

zuführt, während der andere die verbrauchte Luft absaugt. Eine mit 6000 Pferdekraften betriebene Propelleranlage erzeugt die künstlichen Stürme.

Das großartige Bauwerk, das eine Länge von fast 3 km aufweist, hat nicht weniger als rund 50 Millionen Dollar, also 200 Millionen Mark verschlungen. Zur Deckung der Kosten werden von allen durchfahrenden Wagen Gebühren erhoben, die sich nach der Größe des Fahrzeugs richten. Ein Motorrad muß 25 Cent, ein Personwagen 50 Cent, ein schwerer Lastwagen dagegen 2 Dollar für die Durchfahrt bezahlen. Die kurze Zeit seit Inbetriebnahme des Tunnels hat bewiesen, daß die riesigen Bau- und Unterhaltskosten durch diese Gebühren in verhältnismäßig kurzer Zeit voll abgetragen werden.

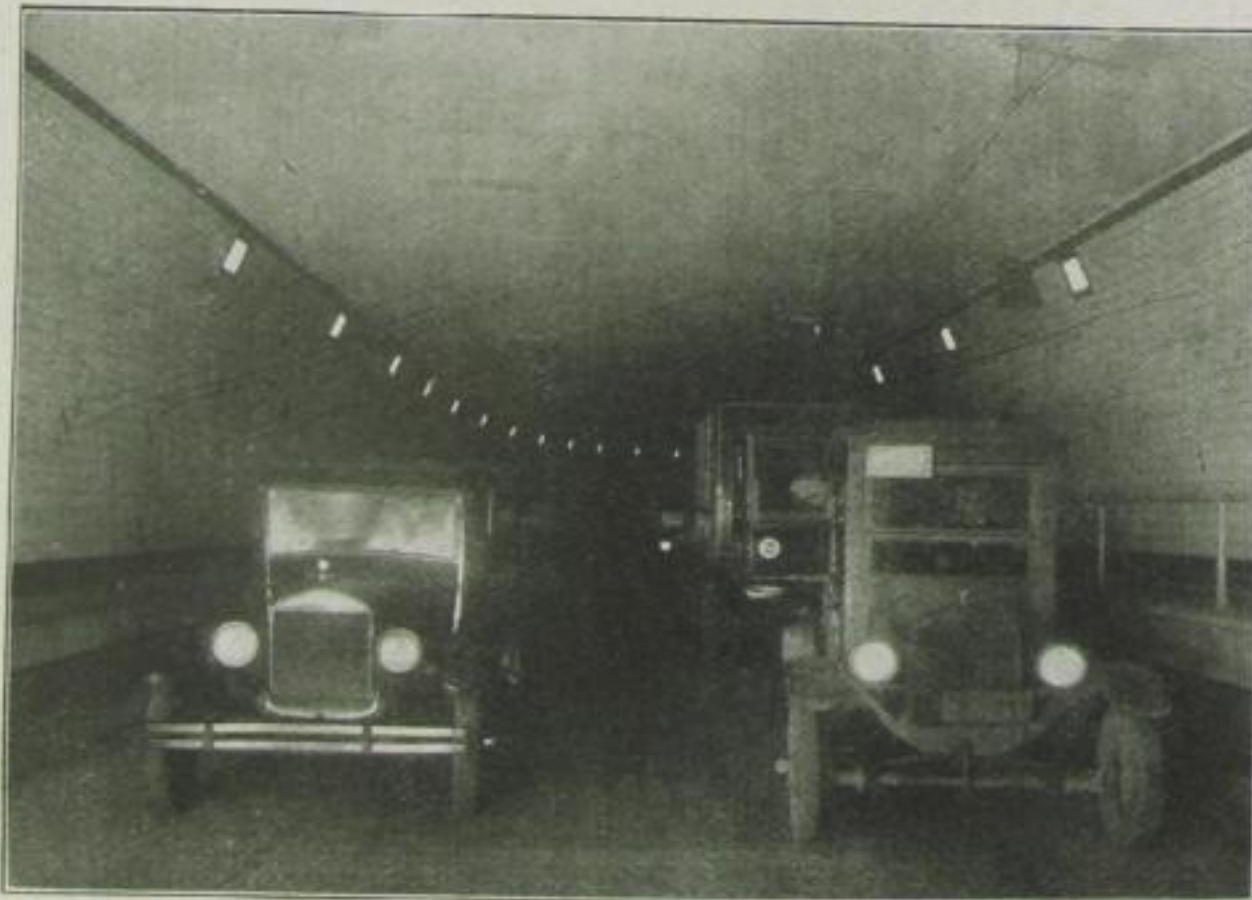
Für unseren europäischen Gesichtskreis ist es aber wohl von wesentlich größerem

Interesse, das Kanaltunnelprojekt wieder auf der Tagesordnung zu sehen. Schon seit dem Jahre 1874 besteht der Plan, den Ärmelkanal zwischen Calais und Dover zu untertunneln, doch ist die Verwirklichung dieses Gedankens bisher stets gescheitert. In neuester Zeit wird die Ausführung des Tunnels gerade von der ungeheuren Menge der Autofahrer Englands lebhaft propagiert, und es ist als sehr wahrscheinlich zu betrachten, daß der Tunnelplan nunmehr greifbare Form annimmt, nachdem der Druck der öffentlichen



Anziehen der Schrauben zur Befestigung der Tunnelmauern im Holland-Tunnel, der als erster seiner Art ausschließlich dem Automobilverkehr dienen soll

Meinung erheblich an Stärke zugenommen hat und eine weitere Verstärkung dieses Einflusses aus der Zunahme der Automobilisten mit Sicherheit zu erwarten ist.



Der erste Autotunnel der Welt: Der Hollandtunnel in New York