

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 115 (1989)
Heft: 14

Artikel: Ein neues Syndrom für Maggie
Autor: Feldman, Frank
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-605173>

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: 03.04.2026

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

Ein neues Syndrom für Maggie

VON FRANK FELDMAN

Teuer ist gar kein Ausdruck. Julie Andrews fand dafür in ihrem Film-Musical «Mary Poppins» den Superlativ: SUPER-CALLIFRENCHILLASTICEXPEALLIDOCIOUS. Teurer sind nur noch die Bodenpreise in Tokio.

Sache ist das 5-Milliarden-Franken-Ding zwischen London und dem Kanal-Tunnel.

Aber was sind schon popelige 5 Milliarden Franken, wenn bis zur Jahrtausendwende Touristen weltweit 700 Milliarden Franken jährlich mobilisieren werden?

Sprechen wir also nicht von Geld, «endogenem» Preisauftrieb und ähnlich belastenden Dingen, die bloss immer auf das eine hinauslaufen, nämlich dass die Scheine in unseren Portemonnaies immer schneller rein und raus rascheln – sprechen wir, ja reden wir von den Zwängen des Geschwindigkeitswahns:

Grossbritannien ist eine Insel und muss es geographisch bleiben, diese Tatsache aber ökonomisch durch einen Tunnel aufheben. Die Schweiz ist geographisch keine Insel, doch politisch so etwas wie eine, aber weil sie 56 Prozent ihrer Exporte an Kunden in der EG verkauft und 72 Prozent ihrer Importe aus diesem Raum bezieht, ist eine lärmende und vielen stinkende Verkehrsanbindung nicht minder wichtig.

That's Nimbyism

Nun haben die Engländer ein Problem: Im Süden, vor allem in der lieblichen Obst- und Gemüse-Grafschaft Kent, leben eine Menge einflussreicher Leute, die es gar nicht gerne sehen, dass ein Zug mit einer Geschwindigkeit von 225 Stundenkilometern vor ihrer Nase oder neben der Autobahn mit grossem Getöse vorbeisaut.

Ein unüberhörbarer Schwellton des Protests rollte und polterte durch die Lande, konservative Parlamentarier und Lords aus ihrem Halbschlaf schreckend. Bald gaben die Medien diesem furiosen Sound einen Namen: Nimbyism (Not in my back yard = nicht in meinem Hof/Garten), eine moderne Version des «Wasch-mir-den-Pelz-aber-mach-mich-nicht-nass».

Sollen doch die Leute, wenn es sie denn so hurtig (von King's Cross Station in London bis nach Calais in einer Stunde) über den Kanal zu den Fleischtöpfen des Kontinents treibt, fliegen. Wozu hat man Verkehrsflugzeuge? Wenn jedermann flöge, käme dies das Land fast billiger. Bringt man nämlich die horrenden Erschliessungs- und Umweltschutzkosten in Anschlag, wird ein Billett London-Folkestone einfach 37,50 Pfund kosten müssen, um British Rail bei einem Passagieraufkommen von 15 Millionen Personen im Jahr eine siebenprozentige Rendite einzufahren. Schon melden sich aufgebrauchte Nordengländer zu Wort mit der bissigen Forderung: Auch *wir* wollen eine wirtschaftliche Schnellbahn von Manchester nach London! Ein solches Projekt würde aber gut und gern 25 Milliarden verschlingen.

Frenchies voraus

Beim Lesen dieser Zeilen werden Sie vielleicht sagen: Der Mann kann vor lauter Zahlen sein Wasser nicht halten. Recht so. Die Sache ist nämlich wirklich zum Weinen. Da wird eine von Dichtern über ein Jahrtausend gepriesene Landschaft kaputtgebaut, um den Anschluss an die Moderne nicht zu verpassen. Und diese Moderne heisst Hochgeschwindigkeitsbahn und fährt ausgerechnet in Frankreich. Und daran stösst man sich. Die Frenchies sind schon wieder einmal um fünf Jahre voraus. Die englischen Hochgeschwindigkeitsbahnen sind gar nicht für ein so ohrenbetäubendes Tempo konzipiert worden.

An den vier Streckenführungsprojekten sind drei Tunnels mit einer Gesamtlänge von 25 Meilen vorgesehen, und in ihnen wird der Lokführer nicht schneller als 100 km/h fahren dürfen. British Rail, die von Maggie Thatcher noch nicht reprivatisierte Staatseisenbahn, hat nach harten Schlägen gelernt, die Einwände der Gegner der vier bisher zur Diskussion gestellten Trassenführungsprojekte ernst zu nehmen. Man hat auch versprochen, die Eigentümer von Häusern und Grundstücken, die durch den Kanalzubringer tangiert sind, marktgerecht zu entschädigen. Das klingt gut, aber jeder-

mann weiss inzwischen: Der Lärm einer Hochgeschwindigkeitsbahn kann für Anwohner unerträglich werden – selbst nach dem Bau von Lärmblenden.

Mit Freundgeld verschanden

So hört man die Botschaft künftiger Grosszügigkeiten seitens der Bahn wohl, allein vielen fehlt der Glaube. British Rail grosszügig? Maggie Thatcher könnte eine geborene British Rail sein ... Sie besteht ohnedies darauf, dass die Investitionen für den Rail Link marktwirtschaftlich aufgebracht werden. Angesichts einer solchen Botschaft sehen viele Hausbesitzer nur noch schwarz. British Rail jedenfalls bevorzugt in jedem Fall den Staat als Geldgeber. Doch Maggie bleibt hart bei ihrem Kurs.

Nur wird jeder geschäftssinnige Privatinvestor erst einmal an seine Rendite denken. Und der Hinweis, dass jeder Franken, der in die Channel Tunnel Aktiengesellschaft investiert worden ist, sich inzwischen verdreifacht hat, zieht auch nicht so recht, denn im Kanal gibt es keine Anwohner, die lauthals protestieren und Entschädigungen verlangen.

Kein Investor, keine Bank sieht sich gern am Pranger einer Gesellschaft, die es beklagt, dass eine liebliche, über die Downs sanft auf- und absteigende, vom Klima gehätschelte, hopfenselige Landschaft mit hochverzinstem Fremdgeld versehrt wird. Da kann die Verzinsung noch so hoch sein, wenn der Imageverlust zu gross ist, verlässt man diese Liga und spielt lieber anderswo.

Im House of Commons werden die Wellen über diese Tunnelanbindung noch stürmisch hochschlagen. Der Kanal-Tunnel soll Ende 1993 dem Verkehr übergeben sein, die 68 Meilen lange Eisenbahnschnellverbindung von London zum Tunnelleingang dürfte erst Ende des Jahrhunderts, wenn sie tatsächlich wie vorgesehen über Peckham, Swanley, Detling und Ashford führt, «stehen» – immer vorausgesetzt, diese und alle bis dahin amtierenden Regierungen werden mit dem Nimbyism-Syndrom fertig.

Eine Maggie schafft das vielleicht noch. Aber ihre Nachfolger ...?

Stichwort

Grössenwahn: Der Mensch will lieber alles Machbare machen, als etwas Unterlassbares unterlassen ...

pin