Yolland, William

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 14

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Gesammteinnahme aller in den Vereinigten Staaten von Nordamerika betriebenen Linien in den Jahren:

1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	
2365	2450	2630	3070	3510	3850	4120	3855	Millionen Fr.

Während im Zeitraum von 1877 bis 1883 eine stetige und erhebliche Zunahme in den Einnahmen zu verzeichnen war, weist das letzte Jahr zum ersten Male einen Rückgang auf. Dieser Rückgang ist indes lediglich auf die verminderten Transportpreise zurückzuführen, die im Mittel für den Gütertransport um 9 % und für den Personentransport um 2,7 % ermässigt wurden. Das gesammte Bahnnetz hat sich um 3,2 %, nämlich von 195 540 auf 201 860 *km* vergrössert und der Verkehr darauf vermehrte sich um 2,8 % für die Personen und um 1,5 % für die Güter, nämlich von 13 666 095 478 auf 14 045 729 698 Personenkilometer und von 70 503 877 512 auf 71 560 332 283 Tonnenkilometer. Im Ganzen waren im abgelaufenen Jahre 24 587 Locomotiven, 17 993 Personen-, 5911 Gepäck- und 798 399 Güterwagen im Dienst.

Unterirdische Telephon-Leitungen. Die Uebelstände, welche mit den oberirdischen Telephon-Leitungen in Städten verbunden sind, haben sich bei dem plötzlichen Schneefall von letztem Montag und Dienstag, welcher beinahe die ganze Schweiz heimgesucht hat, wieder einmal in augenscheinlichster Weise gezeigt. Nicht nur ist in Zürich durch das Zerreissen der Drähte der Telephon-Verkehr auf lange Zeit hinaus unterbrochen, sondern es hat sich auch erwiesen, wie gefährlich, namentlich bei Nacht, die heruntergestürzten Drähte für Passanten und Fuhrwerke werden können. Obschon die unterirdischen Leitungen bedeutend kostspieliger sind, als die über die Dächer der Häuser gespannten Drähte, und obschon den ersteren ebenfalls gewisse Nachtheile anhaften, so wird man mit der Zeit, wenigstens für die Hauptleitungen, doch zu diesem Auskunftsmittel greifen müssen. Hiezu empfehlen sich zwei Systeme, nämlich das von Perrody in Genf und dasjenige, welches in Philadelphia und Chicago zur Anwendung gebracht wird. Bei dem ersteren werden zwei halbrunde Zoreseisen zu einer Röhre vereinigt, in welcher, senkrecht zur Hauptaxe, jeweilen in Abständen von einem Meter, durchlöcherte Porcellanscheiben angebracht sind. Durch diese Löcher kann man 12 bis 13 Kabel von je 50 Drähten ziehen. Die Röhre wird in die Erde versenkt und so den atmosphärischen Einflüssen entzogen. In Amerika hat man mit gutem Erfolg Betonkörper verwandt, welche durch Einstampfen einer Mischung von Quarzsand und Asphalt in Formen hergestellt werden und in ihrer Längsrichtung eine grosse Anzahl Durchlochungen zur Aufnahme der Drähte haben. Die einzelnen 1,07 *m* langen Stücke erhalten einen kleinen Flantsch, um das genaue Zusammenpassen zu sichern und werden mit demselben Material, aus welchem dieselben hergestellt sind, in heissem Zustande gedichtet. Die Leitungen für Telegraphen, Telephon und electrische Beleuchtung sind auf diese Weise verlegt worden.

Münchener Conferenz. Am 21. und 22. September ist die ständige Commission zur Vereinbarung einheitlicher Prüfungsmethoden für Baumaterialien in München versammelt gewesen. Es waren etwas über 40 Theilnehmer anwesend. Aus der Schweiz erschienen Professor Tetmajer, Oberingenieur R. Moser und Director Hauenschild von Aarau. — Von den gefassten Beschlüssen ist hervorzuheben, dass einheitliche Typen für Flachstäbe aus Kesselblech und Flacheisen im Vergleich mit Rundstäben festgesetzt wurden, ferner wurde bestimmt, es seien die Prüfungen auf diejenigen Eigenschaften vorzunehmen, auf welche das Material effectiv beansprucht wird und endlich es sei das Flusseisen in gleicher Weise, wie bisher das Schweisseisen zu prüfen. Neue Methoden und Grundlagen für die Prüfung der Gesteine auf ihre Bohr- und Gewinnungsfestigkeit und für die Beurtheilung von Pflaster- und Schottersteinen wurden geschaffen und für die Prüfung von Bausteinen, Ziegeln und Mörtel auf Frost- und Wetterbeständigkeit wurde eine sehr präcise Methode vereinbart. Endlich wurde eine neue Nomenclatur für die hydraulischen Bindemittel aufgestellt und die Prüfungsmethoden, unter Berücksichtigung der Adhäsion, Ausgiebigkeit und Abnützung hiefür einheitlich bestimmt, sowie Prüfungsmethoden für die verschiedenen Conservirungsmittel der Materialien festgestellt.

Necrologie.

† **William Yolland.** Am 4. letzten Monates starb zu Atherstone (Warwickshire) in England der durch seine zahlreichen amtlichen Veröffentlichungen über den Stand des englischen Eisenbahnwesens bekannte Colonel Yolland, Eisenbahn-Inspector des englischen Handelsministeriums (Board of Trade). Yoliand war im Jahre 1810 geboren, trat schon 1828 als königlicher Ingenieur in die englische Armee, beschäftigte sich später unter Airy's Leitung mit astronomischen und geodätischen Arbeiten und wurde 1854 Eisenbahn-Inspector. Bekanntlich wurde auf seine Veranlassung hin im Jahre 1859 der erste Central-Weichenstell-Apparat mit mechanischer Sicherung der Signalstellung von Saxby & Farmer auf der Station Kentish Town eingerichtet.

Literatur.

Milano tecnica dal 1859 al 1884. Milano, Ulrico Hoepli, Editore-Librajo 1885. Als im Jahre 1877 der Schweizerische Ingenieur- und Architecten-Verein seine Hauptversammlung in Zürich hielt, da gab die Section Zürich dieses Vereines ein hübsches Werkchen in Taschenbuchformat heraus, in welchem die Bauten dieser Stadt, namentlich die öffentlichen und privaten Bauwerke der jüngsten Zeit beschrieben und dargestellt waren. Das Schriftchen fand damals grossen Beifall und reichlichen Absatz. In ähnlicher Weise, nur in weit grossartigerem Masstab ist der Mailändische Ingenieur- und Architecten-Verein vorgegangen. Er nahm sich vor, das moderne Mailand mit allen seinen wundervollen Bauwerken, mit seinen trefflichen Einrichtungen, seinen ausgedehnten Verkehrsanstalten in würdiger und umfassender Weise zu schildern. Mit dieser Aufgabe befasste sich eine Reihe seiner vorzüglichsten Mitglieder: Professoren, Ingenieure und Architecten übernahmen specielle, ihnen nahestehende oder besonders zusagende Gebiete zur Berichterstattung. So ist anstatt eines Taschenbuches, wie in Zürich, in Mailand ein Werk entstanden, das nicht weniger als 600 Seiten in Grossoctav umfasst, ohne die mehr als 100 Tafeln, welche nebst den übrigen in den Text gedruckten Zeichnungen dem Buche beigegeben sind. Das Werk hätte auf die Turiner Ausstellung hin fertig sein sollen, um dort den grossartigen Aufschwung, den Mailand in den letzten 25 Jahren genommen hat, zur Anschauung zu bringen.

Dem eigentlichen Inhalt des Buches ist eine Beschreibung des Collegiums, unter dessen Mitwirkung dasselbe entstanden ist, nämlich des Mailänder Ingenieur- und Architecten-Vereins vorausgeschickt. Darauf folgen Abhandlungen über die topographischen, geologischen, meteorologischen und statistischen Verhältnisse Mailands, ferner eine höchst interessante Arbeit von Clericetti über das alte Mailand. Das Ingenieurwesen ist durch die Beschreibung und Darstellung der Eisenbahnen, Strassen und Tramways, Bahnhöfe, Brücken und Abzugscanäle, sowie der kürzlich eingerichteten electrischen Beleuchtung vertreten, während das Hochbaufach in noch ausgedehnterem Masse zur Behandlung kommt. Wir wollen hievon nur folgende Gegenstände aufzählen: Die neuen Stadtquartiere, die Kirchen, Schulen, Theater, Hôtels, Spitäler, Asyle und wohlthätigen Anstalten, die Markthalle und das Schlachthaus, die Gerichtsgebäude und Gefängnisse (worunter das interessante neue Zellengefängniss), die industriellen Etablissemente, Banken und Creditinstitute, ferner die öffentlichen Monumente und der neue Friedhof mit seinen zahlreichen Marmorgrabmälern, endlich die weltberühmte Galleria Vittorio Emanuele mit dem Domplatz und schliesslich die zahlreichen neuen Paläste und Privatbauten. Das Buch schliesst mit der Beschreibung des im Bau begriffenen Gebäudes für die permanente Kunstausstellung von Architect Beltrami.

Was die artistischen Beilagen anbetrifft, so verdienen die Lichtdruckbilder, namentlich dasjenige der Villa Mylius, ferner der elegante Farbendruck, den Waffensaal des Palastes Bagatti Valsecchi darstellend, alles Lob; auch die zahlreichen Holzschnitte sind gut ausgefallen; dagegen scheint man in Mailand mit der Kunst des Zinkätzens und der autographischen Wiedergabe von Zeichnungen noch nicht vollkommen auf der Höhe der Zeit zu stehen. Immerhin bleibt es uns ein Räthsel, wie es möglich ist ein Werk von so bedeutendem Umfange und mit so vielen Zeichnungen zu dem billigen Preis von 20 Fr. ohne Verlust herstellen zu können. Unzweifelhaft hat hier der Verleger, unser in Italien hochgeschätzte Landsmann Ulrich Höpli, zu Gunsten seiner zweiten Vaterstadt Mailand ein Opfer gebracht.

Allen, welche sich mit modernen städtischen Anlagen zu befassen haben, darf das vorliegende Werk als eine reiche Fundstätte empfohlen werden.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.