

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 21

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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>

Ausführungen behandelt der Verfasser das Hauptgesims des griechischen Tempels, indem er der Ergänzung der Rinneleiste ein Simastück vom Schatzhause der Geloer in Olympia und Gebälk vom Tempel C in Selinunt zu Grunde legt. Der Wasserspeier findet demnach an der Rinneleiste der Langseite Verwendung, während die andern Bruchstücke der Traufrinne des Giebels zugewiesen werden.

Ueber den in diesem Tempel verehrten Gott liegt bis heute kein bestimmter Nachweis vor. Die seitlich vor dem Tempel stehenden drei Altäre scheinen auf die Verehrung mehrerer Götter hinzuweisen.

Zu gleicher Zeit mit dem griechischen Tempel dürfte der zierliche kleine Rundbau vor der Tempelfront bestanden haben, seiner Bestimmung nach wahrscheinlich ein Brunnenhaus, dessen Wiederherstellung nach einigen Säulenresten, sowie aufgefundenen Stücken des Architravs und Gesimses ebenfalls die Abbildung Fig. 2 veranschaulicht. (Fortsetz. folgt.)

Miscellanea.

Erweiterung der Niagara-Kraftanlage. In der zur Nutzbarmachung der Wasserkraft der Niagarafälle dienenden Anlage der «Niagara-Falls-Power-Comp.», welche für 10 Turbinen von je 5000 P.S. berechnet ist, waren ursprünglich nur drei Turbinen und ebensoviel Generatoren von insgesamt 15 000 P.S. installiert worden. Infolge des gesteigerten Kraftbedarfes der angeschlossenen Elektrizitätswerke und gewerblichen Etablissements sieht sich die Niagara-Falls-Power-Comp. nunmehr gezwungen, die Maschinenanlage durch weitere Turbinen und Dynamos zu ergänzen, so dass die gesamten 50 000 P.S. in kürzester Zeit verfügbar sein werden. Nach neueren Mitteilungen hat die Gesellschaft Kraftlieferungsverträge für mehr als 25 000 P.S. bereits abgeschlossen. Davon sind 15 000 P.S. als Leistung der ursprünglichen Installation bereits vergeben, für die Lieferung der weiteren 10 000 P.S. werden neue Maschinen notwendig. Der Verwendung nach verteilt sich die gewonnene Kraft auf folgende Anlagen:

Für Wasserkraft:

Eine direkt am Niagarafall errichtete Papierfabrik . . . 7200 P.S.

Für elektrische Betriebskraft:

Die Pittsburger Aluminium-Gesellschaft	3050 P.S.
Die Carborundum-Gesellschaft	1000 »
Eine Calciumcarbid-Fabrik	1075 »
Drei Elektrizitätswerke für Beleuchtung	1000 »
Walton Ferguson, chemische Fabrik für chloresures Kali	500 »
Die Buffalo-Strassenbahn-Gesellschaft (35,25 km Uebertragung)	1000 »
Die Acetylgas-Gesellschaft	4000 »
Die Mathieson Alkaliwerke, Soda, Chlor u. s. w.	2000 »
Zwei elektro-chemische Fabriken	800 »
Die Buffalo-General-Electric Comp.	4000 »

Zusammen 25 625 P.S.

Nach obiger Zusammenstellung ist die elektro-chemische Industrie mit ganz beträchtlichem Kraftbedarf unter den Abnehmern der Niagara-Falls-Power-Comp. vertreten. Die Produktion dieser Fabriken dürfte sich durch den Vorteil der billigen Kraft bald als eine bedrohliche Konkurrenz für die anderen in Amerika bestehenden Betriebe desselben Fabrikationszweiges fühlbar machen. Es ist daher vorauszusehen, dass in nicht ferner Zeit der Bezirk um die Niagara-Anlage sich zum wichtigsten Centrum der elektro-chemischen Gross-Industrie Nordamerikas entwickeln wird.

Elektrische Beleuchtungsgesellschaften in Paris. Die elektrische Beleuchtung der Pariser Strassen und Gebäude ist bekanntlich im Jahre 1889 an sechs Gesellschaften konzessionsweise vergeben worden. *) Die Dauer dieser Konzessionen endigt aber bereits im Jahre 1906, und die Gesellschaften haben die Verlängerung derselben für 25 Jahre, also bis 1931, nachgesucht. Der Berichterstatter des Pariser Gemeinderates, Herr Bos, hat sich nun zu Gunsten der Verlängerung dieser Konzessionen ausgesprochen, aber unter der Auferlegung gewisser erschwerender Bedingungen für die Gesellschaften. In erster Linie sollen die Preise derart ermässigt werden, dass sich der Konsum des elektrischen Lichtes nicht höher stellt, als der des Auer-Gaslichtes (gegenwärtig zahlen die Konsumenten elektrischen Lichtes 10—12 Cts. pro Hektowattstunde) und der Preis für die Abgabe elektrischer Kraft nicht höher, als derjenige der andern Triebkräfte, wie Gas, Dampf, Petroleum oder Druckluft. Weiter sind mit Rücksicht auf die voraussichtlich grosse Entwicklung des Ver-

kehrs automobiler Fahrzeuge in der Stadt zahlreiche Stationen für die Ladung von Accumulatoren zu errichten. Gewisse Unkosten, die jetzt den Abonnenten anheimfallen, z. B. Installationen, Umformung des Stromes etc. sind von den Gesellschaften zu tragen. Ferner wird den Gesellschaften im wesentlichen auferlegt werden, ein genaues Programm der jährlich von ihnen auszuführenden elektrischen Neu-Anlagen einzureichen und, entsprechend den bisherigen Vorschriften, auch die ärmeren Aussenquartiere mit genügenden Anlagen zu versehen. Die Gesellschaften sollen eventuell angehalten werden können, ihre Werkstätten ausserhalb des Weichbildes von Paris zu verlegen, und das Rückkaufrecht des elektrischen Netzes soll der Stadt stets gewahrt bleiben.

Türkische Eisenbahnprojekte. Im Verhältnis zu ihrer Ausdehnung ist die Türkei bisher ungewöhnlich arm an Eisenbahnen. Wie der «Moniteur Oriental» meldet, soll jetzt von der türkischen Regierung der Bau einer Anzahl neuer Eisenbahnlinien beschlossen sein und zwar ist die Anlage sämtlicher geplanter Bahnen mit Schmalspur in Aussicht genommen. Unter den beschlossenen Linien werden folgende genannt: Von Prevesa, dem im jüngsten Kriege viel genannten Hafen am Golf von Arta über Louros und Janina nach Monastir. Eine zweite Linie soll die Salonikibahn mit der griechischen Grenze verbinden; eine dritte wird von Kavala, dem Hafen am Aegäischen Meer nach Drama, einer Station der Linie Saloniki-Konstantinopel führen. Für Anatolien ist eine sehr bedeutsame Eisenbahnverbindung geplant: von Sinope über Mersivan, Amasia, Tokad, Siwas, Erzingjan nach Erzerum, der Hauptstadt von Armenien und von dort bis Wan an der persischen Grenze. Diese Linie führt durch ein gut bewässertes, waldriches Land und könnte die Handelsverhältnisse Kleinasiens wesentlich beeinflussen.

In der Hochdruck-Wasserleitung der Burg Pergamon ist ein Ingenieurwerk des Altertums aufgedeckt worden, wie es in so vortrefflicher Ausführung bis jetzt noch nicht bekannt war. Nach dem Bericht des Ingenieurs O. Giebeler, der annähernd den ganzen Lauf dieser vor mehr als 2000 Jahren angelegten Wasserleitung bestimmt hat, kam die zumeist unterirdisch geführte Leitung von einem die Burg von Pergamon stark überhöhenden Punkte im nahen Gebirge und überstieg mehrere niedrigere Bergrücken, der Terraingestaltung sich anpassend. Die Anlage bietet eines der seltenen Beispiele antiker Wasserleitungen, bei denen bereits das Gesetz der kommunizierenden Röhren praktische Anwendung gefunden hat. Von den Leitungsröhren selbst sind Ueberreste nicht mehr vorhanden. Giebeler nimmt an, dass die Röhren aus Bronze gegossen waren.

Elektrische Lokomotive, System Heilmann. Der günstige Erfolg der Probefahrten mit der elektrischen Heilmann-Lokomotive neuester Konstruktion *) hat die Direktion der französischen Westbahn zur Anschaffung einer Anzahl derartiger Maschinen veranlasst. Die auf 16 Rädern laufende Maschine hat eine Länge von 18 m, ein Dienstgewicht von 202 t und vermag mit einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km per Stunde einen Zug im Gewicht von 600 t zu befördern. Der durchschnittliche Raddruck beträgt 7,5 t. Die von genannter Bahngesellschaft bestellten Lokomotiven sollen zur Zeit der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 auf der Linie Paris-Havre in Dienst gestellt werden.

Ueber das zur baupolizeilichen Prüfung von Entwürfen erforderliche Zeitmass hatte die Deutsche Bauzeitung berichtet, dass die Erledigung der Baugesuche in Berlin im Durchschnitt angeblich noch immer zwölf Wochen beanspruche. Das kgl. Polizeipräsidium hatte diese Angabe dahin richtig gestellt, dass nach Prüfungen mittels Stichprobe sich eine durchschnittliche Beobachtungszeit von 44 Tagen ergeben habe. Dazu bemerkt «The Builder»: Ganz aussergewöhnliche Fälle ausgenommen, würde ein Londoner «District surveyor» ein Baugesuch in weniger als acht Tagen, meist wohl in 48 Stunden prüfen und erledigen.

Hochschulgebäude in Bern. Der Berner Regierungsrat hat am 13. November beschlossen, als Bauplatz für ein neues Hochschulgebäude das Areal auf der grossen Schanze zwischen dem Observatorium und dem Verwaltungsgebäude der Jura-Simplon-Bahn zu bestimmen. Zur Erlangung von Plänen soll, gestützt auf ein von der Baudirektion aufzustellendes Programm, ein Wettbewerb unter den schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten veranstaltet werden.

Elektrische Tramwaylinien mit gemischtem System in Paris. Eine geplante, 15 km lange Verbindung von der Place de la République in Paris über Prés-Saint-Gervais nach Le Raincy soll im Innern der Stadt mit Accumulatoren und in den Vororten mit oberirdischer Stromzuleitung betrieben werden. Wie bei solchem «gemischtem System» üblich, werden die Accumulatoren auf der Strecke mit oberirdischer Zuleitung während der Fahrt und an den Haltestellen geladen werden.

*) Vgl. Bd. XXVIII S. 122.

*) s. Bd. XXVI. S. 160.