

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ ΛΕΛΟΥΔΑ

Ζητήματα επί των Σχεδίων 'Αθηνών — 'Επινείου.

Υπό τὸν ἀνωτέρω τίτλον ἐξεδόθη τεύχος περιλαμβάνον ἄρθρα ἐξετάζοντα λεπτομερειακῶς διάφορα θεμελιώδη προβλήματα ἀνακύπτοντα ἐν τῇ συντάξει τοῦ Σχεδίου τῶν 'Αθηνῶν καὶ τοῦ 'Επινείου αὐτῶν. Διὰ τοῦ δημοσιεύματος τούτου τὸ πρῶτον ἤδη, ἂν δὲν ἀπατώμεθα, προκαλεῖται θετική ἐπὶ ἐπιχειρημάτων βασιζομένη συζήτησις συγκρίνουσα τὰ πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα τῶν διαφόρων λύσεων τῶν προβλημάτων τούτων αἱ ὁποῖαι ἔχουσι προταθῆ ἢ ἀπλῶς εἶναι δυναταί, καὶ ὑποδεικνύεται ἐν ἐκάστῳ θέματι ἡ ὀρθοτέρα ἐπὶ ἐπικρατεστέρων ἐπιχειρημάτων, κατὰ τὸν συγγραφέα, βασιζομένη λύσις. Παρέχεται τοιουτοτρόπως ἡ θετικώτερα συμβολή εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ Σχεδίου τῆς πόλεως καὶ τῶν ἐξαρχημάτων αὐτῆς.

Ὁ τρόπος οὗτος ἐργασίας ἐὰν εἶχεν ἐγκαινισθῆ ἀφ' ὅτου ἀνεκινήθη ζήτημα Σχεδίου 'Αθηνῶν, θὰ εἶχεν ἤδη ἀποκρυσταλλώσει τὰς συζητήσεις εἰς συμπεράσματα τόσον ὥστε ἡ σύνταξις αὐτοῦ νὰ μὴ ἀποτελῆ πλέον ἢ ἀρχιτεκτονικὴν τῶν συμπερασμάτων τούτων ἀναπαράστασιν. Θὰ εἶχεν οὕτω συντελεσθῆ εἰς τὸ νὰ φέρῃ τέλος εἰς πέρασ τὸ ἀπὸ διετίας περιόδου ἀρξάμενον ἔργον αὐτῆς ἢ ἐπὶ τῆς συντάξεως τοῦ Σχεδίου τῆς πόλεως Ἐπιτροπῆ, προτοῦ οἰκοδομαὶ καὶ ἐργοστάσια ἀναγειρόμενα ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τοῦ Σχεδίου καὶ εἰς τὰ προάστια χωρὶς νὰ λαμβάνητε ὑπ' ὄψιν ὅτι εὐρίσκειται ὑπὸ ἐκπόνησιν νέον Σχέδιον, καταστήσωσιν οικονομικῶς ἀδύνατον τὴν ἐφαρμογὴν παντὸς τοιούτου. Τὸ δὲ ἀκατανόητον ὅτι αὐτὸ τὸ Κράτος πρωτοστατεῖ εἰς τὴν κατὰ τῆς πόλεως τοιαύτην ἀκηδεῖαν διὰ τῆς ἐκδομησεως κτιρίων καὶ ἄλλων ἐγκαταστάσεων αἱ ὁποῖαι ἔπρεπε νὰ συγκαταριθμῶνται μεταξὺ τῶν ῥυθμιστῶν τῆς συνθέσεως τοῦ νέου Σχεδίου ἀντὶ σήμερον νὰ προβάλλωσιν ὡς ἐμπόδια εἰς τὴν σύνταξιν τούτου.

Εἰς τὴν θεραπείαν τῶν κακῶν αὐτῶν ὡς καὶ τὴν ταχείαν σύνταξιν τοῦ Σχεδίου τῆς πόλεως θὰ δόγη ἄσφαλῶς ἡ μίμησις τῆς μεθοδικότητος μεθ' ἧς πραγματεύεται τὰ θέματα ἐν τῇ ἐν λόγῳ συγγραφῇ του δ κ. Λελοῦδα.

ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ

Μεγάλα Δεξαμενά, σχηματιζόμενοι διὰ φραγμάτων ἐν Γερμανίᾳ διὰ τὴν παραγωγήν ἐνεργείας εἰς τὴν ποταμοποιάν καὶ τὴν ἄρδευσιν.

Ἐν Γερμανίᾳ ὡς καὶ ἐν Γαλλίᾳ ἀποδίδουσιν ἤδη πλήρη σημασίαν εἰς τὰ μεγάλα φράγματα διὰ τὴν ἐπιτεῦξιν ὑδραυλικῶν δυνάμεων, διὰ τὴν ποταμοποιάν καὶ τὴν ἄρδευσιν.

Εἰς γενικὸν ἄρθρον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ὁ κ. Mattern δημοσιεύσεν ἐν τῇ Zeitschrift der Vereinus deutscher Ingenieure τῆς 23 καὶ 30 'Ιουλίου. ἔ. ἔ. ἀναφέρει μετὰ τῶν σχεδίων συνόλου αὐτῶν ἀριθμὸν τῶν τοιούτων φραγμάτων ἰδίᾳ τῆς Leitzach ἐπὶ τοῦ Ρήνου, ἐν Βαυαρίᾳ τοῦ Laufenburg ἐπὶ τοῦ Ρήνου μεταξὺ 'Ελβετίας καὶ Βάδης. Ἐπίσης κἀμνει μνεῖαν περὶ τῶν ἀρδευσῶν ἐν Μεσοποταμίᾳ καὶ Ἡνωμέναις Πολιτείαις, ὧν ἀναφέρει τὸ φράγμα Ρουβέλτ 84 μέτρων ὕψους, εἰς τὴν 'Αριζόναν τὸ φράγμα Pathfuder, εἰς τὴν Οὐάσομνυ καὶ τῆς Shochonu River.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Αἱ προτινόμενα πρότιποι ταχύτητες διὰ τὰ βαρέα αὐτοκίνητα εἰς τὰς Ἡνωμένους Πολιτείας.

Κατὰ τὸ Engineering Newsrecord τῆς 16 'Ιουνίου ἔ. ἔ. ἡ National Automobile Chamber of Commerce τῆς Νέας Ὑόρκης κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτῆς σύνοδον προέτεινε νέα ὄρια εἰς τοὺς κατασκευαστὰς διὰ τὰ βάθη καὶ τὰς ταχύτητας τῶν αὐτοκινήτων εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἰσχυρότων μέχρι τοῦ 1912.

Αἱ αὐτοκίνητα ἐπὶ ἀεροελαστικῶν βάρους μικροτέρου τῶν 1370 γγρ. φορτωμένα, ταχύτητα κανονικῆς λειτουργίας τῆς τάξεως τῶν 40 γγρ. καθ' ὥραν.

Μέχρι 1800 γγρ. διὰ τὰ φορητὰ αὐτοκίνητα με συμπαγῆ ἐλαστικά ἢ αὐτὴ ταχύτης εἶναι παραδεκτῆ.

Μέχρι 3600 γγρ. ἡ παραδεκτῆ φθάνει ταχύτης μέχρι 32 γγρ. καθ' ὥραν.

Μέχρι 5400 γγρ. ἡ παραδεκτῆ φθάνει ταχύτης μόνον 29 γγρ. (18 μίλλια ἀγγλικά).

Μέχρι βάρους 7200 γγρ. τὸ ὄριον καταβιβάζεται εἰς 25,5 γγρ.

Διὸ βάρη 9 τόννων καὶ πέραν ἡ παραδεκτῆ ταχύτης θὰ ἦτο 24 γγρ.

Συνιστᾶται εἰς τοὺς κατασκευαστὰς νὰ μὴ ὑπερβαίνωσι τὰ ὄρια ταῦτα.

Τὰ δὲ παραδεκτὰ ὄρια τῶν βαρῶν τῶν σκελετῶν chassis τῶν φορητῶν αὐτοκινήτων τῶν ἀντιστοιχοῦντων εἰς ἐκάστην τῶν ἀνω κατηγοριῶν συνιστᾶται νὰ εἶναι:

- Διὰ σκελετὰ 1 ἕως 1.5 τόννων 550 γγρ.
- Διὰ σκελετὰ 2 ἕως 2.5 τόννων 680 γγρ.
- Διὰ σκελετὰ 2,5, 3 καὶ 4 τόννων 900 γγρ.
- Τέλος διὰ σκελετὰ 5 τόννων καὶ πέραν 1100 ἕως 1140 γγρ.