

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 16

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les voilà maîtres de ce point stratégique si important qui facilitera l'arrivée des troupes françaises. Bientôt 450,000 français sont massés devant Douvres.

A Londres, „au ministère de la guerre, tout le monde était sur pied. En moins de 24 heures, 75,000 hommes *), dont moitié de troupes régulières, furent en mouvement. On les concentra devant Londres pour couvrir la capitale. Mais que pouvaient 75,000 hommes mal armés, non aguerris, sans cohésion, contre les 450,000 Français venus par le tunnel et auxquels s'adjoignit un corps d'armée amené par la flotte? Rien évidemment. Il arriva aussi que, quelques jours après l'arrivée des touristes français, John Smith, marchand crémier dans une petite rue voisine du Strand, à Londres, eut à loger un sergent et quatre soldats d'infanterie qui commirent chez lui toutes les vilénies imaginables, car les soldats français sont les plus grands coquins qui aient jamais déshonoré un uniforme. Cependant John Smith n'eut que ce qu'il méritait; lors de la construction du tunnel de la Manche, il avait traité les alarmistes d'imbéciles, et il avait pris des actions“.

Cette conclusion, comme on le voit, est haineuse au plus haut point. L'auteur fait passer devant les yeux de ses concitoyens le tableau d'une occupation militaire de Londres; il fait allusion, par un trait plus bête que méchant, aux vexations qui en résulteraient pour les bons bourgeois de la cité.

Une correspondance d'Angleterre du „Temps“ décrit la situation en Angleterre comme suit: La question du tunnel sous-marin est traitée longuement par plusieurs des revues du mois d'avril. La „Nineteenth Century“ se met à la tête du mouvement de protestation contre le projet du tunnel; elle a reçu l'adhésion de beaucoup de patriotes alarmés. Dans la liste qu'elle a publiée, on lit des noms qu'on ne voit pas souvent réunis, par exemple ceux de lord Lytton, ancien vice-roi des Indes, du cardinal Manning, du philosophe Herbert Spencer, des poètes Tennyson et Browning, du physiologiste Huxley, de l'historien sir Théodore Martin, du positiviste Fréd. Harrison, etc.

Le „Macmillan Magazine“ contient un article imité de la fameuse bataille de Dorking, et qui nous transporte au vingtième siècle par un récit fait à nos arrières-petits-fils. On y voit les alarmes de l'Angleterre, qui a cessé d'être une île à cause du fatal tunnel, que le gouvernement se résout enfin à détruire par la dynamite.

S'il faut en croire le „Morning Post“, le ministre du commerce a donné l'ordre à la Compagnie du tunnel d'avoir à suspendre ses travaux en attendant le rapport de la commission militaire récemment nommée. Le percement a atteint actuellement la limite de la marée basse, et le gouvernement anglais revendique la propriété des terrains qui s'étendent sous la mer jusqu'à trois kilomètres de la côte.

Ce qu'il faut craindre en tout ceci, poursuit le „Moniteur industriel“, c'est que l'esprit national en Angleterre ne soit surexcité outre mesure par les dangers imaginaires qu'on lui peint. Les Anglais attribuent leur force dans le milieu européen à leur isolement en plein Océan, à l'abri de toute invasion subite. Si, à dessein, on ne va cessant de répéter à leurs oreilles que ce tunnel sous la Manche constitue un véritable danger public, il se pourrait qu'une main criminelle vint par un moyen quelconque détruire les travaux commencés.

Ce serait là un résultat scandaleux, en plein XIX^e siècle.

Que les Anglais comprennent bien en tout ceci que le tunnel sous la Manche ne sera pas pour eux l'épée de Damoclès suspendue sur leur tête. Est-ce que la Suisse et l'Italie se sont plaintes du percement du St. Gotthard? Est-ce que l'Amérique s'est soulevée contre le projet de M. de Lesseps touchant l'isthme de Panama?

Pourquoi donc l'Angleterre se montrerait-elle plus méfiante que les autres nations européennes? Les intérêts mesquins d'une nation doivent cependant passer après ceux de l'humanité.

Du reste, la France aurait tout aussi le droit de se plaindre. L'invasion, puisqu'invasion il y a, pourrait aussi bien se produire sur les côtes de Normandie que sur celles de la Grande-Bretagne.

Mais c'est là un point qui ne nécessite pas de longues discussions. C'est au génie, des deux côtés, à prendre les précautions nécessaires, pour couper toutes communications, dans le cas très peu probable d'une invasion. Il ne faudrait pas qu'une si gigantesque entreprise vint misérablement échouer au port, en butte à des craintes aussi ridicules que peu fondées.

*) L'armée anglaise se trouvait malheureusement très réduite par suite des troubles de l'Irlande!

Nous espérons qu'on saura le comprendre de l'autre côté du détroit.

Concurrenzen.

In der Concurrenz für Entwürfe zu einer Sühnkirche in St. Petersburg wurden prämiirt: die HH. Tomischko, Akademiker; Huhn & Küttner, Architekten; ferner die Redaction des „Landwirthschaftlichen Baumeisters“ und Herr Architect Prof. Victor Schröter. — Dass Fürst Alexander von Bulgarien sich einen der Entwürfe erbeten hat, um denselben zum Bau einer Kathedrale in Sophia zu verwenden, ist ächt bulgarisch!

Miscellanea.

Quaibaute in Zürich. — Der Regierungsrath genehmigte am 14. d. das von der Direction der Quaibauten vorgelegte Bauprogramm. — In Folge seiner Ernennung zum Oberingenieur des Quai-Unternehmens ersuchte Herr Ingenieur A. Bürkli-Ziegler um seine Entlassung als *Stadtingenieur*, die ihm unter Verdankung der während zwanzig Jahren der Stadt Zürich geleisteten ausgezeichneten Dienste ertheilt wurde.

Zürcher Strassenbahnen. — Die Frist zur Vorlage der Pläne wurde vom Regierungsrath auf Ende dieses Monats verlängert und der Finanzausweis genehmigt.

Theaterbrände. — Am 15. dies brannte das Theater in Bolton und am 16. das Schauspielhaus in Schwerin vollständig nieder. Ob schon bei dem letzteren das Feuer während der Vorstellung ausbrach, sind in Folge der grossen Ruhe und Besonnenheit, welche das Publikum zeigte, keine Menschenleben zu beklagen. Die Drahtcourtine leistete gute Dienste.

Rheinbrücke in Mainz. — Die schwierigen und langwierigen Unterhandlungen mit der Militärbehörde und den Rheinuferstaaten sind endlich so weit gediehen, dass in allernächster Zeit mit dem Bau der Brücke begonnen werden kann. Die Brückenaxe wird flussaufwärts, beinahe an die Stelle der jetzigen Schiffbrücke verschoben, so dass die Axe senkrecht auf die Mitte des Zeughauses zu stehen kommt. Nieder- und Hochquai, sowie die hinter der krenelirten Mauer angelegte Uferstrasse sind ähnlich dem erstprämiirten Projecte planmässig durchzuführen. Das Mühlthor muss versetzt und alle davor ausgeführten Rampen- und Treppenanlagen müssen beseitigt werden. Sämmtliche Kosten, sowie noch Beiträge zu fortificatorischen Anlagen hat die Stadt Mainz zu übernehmen.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

Stellenvermittlung.

Gesucht:

Auf ein Bureau für Flusscorrectionen ein junger Ingenieur. (277)

Le gouvernement grec a besoin d'une vingtaine d'ingénieurs connaissant la langue française. (278)

On cherche des ingénieurs pour les chemins de fer algériens. (279)

Ankunft ertheilt:

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