

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 53=73 (1907)

Heft: 19

Artikel: Kanaltunnel und Splügen : eine Parallele

Autor: Brunner, Otto

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98474>

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: 21.02.2026

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

anders und sehen wir jene Reife, die erkennt, dass man Sozialist sein kann und doch sein Vaterland lieben und dessen Wehrkraft fördern. Im deutschen Reichstag haben die Sozialistenführer mit Entschiedenheit betont, dass ihre Partei durchaus auf dem nationalen Boden stünde, dass ihr die Absicht fern läge, das Heerwesen zu bekämpfen und zu schädigen, dass sie zu allen Opfern bereit sei. Und in England, dem Land wo das Volk (Bourgeois wie Proletarier) nichts von einer Wehrpflicht wissen will, da sagte ihnen neulich in einer öffentlichen Versammlung der National-Service-League der australische Arbeiterführer W. Hughes, dass ein Staat nicht zu bestehen würdig sei, wenn sich die Bürger nicht der allgemeinen Wehrpflicht unterzögen. In seiner Antwort bedauerte Lord Roberts, dass nicht alle Arbeiterführer Englands dagewesen wären, um diese überzeugende Rede eines Arbeiterführers aus dem demokratischsten Staatswesen der ganzen Welt mit anzuhören. Denn von der Arbeiter-Partei erhoffe er die wirksamste Hilfe für die Durchführung einer auf allgemeiner Dienstpflicht beruhenden Wehrreform. Auch ihm sei unverständlich, wie sich intelligente und urteilsfähige Leute von den tönenden Schlagworten über Militarismus etc. etc. und von hohlen Phrasen irreleiten lassen und mit prinzipiellem Widerwillen ein System betrachten können, in dem am allervollkommensten die Gleichheit aller Menschen und Stände zum Ausdruck kommt, und das, wie das Beispiel aus so vielen Staaten zeigt, nicht bloss das sozial gerechteste, sondern auch das beste sei zum Schutz des Vaterlandes und für das Wohl des Volkes.

Wir haben vorher dargelegt, wie sehr unsere Schweizersozialdemokratie einem allgemeinen Ziele ihrer sozialpolitischen Anschauung entgegenarbeitet, wenn sie verhindert, dass unser Milizwesen so kriegstüchtig wird, wie möglich ist; wenn sie auf einem prinzipiellen Standpunkt gegenüber dem Militärwesen verharret, der aus der Kindzeit ihrer Partei herrührt und anderswo, wie eben gezeigt, von ihren Genossen aufgegeben worden ist. Es scheint, wie wenn man bei uns noch nicht genügend erkannt hätte, dass eine erfolgreiche Förderung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ziele nur möglich ist, wenn keine Vermengung mit jenem ehemaligen äussersten linken Flügel der Partei mehr stattfindet, der sich unter dem Namen Anarchisten losgelöst hat. Dies geschah, als die Partei anfang, produktiv zu arbeiten und dafür aus dem Programm ihrer Ziele alles Unreife und Überspannte entfernen musste. Die Vernunft, ergänzt durch selbstgemachte Erfahrung, sollte aber unsere Arbeiterparteien belehrt haben, dass sie nur dann das Zusammenschliessen der andern Parteien gegen sich zu fürchten haben, wenn sie den direkt

staatsfeindlichen Ideen der Anarchisten Gefolgschaft leisten. Die neue Militärorganisation bekämpfen ist aber gar nichts andres als das, mag man dem Ding auch ein schönes andres Mäntelchen umhängen.

Es kann nicht unmöglich sein, dass, wenn das Referendum herbeigeführt ist, dann das neue Gesetz mit Hilfe der Antimilitaristen aus den bürgerlichen Kreisen — dort gibt es gerade so gut solche wie bei den Anarchisten — und mit Hilfe der Neinsager aus Prinzip und Unverstand bei der Volksabstimmung unterliegt. Was hat dann die sozialistische Partei für sich erreicht? Den höchsten Zielen der Partei hat sie geschadet, sie hat sich selbst geschadet, indem sie den Zwecken jener Minderheit diente, die als Anarchisten sich von ihr losgelöst hat und die bestrebt ist, sie zu zerstören, wenn es ihr nicht gelingt, sie zu unterjochen. Allerdings, ihr Mütchen hat sie gekühlt, sie hat ihre Macht zum Zerstören denjenigen gezeigt, ohne deren Hilfe und Mitwirkung sie nie etwas Gutes herbeiführen kann. Diejenigen, die ihr beim Verwerfen beistanden, ohne deren mächtige Hilfe sie niemals diesen Erfolg herbeiführen konnten, werden niemals zu haben sein, ihnen zu etwas anderm als zum Verwerfen zu helfen.

Kanaltunnel und Splügen.

Eine Parallele.

Von Oberleutnant Otto Brunner.

I.

Zwei Eisenbahnprojekte grössten Stils stehen gegenwärtig, abgesehen von dem ebenfalls sehr bedeutungsvollen Faucille-Durchstich, im Vordergrund unserer eidgenössischen Verkehrspolitik. „Die Splügen“ ertönt es von der einen Seite, und „Die Greina“ antwortet nicht weniger leidenschaftlich das Feldgeschrei der andern.

Fast zur gleichen Zeit, wie diese zwei grossen Projekte greifbarere Formen anzunehmen anfangen, tauchte in England drüben der alte Plan von neuem auf, das Inselreich durch einen Tunnel mit dem nahen Kontinente zu verbinden.

Eine mit englischem und französischem Kapital gegründete Gesellschaft bestand seit einer langen Reihe von Jahren, und auf beiden Seiten des Kanals waren schon die notwendigen Bohrungen auf das eigentliche Tunnelniveau hinunter fertig erstellt. Doch schon zweimal war der Versuch, von der englischen Regierung und dem Parlament die Konzession zum Bau des Tunnels zu erlangen, an einem starren Non possumus der erstern gescheitert. Die Sicherheit des Inselreiches und damit des erdumspannenden Imperiums wurde in Gefahr erklärt, und dieser einzige Hinweis, in der Hauptsache das Resultat der nationalen

Verteidigungskommission, hatte jeweilen genügt, um in beiden Fällen das Projekt zu Falle zu bringen. Und beide Male hatte die Nation nicht gezögert, ihrem unbedingten Vertrauen in die Weisheit der Regierung durch einstimmige Billigung Ausdruck zu geben.

Dieses Mal schien das von neuem zum Leben erweckte Projekt mehr denn je Aussicht auf Verwirklichung zu haben. Die politische Konstellation der europäischen Grossmächte hatte sich von Grund aus verändert. England war aus seiner splendid isolation herausgetreten. Es hatte sich in Asien durch das Bündnis mit dem kräftig aufstrebenden Reiche der aufgehenden Sonne endgültig vor der Gefährdung seines wundesten Punktes, Indien, durch Russland Ruhe verschafft. Diejenige Macht, mit der es noch vor kaum 10 Jahren beinahe in einen furchtbaren Kampf verwickelt worden war, Frankreich, hatte es durch eine Entente cordiale und Militärkonvention fest an sich gefesselt. Mit den beiden Reichen der iberischen Halbinsel steht es entweder in einem Verhältnisse eines förmlichen Bündnisses, wie das mit Portugal der Fall ist, oder doch wenigstens in einem bündnisähnlichen, mit Spanien. Es erfreut sich der freundlichen Zuneigung Italiens, steht in durchaus herzlichen Beziehungen zu Österreich und besitzt schon durch dynastieverwandtschaftliche Verhältnisse und historisch berechnete Tradition den ausschlaggebenden Einfluss am Hofe Griechenlands. In gleicher Weise durch verwandtschaftliche Beziehungen unterstützt, erfreuen sich die nordischen Staaten der Freundschaft und Gunst des englischen Volkes. Ja, es steht endlich sogar im Begriffe, sich mit derjenigen Macht, mit der es seit dem Krimkriege aufs bitterste verfeindet war, mit Russland endgültig zu versöhnen.

Und während so die englische Staatskunst überall triumphierend dasteht, ist das Inselreich zur gleichen Zeit zur See mehr denn je gewappnet. Es verfügt über eine Flotte, wie es sie nie auch nur annähernd so mächtig besessen hatte.

Die Rolle der splendid isolation hat, wenn auch unfreiwillig — ein Resultat seiner impulsiv sprunghaften und wenig konsequenten Politik — Deutschland übernommen — dasjenige Volk, in welchem die englische Nation mit dem ihr so eignen Instinkte einen Konkurrenten erblickt, der, wenn auch gegen seinen eignen Willen, durch die Macht seiner Entwicklung mit Naturnotwendigkeit zum Zusammenstoss mit ihr getrieben werden muss.

Die Technik erklärte, dass auch abgesehen von den am Tunnelausgang erstellten Befestigungen sie allein schon mit ihren heutigen, vervollkommenen Mitteln des elektrischen Zeitalters imstande wäre, gegen jede überraschende Invasion zu

schützen. Ein Druck auf einen Knopf würde genügen, die ganze Tunnelanlage unter Wasser zu setzen oder selbst zu zerstören.

Alle Umstände scheinen so der endgültigen Ausführung des Projektes ausserordentlich günstig zu sein.

Da erklärt die Landesverteidigungskommission das Imperial Defence Committee, die Ausführung des Projektes gefährde die Sicherheit des Landes, und am verflossenen 22. März folgte die Regierung, indem sie in beiden Häusern des Parlamentes die bündige Erklärung abgab, dass sie dem Projekte nie und nimmer zustimmen könne. England würde dadurch nicht nur des ganz einzigartigen Vorteils seiner insularen Lage verlustig gehen, es würde vielmehr für die Zukunft eine Quelle beständiger Beunruhigung der ganzen Nation geschaffen, welche die jetzt schon ungeheuren Rüstungen ins Ungemessene steigern müsste. Das Projekt widerspreche mit einem Worte den nationalen Interessen des Reiches.

Und was geschieht auf diese Erklärung hin? Nicht nur erfährt sie die sofortige Billigung durch die regierende Partei; auch die Opposition erklärt prompt ihre Zustimmung und beglückwünscht die Regierung zu ihrem Entscheide, und die gesamte Presse des Landes billigt rückhaltlos die weise Vorsicht der Regierung. Damit ist die Bill schon vor ihrer Geburt begraben.

Was ist das Fazit der ganzen Erscheinung? Nicht die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Interessen, die ungeheure Erleichterung des Verkehrs von der Insel auf den Kontinent und umgekehrt stand im Vordergrund der grossen Frage, nein, einzig und allein die nationalen Interessen des Landes. Alle die schönen materiellen Vorteile, die in verführerischer Weise damit verbunden waren, traten zurück vor der einzigen Frage: Ist dadurch den wahren Interessen des Vaterlandes gedient? Das ist echter, praktischer Patriotismus!

II.

Der schon eingangs angetönte Vergleich mit unsern schweizerischen Verhältnissen liegt ausserordentlich nahe. Ob er aber zu unsern eignen Gunsten und zu Gunsten unsres vielgerühmten Patriotismus ausfällt, möge sich jeder Leser selbst beantworten.

Unser Land ist keine Insel; es ist vielmehr das kleinste Staatengebilde Europas, eingeklemmt zwischen vier Grossmächten, die sich keineswegs immer freundlich gegenüberstehen. Es ist schon zu wiederholten Malen der Schauplatz fremden Kriegsgetümmels mit allen seinen entsetzlichen Schrecken gewesen und hat dabei bekanntlich nicht die Rolle des tertius gaudens gespielt, sondern Haare gelassen. Vor kaum einem halben Menschenalter entgingen wir mit knapper Not

und nicht durch eignes Verdienst und Klugheit dem gleichen Schicksal.

Die Grenzen unsres Landes sind von Natur aus gar nicht so günstig gestaltet, und seit Strassen und Eisenbahnen unsre Alpen kreuz und quer durchziehen und durchschneiden, hat trotz den auch für uns damit verbundenen Vorteilen ihre Verteidigungsfähigkeit nicht in dem gleichen Masse zugenommen, wie mutmasslichen Gegnern der Angriff auf unsre Marken erleichtert wurde.

Fragen wir uns nun einmal offen und ehrlich: Haben wir bei solchen Strassen- und Bahnbauten im Grenzgebiet jeweilen auch zuerst nach den Interessen unsrer Landesverteidigung gefragt? Haben wir uns jeweilen auch zuerst darüber die Gewissheit zu verschaffen gesucht, ob eine solche Anlage vielleicht ihnen direkt zuwiderlaufend sei? — Und wir wollen ehrlich sein und Nein antworten.

Wir haben im Gegenteil je und je die materiellen Interessen des Landes über die ideellen gestellt und nicht oder nur flüchtig nach der Beeinträchtigung der Landesverteidigung gefragt. Wir haben sogar oft mit Wissen einem für uns ungünstigern Projekte vor dem günstigern den Vorzug gegeben, weil es weniger Kosten erheischte oder grössern materiellen Gewinn verhies.

Genau so scheint es auch wieder mit dem Splügen zu gehen. Wir haben zwei Projekte einer sogenannten Ostalpenbahn; beide haben grosse wirtschaftliche Interessengruppen hinter sich. Mag auch sein, dass der Splügen die weitaus grössere Bedeutung und Anziehungskraft hat als der Greina. Dafür hat der letztere ganz eminente Interessen der Landesverteidigung für sich, während der erstere einen jetzt schon ausserordentlich verwundbaren Punkt für uns noch weit schlimmer und gefährlicher macht. Hat bei uns das Land in gebührender Weise darnach gefragt? Hat überhaupt unser Volk dafür ein etwas lebhafteres Interesse gezeigt? Nein! Verkehr, Verkehr, tönte es von allen Seiten; der Kanton Graubünden und damit die Ostschweiz wird dadurch in diese oder jene internationale Verkehrsgruppe einbezogen!

Noch stehen die beiden Projekte im Kampfe miteinander; aber ich möchte wetten, der Splügen wird über den Greina obsiegen, und das Volk wird sich darüber auch nicht im geringsten in seiner Ruhe stören lassen. Im schlimmsten Falle kann man ja auch den Splügen wie den Gotthard nachträglich, wenn auch mit dem Aufwande vieler Millionen, befestigen.

Welch ein Sturm der Entrüstung und Aufregung würde durch unsern Volkswald brausen, welch erbitterten Angriffen würde sich bei uns Regierung und Parlament aussetzen, wenn sie es je wagen sollten, und wäre es auch zehnmal auf

ein Gutachten der Landesverteidigungskommission gestützt, einem solchen Projekte die Genehmigung zu versagen, „nur“ weil nationale Interessen mit demselben unverträglich wären! So etwas wäre bei uns undenkbar!

Man braucht aus allem nicht einmal das Fazit zu ziehen, so klar liegt die Moral der Geschichte zutage. Mir will nur scheinen, dass ein Volk, wie das englische, das einen solch unerhörten, durch und durch gesunden politischen Instinkt und eine solche Disziplin in nationalen Fragen besitzt, damit von selbst die Frage nach den Ursachen seiner Grösse beantwortet. Weit davon entfernt, den absteigenden Ast seiner Entwicklung betreten zu haben, dürfte es den Zenith seiner Macht noch gar nicht erreicht haben.

Solche Beispiele findet man nicht auf jedem Blatte der Weltgeschichte eingeschrieben und dürften anderswo zu ernstem Nachdenken aufmuntern. *)

*) Anmerkung der Redaktion. Bezüglich der Bedeutung des Nichtbaues des Kanaltunnels für die Sicherheit des stolzen mächtigen Englands gegen das Schreckgespenst einer feindlichen Invasion ist es uns schwer, dem hier gespendeten Lob des patriotischen Opfersinns zuzustimmen. Bei den Engländern dreht sich alles nur darum, für das geliebte Vaterland nicht Militärdienst tun zu müssen, nicht dem Verlangen patriotischer Männer nachgeben zu müssen und die allgemeine Dienstpflicht einzuführen. Nicht allein für die Grossmachtstellung auf allen Meeren, sondern auch um der allgemeinen Dienstpflicht zu entgehen, macht man ungeheure Flottenrüstungen und den Abrüstungsvorschlag für die Konferenz im Haag, und ist voll patriotischer Bereitwilligkeit zu allem, was behauptet wird der Sicherheit des Vaterlandes zu dienen, aber gänzlich bedeutungslos ist gegenüber der vom Volk gewollten Impotenz zur eignen Verteidigung. Man liebt sein Vaterland, man ist stolz darauf, dass es alle Meere beherrscht, aber das Opfer persönlicher Dienstleistung dafür zu bringen, das fällt einem nicht ein. Wenn die Engländer zu persönlicher Dienstpflicht sich herbeilassen und dann ein einer Grossmacht geziemendes Landheer geschaffen ist, dann ist der Bau des Kanaltunnels für die Sicherheit des Landes nicht mehr zu fürchten, dann braucht überhaupt nicht mehr an die Gefährdung der Sicherheit des Landes gedacht zu werden, wenn es sich darum handelt, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern.

Ob die Splügenbahn der Sicherheit unsres Landes so gefährlich, soll hier nicht untersucht werden, denn zweifellos ist, dass ganz andre Dinge von viel höherer Bedeutung auch bei uns nicht so geordnet werden können, wie es die Sicherheit des Landes erfordert, weil auch bei uns das Bewusstsein der Pflicht gegenüber dem Vaterland nicht imstande ist, über andre Motive den Sieg davon zu tragen. — Und ganz allgemein gesprochen, sei über die Bedeutung militärischer Interessen an dem Bau von Verkehrswegen die Ansicht geäussert, dass das militärische Interesse wohl den Bau von Verkehrswegen veranlassen kann, dass es ausschlaggebend ist für die Wahl zwischen zwei für den Verkehr gleichwertigen Linien, aber niemals darf es gegen den Bau einer Linie angeführt werden, die die wirtschaftlichen Interessen des Volkes fördert.