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: 27.10.2025

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

an Ort und Stelle stetsfort zubereitet. Mehr kann man an Bedienung mit srischer Ware wirklich nicht verlangen. Dort werden weiße "Zeltchen" sabriziert, die lebhaft gekaust werden, und ich weiß nicht was sür Gedresten beilen sollen. In der eigentlichen Chemischen Fadrikindustrie werden und zunächst die imponterenden Etablissemente vorgesührt, mit gewaltigen Gedäuden, rauchenden Kaminen und lang dahinziehenden Eisendahngeleisen Und im Kreis herum stehen sie die Külverchen, Selben, Blättchen, Stengel und Kristalle, die in der Apothese, im medizinischen Ladoratorium, in der Küche, im Keller, im Schlafzimmer und in allen erdenklichen Zweigen der Weltindustrie verwendet werden. Denn wo existiert ein menschliches Arbeitssseld, auf dem nicht die Produkte der Chemischen Industrie in irgend einer Form zur Berwendung kämen? Aber ein Gebiet ist es, das uns hier vor allen andern interessiert. Es ist die Abteilung der

Sprengftoffe.

Am vollkommenften und reichhaltigften hat zweifellos die Sprengstoffabrik Urborf bei Zurich ausgestellt und finden wir hier Sprengproben und die Darstellung von Sprenglöchern, Sprengutenfilten 2c. für alle möglichen Gesteine. Die Gesellschaft hat dann auch für ihre wert-volle Sammlung die goldene Medaille erhalten. Sehr bemerkenswert ist auch die Ausstellung der "Société des explosifs de Brigue" die unter anderm einen Nitritapparat ausgestellt hat, wie sie bei der Dynamitsabrikation verwendet werden. Aus der chemischen Industrie find noch zu erwähnen die Lonzawerke, die bekanntlich Kalziumtarbid und Ferrofilizium in großem Maßstabe herstellen, nebst verschiedenen Nebenprodukten. Monumental ift 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 Nebenprodutte, die in Neuhausen sabriziert werden, find hier in langen Glasschränken ausgestellt. Beide Gefellschaften, die Lonzawerke und die Aluminium-Induftrie A.G., haben für ihre Leiftungen den großen Ausstellungspreis erhalten. Beim Berlaffen der chemischen Abteilung werde ich durch auffallende Wohlgerüche, herrührend von kleinen rosaroten und zartvioletten Baketchen angenehm daran erinnert, daß die Fabrikation von Par-fümeriseisen auch zur chemischen Industrie gehört. Ich

nehme hievon gebührend Notig.
Nun in die Maschinenhalle! Wer in der Schweiz hat noch nichts von der Maschinenhalle der nationalen Ausstellung gehört? Sie ift einfach der Höhepunkt aller Ausftellungen und reprasentiert ein Industriegebiet, auf bem die Schweiz nicht bloße Erfolge, sondern wirkliche Triumphe erringen konnte. Schon die Halle ift in konftruktiver Sinsicht eine der größten Sehenswürdigkeiten der gangen Ausstellung. Bort man erft das Bischen, Knattern, hämmern, Läuten, Brummen und Gurren bes gewaltigen Raumes, so empfängt man einen schwachen Begriff von der enormen Tätigkeit der vielen Tausend Bande, ber zahllosen Gehirne auf dem erfolgreichen Geblet menschlichen Fortschritts. Einen richtigen Begriff diefes Treibens in der großen Maschinenhalle bekommt man aber erft wenn man den Personenaufzug der Aufzügefabrik Seebach benütt und in die obere Blattform hinaufsteigt, von wo wir das bunte Gewimmel der Befucher und die endlosen Paraden von Räbern, Metallformen, Maschinen, Röhren 2c. überblicken können. Da ift zunächst ein Attraktionspunkt der Tramwagen aus Aluminium, der nun an die Städtische Strafenbahn Burich verkauft ift. Da find die mannigfachen Produkte diefer Gefellschaft in Rüchengeschirren, Fäffern, Drähten, Seilen usw.

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

ihre wirklich gediegenen Leiftungen die goldene Medaille Die L. v. Roll'schen Gifenwerte haben ihre betannten Röhrenfabritate, Röhrenbestandteile, Gußwaren, Schleber 2c. ausgestellt. Da erregt vor allem ein gewaltiger Absperrschieber Interesse, der bei 2100 mm Licht, weite für 2 Atmos. Arbeitsdruck berechnet ist. Bemer. kenswert ift auch die Ausstellung dieser Firma in Radi, atoren und Beigkeffeln. Die Firma Beer & Cie. in Olten hat ihre renommierten Spezialfabrifate in Walz- und Stange blechen in dekorativer Beise um eine der großen Stilgen der Eisenhalle gruppiert. Besonders geschmackooll auch in der Maschinenhalle ist trot aller Technik wirk licher Geschmack vorhanden — haben Gebrüder Wanner in Gens ihre eisernen Beleuchtungskörper zusammenge. stellt. Eine Türe mit Treppenaufgang zeigt uns die tunstvollen Formen, welche die heutigen Schloffermeister zu verfertigen verstehen. Ein gleiches dürfen wir von der Kollektivausstellung der schweizerischen Rupfer- und Meffingwerke fagen. Eben werden die elektrischen Lampen angedreht, als ich hier vorbei tomme und blinkend spiegeln sich die Flammen in den blanken, gelben und roten Metallformen, die zu hohen Säulen vereinigt sind. Die Ausstellung des Elektrostahlwerkes Georg Fischer in Schaffshausen weist eine reichhaltige Sammlung der Spezials erzeugniffe an Stahlen. Gufformen 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. Schnelder Montandon in Biel, v. Moos in Luzern die alles vorsühren, von der blant gezogenen Stahlwelle bis zum gewöhnlichen Walzdraht, von der Schraube in den mannigfachften Formen bis du den verschiedensten Wertzeugen. Im Vorraum der Metallwarenabteilung ist alles vereinigt, was im Haus, halt in ber 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 Maschinens abteilung weiterzufahren.

-y.

(Forfetjung folgt.)

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

(Rorrefpondeng.)

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 Aussichaltung der Meere im europäischen Schnelloerkehr angezeigt erschenen. Wir beginnen mit einer Besprechung der Verhältnisse des sogenannten "Kanals", der zwischen Frankreich und England gelegenen Weerenge, die den Abentlichen Ozean mit der Nordsee verbindet. Diese liegt unserm gegenwärtigen Interesse unstreitig am nächsen, da der Krieg zur Zeit auf dieser Weerstraße ungeheute 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 folossalen Projektes.

Die Ausschaltung des englischen Kanals.

Der Verkehr zwischen England und bem europaischen Kontinent entspricht in seiner heutigen Gestalt,

fo trefflich geregelt und bequem er im allgemeinen auch ift, boch burchaus nicht ben Unsprüchen an Schnelligkeit und unbedingte Punkilichkeit, die das 20. Jahrhundert an eine Verkehrsverbindung von so ausnehmend hoher Bichtigfeit eigentlich zu ftellen berechtigt ift. Wir feben heute in den führenden Rulturlandern überall Beftrehungen im Sange, die Meeresteile, die fich einer rafchen Bertehrsabwicklung des Gisenbahnbetriebes auf internationalen Sauptftrecken hindernd in den Weg ftellen, in möglichft umfaffender Weise auszuschalten. Die erfte und heute noch zumeift benutte, Methode, die Bahnzuge 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 Guter auszuschalten, find bekanntlich die Trajettfähren, wie wir fie auf dem Bodensee besitzen. Auch ein Trajett ist aber noch durchaus kein ideales Mittel zur überwindung von Meeresarmen durch Gifenbahnen, ba die Zettersparnis boch nur ben Fortfall bes Umfteigens und Umlabens aus dem Schiff in die Bahn ober umgekehrt umfaßt, mahrend bie gegenüber bem Bahnbetrieb wesentlich verminderte Schiffgeschwindigkeit nach wie vor in Kauf genommen werden muß. Es ift klar, daß eine überbrückung von Meeresteilen und großen Landseen ungleich größere Vorteile bietet, aber aus naheliegenden Gründen kann sie nur ausnahmsweise und nur bei mäßiger Brette der Wasserbecken in Frage kommen.

Noch porteilhafter und in manchen Fällen auch obendrein billiger als die Brücken find Untertunnelungen, die sich aber wieder nur dort anwenden lassen, wo nicht nur wenig breite, sondern auch wenig tiefe Wasserstraßen ausgeschaltet werden sollen. Wir besitzen bis auf den heutigen Tag außer den Untertunnelungen breiterer Fluß. mundungen, noch feinen Tunnel unter größeren Wafferflächen oder gar unter Meeresteilen. Geplant worden find Untermeertunnels zur schnelleren Berbindung zwischen Nachbarlandern schon oftmals, so in den letten Jahren besonders in Danemart für den Drefund, den Belt, in Italien für die Straße von Messina, in Spanten für die Straße von Gibraltar, in England für den Nordtanal, weiterhin für den Bosporus, und selbst für die Beringstraße ift aus Amerika ber wiederholt auf bem Plan erschienenen Sibirten-Alaska-Bahn das Projekt einer Untertunnelung zeitweilig in Aussicht genommen worden. Weitaus am bedeutsamften unter allen Planen von unterseeischen Tunnels ift aber seit Sahrzehnten Derjenige gemefen, ber eben ben Bertehr zwischen England und dem Kontinent in großzügiger Beise verbeffern und beschseunigen wollte. Der Tunnel unter dem Armelkanal stellt nicht nur das älteste Projekt eines Unterseetunnels dar, sondern er unterscheidet sich von allen ähnlichen Entwürfen auch badurch, daß er als einziger wenigstens in Angriff genommen wurde. Der Kanaltunnel hat abwechselnd mit bem Projeft einer überbrückung bes Armelkanals die öffentliche Meinung beschäftigt.

Die Aberbrischung des Kanals kann in der heutigen ktegerischen Zeit als erledigt betrachtet werden, weil die Brücke allzuleicht eine Beute der seindlichen Kriegsschiffe werden könnte. Die ungeheuren Borteile einer leiten Berbindung zwischen Frankreich und England für den Berkehr beider Länder untereinander sind ja so handgreislich, daß auch der schärsste Gegner solcher Pläne sich ihnen nicht verschließen kann. Es sei nur darauf dingemiesen, daß man bei Ersetzung der Schiffsverbindungen zwischen Frankreich und England durch eine direkte Bahnlinie, morgens meinetwegen um 8 Uhr Paris sit eine Londoner Reise verlassen und schon gegen Mitternacht daselbst wieder anlangen könnte, nachdem man nicht weniger als sechs Stunden in der engslischen Haupstfadt zugebracht hätte. Das Projekt des

Tunnels tauchte bereits zu einer Zeit auf, als es Eisenbahnen noch gar nicht gab. Während ber Friedensverhandlungen, die Frankreich und England im Jahre 1802 miteinander führten, unterbreitete ein frangofifcher Ingenieur, Mathieu Favier sowohl dem Konful Bonaparte, wie dem englischen Staatsmann For Plane zur Berftellung eines gewaligen Tunnels zwischen beiden Landern. Der Plan mar ingenios erdacht und erregte bei Napoleon, noch mehr aber bei For helle Begeifterung, ja er veranlaßte den letteren zu dem Ausspruch, mit Silfe diefes Tunnels mußten England und Frankreich zusammen die Welt beherrichen konnen. Der Tunnel follte zwischen Dover und Calais an der schmalften Stelle des Kanals angelegt werden. Eine besondere, interessante Eigentumlichkeit des Projettes bestand in dem Borichlag, den Tunnel in der Mitte des Kanals, auf der Sandbant von Darnes, zu unterbrechen, um badurch eine gute Luftung und leidliche Beleuchtung bes Tunnels zu erzielen. Bu diesem Zweck sollte die 15 m unter Waffer liegende, große Sandbank künftlich bis zum Meeresspiegel und noch etwas barüber erhöht werden, um auf diese Weise dem Tunnel eine Offnung nach oben geben zu können. Die neu auftauchenden Gegenfage zwischen Frankreich und England, drangten bas nur für Friedenszeiten gute Brojekt des frangofischen Ingenieurs in den hintergrund.

Abnliche Tunnelplane erblickten in der Folge noch mehrsach das Licht der Welt. Zumal nachdem Sir Marc Fambert Brunel den Themsetunnel vollendet hatte, ber am 25. März 1843 eröffnet worden war, gewannen die Ideen der Kanaluntertunnelung wie auch der Kanalbrücke wiederum Leben. Insbesondere trat ein englischer Ingenieur B. Coppet für beide Projekte ein; dabei bezechnete 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 felbst Gifenbahnzuge aufzunehmen, und der vom Marktplat in Dover bis zum Marftplatz von Calais reichen follte. Die frangofische Regierung aber hatte fein Interesse an dem Projekt. Erft 1856 erschien das erfte, gründlich nach allen Richtungen durchdachte und von genauen Koftenanschlägen begleitete Projett auf dem Plan. Es ftammte von dem Frangofen Thome de Gamond. Gamond berechnete die Roften des Tunnelbaus, dem er fich zeitlich erft zuletzt unter allen feinen Joeen zuwandte, auf 170 Mill. Franken und hatte fogar schon den Fall vorgesehen, daß in einem etwaigen fünftigen Kriege zwischen Frankreich und England der Tunnel sogleich unter Waffer gesetzt und unbrauchar gemacht werden muffe. Diesmal ging der Widerstand gegen den Plan nicht von Frankreich aus, wo jest der in allen technischen und Verkehrsfragen sehr weitsichtige und seiner Zeit wesentlich vorauseilende Napoleon III am Ruber war, sondern von England, wo Lord Bal-merston Premierminister war, ein Mann, der für wirtschaftliche Notwendigkeiten ein erschreckend mangelhaftes Verständnis bekundete. Man denke an seine im Ober-hause abgegebene amtliche Warnung im Juli 1857 vor bem Leffepsichen Suegtanal, bem "größten Schwindels projekte des Jahrhunderts"

Seit 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 Aussihrung des Tunnels technisch möglich sei. 40 m unter dem Meeresspiegel sindet sich an der englischen Küste ein 80 m mächtiger, völlig wasserundurchläßiger, grauer Kretdelehm, auf dessen Grund der Tunnel angelegt werden

könnte. Da unter ber grauen Kreibe ein gleichfalls wafferundurchläßiger Mergel lagert, darf der Tunnel auch gegen das Eindringen von Grundwasser als gessichert betrachtet werden. Man weiß, daß die Bodenverhältnisse an der französischen Küste ganz ähnlich sind, und es ift mehr als wahrscheinlich, daß auf der ganzen Breite bes Ranals die gleichen Berhaltniffe ju finden fein werden, zumal da die vorgenommenen Stichproben einer Untersuchung des Meerbodens im Kanal die Bermutung durchaus bestätigt haben. Der fertige Tunnel würde in seinem tiessten Punkt 130 m, in seinen beiden Endpunkten 50 m unter dem Meeresspiegel liegen muffen, während der englische Kanal selbst an seiner tiefsten Stelle nur 53 m Tiefe ausweist. Zur Verwirklichung des Tunnelprojektes konstituterte sich im Jahre 1872 in England eine "Channel Tunnel Compagny" die den Tunnel bauen wollte, und die alsbann im Jahre 1875 burch eine eigene Barlamentsakte ermächtigt murbe, ben 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 franzö-sische Unternehmergesellschaft zusammen, die "Association du chemin de fer sous-maire entre la France et l'Angleterre". Auf ihre Veranlaffung begann man in ber Nähe von Sangalte einen Schacht zu bauen, um von ihm aus einen Versuchsftollen 800 m weit vorzutreiben. Bu diefem 3med murben 2 Mill. Fr. gur Berfügung geftellt.

Da versagte plötzlich 1876 das englische Oberhaus, im schroffen Gegensatzu seiner früheren Haltung, die Erlaubnis zum Bau des vier Jahre zuvor von ihm selbst befürworteten Kanaltunnels und lehnte die Regierungsvorlage ab. Auch im großen Bublifum griff die im Oberhaus plöglich aufgekommene Befürchtung immer mehr um fich, Englands Unangreifarbeit könne durch bie Berftellung bes Kanaltunnels ernftlich gefährdet werden.

Vergeblich schlug Oberft Beaumont zur Beruhigung ber überängfilichen Geelen vor: 1. Die Mündung des Tunnels foll außerhalb der Befestigungen vor Dover, aber im Bereich ihrer Ranonen liegen.

2. Der Eingang zum Tunnel, mag er durch einen Fahrstuhl ober eine geneigte Galerie bewerkftelligt werben, muß von der See aus beschoffen werden können. 3. Das Bauwert muß von einem im Bereich der Be-

feftigungen gelegenen Bunft aus beschoffen werden konnen.

Rein Beschwichtigungsversuch verfing. 1882 mußten die Arbeiten, obwohl man nach ben erreichten Resultaten an einem Gelingen bes Werkes nicht mehr zweifelte, wegen ber scharfen Opposition ber öffentlichen Meinung in England tatfächlich eingeftellt werden. Die Versuchftollen die heute schon über breißig Jahre alt find haben ben Beweis erbracht, daß die ben Tunnel überdeckenden Schichten völlig undurchläßig für Waffer sind: sie sind burchaus trocken geblieben. Sonderbar genug ist es, daß gerade einem solchen Tunnel gegenüber derartige Bedenken die Oberhand gewinnen konnten, einem Bauwerk, deffen völlige Ausschaltung im Falle eines Krieges das einfachste Ding der Welt sein würde. Nötigenfalls ware ja sogar ein Untertunnel leicht unter Waffer zu setzen und dauernd unbrauchbar zu machen, so leicht, daß gerade diese Möglichkeit ihrersetts nicht wenig dazu beigetragen hat, von dem Projekte seinerzeit abzufchrecken.

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

wird speziell die Herstellung des Tunnels, wie ermabnt sett 1881, von der nicht minder intereffierten "South Eastern Railway Compagny" immer aufs neue befürwortet. Aber auch die "Entente cordiale" hat bei den maßgebenden Kreisen in England die Angst vor bem Tunnel nicht gemindert. Daß überhaupt einst eine seste Berbindung zwischen Frankreich und England das Licht der Welt erblicen wird, ift mohl kaum zu bezweifeln, Es ift zu bedenken, daß die Schwierigkeiten bes Tunnel. baus nicht entfernt mit benen, die etwa bei Berftellung der Alpentunnels 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 Tunnel unternehmens werden neuerdings nur auf 250 Mill fr. berechnet, während die Brücke rund 1 Milliarde kosten würde. Da es kaum einem Zwetfel unterliegen kann, daß man heute eine ben Ranaltunnel burchfahrende Gifenbahn von vornherein für den elektrischen Betrieb einrichten würde, ist jetzt auch die Frage einer aus reichenden Lüftung des Tunnels, die früher bei Annahme des Dampfbetriebes viel Ropfzerbrechen machte, bei weitem nicht mehr von so hoher Bedeutung, wie sie snoch vor drei und vier Jahrzehnten war.

Die Rentabilität des Unternehmens ift kaum ju bezweifeln. Schon jetzt zählen die Reisenden, die über den Kanal fahren, alljährlich nach Hunderttausenden. Wenn das "Dreadnoutht Volk" diese wunderliche Be forgnis einmal endlich abgeschüttelt haben wird, so wird man im britischen Inselreich erkennen, wie sehr ber große Leffeps recht hatte, als er einst bas prophetische Wort sprach: "Der Tunnel wird gebaut werden, und bie Englander werden daraus ebenso ben größten Rugen

ziehen, wie aus bem Suezkanal".

Was liegt nun näher, als dieses gigantische Projekt auch im Zusammenhang zum gegenwärtigen Kriege zu betrachten. Bon vornherein darf man als sicher annehmen, daß die heutige Generation Englands ihren Bätern 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 ber Tunnel vorhanden fo würde der englische Truppentransport nach dem Kontinent, d. h. nach Frankreich, viel rascher vor sich gehen können, als es nun möglich ift. Und von der Schnelligkeit der Bewegungen hängen ja im Kriege bekanntlich bie Erfolge nicht zum geringsten Teil ab. Nicht nut bies. Mit bem Unterseetunnel mare ber Truppentrans, port auch ungeftort zu bewerkstelligen, ohne daß eine große englische Flotte dur Sicherung des Waffertrans, portes aufgeboten werden mußte. Es genügte, bei den beidsettigen Ausmundungsftellen einen wirksamen Schut vorzunehmen. Aus der losen "Entente cordiale" ift durch Teilnahme des russischen Reiches die sogenannte "Tripelentente" geworden, die lange Zett dem Dreibund gegenüberstand. Letzterer ist nun durch die Ereignisse allerdings zum Zweibund geworden, während es im Gegenteil die Trippelentete ist, die der Krieg zum wirt lichen Dreibund erhob.

Welches der Ausgang des Krieges auch sei, so durfen wir annehmen, daß die neue politische Konftellation bagu beitragen wird, das riesenhafte Projekt des Kanaltunnels zu realtsieren, sobald die wirtschaftlichen Folgen des europäischen Brandes von Frankreich und England einigermaßen übermunden find.