

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 14/15 (1881)
Heft: 12

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

poussée dans la craie grise et suivant une direction oblique à la côte. Un second puits d'un diamètre beaucoup plus considérable va être creusé à une certaine distance de Sanghatte. Lorsqu'il sera parvenu à la craie grise, on poussera une galerie descendante, également oblique à la côte et dans une direction également calculée pour rencontrer la première.

Il est clair que l'exploration de la couche de craie grise sera ainsi complète sur toute son épaisseur, et jusqu'à une distance suffisante sous la mer. La direction du tunnel pourra alors être arrêtée, ainsi que les conditions techniques de son exécution.

Sur la côte anglaise, les choses sont loin d'être aussi avancées.

Deux compagnies de chemin de fer se disputent le voisinage de l'entrée du tunnel; la compagnie du Chatam and Dover railway dont la tête de ligne est à Douvres, et celle du South Eastern railway qui vient aboutir à Folkestone. Cette rivalité a jusqu'ici paralysé les travaux de l'autre côté du détroit.

La première compagnie se rattache au projet étudié par sir John Hawkshaw, l'un des plus éminents ingénieurs de l'Angleterre. Le projet basé sur de nombreux sondages et une étude géologique attentive des terrains, place l'ouverture du tunnel à Saint-Margaret Bay, située à une petite distance à l'est de Douvres; on atteindrait le banc de craie grise, exactement comme en France, par un puits qui traverserait la couche de craie blanche. Le tracé du tunnel serait à peu près en ligne droite.

L'objection principale contre ce projet repose sur ce fait qu'au niveau où devrait être creusé le tunnel, il aurait à traverser la craie blanche sur une longueur de 2 à 3 km. Or on sait que la craie blanche donne passage à des infiltrations d'eau.

Sir John Hawkshaw se refuse à voir là une difficulté sérieuse. Il se fait fort de franchir ces infiltrations aussi facilement que l'ont fait les ingénieurs français dans le creusement de leur puits, et de construire le tunnel absolument imperméable.

Les travaux d'accès se présentent tout différemment, en rapprochant l'ouverture du tunnel du South Eastern railway. On rencontre en effet, sur la côte, entre Douvres et Folkestone, à Abbots-Cliff et à une certaine distance du rivage, un affleurement de la couche de craie grise. Le projet consisterait à creuser dans cette craie une galerie descendant vers Douvres, laquelle galerie, lorsqu'elle serait arrivée à la profondeur voulue, serait dirigée en courbe sous la mer, pour rejoindre les travaux de la partie française. Le percement de la partie anglaise se ferait ainsi, sans l'intermédiaire des puits énormes, profonds et dispendieux qui font partie des projets d'exécution à Saint-Margaret Bay et à Sanghatte.

Par contre le tunnel aurait environ trois kilomètres de plus en longueur et le tracé ne serait plus rectiligne dans la partie anglaise.

Dans ces conditions de compétition et de rivalité, dont les intérêts français d'ailleurs peuvent se désintéresser, les différences matérielles d'exécution ne sont pas telles qu'on ne puisse penser que le premier occupant devra l'emporter.

Or, pendant que le groupe qui appuie le projet de M. Hawkshaw semble ne pas donner signe de vie, la compagnie du South Eastern railway, non seulement s'agite, elle met résolument hache en bois, sous l'impulsion énergique de son président, sir Edward Wastkin. Les premiers travaux de recherche que celui-ci a fait exécuter ont démontré l'absence d'eau et l'imperméabilité de la couche de craie grise qui a été attaquée. La machine perforatrice à air comprimé employée donne des résultats de nature à assurer un avancement très rapide, bien plus rapide qu'on n'avait pu le prévoir à l'origine. Une somme de 150,000 francs a été mise à la disposition de sir Edward Wastkin pour achever la galerie d'essai à laquelle on travaille en ce moment, et aussitôt son achèvement, les actionnaires du South Eastern railway doivent être convoqués pour arrêter des décisions définitives, et assurer le débouché du tunnel en Angleterre du côté du South Eastern.

Pendant que du côté français on est à la besogne depuis plusieurs années il serait à désirer que de l'autre côté du détroit l'œuvre fût enfin abordée sérieusement.

M. J.

Neues Telephon. Postsekretär Böttcher aus Frankfurt a. M. hat, wie der „Patentanwalt“ mittheilt, ein neues Telephon konstruirt, dessen Leistungsfähigkeit diejenige aller den Fachmännern bisher bekannten Telephone bedeutend übertrifft. Dasselbe übermittelt die Töne mit überraschender Klarheit und Deutlichkeit, so dass sie selbst von Personen, die sich in ziemlicher Entfernung von dem Empfangs-Apparat befinden, noch deutlich vernommen werden können. Das Böttcher'sche Telephon unterscheidet sich von den bisherigen

dadurch, dass der Electromagnet nicht wie bisher unbeweglich in dem Gehäuse befestigt, sondern frei in der Mitte desselben derart aufgehängt ist, dass er innerhalb gewisser Grenzen mit der Metallplatte vibriert, wodurch der übermittelte Ton sehr an Kraft und Deutlichkeit gewinnt. Die Firma Schäfer & Montanus in Frankfurt a/M. hat den Bau der Böttcher'schen Apparate übernommen und verkauft diese zu Mk. 40 das Paar.

Miscellanea.

Schinkelfeier in Berlin. Zum Andenken an den am 13. März 1781 zu Neuruppin geborenen grossen Meister wurde am 13. d. M. vom Architekten-Verein und der technischen Hochschule in Berlin eine Erinnerungsfeier abgehalten. Die „Deutsche Bauzeitung“ widmet der hundertjährigen Gedächtnisfeier einen schwungvollen Artikel, in dem sie die gewiss vollkommen berechnete und alle Beachtung verdienende Anregung macht, eine neue, nach Umfang und Massstab wesentlich eingeschränkte Sammlung der Schinkel'schen Entwürfe herauszugeben. Eine solche, in handlichem Format gehaltene und zu einem auch für weitere Kreise zugänglich gemachten Preise herauszubehaltende Sammlung, ergänzt durch eine Auswahl aus dem bisher noch nicht veröffentlichten Nachlass und begleitet von einem kritischen, überall auf die eigenen Auslassungen Schinkels Bezug nehmenden Text wäre in der That die würdigste Huldigung und das schönste Geschenk zu dem diesjährigen Jubiläum gewesen.

Ausstellung in Altona. Im August dieses Jahres wird in Altona eine internationale Ausstellung von Kraft- und Arbeitsmaschinen für das Kleingewerbe stattfinden. Das Programm sieht neben den bezüglichen Zeichnungen und Modellen eine Vereinigung aller bekannten Systeme von Kraft- und Arbeitsmaschinen, und der verschiedenen Werkzeuge und Geräthschaften für das Kleingewerbe und die Landwirtschaft (namentlich die Butter- und Käse-Bereitung), sowie der mit diesen Maschinen und Geräthschaften hergestellten Erzeugnisse vor. Das Ehrenpräsidium hat der preussische Staatsminister von Böttcher übernommen.

Seilbahn-System Abt. Die von R. Abt für die Drahtseilbahn am Giessbach konstruirte automatische Ausweichung („Eisenbahn“ Bd. XI) hat in der Schweiz bereits eine Nachahmung gefunden durch HH. Th. u. Friedr. Bell in Kriens, für eine Seilbahn in Saillon, Ct. Wallis, zur Ausbeutung der dortigen Marmorbrüche. Die Bahn hat eine Länge von 1000 m und Steigungen von 40 bis 80%; das Drahtseil besitzt einen Durchmesser von 45 mm. Die Fahrgeschwindigkeit wird vom obern Ende der Bahn aus mit Hilfe eines Luftbremsapparates regulirt.

Necrologie.

† G. de Montmolin, Ingenieur, Mitglied der G. e. P., starb am 4. Febr. d. J. in Neuenburg. — Er besuchte das eidg. Polytechnikum in den Jahren 1870—1871 und 1873—75. Von 1877 an war er in Frankreich und später in Algier thätig.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

Vereinsnachrichten.

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

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Emplois vacants.

Gesucht auf ein technisches Bureau in Berlin: Ein junger Maschinen-Ingenieur, der eventuell die französische Correspondenz führen könnte. (220)

On demande de suite plusieurs sous-chefs de section (conducteurs de travaux) dans le service des chemins de fer de l'Etat français.

La connaissance complète du français est rigoureusement nécessaire. (221)

Gesucht: Ein Architect als Zeichner auf ein Baubureau. (223)

Gesucht für Studien und Bau einer französischen Staatsbahn: Zwei chefs de section, mehrere sous-chefs de section und Zeichner. Vollständige Kenntniss der französischen Sprache ist unerlässlich. (224)

Gesucht auf ein Eisenbahn-Baubureau: Ein junger Ingenieur, welcher für Bureauarbeiten einige Gewandtheit besitzt. Die Arbeiten dauern bis Ende des Jahres. (225)

Pour avoir des renseignements sur les emplois vacants en France, il faut s'adresser au bureau de notre Société en langue française.

Auskunft ertheilt:

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

Hiezu eine Beilage von Schleicher & Schüll in Düren. [3766