

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	30 (1914)
Heft:	31
Artikel:	Die Ausschaltung der Meere im europäischen Schnellverkehr und ihr Einfluss auf kriegerische Operationen
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-580703

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: 20.02.2026

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

an Ort und Stelle stetsfort zubereitet. Mehr kann man an Bedienung mit frischer Ware wirklich nicht verlangen. Dort werden welche „Zeltchen“ fabriziert, die lebhaft gekauft werden, und ich weiß nicht was für Gebrechen hellen sollen. In der eigentlichen Chemischen Fabrik-industrie werden uns zunächst die imponierenden Fabrikisseme vorgeführt, mit gewaltigen Gebäuden, rauchenden Kaminen und lang dahinziehenden Eisenbahngleisen. Und im Kreis herum stehen sie die Pülverchen, Salben, Blättchen, Stengel und Kristalle, die in der Apotheke, im medizinischen Laboratorium, in der Küche, im Keller, im Schlafzimmer und in allen erdenklichen Zweigen der Weltindustrie verwendet werden. Denn wo existiert ein menschliches Arbeitsfeld, auf dem nicht die Produkte der chemischen Industrie in irgend einer Form zur Verwendung kämen? Aber ein Gebiet ist es, das uns hier vor allen andern interessiert. Es ist die Abteilung der Sprengstoffe.

Am vollkommensten und reichhaltigsten hat zweifellos die Sprengstofffabrik Urdorf bei Zürich ausgestellt und finden wir hier Sprengproben und die Darstellung von Sprenglöchern, Sprenguntersätzen usw. für alle möglichen Gesteine. Die Gesellschaft hat dann auch für ihre wertvolle Sammlung die goldene Medaille erhalten. Sehr bemerkenswert ist auch die Ausstellung der „Société des explosifs de Brigue“ die unter anderem einen Nitritapparat ausgestellt hat, wie sie bei der Dynamitfabrikation verwendet werden. Aus der chemischen Industrie sind noch zu erwähnen die Porzawerke, die bekanntlich Kalziumkarbid und Ferrosilizium in großem Maßstabe herstellen, nebst verschiedenen Nebenprodukten. Monumental ist die Ausstellung der Aluminium-Industrie A.G. in Neuhausen. In allen Entwicklungsstufen sehen wir hier die Aluminiumfabrikation, von Rohprodukt angefangen bis zum fertig weiß schimmernden Metall. Auch die zahllosen Nebenprodukte, die in Neuhausen fabriziert werden, sind hier in langen Glasschränken ausgestellt. Viele Gesellschaften, die Porzawerke und die Aluminium-Industrie A.G., haben für ihre Leistungen den großen Ausstellungspreis erhalten. Beim Verlassen der chemischen Abteilung werde ich durch auffallende Wohlgerüche, herührend von kleinen rosaroten und zartvioletten Blütenköpfchen angenehm daran erinnert, daß die Fabrikation von Parfümeriefeinen auch zur chemischen Industrie gehört. Ich nehme hieron gebührend Notiz.

Nun in die Maschinenhalle! Wer in der Schweiz hat noch nichts von der Maschinenhalle der nationalen Ausstellung gehört? Sie ist einfach der Höhepunkt aller Ausstellungen und repräsentiert ein Industriegebiet, auf dem die Schweiz nicht bloße Erfolge, sondern wirkliche Triumphe erringen konnte. Schon die Halle ist in konstruktiver Hinsicht eine der größten Schönhünderkeiten der ganzen Ausstellung. Hört man erst das Zischen, Knattern, Hämmern, Läuten, Brummen und Surren des gewaltigen Raumes, so empfängt man einen schwachen Begriff von der enormen Tätigkeit der vielen Tausend Hände, der zahllosen Gehirne auf dem erfolgretlichen Gebiete menschlichen Fortschritts. Einen richtigen Begriff dieses Treibens in der großen Maschinenhalle bekommt man aber erst wenn man den Personenaufzug der Aufzügefahrik Seebach benutzt und in die obere Plattform hinaufsteigt, von wo wir das bunte Gewimmel der Besucher und die endlosen Paraden von Rädern, Metallformen, Maschinen, Röhren usw. überblicken können. Da ist zunächst ein Attraktionspunkt der Tramwagen aus Aluminium, der nun an die Städtische Straßenbahn Zürich verkauft ist. Da sind die mannigfachen Produkte dieser Gesellschaft in Küchengeschirren, Fässern, Drähten, Sellen usw.

Nebenan stehen wir die Ausstellung der Schweizer Metallwerke Selva & Cie. in Thun, welche Firma für

ihre wirklich gediegenden Leistungen die goldene Medaille erhielt. Die L. v. Roll'schen Eisenwerke haben ihre bekannten Röhrenfabrikate, Röhrenbestandteile, Gußwaren, Schieber usw. ausgestellt. Da erregt vor allem ein gewaltiger Absperrschieber Interesse, der bei 2100 mm Lichtweite für 2 Atmos. Arbeitsdruck berechnet ist. Bemerkenswert ist auch die Ausstellung dieser Firma in Radiatoren und Heizkesseln. Die Firma Heer & Cie. in Olten hat ihre renommierten Spezialfabrikate in Walz- und Spanblechen in dekorativer Weise um eine der großen Säulen der Eisenhalle gruppiert. Besonders geschmackvoll — auch in der Maschinenhalle ist trotz aller Technik wirklicher Geschmack vorhanden — haben Gebrüder Wanner in Goss ihre eisernen Beleuchtungskörper zusammengestellt. Eine Türe mit Treppenaufgang zeigt uns die kunstvollen Formen, welche die heutigen Schlossermeister zu verschaffen verstehen. Ein gleiches dürfen wir von der Kollektivausstellung der schweizerischen Kupfer- und Messingwerke sagen. Eben werden die elektrischen Lampen angedreht, als ich hier vorbei komme und blindefend spiegeln sich die Flammen in den blanken, gelben und roten Metallformen, die zu hohen Säulen vereinigt sind. Die Ausstellung des Elektrostahlwerkes Georg Fischer in Schaffhausen weist eine reichhaltige Sammlung der Spezialerzeugnisse an Stählen. Gußformen und Maschinenteilen auf, von denen die Schweiz bekanntlich immer exportiert und auch im inländischen Konsum verbraucht hat, ehe der Krieg dem allem ein plötzliches Halt gebot. Noch manche Firma der Metallwarenindustrie ist vertreten, nennen wir nur z. B. Schneider Montandon in Biel, v. Moos in Luzern die alles vorführen, von der blank gezogenen Stahlwelle bis zum gewöhnlichen Walzdraht, von der Schraube in den mannigfachsten Formen bis zu den verschiedensten Werkzeugen. Im Vorraum der Metallwarenabteilung ist alles vereinigt, was im Haushalt in der Werkstatt und in der Fabrik an Gegenständen und Werkzeugen gebraucht wird.

Draußen ist's Nacht geworden; die Maschinenhalle strahlt bereits im hellen Lichterglanz. Für heute wollen wir Schluss machen, um morgen mit der Maschinenabteilung weiterzufahren.

— y. (Fortsetzung folgt.)

Die Ausschaltung der Meere im europäischen Schnellverkehr und ihr Einfluß auf kriegerische Operationen.

(Korrespondenz.)

In der gegenwärtigen Zeit, wo sich die Großmächte Europas mit ihren Millionenheeren gegenüber stehen und Truppentransporte nicht nur zwischen einzelnen europäischen Ländern, sondern sogar zwischen Asien und Europa in Frage kommen, mag eine Betrachtung über die Ausschaltung der Meere im europäischen Schnellverkehr angezeigt erscheinen. Wir beginnen mit einer Besprechung der Verhältnisse des sogenannten „Kanals“, der zwischen Frankreich und England gelegenen Meerenge, die den Atlantischen Ozean mit der Nordsee verbindet. Diese liegt unserm gegenwärtigen Interesse unstrittig am nächsten, da der Krieg zur Zeit auf dieser Meerstraße ungeheure Flotten- und Truppenbewegungen verursacht. Indem wir dieses hochinteressante Problem zuerst von seiner rein verkehrstechnischen Seite aus betrachten, geben wir im Anschluß daran eine Schilderung der Geschichte dieses kolossalnen Projektes.

Die Ausschaltung des englischen Kanals.

Der Verkehr zwischen England und dem europäischen Kontinent entspricht in seiner heutigen Gestalt,

so trefflich geregelt und bequem er im allgemeinen auch ist, doch durchaus nicht den Ansprüchen an Schnelligkeit und unbedingte Pünktlichkeit, die das 20. Jahrhundert an eine Verkehrsverbindung von so ausnehmend hoher Wichtigkeit eigentlich zu stellen berechtigt ist. Wir sehen heute in den führenden Kulturländern überall Bestrebungen im Gange, die Meeresteile, die sich einer raschen Verkehrsabwicklung des Eisenbahnbetriebes auf internationalen Hauptstrecken hindernd in den Weg stellen, in möglichst umfassender Weise auszuschalten. Die erste und heute noch zumeist benutzte, Methode, die Bahnzüge selbst aus einem Land ins andere über schmalere Meere und Meeresarme hinweg zu befördern und somit das lästige und zeitraubende Umsteigen der Reisenden und Umladen der Güter auszuschalten, sind bekanntlich die Trajektfähren, wie wir sie auf dem Bodensee besitzen. Auch ein Trajekt ist aber noch durchaus kein ideales Mittel zur Überwindung von Meeresarmen durch Eisenbahnen, da die Zeitsparnis doch nur den Fortfall des Umsteigens und Umladens aus dem Schiff in die Bahn oder umgekehrt umfasst, während die gegenüber dem Bahnbetrieb wesentlich verminderte Schiffsgeschwindigkeit nach wie vor in Kauf genommen werden muß. Es ist klar, daß eine Überbrückung von Meeresteinen und großen Landseen ungleich größere Vorteile bietet, aber aus naheliegenden Gründen kann sie nur ausnahmsweise und nur bei mächtiger Breite der Wasserbecken in Frage kommen.

Noch vorteilhafter und in manchen Fällen auch obendrein billiger als die Brücken sind Untertunnellungen, die sich aber wieder nur dort anwenden lassen, wo nicht nur wenig breite, sondern auch wenig tiefe Wasserstraßen ausgeschaltet werden sollen. Wir bestehen bis auf den heutigen Tag außer den Untertunnellungen breiterer Fluszmündungen, noch keinen Tunnel unter größeren Wasseroberflächen oder gar unter Meeresteinen. Geplant worden sind Untermeertunnels zur schnelleren Verbindung zwischen Nachbarländern schon oftmals, so in den letzten Jahren besonders in Dänemark für den Dresdun, den Welt, in Italien für die Straße von Messina, in Spanien für die Straße von Gibraltar, in England für den Nordkanal, weiterhin für den Bosporus, und selbst für die Berlinstraße ist aus Amerika der wiederholt auf dem Plan erschienenen Sibirien-Alaska-Bahn das Projekt einer Untertunnelung zeitweilig in Aussicht genommen worden. Weitaus am bedeutsamsten unter allen Plänen von unterseeischen Tunnels ist aber seit Jahrzehnten derjenige gewesen, der eben den Verkehr zwischen England und dem Kontinent in großzügiger Weise verbessern und beschleunigen wollte. Der Tunnel unter dem Ärmelkanal stellt nicht nur das älteste Projekt eines Unterseetunnels dar, sondern er unterscheidet sich von allen ähnlichen Entwürfen auch dadurch, daß er als einziger wenigstens in Angriff genommen wurde. Der Kanaltunnel hat abwechselnd mit dem Projekt einer Überbrückung des Ärmelkanals die öffentliche Meinung beschäftigt.

Die Überbrückung des Kanals kann in der heutigen kriegerischen Zeit als erledigt betrachtet werden, weil die Brücke allzuleicht eine Beute der feindlichen Kriegsschiffe werden könnte. Die ungeheuren Vorteile einer festen Verbindung zwischen Frankreich und England für den Verkehr beider Länder untereinander sind ja so handgreiflich, daß auch der schärfste Gegner solcher Pläne sich ihnen nicht verschließen kann. Es sei nur darauf hingewiesen, daß man bei Erreichung der Schiffsverbindungen zwischen Frankreich und England durch eine direkte Bahnlinie, morgens meinetwegen um 8 Uhr Paris für eine Londoner Reise verlassen und schon gegen Mitternacht daselbst wieder anlangen könnte, nachdem man nicht weniger als sechs Stunden in der englischen Hauptstadt zugebracht hätte. Das Projekt des

Tunnels tauchte bereits zu einer Zeit auf, als es Eisenbahnen noch gar nicht gab. Während der Friedensverhandlungen, die Frankreich und England im Jahre 1802 miteinander führten, unterbreitete ein französischer Ingenieur, Mathieu Favier sowohl dem Konsul Bonaparte, wie dem englischen Staatsmann Fox Pläne zur Herstellung eines gewaligen Tunnels zwischen beiden Ländern. Der Plan war ingenios erdacht und erregte bei Napoleon, noch mehr aber bei Fox helle Begeisterung, ja er veranlaßte den letzteren zu dem Ausspruch, mit Hilfe dieses Tunnels müßten England und Frankreich zusammen die Welt beherrschen können. Der Tunnel sollte zwischen Dover und Calais an der schmalsten Stelle des Kanals angelegt werden. Eine besondere, interessante Eigentümlichkeit des Projektes bestand in dem Vorschlag, den Tunnel in der Mitte des Kanals, auf der Sandbank von Darnes, zu unterbrechen, um dadurch eine gute Lüftung und leidliche Belichtung des Tunnels zu erzielen. Zu diesem Zweck sollte die 15 m unter Wasser liegende, große Sandbank künstlich bis zum Meeresspiegel und noch etwas darüber erhöht werden, um auf diese Weise dem Tunnel eine Öffnung nach oben geben zu können. Die neu auftauchenden Gegenläufe zwischen Frankreich und England, drängten das nur für Friedenszeiten gute Projekt des französischen Ingenieurs in den Hintergrund.

Ahnliche Tunnelpläne erblickten in der Folge noch mehrfach das Licht der Welt. Zumal nachdem Sir Marc Isambard Brunel den Themsetunnel vollendet hatte, der am 25. März 1843 eröffnet worden war, gewannen die Ideen der Kanaluntertunnelung wie auch der Kanalbrücke wiederum Leben. Insbesondere trat ein englischer Ingenieur W. Coppet für beide Projekte ein; dabei berechnete er die Kosten des Kanaltunnels auf nur 200 Millionen Franken, die der Brücke hingegen auf das Neunfache. Er wollte einen Tunnel aus aneinander geschweißten Metallröhren schaffen, der groß genug sein sollte, Wagen mit Pferden und selbst Eisenbahnzüge aufzunehmen, und der vom Marktplatz in Dover bis zum Marktplatz von Calais reichen sollte. Die französische Regierung aber hatte kein Interesse an dem Projekt. Erst 1856 erschien das erste, gründlich nach allen Richtungen durchdachte und von genauen Kostenanschlägen begleitete Projekt auf dem Plan. Es stammte von dem Franzosen Thomé de Gamond. Gamond berechnete die Kosten des Tunnelbaus, dem er sich zeitlich erst zuletzt unter allen seinen Ideen zuwandte, auf 170 Mill. Franken und hatte sogar schon den Fall vorgesehen, daß in einem etwaigen künftigen Kriege zwischen Frankreich und England der Tunnel sogleich unter Wasser gesetzt und unbraubar gemacht werden müsse. Diesmal ging der Widerstand gegen den Plan nicht von Frankreich aus, wo jetzt der in allen technischen und Verkehrsfragen sehr weitsichtige und seltner Zeit wesentlich vorausschauende Napoleon III am Ruder war, sondern von England, wo Lord Palmerston Premierminister war, ein Mann, der für wirtschaftliche Notwendigkeiten ein erschreckend mangelhaftes Verständnis bekundete. Man denke an seine im Oberhause abgegebene amtliche Warnung im Juli 1857 vor dem Suezkanal, dem „größten Schwindelprojekte des Jahrhunderts“.

Selbst mitte der 60er Jahre, besonders aber seit der Pariser Weltausstellung von 1867, auf der Gamonds Pläne öffentlich ausgestellt waren, erlangte das Kanaltunnelprojekt immer mehr Lebenswahrscheinlichkeit. Das Ergebnis wiederholter Untersuchungen war insofern günstig, als der sichere Nachweis erbracht wurde, daß die Ausführung des Tunnels technisch möglich sei. 40 m unter dem Meeresspiegel findet sich an der englischen Küste ein 80 m mächtiger, völlig wasserundurchlässiger, grauer Kreidelehm, auf dessen Grund der Tunnel angelegt werden

könnte. Da unter der grauen Kreide ein gleichfalls wasserundurchlässiger Mergel lagert, darf der Tunnel auch gegen das Eindringen von Grundwasser als gesichert betrachtet werden. Man weiß, daß die Bodenverhältnisse an der französischen Küste ganz ähnlich sind, und es ist mehr als wahrscheinlich, daß auf der ganzen Breite des Kanals die gleichen Verhältnisse zu finden sein werden, zumal da die vorgenommenen Stichproben einer Untersuchung des Meerbodens im Kanal die Vermutung durchaus bestätigt haben. Der fertige Tunnel würde in seinem tiefsten Punkt 130 m, in seinen beiden Endpunkten 50 m unter dem Meeresspiegel liegen müssen, während der englische Kanal selbst an seiner tiefsten Stelle nur 53 m Tiefe aufweist. Zur Verwirklichung des Tunnelprojektes konstituierte sich im Jahre 1872 in England eine „Channel Tunnel Compagny“ die den Tunnel bauen wollte, und die alsdann im Jahre 1875 durch eine eigene Parlamentsakte ermächtigt wurde, den für den Tunnelbau erforderlichen Grund und Boden zu erwerben. Im gleichen Jahr stimmte das französische Parlament dem Plan zu, am 2. August 1875 wurde von ihm der Tunnelbau für ein gemeinnütziges Unternehmen erklärt. Im Jahre 1876 tat sich eine französische Unternehmergeellschaft zusammen, die „Association du chemin de fer sous-maire entre la France et l'Angleterre“. Auf ihre Veranlassung begann man in der Nähe von Sangatte einen Schacht zu bauen, um von ihm aus einen Versuchsstollen 800 m weit vorzutreiben. Zu diesem Zweck wurden 2 Mill. Fr. zur Verfügung gestellt.

Da versagte plötzlich 1876 das englische Oberhaus, im schroffen Gegensatz zu seiner früheren Haltung, die Erlaubnis zum Bau des vier Jahre zuvor von ihm selbst beurworteten Kanaltunnels und lehnte die Regierungsvorlage ab. Auch im großen Publikum griff die im Oberhaus plötzlich aufgetauchte Befürchtung immer mehr um sich, Englands Unangreifbarkeit könne durch die Herstellung des Kanaltunnels ernstlich gefährdet werden.

Vergeblich schlug Oberst Beaumont zur Beruhigung der überängstlichen Seelen vor: 1. Die Mündung des Tunnels soll außerhalb der Befestigungen vor Dover, aber im Bereich ihrer Kanonen liegen.

2. Der Eingang zum Tunnel, mag er durch einen Fahrtstuhl oder eine geneigte Galerie bewerkstelligt werden, muß von der See aus beschossen werden können.

3. Das Bauwerk muß von einem im Bereich der Befestigungen gelegenen Punkt aus beschossen werden können.

Kein Beschwichtigungsversuch verfing. 1882 mußten die Arbeiten, obwohl man nach den erreichten Resultaten an einem Gelingen des Werkes nicht mehr zweifelte, wegen der scharfen Opposition der öffentlichen Meinung in England tatsächlich eingestellt werden. Die Versuchsstollen die heute schon über dreißig Jahre alt sind haben den Beweis erbracht, daß die den Tunnel überdeckenden Schichten völlig undurchlässig für Wasser sind: sie sind durchaus trocken geblieben. Sonderbar genug ist es, daß gerade einem solchen Tunnel gegenüber derartige Bedenken die Oberhand gewinnen konnten, einem Bauwerk, dessen völlige Ausschaltung im Falle eines Krieges das einfachste Ding der Welt sein würde. Nötigenfalls wäre ja sogar ein Untertunnel leicht unter Wasser zu setzen und dauernd unbrauchbar zu machen, so leicht, daß gerade diese Möglichkeit ihrerseits nicht wenig dazu beigetragen hat, von dem Projekte seinerzeit abzuschrecken.

In Frankreich findet die Idee der festen Verbindung zwischen Frankreich und England nach wie vor in der französischen „Nordbahn“ die stärkste Unterstützung da diese ein ungemein großes geschäftliches Interesse an der Verwirklichung des Planes hat. In England hingegen

wird speziell die Herstellung des Tunnels, wie erwähnt seit 1881, von der nicht minder interessierten „South Eastern Railway Compagny“ immer aufs neue befürwortet. Aber auch die „Entente cordiale“ hat bei den maßgebenden Kreisen in England die Angst vor dem Tunnel nicht gemindert. Daß überhaupt einst eine feste Verbindung zwischen Frankreich und England das Licht der Welt erblicken wird, ist wohl kaum zu bezweifeln. Es ist zu bedenken, daß die Schwierigkeiten des Tunnelbaus nicht entfernt mit denen, die etwa bei Herstellung der Alpenbahnen zu überwinden waren in Parallele gestellt werden können. Der Tunnel ist eben nicht wie der Gotthardtunnel, durch Granit hindurchzubohren, sondern durch weiche Kreide. Die Kosten des Tunnelunternehmens werden neuerdings nur auf 250 Mill. Fr. berechnet, während die Brücke rund 1 Milliarde kosten würde. Da es kaum einem Zweifel unterliegen kann, daß man heute eine den Kanaltunnel durchfahrende Eisenbahn von vornherein für den elektrischen Betrieb einrichten würde, ist jetzt auch die Frage einer ausreichenden Lüftung des Tunnels, die früher bei Annahme des Dampfbetriebes viel Kopfzerbrechen machte, bei weitem nicht mehr von so hoher Bedeutung, wie sie es noch vor drei und vier Jahrzehnten war.

Die Rentabilität des Unternehmens ist kaum zu bezweifeln. Schon jetzt zählen die Reisenden, die über den Kanal fahren, alljährlich nach Hunderttausenden. Wenn das „Dreadnought Volk“ diese wunderliche Vorsorge einmal endlich abgeschüttelt haben wird, so wird man im britischen Inselreich erkennen, wie sehr der große Veseps recht hatte, als er einst das prophetische Wort sprach: „Der Tunnel wird gebaut werden, und die Engländer werden daraus ebenso den größten Nutzen ziehen, wie aus dem Suezkanal“.

Was liegt nun näher, als dieses gigantische Projekt auch im Zusammenhang zum gegenwärtigen Kriege zu betrachten. Von vornherein darf man als sicher annehmen, daß die heutige Generation Englands ihren Vätern der 80er Jahre keinen Dank weiß. Aus der „Entente cordiale“ ist ein festes Bündnis geworden, das zur Stunde unter den deutschen Kanonen seine Feuertaufe empfängt. Wäre der Tunnel vorhanden so würde der englische Truppentransport nach dem Kontinent, d. h. nach Frankreich, viel rascher vor sich gehen können, als es nun möglich ist. Und von der Schnelligkeit der Bewegungen hängen ja im Kriege bekanntlich die Erfolge nicht zum geringsten Teil ab. Nicht nur dies. Mit dem Untersee-tunnel wäre der Truppentransport auch ungefähr zu bewerkstelligen, ohne daß eine große englische Flotte zur Sicherung des Waffentransportes aufgeboten werden müßte. Es genügte, bei den beidseitigen Ausmündungstellen einen wirksamen Schutz vorzunehmen. Aus der losen „Entente cordiale“ ist durch Teilnahme des russischen Reiches die sogenannte „Tripelallianz“ geworden, die lange Zeit dem Dreikonsortium gegenüberstand. Letzterer ist nun durch die Ereignisse allerdings zum Dreikonsortium geworden, während es im Gegenteil die Tripelallianz ist, die der Krieg zum wirklichen Dreikonsortium erhob.

Welches der Ausgang des Krieges auch sei, so dürfen wir annehmen, daß die neue politische Konstellation dazu beitragen wird, das riesenhafte Projekt des Kanaltunnels zu realisieren, sobald die wirtschaftlichen Folgen des europäischen Brandes von Frankreich und England einigermaßen überwunden sind.

-y.