

Icely, John Edward

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 25

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.

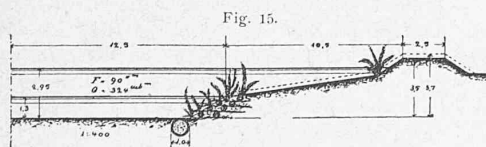
Haftungsausschluss

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.

kegel in einer Länge von 700 m; Regulierung der Geschiebsführung durch Sperren auf 1000 m Länge; Sicherung der linksseitigen Berghalde auf 2100 m Länge, und Sohlenversicherung gegen Vertiefung und Ausweitung, 400 m lang. Die durch die Traversen bewirkte Reduction des Gefälles beträgt im Durchschnitt 4,6 ‰. Die Quer- und Längsbauten sind meistens von Holz mit Stein- und Faschinenfüllung erstellt und kosten 14 Fr. per lfd. m. Schon im Anfang dieses Jahrhunderts hat man an einigen Stellen dieses Wildwasser zu bannen versucht; einzelne aus jener Zeit stammende Holzquerbauten haben sich bis auf den heutigen Tag gut erhalten und auch in ihrer Wirkungsweise bewährt.

Zu den eigentlichen *Flusscorrectionen* übergehend, verdient hier in erster Linie die prächtige Ausstellung des Cantons Zürich über die unter Leitung von Herrn Cantonsingenieur *Wetli* ausgeführten Correctionsarbeiten Erwähnung. Die Ausstellungsobjecte bildeten Uebersichtskarten (1:100 000 und 1:25 000), Längen- (1:25 000, 1:250) und Querprofile (1:200), Detailpläne einzelner Partien (1:1000), Darstellungen über Hochwasserverlauf, ferner ein kurzer, aber sehr instructiver Erläuterungsbericht und endlich eine Reihe schön colorirter Photographien, welch' letztere auch dem Nichttechniker ein sehr anschauliches und instructives Bild über den Verlauf und jetzigen Zustand der Correctionsarbeiten zu geben geeignet waren. Den Anlass zu einer systematischen Correction der zürcherischen Gewässer gaben bekanntlich die Hochwasser vom 12.—13. Juni 1876 mit ihren grossen Verheerungen, in Folge deren ein bezügliches Gesetz erlassen und durch Volksentscheid angenommen wurde. Die Arbeiten beziehen sich auf: die *Thur* in einer Länge von 22 km (im Bau 17,5 km), die *Töss* vom Quellgebiet (bei Steg) bis Dättlikon in einer Länge von 45 km, nebst verschiedenen Zuflüssen, die *Glatt* vom Greifensee bis zur Mündung, 36 km (im Bau 14 km), die *Limmat* vom Zürichsee bis zur aargauischen Grenze, 17 km (im Bau 1,5 km), die *Sihl* auf 26 km Länge (im Bau 1,2 km). Die hiefür aufgelaufenen Kosten betrugen bis April 1883 approximativ 6 313 000 Fr. Die Profilformen sind, dem Character der Flüsse entsprechend, entweder als einfache Profile oder als Doppelprofile mit Hochwasserdämmen gewählt. Die Uferversicherungen sind selbstverständlich ebenfalls dem Character der Gewässer und dem in der Nähe vorhandenen Baumaterial angepasst; entweder Faschinen- oder Steinbau, oder gemischtes System. Zur Berechnung der Profilformen resp. Dimensionen sind die Formeln von Darcy und Bazin, modificirt von Kutter und Ganguillet, angewendet worden. In starken Krümmungen werden die Hochwasserdämme auf der concaven Seite um 0,15—0,20 m erhöht.

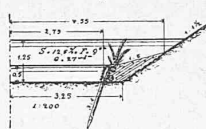
Die *Tösscorrection*, von welcher ausser den Plänen und Profilen 16 Photographien vorlagen, ist gegenwärtig nahezu vollendet. Das zur Anwendung gekommene Normalprofil ist ein Doppelprofil mit Hochwasserdämmen; die Uferversicherungen bestehen meistens aus Faschinenwerk (Gumpenbergschen Senkwalzen von 1 m Durchmesser und Spreitlagen, Figur 15); nur in starken Krümmungen wurden



Steinpflasterungen angewendet; das gewöhnliche Bett wird durch Traversen, die unten 60 ‰ flussaufwärts gerichtet und wie die zukünftigen Vorländer geneigt sind, gebildet.*) Zur Bepflanzung werden Weiden, Erlen, Haselstauden u. s. w. gewählt. Das Gefälle der Töss nimmt von oben nach unten (Bauma bis Dättlikon) continuirlich von 10 ‰ bis 4 ‰ ab, das gesammte Einzugsgebiet beträgt (bis Rorbas) 428,7 km². Die jetzige Sohle, die sich während drei bis vier Jahren ausgebildet hat, zeigt durchgehends eine sehr

*) Vgl. Eisenbahn, Bd. IX, Nr. 22 und 23.

Fig. 16.

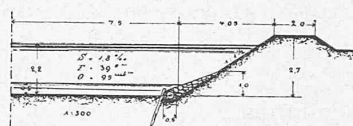


gute Uebereinstimmung mit der projectirten (ideellen) Sohle. — Ein bei Tablatt ausmündendes Nebenflüsschen der Töss, der *Steinenbach*, wird grösstentheils nach dem in Fig. 16 dargestellten Profil corrigirt.

In ganz ähnlicher Weise wie die Töss wird auch die *Thur* mittelst Faschinenwerk, Traversen und Hochwasserdämmen regulirt, nur dass letztere im unteren Flusslauf, wo die Ufer an sich hoch genug sind, selbstverständlich weggelassen. Das Gefälle der Thur von der zürcherisch-thurgauischen Cantonsgrenze bis zur Mündung in den Rhein beträgt durchschnittlich 1,6 ‰.

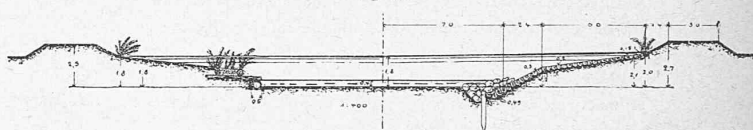
Die *Glatt* vom Greifensee abwärts ist nicht, wie die Töss und Thur, ein geschiebeführender Fluss und hat weniger wechselnde Wasserstände als jene; sie bewirkte im oberen und mittleren Lauf wegen geringer Sohlentiefe und ungenügender Vorfluthverhältnisse Versumpfung und andauernde Ueberschwemmung grosser Landstriche. Ihr Gefälle ist im oberen Theile bis Glattfelden sehr gering, 0,4 bis 2,5 ‰, vermehrt sich aber gegen den Rhein hin bis auf 7 ‰. In den oberen Strecken handelte es sich um Senkung des Wasserspiegels zur Verhinderung der Ueberschwemmungen und zur Trockenlegung der versumpften Bodenflächen; dies erforderte durchgehends die künstliche Aushebung eines

Fig. 17.



neuen Betts. Das angewendete einfache Profil, mit Senkwalzen und darauf ruhender Steinpackung, ist in Fig. 17 dargestellt. Im untern, reissenden Flusslauf kam

Fig. 18.



Von der Glattcorrection sind 12 km nahezu fertig.

(Schluss folgt.)

Necrologie.

† **John Edward Icely.** Der Tod hält dieses Jahr unter unseren Collegen reiche Ernte; schon wieder musste ihm einer der begabtesten Ingenieure, welche aus der Zürcher Schule hervorgegangen sind, zum Opfer fallen: John Edward Icely von Woolwich (England) starb am 17. dieses Monates nach bloß vierwöchentlicher Krankheit an der galoppirenden Schwindsucht. Die Nachricht von dem unerwartet raschen Tode unseres Collegen wird in dem grossen Kreise seiner Freunde und Bekannten schmerzliche Empfindungen hervorrufen; uns speciell hat dieselbe tief erschüttert, war er doch unser unmittelbarer Vorgänger in der Redaction des Vereinsorganes, das seiner rastlosen und intelligenten Thätigkeit einen nicht unbedeutenden Theil seines Ansehens zu verdanken hat.

John Icely wurde am 30. März 1853 in Zürich geboren. Sein Vater war während 30 Jahren Schiffsbaumeister in der Maschinenfabrik von Escher, Wyss & Co., wo er wegen seiner Tüchtigkeit und Pflichttreue hoch geachtet war. Icely besuchte zuerst das Beust'sche Institut, dann das Gymnasium und später die obere Industrieschule in Zürich. Da er an allen diesen Anstalten stets einer der besten Schüler war und besondere Fähigkeiten für Mathematik und Zeichnen an den Tag legte, so war ihm sein Beruf als Ingenieur gewissermassen schon vom Voraus prädestinirt. Im Jahre 1870 trat er in die Ingenieur-Abtheilung des eidg. Polytechnikums ein. Noch ehe er seine Studien vollendet hatte, betheiligte er sich beim Bau der Uetlibergbahn. Im Winter 1873/74 siedelte Icely nach Basel über, wo er als Ingenieur des dortigen Bau-collegiums und später als obrigkeitlicher Techniker des Cantons Basel-Stadt Anstellung fand. Im Jahre 1876 begleitete er Herrn Generalcommissär E. Guyer nach Philadelphia als Techniker der schweizerischen Abtheilung der dortigen Welt-Ausstellung. Nach der Schweiz zurück-

gekehrt, wurde ihm die Direction einer Holzstofffabrik im Canton Solothurn angetragen, die er jedoch nicht lange bekleidete, da er fand, dass das nicht das rechte Feld für seine Thätigkeit sei. Im Jahre 1878 übernahm College Icely die Redaction des „Schweizerischen Gewerbeblattes“ und bald darauf auch noch diejenige der „Eisenbahn“, welche beide Fachblätter er bis zum Jahresschluss 1879 in gewandter und höchst anerkennenswerther Weise leitete. Bald darauf etablierte er sich in Basel als Civilingenieur. In dieser Stellung wurde ihm im Winter 1881/82 vom dortigen Baudepartement die Aufnahme des Rheinbettes übertragen und sehr wahrscheinlich holte er sich bei den betreffenden Arbeiten den Keim zu seiner späteren Krankheit. Neben einer Reihe sonstiger Facharbeiten hatte er die Vorstudien und Ausarbeitung des Eisenbahnprojectes Biberbrück-Schwyz, sowie auch die Aufstellung eines Canalisationsprojectes für Davos übernommen, erstere Arbeit gemeinsam mit Herrn Obergeringenieur Burri in Basel. Sein Lieblingswunsch, den er stets gehegt hatte, nach Indien zu gehen, war der baldigen Erfüllung nahe, indem ihm vom Hause Escher, Wyss & Co. eine Stellung in Bombay angetragen wurde. Am 17. November sollte die Abreise stattfinden, aber am nämlichen Tag wurde er, während des Einpackens, plötzlich von einer Ohnmacht befallen, die den Anfang zu der Krankheit bildete, von welcher er leider nicht mehr genesen sollte. Icely hatte keine Ahnung von seiner gefährlichen Krankheit; noch 24 Stunden vor seinem Tod erklärte er mit Bestimmtheit, dass er am folgenden Tage abreisen werde. Bis zu seinem letzten Athemzug war er immer bei vollem Bewusstsein; ruhig, geduldig, voll Liebe und Dankbarkeit gegen seine ihn pflegende Mutter starb er in deren Armen ohne Schmerz und Todeskampf. Mit Icely ist ein wahrhaft guter Mensch, ein braver, ehrlicher Character zur ewigen Ruhe eingegangen!

Miscellanea.

Schweizerischer Bundesrath. Die Departementsvertheilung für das Jahr 1884 ist folgende:

Politisches Departement:	Herr Bundespräsident Welti	(Schenk)
Departement des Innern:	„ Bundesrath	Schenk (Droz)
Justiz- u. Polizeidepart.	„ „	Ruchonnet (Deucher)
Militärdepartement:	„ „	Hertenstein (Hammer)
Finanz- u. Zolldepart.	„ „	Hammer (Hertenstein)
Handel- u. Landwirthsch.:	„ „	Droz (Ruchonnet)
Post- u. Eisenbahndepart.:	„ „	Deucher (Welti)

Wasserkräfte des Aabachs in Horgen. An die Mittheilung in vorletzter Nummer über die Ausnützung der Wasserkräfte des Aabaches in Horgen lassen wir noch den vorgeschlagenen Tarif für die Kraftmiete nach consumirten Pferdekraftstunden per Jahr folgen:

	Pferdekraftstunden	Preis pro Pferdekraftstunde
Die ersten	5— 1 000	15 $\frac{1}{2}$ Cts.
weitere	5— 10 000	10 $\frac{1}{2}$ „
„	10— 20 000	8 „
„	20— 30 000	5 „
„	30— 50 000	4 $\frac{1}{2}$ „
„	50— 100 000	3 „

wobei jeder Consument bei der Abrechnung sämtliche Tarifclassen durchlaufen muss. A.

Geschwindigkeitsmesser. In der Wochenversammlung vom 30. Nov. des deutschen polytechnischen Vereins in Prag erklärte Herr Professor Harlacher den auf Seite 114 d. Bd. erwähnten Geschwindigkeitsmesser, welchen er in Gemeinschaft mit den Herren Prof. Henneberg in Darmstadt und Obergeringenieur Smreker in Mannheim erfunden hat. Das Princip des von Hipp in Neuenburg construirten sinnreichen Apparates besteht in der Combination einer mit constanter Winkelgeschwindigkeit rotirenden Scheibe mit einer Schraubenspindel. Die letztere bewegt sich mit der zu messenden Winkelgeschwindigkeit. Auf derselben läuft als Schraubenmutter eine Indicatorrolle, welche, da sie in Frictionsverbindung mit der Scheibe steht, sich von selbst in eine solche Entfernung vom Mittelpunkt der letzteren einstellt, die der zu messenden Geschwindigkeit der Spindel direct proportional ist. Man kann daher die Geschwindigkeit an einer acquidistant getheilten Scala ablesen und die Curve der Geschwindigkeit auf einem Papierstreifen automatisch aufzeichnen lassen.

Saalbau in Aarau. Am 16. dies ist der von Herrn Stadtbaumeister A. Geiser in Zürich entworfene, in unserer Zeitschrift (Eisenbahn Bd. XVII, Nr. 19) beschriebene und dargestellte Saalbau in Aarau durch eine Feier eröffnet worden. Bei den damit verbundenen zwei

Concerten zeigte es sich, dass der Saal auch in akustischer Beziehung allen Anforderungen entspricht.

Arlbergbahn. Als Recapitulation der regelmässig in unserer Zeitschrift erschienenen Mittheilungen über den Fortschritt der Arbeiten im Sohlenstollen des grossen Arlbergtunnels lassen wir nachstehende Tabelle folgen, welche ausser dem jeweiligen Totalfortschritt auch noch den mittleren Tagesfortschritt des bezüglichen Monats aufweist. Die letzteren Zahlen haben wir einer Zusammenstellung des „Bautechniker“ entnommen.

Jahr	Monat	Westseite		Ostseite	
		Total	p. Tag	Total	p. Tag
1880	24./30. Juni . . .	6,1	1,82	11,3	1,61
„	Juli	70,1	2,06	55,1	1,41
„	August	118,1	1,55	94,2	1,26
„	September	163,5	1,51	136,8	1,42
„	October	211,7	1,55	187,1	1,62
„	November	252,6	1,36	244,1	1,90
„	December	305,6	1,71	330,1	2,77
1881	Januar	345,4	1,28	433,4	3,33
„	Februar	418,3	2,60	528,4	3,39
„	März	462,1	1,41	655,8	4,11
„	April	526,6	2,15	783,9	4,27
„	Mai	629,5	3,32	918,8	4,35
„	Juni	739,1	3,65	1026,8	3,60
„	Juli	859,6	3,89	1152,1	4,04
„	August	971,0	3,59	1267,5	3,72
„	September	1061,8	3,03	1405,0	4,58
„	October	1162,2	3,24	1557,7	4,93
„	November	1250,3	2,94	1796,6	4,96
„	December	1362,3	3,61	1857,8	4,88
1882	Januar	1509,3	4,74	2020,3	5,24
„	Februar	1638,7	4,62	2168,2	5,28
„	März	1777,5	4,48	2337,8	5,47
„	April	1911,6	4,71	2496,1	5,28
„	Mai	2048,1	4,63	2646,5	5,19
„	Juni	2203,9	5,19	2839,6	6,44
„	Juli	2353,1	4,81	3005,9	5,36
„	August	2513,0	5,16	3152,4	4,73
„	September	2643,6	4,84	3306,3	5,35
„	October	2793,8	4,85	3450,6	4,65
„	November	2943,3	4,98	3621,5	5,70
„	December	3040,1	3,34	3772,0	5,52
1883	Januar	3178,3	4,46	3938,1	5,36
„	Februar	3310,9	4,74	4069,2	4,68
„	März	3469,2	5,56	4184,1	4,13
„	April	3630,2	5,37	4369,6	6,14
„	Mai	3821,0	6,15	4553,4	5,94
„	Juni	3998,8	5,93	4723,7	5,68
„	Juli	4193,4	6,28	4909,3	5,99
„	August	4342,4	5,79	5097,1	6,06
„	September	4511,9	5,65	5251,7	5,87
„	October	4690,8	5,77	5428,7	5,71
„	November	4761,7	5,40	5497,7	5,03

Wir fügen noch bei, dass auf der Westseite bis zum 11. und auf der Ostseite bis zum 16. November 1880 von Hand gebohrt wurde, ferner, dass pro 1882 die Tagesfortschritte mit Berücksichtigung der Unterbrechungen (Absteckungsarbeiten) angegeben sind und endlich, dass die Zahlen für den November 1883 nur bis zum 13. gelten, an welchem Tage der Durchbruch erfolgte.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: In ein Anilin-Farbenlaboratorium ein jüngerer Chemiker, der einige Kenntnisse der Seiden- und Wollfärberei hat. — Auskunft ertheilt

(361)

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.