** Am Abend des 4. Januar 1915 starb in Bern nach kurzer Krankheit in seinem 82. Lebensjahre einer der letzten Mitarbeiter General Dufours, Herr Ingenieur W. Jacky-Taylor, ein Mann, der durch seine über 60-jährige Mitarbeit an eidgenössischen Vermessungen verdient, in ehrender Weise in unserer Zeitschrift erwähnt zu werden.

Ingenieur W. Jacky wurde am 3. Dezember 1833 in Aarau geboren. Nach Absolvierung der Kantonsschule sollte er die Laufbahn eines Kaufmannes betreten. Doch nur kurze Zeit gefiel es dem aufgeweckten jungen Mann in dem erstgewählten Berufe, denn schon im Jahre 1853 sehen wir Jacky als Ingenieur-Gehilfen von Oberst Siegfried bei der Aufnahme der topographischen Blätter in Faido und Locarno. Von 1854 bis 1856 studierte er Ingenieurwissenschaft am Polytechnikum in Karlsruhe, die freie Zeit stets mit topographischen Aufnahmen ausfüllend. Hierauf beteiligte er sich unter Leitung seines väterlichen Ratgebers Oberst Siegfried 1857 an topographischen Aufnahmen in Graubünden und Luzern. Von 1858 bis 1865 stand er im Dienste des damaligen topographischen Bureau des Kantons Bern, wo er unter Ingenieur Denzler an den Aufnahmen der Blätter im Massstab 1:50 000 Diemtigen, Sigriswil, Beatenberg, Interlaken und Grindelwald arbeitete. Von 1865 an leitete Jacky das topographische Bureau des Kantons Bern; seine Hauptarbeit entfiel nun erstmals auf trigonometrische Aufnahmen und Berechnungen, die er in musterhafter Weise durchführte.

In dieser Zeit fanden die ersten Arbeiten der schweizerischen geodätischen Kommission statt, für die er 1865 einige der wichtigsten Rekognoszierungen ausgeführt hat. Im Jahre 1867 wurde Jacky als Leiter der Triangulation des Kantons Aargau berufen. Diese Arbeit ist sein Meisterwerk geworden. Bei seinem 1876 erfolgten Eintritt in den Dienst des eidg. Stabsbureau als ständiger Beamter beauftragte ihn Oberst Siegfried mit den Neuversicherungen und den Winkelbeobachtungen auf den Punkten erster Ordnung des schweizerischen Dreiecknetzes, eine Aufgabe, die er mit aller Gründlichkeit löste. Seine Rapporte über diese Arbeiten sind in ihrer klaren und peinlich genauen Art noch heute vorbildlich.

Von 1878 an, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des eidg. Forstgesetzes, beteiligte sich Jacky an der Durchführung der Triangulationen zweiter und dritter Ordnung in den Kantonen Graubünden, Freiburg, Waadt, Zürich, Basel und Genf. Unzählige sind die Signale, die sowohl auf den leicht erreichbaren Kuppen des Mittellandes als auch auf den höchsten Punkten unserer Alpen von seiner kundigen Hand errichtet worden sind; überall im Schweizerland war Papa Jacky ein lieber, gern gesehener Gast. Bis zum 74. Altersjahre wanderte er mit seinen jungen und jüngsten Kollegen im Sommer aufs Feld. Seit 1907 wurden ihm die Feldarbeiten zu beschwerlich, doch blieb er noch in voller geistiger Frische bis in seine letzten Lebensstage für die schweizerischen Landestopographie tätig.

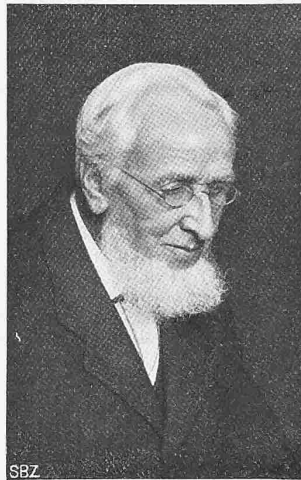
Die Erinnerung an den sympathischen alten Herrn wird im Kreise seiner Mitbürger und seiner Fachgenossen noch lange fortleben.

H. Z.

† **A. Schmid.** Wie in letzter Nummer, so haben wir auch heute vom dem Heimgang eines unserer älteren, besonders ausgezeichneten Kollegen zu berichten.¹⁾ Am 14. d. M. ist nach langer Krankheit Maschinen-Ingenieur Albert Schmid in Zürich sanft entschlafen, ein Mann, der unter Fachgenossen sich grossen Ansehens erfreute infolge seines klaren, durchdringenden Verständnisses in allen Konstruktionsfragen und seiner auf diesem Gebiet entwickelten fruchtbaren Tätigkeit. Diese kamen sowohl in seinen eigenen Konstruktionen wie auch in der Lösung besonders heikler Probleme des Maschinenbaues zum Ausdruck, bei denen er immer bereitwillig seinen Rat und seine Mitarbeiterschaft gewährte.

Albert Schmid wurde am 10. Februar 1847 in Zürich in seinem väterlichen Hause „In Gassen“ (jetzt „zum Kropf“) geboren. Seine erste Schulbildung erhielt er im Zürcherischen Untergymnasium, aus dem er in das Ryttsche Institut nach Stäfa übersiedelte, um sich für das technische Studium vorzubereiten. Im Herbst 1863 bezog er die Eidgen. Technische Hochschule und studierte an deren mechanisch-technischer Abteilung bis zum Jahre 1865. Hierauf arbeitete er praktisch in den Werkstätten von Escher Wyss & Cie., von Gebrüder Sulzer und von der Schweizerischen Nordostbahn. Bei letzterer bildete er sich gründlich im Lokomotivbau aus und versah auch einige Zeit den Fahrdienst. Gestützt auf diese Erfahrung erwarb er später das Lokomotivführerpatent. Diese Spezialkenntnisse kamen ihm auch später bei Einrichtung und beim Betrieb der Uetlibergbahn zu statten, deren Verwaltungsrat er viele Jahre angehörte und die bekanntlich auf ihrer Steilrampe von 70‰ an Adhäsionsmaschinen aussergewöhnliche Ansprüche stellt. Nach längerem Aufenthalt in England, Russland und in Oesterreich, wo er ebenfalls als Lokomotivführer tätig war, kehrte Schmid anfangs der 70er Jahre in seine Heimat zurück. Es war die Zeit, in der die Stadt Zürich daran ging, zur Kraftabgabe an Gewerbetreibende in der Stadt durch die neu projektierte Hochdruckwasserleitung die anfänglich angelegte Drahtseilübertragung im Industriequartier zu ersetzen. Schmid erfasste den Gedanken und stellte sich zur Aufgabe, einen geeigneten, möglichst einfachen kleinen Wassermotor zu bauen. Die Lösung fand er in dem seither nach ihm benannten schieberlosen Motor mit oszillierendem Zylinder, dem „Schmid'schen Motor“. Das erste Modell stellte er selbst in der damaligen kleinen Werkstätte des Eidg. Polytechnikums zusammen. Das gleiche System

¹⁾ Zu unserem Bedauern war es uns nicht möglich, eine zur Wiedergabe geeignete Photographie des Verstorbenen zu erhalten.



W. Jacky-Taylor
Ingenieur-Topograph

Photogr. Aufnahme von M. Zoelly, Bern

fand auf den Rat befreundeter Mechaniker zunächst als Pumpe Verwendung und im Jahre 1872 wurde nach seinen Angaben eine erste bezügliche Pumpenanlage in den Werkstätten von Escher Wyss & Cie. ausgeführt. Hierauf richtete er sich in seinem eingangs genannten väterlichen Hause eine eigene Werkstätte ein und nahm die Fabrikation der Motoren und Pumpen seines Systems selbst in die Hand. Er erzielte damit auf der Weltausstellung in Wien 1873 einen schönen Erfolg und sein Name als „Motoren-Schmid“ war bald in Aller Mund. Die Handlichkeit der kleinen Maschine eignete diese zum leichten Transport und die kleinen fahrbaren, von einem Schmid-schen Wassermotor getriebenen Kreissägen, die zum Brennholz-zerkleinern in Zürichs Strassen bis Mitte der 80er Jahre im Gebrauch waren, sind jedermann noch in Erinnerung.

Im Jahre 1876 erwarb Schmid die Liegenschaft am Sihlkanal, in der heute noch seine Maschinenfabrik betrieben wird. Hier baute er auf die Pariser Weltausstellung vom Jahr 1878 hin das Dampfautomobil, mit dem er mit drei Begleitern die Reise von Zürich nach Paris zurücklegte, an der Ausstellung daselbst mit grosser Feierlichkeit empfangen. An den Weltausstellungen, die seither stattgefunden haben, errang er sich mit seinen Erzeugnissen stets die höchsten Auszeichnungen und ebenso an den schweizerischen Landesausstellungen. Die Begründung seiner Diplomierung an der Landesausstellung in Zürich 1883 lautete: „Für durchaus originelle und vorzügliche Ausführung von Wassermessern, Pumpen, Wassermotoren, Vakuum- und Luftpumpen, Luft-Feder-Hämmer und Sicherheitsventile.“ Dieses Urteil über die Fabrikate der „Maschinenfabrik an der Sihl“ wird auch jetzt noch von allen Fachleuten bestätigt. Heute sind es im besondern die „Schmid'schen Kolben-Wassermesser“ für Druckleitungen, Dampfkesselspeisewasser usw., die sich grosser Verbreitung und allgemeiner Beliebtheit erfreuen. Desgleichen erfreuen sich seine Hüllsmaschinen für Grosskraftanlagen, wie Turbinen-Oelpumpen u. a., ferner seine orthopädischen Maschinen grosser Anerkennung. Welcher Spezialität sich Schmid auch zuwandte, überall trat seine geniale Auffassung, seine gründliche praktische Ausbildung und Erfahrung zu Tage, überall erfreute die gleiche peinlich genaue und saubere Ausführung den Besteller.

Wie in seinen fachlichen Leistungen war Schmid auch seiner Gesinnung und seinem Auftreten auf sozialem Gebiete nach ein hervorragender Vertreter seines Standes. Selbst ein tüchtiger und rastloser Arbeiter verlangte er von seinen Angestellten gleichen Eifer und gleiche Pünktlichkeit. Mit seinem Urteil hielt er nicht zurück und scheute sich bei Diskussionen im Kreise seiner Fachgenossen nicht, die Sache jeweils bei ihrem Namen zu nennen. Seine Ausdrucksweise war oft sehr kategorisch, aber immer sachlich und niemals ungerecht, dabei von Wohlwollen und Wärme für die von ihm vertretene Sache durchdrungen. Im Freundeskreise war er ein lebhafter und gerne gesehener Gesellschafter. Leider wurden ihm aber gesellige Freuden durch ein Leiden, das ihn von jung auf bedrückte und dessen er erst in vorgerückten Jahren Herr werden konnte, sehr verkürzt. Immerhin konnte er sich vor der letzten, langwierigen, aber nicht schmerzhaften Krankheit einer Reihe auch gesundheitlich befriedigender Jahre erfreuen. Seine Freunde und Fachgenossen werden dem aufrechten, originellen Manne das beste Andenken bewahren.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Deutscher Baukalender. Herausgegeben von der *Deutschen Bauzeitung*. 48. Jahrgang 1915. Nebst zwei besondern Beilagen (Teil II und III). I. Teil in Brieftaschenform gebunden. II. Teil: Nachschlagebuch für den Arbeitstisch, geheftet. III. Teil: Skizzenbuch, geheftet. Berlin S.W. 11. 1915, Verlag der Deutschen Bauzeitung. Preis für alle drei Teile M. 3,50.

Zweck und Form im Hochbau. Ein Handbuch für Bauleute und Bauschüler. Teil 1: Die Formgestaltung der einfachen Baumassen. Von Dipl.-Ing. A. *Muschter*. Leipzig, Verlag von Seemann & Co. Preis geb. M. 4,20.

Annuaire pour l'an 1915. Publié par le Bureau des Longitudes. Avec une Notice scientifique. Paris, Gauthier-Villars & Co. Prix br. Fr. 1,50.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AUSZUG aus dem PROTOKOLL

der II. Sitzung des Wintersemesters 1914/15

Freitag den 27. November 1914 im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitzender: Ing. H. *Eggenberger*. Anwesend 52 Mitglieder und Gäste. Zu dieser Sitzung waren auch die Mitglieder der Sektion Bern des schweiz. Baumeisterverbandes eingeladen.

Nachdem das Protokoll verlesen und genehmigt war, erhielt Herr Prof. *Schüle* von Zürich das Wort zu seinem Vortrage über:

„Unsere Baumaterialien und ihre Prüfung“.

Der Vortrag behandelte in der Hauptsache die künstlichen Baumaterialien: Kalksandsteine, Backsteine, Ziegel; sodann die Bindemittel: hydraulische Kalke und Portlandzemente, und ferner den Beton. An Hand zahlreicher Tabellen wurden die Festigkeitseigenschaften dieser Stoffe, in Abhängigkeit von der Zeit und der Zusammensetzung, vom Vortragenden näher beleuchtet.

An der anschliessenden Diskussion beteiligten sich die Herren *Eggenberger*, *Seidel*, *Joos*, *Pulver* und der Vortragende.

Schluss der Sitzung 11 Uhr.

W. F.

AUSZUG aus dem PROTOKOLL

der III. Sitzung des Wintersemesters 1914/15

Freitag den 11. Dezember 1914 im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitzender: Ing. H. *Eggenberger*. Anwesend etwa 35 Mitglieder und Gäste.

Herr Ing. A. *Härry* aus Zürich sprach über:

„Die wirtschaftliche Bedeutung und Ausnützung der schweizerischen Wasserkräfte“.

Die durch den Krieg hervorgerufene Stockung hat die Abhängigkeit der Schweiz in Bezug auf die Brennmaterialversorgung vom Ausland weitesten Kreisen zum Bewusstsein gebracht. Die Steigerung der Brennmaterialzufuhr in den letzten Jahren war enorm, und es beträgt der Wert dieser Zufuhr weit über 100 Millionen Franken jährlich. Da die Schweiz für die Kraftgewinnung aus den Gewässern günstige Verhältnisse aufweist, könnte ein grosser Teil der jährlich für Brennmaterial ins Ausland wandernden Beträge dem Lande erhalten werden.

Der Vortragende wies an Hand von Tabellen und Diagrammen auf die Verschiedenheiten im Stromkonsum im Verlaufe eines Tages und während der verschiedenen Jahreszeiten hin, und erläuterte die zu einer rationellen Ausnützung der Wasserkräfte dienenden Mittel. Als solche kommen in Betracht: Spezialtarife, welche eine Steigerung des Konsums in Zeiten geringer Belastung anregen, und sodann die Anpassung der Stromerzeugung an den Bedarf. Hierher gehören hydraulische Akkumulierungsanlagen, kalorische Reserven und die Verbindung von Hochdruckwerken mit Wasseraufspeicherung mit Niederdruckwerken, was eine vorzügliche Ausnutzung der verfügbaren Energie und Anpassungsfähigkeit an die Schwankungen im Strombedarf ergibt. Durch den Zusammenschluss mehrerer Zentralen und grosser Verteilungsnetze wird ebenfalls ein teilweiser Ausgleich der Schwankungen angestrebt.

Die Anwendung der Elektrizität in Landwirtschaft, Gewerbe und Haushalt wurde ebenfalls gestreift und zum Schluss betont, dass im Interesse einer nationalen Wirtschaftspolitik ein möglichst grosser Teil der aus dem Ausland eingeführten Brennmaterialien ersetzt werden sollte durch im eigenen Lande erzeugte elektrische Energie, durch Ausnützung der Wasserkräfte, welche die Schweiz in genügender, rationell ausnutzbarer Menge besitzt. Dazu ist die Schaffung von Staubecken und der Zusammenschluss sich gegenseitig ergänzender Werke nötig, sowie die Einhaltung einer wirtschaftspolitisch zweckmässigen Verwaltungs- und Tarifpolitik in der Elektrizitätsversorgung.

Der Vortrag erntete reichen Beifall und wurde bestens verdankt.

In der Diskussion machte Ing. *Eggenberger* einige Mitteilungen über die projektierten Kraftwerke zur Elektrifizierung der Gotthardlinie, ferner wurde das Wort ergriffen von den Herren Ing. *Stoll Härry*, *Seidel* und *Ghezzi*, Ingenieur der Landeshydrographie.

Schluss der Sitzung 10 $\frac{1}{2}$ Uhr.

W. F.