

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **15/16 (1890)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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>

INHALT: La traversée de la Manche par voie ferrée. — Von der XXI. Generalversammlung der G. e. P. — Die Bauschule des eidg. Polytechnikums. — Ueber den Einfluss des specifischen Gewichtes auf die Verwerthbarkeit von Steinen beim Wasserbau. — Miscellanea: Eisen-

bahntechnische Sammlung in Osnabrück. Schweizerische Eisenbahnen. Neue Goliathschiene. Schmalspurbahn Landquart-Davos. Zur Eröffnung des Hotels Pilatus-Kulm. Nicaragua-Canal. Schwebende Drahtseilbahnen. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

La traversée de la Manche par voie ferrée.

La liaison de l'Angleterre et de la France par une voie ferrée préoccupe, depuis près d'un demi-siècle, les ingénieurs et les économistes des deux pays. En ces derniers temps, la question est plus que jamais à l'ordre du jour: la Chambre des Communes vient en effet de repousser une fois de plus, malgré la puissante intervention de M. Gladstone, le projet de Sir Watkin tendant à autoriser la continuation des travaux préparatoires de la construction d'un tunnel sous-marin. La *Channel Bridge and Railway Company* a tout récemment publié un mémoire justificatif de la demande en concession pour la construction d'un pont sur la Manche qu'elle a déposée au ministère des travaux publics de France. En même temps ont surgi deux projets tout nouveaux. M. Buneau-Varilla, ancien ingénieur au corps des ponts et chaussées français vient de proposer son *passage mixte*, qui effectuait la traversée de la Manche par un tunnel central relié aux deux rives par des viaducs d'approches. Enfin Sir Edward J. Reed, membre du parlement anglais et ancien directeur des constructions navales du Royaume-Uni, vient de livrer à la publicité son projet de *tube-railway*, qui résout le problème en logeant la voie ferrée dans un tube immergé dans la Manche. Le moment nous paraît bien choisi pour résumer devant nos lecteurs l'état de la question, et pour leur présenter quelques détails sur les deux derniers projets, qui sont à peine connus.

Le projet de tunnel, le premier en date, le plus rationnel au point de vue technique et le plus économique au point de vue financier, n'a contre lui qu'un seul argument, mais qui semble devoir être longtemps péremptoire: le péril qu'il offrirait, en cas de guerre, au point de vue de la sécurité de l'Angleterre. Les autorités militaires et la grande majorité du parlement anglais ont constamment refusé d'admettre une voie de communication qui dans l'hypothèse,

assurément bien improbable, d'une main-mise par la France sur ses deux extrémités paralyserait l'énorme puissance défensive de la flotte anglaise. On a pu dire en effet qu'en supposant la tête du tunnel du côté de l'Angleterre prise par force ou par ruse, tous les cuirassés du Royaume-Uni croisant dans le Pas-de-Calais n'empêcheraient pas les bataillons français de passer tranquillement en Angleterre.

Devant une opposition aussi bien arrêtée, il a fallu chercher une autre solution du problème. Une société anglaise, reprenant l'idée de l'ingénieur français, Thomé de Gamond, qui, il y a une trentaine d'années, avait proposé de jeter sur la Manche un pont gigantesque, s'est formée dans le but de démarches qu'un pareil ouvrage d'art est aujourd'hui chose pratique. A la demande de cette société MM. Schneider, directeur du Creuzot, et Hérivent, l'entrepreneur parisien, connu par ses travaux à l'air comprimé, ont, avec le concours de MM. John Fowler et Benjamin Baker, les ingénieurs du pont de Forth, préparé un projet très-bien étudié. Ce projet prévoit de grandes poutres en acier, de portées variant de 100 à 500 mètres, qui seront supportées par des piles également en acier fixées elles-mêmes sur des piliers en maçonnerie. Les maçonneries seront construites dans des caissons métalliques, à l'aide de l'air comprimé. Les poutres du pont seront à une hauteur de 54 m au-dessus du niveau des hautes mers, pour permettre le libre passage des plus grands bâtiments.

L'avantage majeur de ce projet est de ne plus soulever les susceptibilités du parti militaire anglais. Dans l'article qu'il a consacré dernièrement au passage mixte Varilla, le *Times* rapporte que, selon l'opinion de Lord Wolseley, les inconvénients stratégiques d'un pont seraient presque insignifiants en comparaison de ceux du tunnel. Mais le journal de la Cité rappelle en même temps les objections élevées par les adversaires du pont: elles sont d'ordre économique, technique et politique. Au point de

Von der XXI. Generalversammlung der G. e. P.

(Von Maschineningenieur W. W . . . g.)

(Fortsetzung anstatt Schluss.)

Draussen tost der Rheinfluss seinen uralten Sang, doch dem gelte *nachher* unser Besuch. In fröhlichen Gruppen, vom Regen hübsch immer verschont, treffen wir bei *Nohl* unten am Rheinufer ein; Weidling um Weidling füllt sich und wird hinübergestossen zum andern Ufer, ohne Kunst und Berechnung und doch mit Kunst. Hier zeigt sich so recht erst die „Gewichtigkeit“ der Persönlichkeiten; hier ein Schiff voll zahlreicher Assistenten und Elektriker, da gehen 13 auf das Dutzend; dort aber, sieh das tief sinkende Fahrzeug, wo ein hellgrauer, der Tücke jeder Wandtafelkreide gewachsener grauer Filzhut zum Himmel lacht (Du vermuthest Professor Geiser drunter) — da that's Keiner unter einem Professor, Obergeringenieur oder Chef des Hauses, da dünkt den Schiffer die Last gar schwer. „Zwar waren keine Holden, die mitfahren wollten“ — das hindert aber Freund *Imer* nicht, die fröhliche Ueberfahrt „augenblickszulichten“; hoffentlich war diesmal der Apparat gut! Bald ist man in *Dachsen* beim bewährten Witzig; da herrscht zwar zuerst etwas frostige Stimmung im Garten; denn kühl ist auch das Wetter geworden und man hat eben schon Verschiedenes geleistet. Im Saale drinnen aber scheint's schon länger her gemüthlich hergegangen zu sein, denn als bald der Platzregen Alle dorthin treibt, da erkennt man, dass hier unter der Aegide unseres alten Diethelm bereits eine vorübergehende Fusion der G. e. P. mit einem Töchterchor eingetreten ist, zu beidseitiger Ergötzung. Eine Schwierigkeit bereitete hiebei nur die verschiedene Lesart der Texte, indem beim gemeinsamen Cantus die Damen selbstverständlich noch vom lyrisch-idyllischen Mühlrad sangen, während die Techniker sich auf den Standpunkt des bekannten Poncéiet-Rads stellten. Item, „der Nutzeffect ist gut“, insbesondere nachdem das Ganze zu einer Art Stegreifconcert in Gunsten der Hagelbeschädigten

der Gegend sich gestaltet, das weibliche Präsidium kurz und bündig den Beitrag verdankt, der Held des Tages sich zu einer schwungvollen Rede zu Gunsten des Volksgesangs versteigt und *Hemann Hoffmann* nachfolgendes improvisirte Hoch ausbringt:

Wir haben ein köstliches Festmahl gehabt,

Wir haben an trefflichem Wein uns erlabt;

Wir haben durchfluthet den schäumenden Rhein
Bei gnädig dreinblickendem Sonnenschein.

Doch drüben im Hause mit Grün überdacht

Hier überraschender Jubel entfacht,

Denn holde anmuthige Weiblichkeit

Sie hat uns mit heiteren Weisen erfreut.

Der frische, fröhliche Sang und Klang

In jegliches Herze beseligend drang.

Drum stosset an, die Gläser empor:

„Es lebe der Neuhauser Töchterchor!“

Als gar schliesslich ein Obergeringenieur durch geeignete Behandlung des Claviers es zu Wege bringt, dass ehrsame Mitglieder mit den Tischen an die Wand gedrückt werden, um einem allgemeinen „Schwof“ mit den Jungfräulein des Töchterchors Platz zu machen, so bedarf es der eindringlichsten Aufforderung des Festpräsidenten, nun auch des Rheinflusses zu gedenken, der heute noch uns ein Extrashausspiel bieten soll. Aber lange *nachher* erst reissen sich die Letzten, unter denen auch weise junge Professoren zu finden, vom Töchterchor los.

Schloss *Laufen* öffnet heute, Dank der fürtrefflichen Sorge der Festgeber, seine Pforten ohne den sonst obligaten Silberling uns allen, die wir mit der Festrosette, dem conischen Zahnrad aus Aluminium, schwarzgerändert auf grünem Grund, den Schaffhauserfarben — nebenbei bemerkt dem geschmackvollsten Festzeichen, das wir seit Langem gesehen — einrücken. Auch Naturschwärmer sind in der G. e. P. viele zu finden, und die es nicht sind, sind heute überwältigt von dem Schauspiel; doch keiner wird es unternehmen, dieses zu beschreiben.