

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 16 (1940)
Heft: 8

Artikel: Der Kampf um den Tunnel
Autor: Corvin, Michael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-757342>

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: 24.02.2026

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

Der Kampf um den Tunnel

Ein Tatsachenbericht von Michael Corvin

Der Kanaltunnel. (United Pres.) Der Krieg hat das Projekt eines Tunnels zwischen Frankreich und England unter dem Meer unterbrochen. Der Krieg und England geriet. Der Minister gab für öffentliche Arbeiten, Anatole de Monzie, eine der ersten großen öffentlichen Arbeiten nach Wiedereinführung des Friedens sein werde. Schon in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts hatte man einmal mit den Arbeiten begonnen; auf englischer Seite war der Tunnel etwa vorgetrieben, als 1882 Joseph Chamberlain, der Vater des gegenwärtigen englischen Premierministers, als Handelsminister die soziale Einführung des Tunnels anordnete. Seitdem haben die Verfechter des Tunnelsplans immer wieder verzweifelt versucht, die Genehmigung des britischen Parlaments für den Bau zu erhalten. Nach dem vergangenen Jahr erklärte Neville Chamberlain, daß der Tunnel nicht, daß der Tunnel nicht.

Der kleine Saal vor dem Arbeitszimmer des Ersten Konsuls Bonaparte war an diesem strahlenden Sommermorgen 1802 voll wie an jedem Tage. Die Anwesenden, in der Mehrzahl Offiziere verschiedener Waffengattungen in teilweise etwas phantastischen Uniformen, einige Diplomaten und wenige Zivilisten, bemühten sich leise zu sprechen. Aber das Gewirr der gedämpften Stimmen brandete wie ein ununterbrochener summendes Brausen gegen die geschlossenen, mit vergoldeten Schnitzereien verzierten Türen, vor deren mittlerer zwei große Gardisten in militärischer Haltung standen.

An einem der Fenster, die auf den Garten hinausgingen, stand ein Mann in bürgerlicher Tracht, der eine Papierrolle in der Hand hielt. Er machte den Eindruck eines Menschen, der sich auf längeres Warten vorbereitet hat, und schrak heftig zusammen, als der Adjutant des Ersten Konsuls aus dem Arbeitskabinett trat und mit lauter Stimme ausrief:

«Der Bergbauingenieur Mathieu!»

Der Mann vom Fenster eilte mit etwas unsicheren Schritten quer durch den Raum und machte eine kurze Verbeugung vor dem Offizier, der zur Tür hinwies:

«Der Erste Konsul erwartet Sie.»

Mathieu hatte den General, der vor drei Jahren das Direktorium gestürzt und eine diktatorische Regierung übernommen hatte, nur flüchtig und von fern gesehen. Er war erstaunt, nun hinter dem großen Schreibtisch einen sehr jugendlich aussehenden Mann zu finden, an dem nichts ungewöhnlich war, als der Blick, der Blick dieser beiden Augen, der ihn einen Moment abschätzte, umfaßte und einzuordnen schien.

Der Konsul winkte:

«Treten Sie näher, setzen Sie sich — ich habe zehn Minuten für Sie. Ich weiß nur, daß Sie die Idee haben, eine unterseelische Verbindung zwischen Frankreich und England zu bauen. Ich bin kein Ingenieur — ich erwarte Ihre Aeußerungen.»

Mathieu räusperte sich und war im Begriff, seinen Plan aufzurollen, um an Hand der Zeichnungen einen kurzen Vortrag zu halten. Aber der Konsul unterbrach ihn:

«Keine Bilder, keine lange Exposition. Wenn die Sache

Hand und Fuß hat, kann man sie mit fünf Sätzen plausibel genug machen. Die Pläne kommen später. Also?»

«Die Breite des Kanals zwischen dem Festland und England —

«— ist mir bekannt. Weiter.»

«Der Verkehr zwischen beiden Ländern ist stark und wird zweifellos in Zukunft erheblich anwachsen. Man kann mit den heutigen Mitteln die Gefahren der von Wind und Wetter bedrohten Seefahrt vermeiden, wenn man einen Tunnel in der Form eines beträchtlich erweiterten Bergwerksstollens unter dem Meer vortreibt. Der Grund besteht aus nichts zu hartem Kalkstein —»

«Welche Länge muß der Tunnel haben?»

«Je nach der Stelle der Niederbringung fünfzig bis fünfunddreißig französische Meilen.»

«Wie denken Sie sich die Durchlüftung einer so langen Röhre?»

«Der Tunnel besteht nicht aus einem Stück, Exzellenz. Er muß von beiden Seiten begonnen werden, und in der Mitte des Weges ist auf der Untiefe von Varne eine künstliche Insel zu errichten. In dieser unterseelischen Bank treffen die beiden Tunnelstücke aufeinander, hier ist ein dritter Schacht vorhanden, und es ist vorgesehen, das ganze Gebiet der Untiefe zur Basis einer internationalen Stadt innerhalb der belebtesten Meeresstraße zu machen. Ein Hafen dort —»

Bonaparte hob plötzlich die Hand und Mathieu verstummte. Einige Minuten vergingen, dann meinte der Erste Konsul langsam und mehr zu sich als zu seinem Gegenüber gewandt:

«Eine internationale Stadt im Meer. Befestigte Werke, die in Korrespondenz mit dem Kontinent —»

Sein Blick wurde plötzlich scharf und bestimmt, er fragte weiter: «Die Größe des Tunnels?»

«Der Wagenverkehr nach beiden Richtungen muß ungehindert vorstatten gehen; dadurch ist die Breite des Tunnels bestimmt. Ich denke an Zwischendepots und Ausweichstellen zum Überholen für Kuriere und Schnellposten. Die Beleuchtung würde durch Oellampen erfolgen. Die natürliche Saugwirkung der freien Luft über dem Eingangsschächten würde zur Frischhaltung der Atmosphäre im Innern genügen.»

Napoleon Bonaparte schien plötzlich zerstreut geworden zu sein; er blinzelte und spielte nachlässig mit einem Federkiel, den er gedankenlos zerspißt:

«Ihr Pläne sind durchgearbeitet.»

«Sie sind in den Grundlagen fertig.»

«Schön. Das Projekt interessiert mich. Sie werden es keiner anderen Stelle vorlegen. Sie hören von mir.»

Er hob eine Glocke vom Tisch und läutete, worauf augenblicklich ein Adjutant erschien. Der Erste Konsul kritzelloste ein paar Worte auf einen Zettel und reichte ihm dem Offizier. Dann wandte er sich an Mathieu, der aufgestanden war:

«Ich danke Ihnen. Sie werden von mir hören. Ihre Pläne lassen Sie hier.»

Der Ingenieur verneigte sich und ging, von dem Offizier geleitet, hinaus. Der Adjutant sah ihm nach, bis er verschwunden war und sagte dann, laut, unpersönlich und militärisch in die Luft hinein, ohne einen der Wartenden anzusehen:

«Der Erste Konsul bedauert, während der nächsten Stunde niemanden empfangen zu können. Er bittet um Geduld oder um nochmalige Anmeldung.»

Er machte kehrt und ging zurück, während ein Gemurmel der Überraschung und des Unwillens hinter ihm anschwellt.

Bonaparte war aufgestanden und ging mit den heftigen, kurzen Schritten, die für ihn charakteristisch waren, die Hände auf dem Rücken, unter den Schößen des Interimsrockes verborgen, auf und ab. Als der Offizier wieder eingetreten war, bedeutete er ihm mit einem kurzen Vorstoßen des Kinns, zum Schreibtisch zu gehen. «Setzen Sie sich. Ein Schreiben an den Britischen Ministerpräsidenten Fox.»

Und im Gehen, bald am Fenster, bald an einer Tür oder Wand stehendbleibend und mit den Fingern gegen die Scheibe, das Holz oder die Seidentapete trommeln, diktierte er knapp und präzis den Inhalt des Schreibens, in dem er dem in England allmächtigen Fox das Projekt des Ingenieurs Mathieu auseinandersetzte und um Befürwortung und Zustimmung der Britischen Regierung zu diesem Plan bat. Von der Idee, die projektierte Stadt auf der Untiefe mit Befestigungen zu versehen, erwähnte er nichts.

Nachdem er seinen Namen unter das Schriftstück gesetzt, es gefaltet und gesiegelt hatte, reichte er es dem Adjutanten:

«Mit besonderem Kurier und auf dem schnellsten Wege nach London. Begleitschreiben an den französischen Vertreter, den Brief unverzüglich dem Ministerpräsidenten als private Mitteilung überbringen zu lassen. — Rufen Sie den nächsten von der Liste herein.»

Weniger als zwei Wochen später hielt der Erste Konsul einen ebenso privaten Brief von Fox in Händen, in dem der Ministerpräsident ihm mitteilte, daß er für seine Person die außerordentlichen Vorteile eines solchen Stollens zwischen England und Frankreich einsähe. Er werde bemüht sein, bei der ersten sich bietenden Gelegenheit diesen Plan der Regierung, dem Hause der Lords und dem Unterhaus vorzulegen; könne sich aber freilich im Augenblick an einen bestimmten Zeitpunkt hierfür noch nicht binden.

Napoleon veranlaßte, daß das Projekt Mathieu weiter geprüft würde und ließ dem Verfasser des Plans vorläufig eine bescheidene Rente aussetzen, um die theoretischen Arbeiten zum Abschluß zu bringen. Die Prüfung des Plans durch eine Anzahl von Sachverständigen ergab, daß Mathieu zweifellos die Schwierigkeiten bei der Durchführung einer so großen Arbeit unterschätzte hatte — vor allem war man sich darüber einig, daß der Bau kaum in weniger als zwei Jahrzehnten durchführbar sein wird.

Die Ereignisse in Europa nahmen einen reißenden Fortgang. 1804 ließ der Erste Konsul sich zum Kaiser der Franzosen krönen, 1806 begann der gewaltige Feldzug nach dem Osten. Er vergaß das Projekt nicht, er wurde nicht einmal ungeduldig, daß der Engländer eine Entscheidung immer wieder hinauszögerte — und er konnte nicht erstaunt sein, daß es vom Beginn seiner Spannung mit den Briten an bis zum Eintritt ruhigerer Zeiten ad acta gelegt werden mußte. Mathieu, der zuerst gewarnt hatte, begann schließlich zu drängen und wurde zum lästigen Querulant, den man erst höflich und dann grob abwies. Enttäuscht und verbittert, von vielen seiner Berufsgenossen angefeindet und zuletzt vergessen, zog er sich zurück und war bis zu seinem Tode, der wenige Jahre später eintrat, vollkommen vergessen.

So wenig ein Meister vom Himmel fällt, so wenig wird je auf der Erde eine Idee fertig und sogleich ausführbar geboren, und darin nicht zuletzt liegt das tragische Problem allen Fortschrittes und aller Hemmungen. Mehr als dreitausend Jahre vor seinem wirklichen und glücklich durchgeföhrten Bau wurde das Projekt eines Kanals vom Mittelmeer zum Roten Meer behandelt und mit den Arbeiten begonnen; ein halbes Jahrtausend vor der Bildung des Schifffahrtspools hat die Hanse den ersten unvollkommenen Versuch einer weltumspannenden Handels- und Schifffahrtsvereinigung gemacht.

Der Tunnel unter dem Kanal hatte kein anderes Schicksal als andere große Pläne. Napoleon war gestürzt und verbannt — niemand dachte an die Zeichnungen und Vorschläge Mathieu, der in irgendeinem Bergwerk gesessen und dann auf irgendeinem kleinen Friedhof begraben worden war.

Es gab genug Projekte und genügend Möglichkeiten in diesen Jahrzehnten, in denen politisch zwar die Reaktion triumphierte, gleichzeitig indessen die Technik unaufhörlich neue und wunderbare Spielzeuge für die Völker hervorbrachte. Englands Stellung hatte sich in der Folgezeit im europäischen »Konzert« erheblich weiterhin gefestigt, in Frankreich regierte der Bürgerkönig Louis Philippe, ein beliebtes Ziel der Karikaturisten. Im übrigen war es die Zeit des Justemilieus; und in Paris gab es Tausende, die mehr in den großen, neuen Cafés, dem Café de Paris, Bignon, Café riche und anderen, die gleichzeitig warme Speisen verabfolgten, als in ihren Häusern einen großen Teil ihrer Zeit zubrachten.

Unter diesen jungen Leuten herrschte eine ungezwungene und natürliche Vertrautheit, eine Leichtigkeit der Unterhaltung und Selbstverständlichkeit gegenseitiger geistiger Achtung wie selten zuvor und kaum je später. In dieser Zeit, etwa um 1830, als Musset, Balzac, Georg Sand — eine großartige Generation von Kunst und Literatur, lebten, hatten die jüngeren, nicht literarisch interessierten Männer ihre besonderen Zirkel.

Da war auch der kleine Thomé, Thomé de Gamond; aus guter Familie, ein bisschen zu elegant, ein klein wenig zu forschen, wenn Mädchen in der Nähe waren — aber ein hübscher und im Grunde gutmütiger Junge, der als werdender Ingenieur nicht unbegabt war. Er und seine Freunde beteten die Technik und die neuen Wunder an — es waren einigermaßen profane Gebete; aber sie wurden mit tiefem Ernst vorgetragen und angehört. Die Eisenbahn — war das nicht etwas Wunderbares? Natürlich hatten die verdammten Briten sie eingeführt und bauten seit der ersten Strecke Stockton-Darlington 1825 immer neue Linien.

»Und das Dampfschiff?«

François de Chalambert schlug mit der flachen Hand auf einer der Tische im Café, daß der Kellner herüberkam, während die Freunde lachten.

»Ist das Dampfschiff weniger wert? Die neuen Dampfer mit Segeleinrichtung — wir werden es noch erleben, daß man in weniger als zwei Wochen von einem unserer Häfen bis nach New York fahren kann!«

Es gab ein großes Gelächter, dann meinte ein anderer, der ein wenig ernsthafter aussah und Laury gerufen wurde:

»Das dürfte noch einige Zeit dauern, François — aber unser Freund Thomé da — ja, ja, der kleine Thomé — der hat Ideen, nein, mehr als Ideen! Leg einmal los, Gamond, keine falsche Scham — wir verstehen hier alle nicht viel von Konstruktionen, aber dafür sind wir begeisterungsfähig!«

Thomé de Gamond lachte, strich den braunen, kleinen Schnurrbart, wurde dann plötzlich ernst und sagte:

»Es ist Verrat, Laury — aber ihr seid meine Freunde — und ich werde es bauen, beim Himmel, das werde ich! Hört zu: Der Aermelkanal ist nicht viel breiter als 35 oder 40 Kilometer und nirgendwo mehr als drei Dutzend Meter tief. Es ist mit den heutigen Mitteln sehr wohl möglich, einen Tunnel zu bauen, eine aus mächtigen Eisenröhren zusammengesetzte Straße unter dem Meer —«

»Thomé — du hast zu viel Absinth getrunken!«

»O nein, mon ami! Und Laury hat unrecht, ich bin nicht der erste, der daran denkt. Mein Onkel Bertier hat alte Pläne gefunden, ziemlich unmöglich für die damalige Zeit vor fast vierzig Jahren — es ist nicht unmöglich heute und für uns! Stellt euch einmal vor, meine Freunde, was ein solcher Tunnel bedeuten würde! Sicherer Verkehr nach England, Warenaustausch, Vermeidung aller Fährnisse der See, jeder Unsicherheit! Versucht, euch klarzumachen, wie schnell man so von London nach Paris, von uns nach London käme! Man könnte — ja —«

Er sah vor sich hin, ohne jemand zu sehen und sprach leiser, während die anderen dasaßen und sich kaum rührten:

»Man könnte eine Eisenbahn von Paris bis nach London führen, eine Bahn unter dem Meere hindurch. Einsteigen in Paris — den Wagen in London verlassen — Träume, nicht wahr? Kindliche Träume des kleinen Thomé? — Ich werde euch beweisen, daß man mit Feuer und Willen und Arbeit aus Träumen Wirklichkeit machen kann!«

Er fiel wieder in seinen gewöhnlichen Ton zurück:

»Ich denke nicht daran, voreilig zu sein. Ich behalte das für mich, es bleibt unter uns, nicht wahr? Wenn ich den Plan genau durchgearbeitet habe, werde ich weiter



Kormorane im Zürichsee

Von diesem Vogel, der zur Familie der Ruderfüßer gehört, wissen wir nicht viel; etwa das, daß er in Japan zum Fischfang abgerichtet wird und ein ungeschickter Flieger, aber um so gewandter Schwimmer und Taucher ist. Wenige haben ihn gesehen, weil er in Mitteleuropa selten geworden ist. In großen Herden bewohnt er aber heute noch Mittelasien, Westindien und das östliche Nordamerika. In strengen Wintern kann man vereinzelte Cormoranen — um diese Art handelt es sich hier — auch bei uns beobachten. So halten sich jetzt einige im Stadtzürcher Seebekken auf. Woher sie kamen und wohin sie beim Eintritt milderer Witterung wieder abwandern, ist schwer zu sagen. Einem flinken Photographen ist es gelungen, zwei dieser scheuen, 80 cm großen Wasservögel in Zürich-Wollishofen auf die Platte zu kriegen. Etwa 150 Meter vom Ufer entfernt hatten sie sich auf kahlen Bäumen niedergelassen.

Des cormorans sur le lac de Zurich. Un photographe habile a réussi à prendre ces deux cormorans en villéggiature au bord du lac de Zurich. Nous n'avons que très peu de renseignements sur ces oiseaux, nous savons qu'ils appartiennent à l'ordre des palmipèdes, qu'ils volent très mal, mais par contre sont des nageurs et des plongeurs très habiles. C'est très rare d'en trouver en Europe, mais ils vivent encore en bandes nombreuses en Asie centrale, aux Indes, en Amérique du Nord; et par exception nous en trouvons deux à Zurich. Il est difficile de dire d'où ils viennent et où ils iront quand viendront des temps plus doux. Ces oiseaux, qui atteignent 80 cm., offrent un spectacle intéressant, ils s'étaient posés sur des arbres dénudés à 150 m. des rives du lac.

sehen — ich bin heute ein Junge von kaum mehr als zwanzig Jahren, ich habe noch Zeit, nicht wahr? Das ist eine Lebensarbeit, das, meine Freunde, wird die Arbeit meines Lebens sein!«

François de Chalambert hob sein Glas mit dem Apéritif:

»Auf deine Arbeit, Thomé!«

Sie lachten, stießen an und machten zu den zwei jungen Begleiterinnen eines älteren Herrn, wenige Tische von ihnen entfernt, feurige Augen.

Ein etwas verwegener ausschender junger Mann an einem unmittelbar benachbarten Tisch hatte sich über die Platte gebeugt und machte, ohne aufzublicken, eifrig Notizen.

Am nächsten Tage hielt Laury dem Freunde eine Zeitung, nicht gerade eines der großen Boulevardblätter, unter die Nase:

»Da, Thomé, dein Geheimnis — gut gehütet, mein Junge! Kannst noch froh sein, daß der Schmierfink deinen Namen genannt hat und die Idee nicht als die seine ausgegeben hat!«

Gamond starre das Blatt an, wollte aufbrausen; wurde unvermittelt ruhig und dachte nach:

»Eine Dummheit — meine Dummheit, Laury. Es ist sicher keiner von uns, irgend ein unberufener Zuhörer. Macht nichts, vielleicht gut so!«

»Gut?«

»Mit dir allein kann ich ernster reden als mit der ganzen Bande am Tisch. Ich glaube wirklich, daß dieser Tunnel meine Lebensarbeit sein wird. Bisher habe ich allein darüber gebrüttet und nachgedacht und Pläne und Berechnungen gemacht. Jetzt — also dieser Artikel wird schon gelesen und kritisiert werden. Neun von zehn Kritikern werden mir beweisen wollen, daß die Idee un durchführbar ist — wollen ihre Gegenargumente hören. Es ist kein Fehler, zum Kampf gezwungen zu werden; man wird genötigt, alle Blößen zu vermeiden — und das kann mir nur nützen, nicht wahr?«

Laury sah den Freund an und legte ihm die Hand auf die Schulter:

»Ich muß dir etwas abhören, Thomé, etwas, was du gar nicht weißt. Ich habe dich für einen netten Jungen

gehalten, einen netten, liebenswürdigen, sorglosen Stutzer — ich glaube wirklich, daß du der Mann werden kannst, so ein Werk zu vollenden. In dir steckt mehr als in den meisten von uns, kleiner Thomé!»

Sie gaben sich die Hände und Gamond lächelte froh und jungenhaft und ganz und gar unablässigt.

Der Artikel erregte Aufsehen. Nicht viel, aber genug, um den Plan des unbekannten Ingenieurvolontärs dem ärgsten Hohn und Spott auszusetzen. Der unbekannte Autor des Artikels hatte auch von einer Möglichkeit einer Bahnlinie durch den submarinen Tunnel gesprochen — man hohnlachte zurück, daß dann die armen englischen Reisenden vermutlich durch den Rauch erstickt und mumifiziert in Paris einträfen — was freilich bei manchen Misses keine sonderliche Veränderung darstellen würde.

Man spottete mit der ganzen Schärfe des gallischen Geistes und ziemlich ohne Rücksichtnahme auf irgend jemand. Thomé de Gamond schwieg und verbesserte, vergrößerte seinen Plan.

*

Im Jahre 1843 wurde die erste Untergrundbahn in London eröffnet. Es war freilich weniger eine Untergrundbahn im heutigen Sinne als ein Schienenweg, der unter einer Reihe von längeren und kürzeren Untertunneln und Brücken hindurch geführt wurde. Der Bau von Eisenbahnen wurde von allen Kulturstaten der Erde aufgenommen, die Entfernung schrumpften zusammen, das Bild der Welt änderte sich wie niemals zuvor. Der Umfang der Welt war von Jahr zu Jahr kleiner, wie es schien; die Reisegeschwindigkeit vergrößerte sich im gleichen Verhältnis. Die Kontinente rückten durch die regelmäßigen Schiffahrtsverbindungen zusammen — und nur die schmale und seichte Meerenge des Aermelkanals, dieses von häufigen Stürmen und Nebeln bedrohte und für die Schiffahrt unsichere Gewässer, blieb, was es war, die große Trennlinie Europas von den englischen Inseln.

Gamond, der inzwischen Pionieroffizier geworden war, sein Ingenieur- und Bergbaustudium beendet und außerdem den Doktor der Rechte und Medizin gemacht hatte, arbeitete mit außerordentlicher Konzentration an seinen Plänen. Er war im Jahre 1838 zum erstenmal mit einem abgeschlossenen Projekt an die Öffentlichkeit getreten und ging nun, um die Mitte Jahrhunderts, mit dem restlosen persönlichen Einsatz, der seinem Wesen entsprach, an die Durchführung.

Aus dem kleinen Thomé war ein Mann Mitte der Vierzig geworden, glücklich verheiratet und Vater einer abgöttisch geliebten Tochter. Er war immer noch elegant, liebenswürdig, voller Charme und mit der geschmeidigen Figur des Soldaten, der sich stets in einem körperlichen Training befindet. Er galt als einer der fähigsten Offiziere der Genietruppen, und die militärischen Stellen erleichterten ihm, soweit ihnen das Projekt bekannt war, die Arbeiten an seinem großen Plan. Immerhin ahnte wohl niemand, nicht einmal seine Familie, was Gamond vorhatte, als er einen Sommerurlaub allein an der französischen Nordküste verbrachte.

Es war ein warmer, aber diesiger Morgen, als der Fischkutter, in dem außer dem Schiffer und drei Matrosen nur ein Lotse aus See ging. Es sah aus wie eine Vergnügungsfahrt — und in der Tat, es waren keine besonderen Vorbereitungen für irgendein Unternehmen getroffen. Mit dem Emporsteigen der Sonne hoben sich die quirlenden Nebel über der ruhigen See, die unter einem gleichmäßigen Wind nur eine lange und flache Dünung zeigte.

Der Lotse hatte eine Seekarte vor sich, auf der er mit dem Zirkel hantierte, während Thomé de Gamond sich entkleidete, sich eine Leine um den Körper band und mit dem Schiffer gewisse Verabredungen traf.

Und dann, während auf der belebten Wasserstraße Schiffe aller Größen und Nationen kamen und gingen, auftauchten und verschwanden, ließ der Kutter die Segel fallen und der Ingenieur sprang über Bord, um seine merkwürdigen Untersuchungen vorzunehmen.

Gamond war ein ausgezeichnet Schwimmer und Taucher. Trotzdem hatte er sich einem für sein Alter sehr scharfen Training unterzogen, um möglichst lange unter Wasser aushalten zu können. Seine Idee war, den Zustand des Grundes im Aermelkanal aus eigener Anschauung kennenzulernen und zu diesem Zweck durch vielfaches Tauchen einen eigenen Eindruck zu gewinnen. Die vorhandenen Seekarten ergaben ein eingeräumtes genaues Bild der Wassertiefe und somit des Profils der Meeresstruktur. Über die Bodenverhältnisse selbst sagten sie nichts aus. An keiner Stelle war der Grund wesentlich mehr als 50 Meter tief, und in dieser

Tiefe wollte Gamond versuchen, bis zu einer Minute sich aufzuhalten.

Er hatte gewisse Vorsichtsmaßregeln angewandt, den Körper, um ihn vor zu großer Wärmeabgabe zu schützen, stark eingefettet, und sprang nun mit einem Ballaststein als Tauchhilfe in das grünlich schimmernde Wasser.

Er sank sehr schnell, das Tau lief schlitternd von der Holzrolle über den Bordrand. Dann hielt es — und endlose Sekunden hindurch erfolgte nichts, während die Besatzung des Schiffes ängstlich in die dunkle Tiefe hineinstarrte. Nach mehr als einer Minute tauchte Gamond wieder auf; er war leicht erschöpft und hatte von dem drei Atmosphären betragenden Ueberdruck in der Tiefe ein wenig Nasenbluten. Aber er war zufrieden und befahl weiterhin Kurs auf die englische Kreideküste zu nehmen.

Mehr als ein Dutzend Mal wurde der Tauchversuch wiederholt. An den meisten Stellen betrug die Wassertiefe nicht mehr als zehn Meter, teilweise, in der Nähe der Bank von Varne und an der Küste, kaum mehr als fünf Meter. Es zeigte sich, daß der Grund fast überall von Kalkstein gebildet wurde — freilich gab es Stellen, die versandet waren und die Bodenbeschaffenheit nicht zu erkennen erlaubten.

Am Schluß seiner Untersuchungen und während der Kutter wendete, um wieder die französische Küste anzusteuern, war Gamond sehr erschöpft, wollte aber die Versuche an anderen Stellen während der nächsten Wochen mehrmals wiederholen.

Als er von seinem Urlaub, weniger erholt als seine Familie gehofft hatte, zurückkehrte, besaß er die Ergänzungen zu seinen Plänen, die er brauchte.

Erst jetzt, 1856, mehr als 25 Jahre nach der ersten Fassung des Projektes durch ihn, und mehr als ein halbes Jahrhundert nach Mathieu Audienz bei Napoleon, erwirkte Thomé de Gamond es, von dem dritten Napoleon empfangen zu werden und ihm den Plan des Tunnels zu unterbreiten.

*

Seit die schöne Eugenie de Montijo Kaiserin der Franzosen geworden war, seit drei Jahren also, hatte das Pariser Hofleben wieder einen Glanz wie zu Zeiten des Sonnenkönigs bekommen. Napoleon, der dritte seines Namens, war seinem Vorgänger auf dem Thron so unähnlich wie nur möglich. Badinquet, wie sein Spitzname nach einem früheren Pseudonym hieß, war ein Abenteurer, kein kleiner freilich. Er verstand es, die Träume anderer selbst zu träumen und schließlich für seine eigenen zu halten — und Eugenie verstand es, sie zu verwirklichen.

Dieser Hof, der nach der Revolution die Hofhaltung Louis Philipp's ersetzt hatte, funkelt so blendend in all seinen Sternen, daß man darüber die gefährliche, kaum sichtbare und nicht sehr haltbare Grundkonstruktion verächtlich.

Der Hof, der nach der Revolution die Hofhaltung Louis Philipp's ersetzt hatte, funkelt so blendend in all seinen Sternen, daß man darüber die gefährliche, kaum sichtbare und nicht sehr haltbare Grundkonstruktion verächtlich.

Höhenstimmung

Bezwungen ist der Berg, die Müh'n vergessen —,
wenn sich dem Blick der Ferne Bild enthüllt ...
Wer wollte da mit engem Maße messen:
vom Höhenzauber bist du ganz erfüllt!
Thronst über allem, bist ein Teil der Weite —
und holder Friede gibt dir sein Geleite.

Was schroff und eckig, hüllt die blaue Ferne
in Schleier ein: daß alles weich erscheint
und märchenhaft ... Weilst du im Reich der Sterne?
Bist du verwandelt, fühlst dich dem vereint,
was fern und unerreichbar dir erschien?
Dem Hohen und dem Schönen willst du dienen!

Und weitest deine Seele: edlem Streben
ist sie erschlossen; alles blieb zurück,
was unfrei machte. — Neues, reiches Leben
hat dich ergriffen, wie ein hohes Glück.
Du bist mit dir versöhnt, mit Welt und Glauben —
und keine Macht kann dir dein Bestes rauben!

MARY VON GADEL

gaß. Intrigen und Kabalen machten sich breit, Umwege über manche Boudoirs wurden zu den sichersten und kürzesten Erfolgswegen.

Auf der anderen Seite besaß Napoleon III. ein sicheres Gefühl für bedeutende Menschen und große Ideen — es gehört zum Charakter des großen Abenteurers, nicht dum und kurzsichtig, sondern ein guter Psycholog und ahnungsvoller Witterer für seine Epoche zu sein.

Er hatte die mäzenatische Geste des bedeutenden Herrschers und ein feines Gefühl für populäre Aktionen. Trotzdem schaltete Thomé de Gamond einige höfische Sicherungen für seine Audienz ein. Sein alter Freund Laury hatte Beziehungen zum engeren Kreis der Kaiserin — und bevor der Ingenieur und Pionieroffizier, Jurist und Arzt von Seiner Kaiserlichen Majestät Napoleon empfangen wurde, durfte er einem musikalischen Abend bei der Kaiserin beiwohnen.

Eugenie, die immer Wert darauf legte, mit ein paar Worten über ihre Gäste unterrichtet zu sein, hatte dieses Mal, als man ihr von Gamonds Plan erzählte, aufgehört. Sie hatte einen etwas verschrullten Erfinder erwartet und nun stand ein gut ausschender Mann vor ihr — sie war entzückt und ließ es Gamond merken, daß er ihr Wohlwollen besitze.

Unter solchen recht günstigen Voraussetzungen begann die Verbindung mit dem Kaiser.

Das neue Tunnelprojekt war den Zeitverhältnissen entsprechend verändert. Heute würden die Freunde nicht mehr über die Idee gelacht haben, eine Eisenbahn durch den Stollen unter dem Meer laufen zu lassen. Das Lüftungsproblem, ein Vierteljahrhundert zuvor noch ein wirkliches Problem — denn die Bergwerkslüftungen waren für die Länge des Tunnels nicht ausreichend gewesen, bedeute gegenwärtig keine besonders schwierige Frage mehr.

Napoleon empfing Thomé de Gamond in guter Stimmung:

«Man hat mir von Ihrer Idee erzählt —»

«Es ist mehr als eine Idee, Majestät, es ist ein fertiger Voranschlag —»

«Sehr gut, mein Freund — aber darüber haben nicht nur wir zu befinden, sondern unsere Nachbarn jenseits des Kanals ebenso!»

«Wenn Eure Kaiserliche Majestät dem Projekt nicht die Zustimmung versagen, wird man auch in England die Vorteile einer solchen Verbindung zu schätzen wissen.»

«Vielleicht — wundert es Sie nicht, daß ich bereits von Ihrem Plan unterrichtet war?»

«Ich bin glücklich darüber — aber es steht mir nicht zu —»

«Sie können sich bei der Kaiserin bedanken, Sie sind ihr aufgefallen, mein Lieber!»

Gamond verneigte sich tief und dachte an seine Frau. Es war, als durchschau ihm der Kaiser, als er lächelnd

meinte: «Sie wissen, daß meine Frau starke wissenschaftliche Interessen hat — nun, ich werde — es wird am besten sein, wenn Sie selbst Gelegenheit haben, der Königin von Großbritannien den Tunnelplan vorzutragen. Wenn sie einwilligt — kann der Bau bald beginnen?»

Gamond war glücklich wie ein Kind, das durchs Schlüsselloch bereits die lang ersehnten Geschenke erblickt, die ihm in wenigen Minuten überreicht werden sollen. Er konnte, dank der Impulsivität des Kaisers, sehr bald reisen und überquerte mit sonderbaren Gefühlen den Kanal, unter dem er im Geiste schon so oft dahingefahren war.

Der französische Botschafter in London war instruiert, Thomé brauchte nicht lange zu warten, bis eine Audienz festgesetzt war und er in den Buckingham Palast befohlen wurde. Sein Eindruck von der Queen war nicht geringer als der beinahe aller Menschen, die mit der Königin je in Berührung kamen. Die zierliche, doch bereit zur Korpulenz neigende Frau mit den kühlen Augen und einer unbeirrbaren Energie in den Zügen hörte den absichtlich kurz und möglichst klar gefassten Vortrag Gamonds schweigend an. Er glaubte schon, daß sie den Plan ohne weiteres annehmen würde, als sie nach einer Minute des Stillschweigens sagte:

«Eine ausgezeichnete Idee! Unsere Gefühle für Frankreich sind die besten; und nichts wäre ein glücklicher und eindeutiger Beweis dafür, als eine solche direkte Verbindung der beiden Staaten. Ich freue mich, Herrn von Gamond, daß Ihr Kaiser Sie mir empfahl und daß ich Sie gehört habe. Ich möchte eine kurze Darstellung Ihres Projektes, das meinem Ministerium vorgelegt werden kann, haben.»

Seines Sieges sicher, fuhr Gamond nach Paris zurück.

Und hier erwartete ihn der erste Rückenschlag, der erste von hundert Gegen-

(Fortsetzung Seite 186)

angriffen, von denen er nur einen geringen Teil erleben sollte. Dieser Angriff kam aus einer nicht gerade unerwarteten Richtung. Einige ehrgeizige, aber weniger erfahrene Bergbauingenieure, die indessen über gute Beziehungen zum Hofe verfügten, hatten versucht, den kühnen Plan zu torpedieren. Sie stützten sich auf technische Unsicherheiten.

Wie, Monsieur de Gamond hatte als kühner Taucher den Grund des Kanals sozusagen mit eigenen Händen ausgelotet? Lächerlich! Wollte er wirklich daraufhin im Ernst behaupten, er kenne die geologische Formation des Aermelkanals?

Gamond antwortete, er stütze sich in erster Linie auf die bekannten Linien, die sich zweifellos unter dem Meerarm fortsetzen. An der kriegerisch-kalkigen Beschaffenheit des Untergrundes könne ihm nichts stutzig machen. Jene Teile der Erdkruste seien keinen jähren und großen Verwerfungen unterworfen. Mehrere Stollen von Kohlengruben im südlichen England reichten unter das Meer — auch sie bestätigten seine Annahme.

Jawohl, sagten die Gegner; aber diese Stollen lagen an anderen Stellen des Sockels, auf dem England sich erhebe. Könne Herr Gamond dafür garantieren, daß man nicht während der Arbeit an Hohlräumen mit gefährlichen Gasen, auf untermeerische Quellen, auf wasser-durchlässige Schichten stoßen würde, die entsetzliche Katastrophen zur Folge haben müßten?

In der Tat, meinte Thomé de Gamond, er könne keine Gewähr dafür übernehmen, daß es eine Arbeit wie das Planieren einer Straße sei — aber er dürfe mit dem besten Gewissen behaupten, daß ihr Tunnelbau nicht entfernt so gefährlich sein werde, wie es das Vortreiben jedes neuen Schachtes, jedes Stollens in einem Kohlenbergwerk sei. Der Unterschied bestände nur darin, daß die nicht gefahrlose Arbeit ganz andere und großartigere Ergebnisse haben werde als das Vorstoßen eines neuen Vortriebes im Bergwerk. Schlagende Wetter seien ausgeschlossen — es sei denn, man stöbe auf reiche Kohllager; aber auch das wäre kein Unglück, sondern könnte unter Umständen sogar eine ausgezeichnete Energiequelle werden. Im übrigen glaube er nicht daran; denn die Tiefe, in die man hinuntergehen müsse, um von den beiden Endschächten aus den Tunnel vorzutreiben, sei sehr gering und könne sich überall weit unterhalb der Hundert-Meter-Grenze halten.

Die Meinungen prallten aufeinander, es war eine Art von Gesellschaftsspiel geworden — das Gefährlichste, was einem ernsthaften Plan zustatten kann! Aber für die Briten war es keineswegs nur eine geistvolle Mensur. Die Königin Viktoria war dafür, das war wichtig — aber die Skeptiker unter den Fachleuten und Staatsmännern gaben ausweichende Antworten, der Premierminister riet zu dilatorischer Behandlung.

Napoleon III., stets neuerungssüchtig, immer unbefriedigt, mit dem Gefühl, nicht warten und abwarten zu können und dabei zu spät zu kommen, hatte andere Ideen, die ihn im Augenblick fesselten. Die Kaiserin war sehr beschäftigt, unterirdische Politik zu machen. Gamond war verzweifelt, aber nicht gebrochen. Er hatte sechzehn Jahre lang warten können, es würde ihm nicht darauf ankommen dürfen, noch einige Zeit Geduld zu haben.

Er hatte genug damit zu tun, seinen Plan zu verbessern, den neue System der zwei Tunnelröhren, deren jede nur in einer Richtung befahren werden sollte, mit den notwendigen Querschlägen, den Lüftungskammern, den Ausweichstellen auszubauen. Er machte neue Berechnungen, vorsichtige Kalkulationen, welchen Verkehr der Tunnel bei steigender Frequenz aufnehmen könnte, und andere rein technische Überlegungen.

Es wurde ihm auch klar, daß man zwar keine «internationale Stadt», wohl aber einen gewaltigen Lüftungsturm auf der Bank von Varne errichten müsse. Sein Ueberschlag für die Unkosten des Werkes, das, wie er glaubte, sich in sechs Jahren bei gleichzeitigem Arbeitsbeginn von beiden Seiten vollenden lassen würde, betrug die für damalige Begriffe enorme Summe von 170 Millionen Goldfrancs. Er hoffte also, den Meter mit etwa 3500 Francs bauen zu können (für die 23 Kilometer des eigentlichen Unterseetunnels).

Wenn man bedenkt, daß der Simplontunnel mit nahezu 20 Kilometer Länge in wesentlich härterem Gestein unter teilweise sehr viel ungünstigeren Bedingungen mehrere Jahrzehnte danach gebaut wurde, begreift man, daß gegenwärtig die technische Seite des Problems verhältnismäßig einfach zu lösen wäre.

Man konnte diese Jahrzehnte in England das Eisenbahnteilalter nennen. Noch lebte Stephensons, des Vaters der Lokomotive, Sohn Rolet, und erlebte es, wie Meile auf Meile ein Netz von Eisenbahnen die englischen Städte verband, und wie seines Vaters Erfahrung auf dem Kontinent ausgebaut wurde. Einer der berühmtesten Bauingenieure war Sir John Hawkshaw, der ausgewogene Verbindungen zur Society und zum Hofe besaß. Es war Hawkshaw, der Stephenson, seinen Kollegen Joseph Locke und andere Fachleute auf das Tunnelprojekt aufmerksam machte. Alle diese Männer erkannten die außerordentliche Bedeutung einer solchen Verbindung und schlossen ein stillschweigendes Bündnis, sich für die Durchführung einzusetzen und Gamond zu unterstützen.

1857 verfaßten sie ein gemeinsames Schreiben an den französischen Ingenieur, in dem sie versprachen, sich voll und ganz für seine Pläne einzusetzen. Aber alle Versuche, die Dinge von neuem in Fluss zu bringen, scheiterten.

terten an der hartrückigen Desinteressiertheit der Zwischeninstanzen, die nicht zu übergehen waren.

Langsam verlor Thomé de Gamond seinen Elan, obwohl er bis zum Tode nicht aufhörte, an die Verwirklichung des Projektes zu glauben. Es schien, daß der große Augenblick endlich, zehn Jahre nach der Freundschaftserklärung der englischen Ingenieure, gekommen sei.

Die Pariser Weltausstellung 1867 gab dem «kleinen Thomé», der inzwischen von seinen Freunden nur noch der «alte Thomé» genannt wurde, noch einmal die Gelegenheit, seinen Plan der breitesten Öffentlichkeit vorzulegen und zur Diskussion zu stellen. In der Tat ergaben die Zeichnungen, Pläne und Tabellen, die in dem großen Pavillon des Verkehrsweisen nicht ungünstig platziert waren, ungewöhnliches Aufsehen. Das mag erstaunlich erscheinen, wenn man daran denkt, daß das Projekt schon so lange vorher in der Presse und unter Fachleuten besprochen worden war. Es ist weniger überraschend, wenn man sich erinnert, wie groß die Vergleichlichkeit der Völker ist und wie leicht sie nach Jahren oder Jahrzehnten der Mißachtung einer Idee plötzlich von neuem entzündet werden können.

In unmittelbaren Anschluß an die Ausstellung ergriff von neuem Napoleon III. die Initiative, und das erste französisch-englische Tunnelkomitee trat zur Prüfung aller sachlichen Fragen und zur Vorbereitung des Baues zusammen.

Thomé de Gamond war mit einem Mal wieder in den Mittelpunkt des Interesses gerückt, gab lächelnde und geistreiche Interviews, sah sich bereits bei der feierlichen Eröffnung des Werkes, fühlte sich dicht vor dem großen Triumph seines Lebens.

Die Verhandlungen des Komitees schritten langsam wie alle internationalen Verhandlungen vorwärts, aber sie führten doch zu einer immer klareren Stellungnahme und Einigung zwischen allen Beteiligten. Endlich, im April 1870, waren alle Vorarbeiten der Sachverständigen soweit gediehen, daß nur noch der sozusagen offizielle diplomatische Akt erfolgen mußte, die Vorlage eines Gesetzes in den Volksvertretungen und die von den Regierungen zu billigende Finanzierung des Tunnelbaues.

Thomé de Gamond hatte im Sommer Paris verlassen und lebte mit seiner Familie in einem kleinen Vorort unweit der Stadt. Er war in der denkbar besten Stimmung und überhörte geflissentlich alle Aeußerungen, die von einer Zuspiitung des deutsch-französischen Verhältnisses sprachen. So traf ihn der Schlag ganz unvorbereitet. Der Ausbruch des Krieges veränderte von einem Tage zum andern nicht nur die gesamte internationale Lage, er zerschlug im Augenblick auch alle Möglichkeiten, den Tunnelbau nun wirklich in Angriff nehmen zu können. Von einer Stunde zur andern sah der Mann, der

EISENMANGEL

F2 8496

Die „Eisenreserve“ in unserem Blut ist eine Quelle unserer Kräfte und Nervenergie. Wenn dieser Eisenbestand unter normal fällt, empfinden wir bald Müdigkeit, Langeweile, Niedergeschlagenheit, Unruhe und Nervosität. Dieses ist einer der Hauptursachen, warum Frauen und junge Mädchen durch Bluterluste unter solchen Beschwerden leiden, denn die Eisenreserve des Körpers verringert sich unter solchen Zuständen sehr schnell. Die normale Ernährungsweise kann diesen allgemeinen Eisenmangel nicht beseitigen. FERROMANGANIN ist ein ausgezeichnetes Mittel, um dem Körper diese notwendige Eisen zuzuführen. Dieses wirkungsvolle und blutbildende Kraftungsmitel ergänzt sehr rasch die den Körper verloren gegangene Eisenreserven und hilft allen Speisen die wertvollsten Nährstoffe zu erhalten. FERROMANGANIN ist angezeigt für Frauen und auch für „schwache“ Mägen. Kann anfangs leichter vertragen werden. Führende europäische Ärzte empfehlen FERROMANGANIN seit Jahren in Fällen, wo ein zuverlässiges Kraftungsmitel notwendig erscheint. Für Frauen und junge Mädchen ist es ganz besonders geeignet.

FERROMANGANIN
fordert den Aufbau Ihrer "EISENRESERVE"
Neue Packung
Neuer Preis : Frs 3.80
GALENUS Ltd, London, Basel, Steinortstrasse 23

Gegen den Husten die echte
VALDA
DIE METALLDOSE 1 FR. 10

Ohne TARR Flaschen zu Frs.
1.20, 2.25, 4.—, 7.50
TARR VERHÜLT BRENNEN, SPANNEN UND INFektION

Lippenstift Axelle farbecht dauerhaft in 14 Tönen
Depot: Lydia Dañow, Place de la Fusterie 2, Genève

Wie bekämpft man
Schnupfen u. Bronchialkatarrh
durch „ableitende Wärme?“



Die vorzügliche Wirkung von Thermogène

Wenn Sie husten oder sich erkältet haben, dann legen Sie Thermogène auf Ihre Brust. Dies speziell präparierte Watte erzeugt „ableitende Wärme“. Das Blut wird nach der Haut abgeleitet, wodurch die Schleimhäute der Bronchien zur Abschwemmung gebracht werden. Thermogène kann leicht unter der Kleidung getragen werden, so daß Sie sich ohne Unterbrechung auch tagsüber während Ihrer Arbeit pflegen können. Probieren Sie Thermogène. In allen Apotheken zum reglementierten Preis von Fr. 1.25. Generalvertretung: Etabl. R. Barberot S. A., Genève.



sein Leben der Durchsetzung dieser Idee gewidmet hatte, alles in Trümmer fallen; und man kann es verstehen, daß er in diesem Augenblick wirklich dicht daran war, zu verzweifeln.

Der unglückliche Ausgang des Krieges schien seinem Pessimismus recht geben zu wollen. Die Zahlung der fünf Milliarden Kriegskosten an Deutschland machte es der französischen Regierung praktisch unmöglich, an Projekte vom finanziellen Ausmaß des Tunnelbaues überhaupt nur zu denken.

Aber was der Regierung unmöglich war, würde vielleicht privatem Unternehmungsgeist dennoch gelingen. Zum letztenmal raffte Gamond sich auf; der weisshaarige Mann begann noch einmal die Gesellschaft und das Unternehmertum zu berennen und brachte es fertig, in weniger als drei Jahren die Sache so zu klären, daß sich 1874 die französische Tunnelkompanie bei der Regierung um die Konzession zur Niederbringung eines Schachtes und zum Vorstoß unter dem Meer bewarb.

Sie erhielt die Konzession.

*

Und nun, genau siebzig Jahre nach dem ersten Gespräch, das der seit einem Menschenalter tote Mathieu mit dem seit mehr als dreißig Jahren im Pantheon ruhenden Napoleon gehabt hatte, nach Sturz und Ende des Bürgerkönigs und des dritten Napoleon, beginnt die wirkliche Arbeit am Tunnel.

Wär dies ein Theaterstück alter Schule, so müßte man sagen, daß der gealterte Liebhaber, Thomé, der entthusiastische Tenor, nun abtritt — er starb in der Tat 1875, als auch auf der englischen Kanalseite mit dem Bau begonnen wurde — und an seiner Stelle das Wirken der tragischen Helden beginnt.

Dieser Held aber ist der Chefingenieur der französischen Tunnelwerke, Breton, ein Held der Pflicht, still, unverbarrbar, mit der Arbeit vom Beginn bis zum Tode verbunden.

Er ist noch jung, als man bei Sangatte, unweit von Calais, mit einer kleinen Feierlichkeit den ersten Spatenstreich tut, um den Schacht des Kanaltunnels abzuteufen und den Grundstein zu den Tunnelwerken legt; aber er ist bereits als zuverlässiger, energetischer und intelligenter Ingenieur bekannt.

Breton ist kein Mann der Presse, kein Held der Reklame, kein Nimrod auf Ruhm und Bekanntsein. Die Zeitungen werden bald still, der Chefingenieur hat weder Lust noch Zeit zu langen Auskünften, er wüßte wahrscheinlich auch gar nicht, was er Interessantes mitteilen könnte.

Copyright

Neuerscheinung

DER CHINESE

Wachtmeister Studers dritter Fall

Kriminalroman von Friedrich Gläuser

240 Seiten Umfang, kartoniert Fr. 3.50

Leinen geb. Fr. 5.50

*

Mit welchem Recht sich vom Autor der Wachtmeister Studer-Romane Friedrich Gläuser hauptet läßt, er sei ein gestaltender Dichter oder dichterischer Gestalter und vor allem ein bedeutender Menschenschilderer, das beweist ein weiteres Mal der Roman «Der Chinese». Dieser Titel darf nicht zum Trugschluß verleiten, es handle sich hier etwa um eine exotische Erzählung. «Der Chinese» ist in Wirklichkeit kein Chines, sondern ein Auslandschweizer und er liegt schon zu Beginn des Romans erschossen auf dem frischen Grabhügel eines schweizerischen Dorffriedhofes. An Wachtmeister Studer ist es, zu ergründen, ob Mord oder Selbstmord vorliegt, ihm obliegt es, die Hintergründe abzuleuchten, die Verdachtsmomente zu sammeln und zu ordnen, die Zusammenhänge zu erahnen, die Ketten schlüfolgerungen zu schmieden, mit einem Wort: den Fall zu erledigen. Wiederum staunt man, mit wie viel Fingerspitzengefühl für das Echte, das Wahre, das Glaubliche für das Menschlich-Abgründige und Unberechenbare und mit wie viel Wissen um die vielfältigen Schattierungen, Tiefen und Untiefen der Menschenseele Gläuser seinen Wachtmeister Studer die mühevolle und heikle Aufgabe erfüllen läßt.



MORGARTEN-VERLAG A.G. ZÜRICH

erst seit einigen Jahren bekannte stärkste Explosionsmittel, ein. Ein Pfiff, alles hastet aus dem Schacht hinaus — drei Minuten darauf steigt eine Fontäne aus Kreidesaub, Steinbrocken, Sand, Dampf und Qualm aus der Oeffnung und wieder fallen die Menschen über die Grube her, die etwa fünfzig Meter werden soll.

Breton, in einer kurzen Lederjoppe, weiche Schafsstiefel an den Beinen, eine Hose, die bald geflickt und unansehnlich aussieht, ist immer dabei, prüft den Zustand der Wände, läuft sofort, als sich die Durchlässigkeit des Materials an einigen Stellen empfindlich zu zeigen beginnt, wasserdrückende Verschalungen anlegen, die im Anschluß ausgemauert werden, bestellt vorausschauend besondere Pumpen, um Wassereinbrüche ohne Zeitverlust bekämpfen zu können. Daneben bekümmert er sich um die Unterbringung der Arbeiter, läßt Reparaturwerkstätten und neue Materiallager errichten — denn er ist bereits dicht an der vorgesehene Tiefe, von der aus er den Stollen unter das Meer vortreiben wird.

Inzwischen hat man sich in England mit den Vorbereitungen belegt, auch hier ist es einer privaten Gesellschaft, die mit den Franzosen zusammengeht, gelungen, die Konzession durch Parlamentsbeschuß zu erwirken. Aber die Versuchsarbeiten in der St. Magarets Bay, östlich von Dover, kommen nicht recht vorwärts.

Vor seinem Tode besucht Thomé de Gamond noch einmal den Tunnel, seinen Tunnel. Er ist achtundsechzig Jahre alt und in der letzten Zeit sehr verfallen, hält sich aber noch gewaltsam aufrecht und hat immer noch sein charmantes Lächeln. Breton empfängt den Greis, der sich nicht angemeldet hat, verdrekt, mit kreidigem Gesicht, erdigten Händen, eher einem Taglöhner als einem Chefingenieur gleichend.

Um die Erd- und Kreidemassen aus dem Schacht emporzubringen, hat er eine einfache Förderanlage bauen lassen, sehr einfach und gar nicht darauf eingerichtet, einem Menschen Bequemlichkeit zu bieten. Die beiden Förderkörbe, massig große Plattformen mit weitem Geländer, unsichere Käfige, steigen und fallen wechselseitig. Die beiden Männer nehmen auf einer leeren Lore Platz, die Glocke schlägt an, und der Korb saust rasch in die Tiefe.

Es ist auf dem Grunde des Schachts nicht ganz dunkel, außerdem hat Breton eine Reihe von Drummond-Brennern aufstellen lassen, Gasbrenner, bei denen das glühende Gas Kalkstückchen zu weißer Hochglut erhitzt und so ein strahlendes Licht erzeugt.

Und nun, am Grund der fünfzig Meter tiefen Röhre, sah der alte Thomé den Beginn des Tunnels. Zwei Meter breit und mehr als das Anderthalbfache hoch, öffnete

Die Bagger setzen an, die Sandschaufler heben die Erdmassen beiseite, dann stürzen sich die Menschen auf das Loch, das sich langsam vertieft. Die Mineure bohren Sprenglöcher in den mergligen, wasserdurchlässigen Kreidestein der obersten Schicht und füllen Dynamit, das

Eine frohe Nachricht ...

Wissen Sie schon, dass Sie in Zukunft überall — wo Sie auch sein mögen — einen wirklich guten Kaffee trinken können? Mit ein wenig Nescafé und heißem Wasser bereiten Sie im Handumdrehen den köstlichsten Kaffee.

NESCAFFÉ

EXTRAKT AUS REINEM KAFFEE

Der Blitz-Kaffee ohne Kanne

Ein Nestlé-Produkt

sich das Loch in den Grund, der Weg unter das Meer. Vorn sah man im hellen Licht der Drummondbrunner die Arbeiter im Vortrieb, alles ringsum war weiß oder grau — jedenfalls ein ungewohnter Anblick für einen Mann, der im allgemeinen nur das Innere von Kohlenbergwerken kannte.

Am Boden lagen die Schienen einer Stollenbahn, es war lärmend und staubig hier unten — aber für Gamond klang der Lärm wie ein Triumphmarsch, und der Staub und Dunst atmete sich herrlicher als die Luft über der See!

Da stand er, zuerst ganz still und bewegungslos, ging dann mit den kleinen, steifen Schritten des alten Mannes über die Unebenheiten des Bodens, die herumliegenden Werkstücke, die Schienen und Schwellen, tastete mit runzeligen Händen an die roh behauenen Wände und lächelte glücklich und beinahe schüchtern zu dem schweigenden Breton empor:

«Ich bin sehr glücklich, daß ich das noch erleben darf, mein Freund — Sie verstehen einen alten Mann, nicht wahr?»

Breton nickte und wies nach vorn:

«Ich lasse gerade neue Maschinen ausprobieren, ich hoffe, Ihre Berechnungen bezüglich der Dauer der Arbeit werden zu können.»

Thomé de Gamond nickte nur und streichelte die Wände; er erschien dem Ingenieur in diesem Augenblick vielleicht kindisch:

«Mein Traum — mein weißer Traum. Menschen und Waren, Bahnen und Wagen — oben der Kanal mit Stürmen und Nebel. — Ich habe das gefühlt, als ich tauchte, damals, mit Händen gegriffen — weißen Boden — mein Tunnel —.»

«Ich werde erst nach den ersten zwei Kilometern an den zweiten Stollen gehen, zunächst möchte ich vorwärts, weiter kommen, den Grund genauer kennenlernen, neue und bessere Methoden —»

Gamond unterbrach ihn:

«Sie haben recht, ganz recht, lieber Breton. Weiterkommen — ich — ich werde wohl nicht mehr weiterkommen, was? Ziernlich klapprig, mein Freund, ausgedient — Sie sind aus anderem Holz — kommen Sie — geben Sie mir Ihre Hand — eine schöne, feste, junge Hand — Breton — geben Sie mir Ihr Wort, hier nicht nachzulassen, dabei zu bleiben, mit Menschen und Teufeln zu kämpfen, wenn es nötigt?»

Ich habe viel erlebt, viel mit meinen Plänen — Ihre Hand, Breton!»

Die Arbeiter, die einige hochbeladene Loren zum Förderkorb hinschoben, sahen etwas erstaunt und befremdet,

wie die beiden Männer, der alte, elegante Herr und ihr Chefingenieur, da dicht an der Tunnelwand standen und sich die Hände schüttelten, während sie sich sonderbar ernst in die Augen sahen.

Dann sagte Gamond plötzlich — und wankte ein wenig — er sei müde, sehr müde und habe nun ja auch gesehen, worauf er ein Leben lang gewartet habe — und er bitte Monsieur Breton, ihn jetzt zurückzuführen — er fühle sich im Augenblick nicht fähig, bis ganz nach vorn zu gehen.

Thomé de Gamond hat den Tunnel nicht mehr betreten.

*

Breton aber hielt das Wort, das er dem «Vater des Tunnels», gegeben hatte. Er wußte genau, daß der glückliche Anfang keinerlei Gewähr für die Zukunft bedeutete, er machte sich keine Illusionen darüber, daß er nun etwa durch den Berg unter dem Meer schießen würde, wie man mit einer Stange einen Sandhaufen durchstößt — und er berücksichtigte nur eine Gefahr nicht, weil er sie gar nicht kannte — und diese Gefahr lag nicht im Tunnel, nicht im Material, das er bearbeitete, sondern an der Luft, weit von Sangatte entfernt, in Paris und London.

Vorläufig freilich waren noch keine Anzeichen dafür vorhanden, daß äußere Umstände den Tunnelbau gefährden könnten. Die Finanzierung war sorgfältig und auf lange Sicht vorgenommen worden, und Breton arbeitete wie ein Uhrwerk. Auch die großartigsten Arbeiten der Menschheit verlieren, nach dem ersten Sturm und Aufsehen, das ihre Neuheit hervorrufen, an Interesse, während die in mühsamer Arbeit fertiggestellten werden.

Ab und zu erschien eine kurze Notiz über den Fortschritt der Bauten am Kanalstollen. Man las sie, zuckte die Achseln, erinnerte sich an näherliegende Dinge und vergaß Kanal und Tunnel. Es war ein schöner Zug der Gesellschaft, ein Zug, der hervorgehoben und vermerkt werden muß, daß man der Tochter des unvermögend gestorbenen Thomé de Gamond, dessen Frau schon vor ihm verschieden war, eine Art Ehrensold aussetzte, eine kleine Pension als Zeichen der Dankbarkeit für die große Vorarbeit ihres Vaters.

*

Die Bohrer mahlten in der Kreide unter dem Nordseearm, nahe dem Schachtgang häufte sich die Halde, die später einmal den Untergrund der französischen Tunnelstadt bilden sollte. Breton folgte dem Plan, den Stollen am unteren Rande einer undurchlässigen, leicht geneigten

harteren Schicht der Kreidefelsen entlang zu führen. Es war nicht nur der Lärm der Arbeit und die Müdigkeit in der freien Zeit, die ihn unfähig machten, zu hören, was sich indessen oben ereignete.

Denn die Ruhe in der Öffentlichkeit war täuschend, und der erste, noch ganz undisziplinierte Angriff stand dichter bevor, als jemand wußte — die Angreifer ausgenommen.

Die Schifffahrts- und Transportgesellschaften, auf den gleichen Interessen ausgebaut, hatten noch keinen unmittelbaren Anlaß gehabt, sich zu gemeinsamem Vorgehen in irgendeinem Fall zu einen. Ihre führenden Persönlichkeiten, namentlich die auf der englischen Seite, waren sich noch nicht völlig klar über die geschäftlichen Folgen des Tunnels für ihre Unternehmungen; immerhin konnte man annehmen, daß zumindest ein Teil des Personenverkehrs vom und zum Kontinent auf diesem Wege abgelenkt werden würde — wenn er einmal gang- oder vielmehr fahrbare sein würde.

Bis dahin aber war noch lange Zeit, und gerade die Vorarbeiten auf britischer Seite schritten so langsam vorwärts, daß kein Grund zu größerer Beunruhigung da war.

Das Publikum aber war unzufrieden, wie es meist ist. Es ließ sich nun einmal nicht leugnen, daß die Überfahrt über die paar Kilometer des Kanals meist unerfreulich und oft genug gerade furchterlich war. Man lasse nur einmal, was etwa Max Eydt, der geniale deutsche Ingenieur, über seinen ersten Ausflug nach England schreibt. Die Schiffe waren klein, schlecht gehalten, wegen der Kürze der Fahrt ohne jeden ausreichenden Komfort und recht langsam. Wenn die See nicht ganz ruhig war — und das war ziemlich selten der Fall, — faßten die typischen kurzen Wellen, die kabblige See die kurzen Dampfboote sehr unsanft an — und es gab sicher keinen Franzosen, der zum Vergnügen nach England fuhr.

Zweifellos bestand also das Bedürfnis nach einer beseren und bequemeren Verbindung; aber Tradition und Trägheit verhinderten jede ernsthafte Anstrengung, die Dinge zu ändern.

Es ist immer eine sonderbare Sache, wenn ein ungeüblich begabter und erfolgreicher Mann sich vorzeitig ins Privatleben zurückzieht und aller Eitelkeit der Welt abschwört. Da saß seit dem Jahre 1869 der inzwischen geeidete Erfinder der Bessemerbirne, dieser genialen Methode, Stahl durch Verbrennung der Kohle im flüssigen Eisen herzustellen, Sir Henry Bessemer, in England, wo er nur seiner Familie, seinem Garten und seinen Tieren leben wollte. Ein Mann Anfang der Sechzig, ewig voller Pläne, Ideen, immer bereit, sie zu verwirklichen. Er war es, der als erster die Granate in der heutigen

H. Gfeller

Alle Formen

IMPLATA-Zahnbursten erhalten Sie in allen Formen, allen Borstenstärken, Größen und Farben und trotz ihren vielen Vorzügen zum Preis einer gewöhnlichen Zahnbürste. Verlangen Sie im nächsten Fach-Geschäft ausdrücklich eine

Implata
ZAHNBÜRSTE MIT METALLPLATTE

BURSTENFABRIK
EBNAT-KAPPEL

Schluckweh . . . Warnsignal!

Der Schmerz kündet an, dass Bakterien sich eingenistet haben, die Entzündung schon in vollem Gange ist.

Jetzt die Weiterentwicklung hemmen, bevor die Giftträger in die Bahn übergreifen!

Jetzt sofort gurgeln mit dem medizinischen Gurgelwasser Sansilla, das die Schleimhäute abdichtet und die Poren zusammenzieht.

Nützen Sie seine bakterienfeindliche, entzündungshemmende Kraft, die ihm stets neue Freunde schafft.



Sansilla

das Gurgelwasser für unser Klima

Hausmann-Produkt Erhältlich in Apotheken
Sehr konzentriert, daher ergiebig und sparsam im Gebrauch.

Jetzt mit Schraubverschluss zu haben

Originalflaschen
zu 50 Gr. Fr. 2.25
zu 100 Gr. Fr. 3.50

Pedroni

bis zum Schluss

PEDRONI ein Genuss

Alleinfabrikant für die echte Pedroni: S. A. RODOLFO PEDRONI, CHIASSO

Form erfand — vor ihm war die Kanonenkugel rund gewesen. Er hatte die Wirksamkeit des sogenannten Dralls entdeckt, durch den das Geschöß während des Fluges eine außerordentlich erhöhte Stabilität erhielt und den Gesetzen des Kreisels unterworfen wurde, der seine Achse beibehält (allerdings brachte er den Drall noch auf dem Projektil selbst an, während heute die «Züge» in die Seele des Geschützrohrs eingeschnitten sind).

Und dieser Mann sollte es fertig bringen, seinen Lebensabend lang ruhig dazusitzen! Dieser Mann, dessen Erfahrung, eben die Bessemerei, die ihn berühmt gemacht hatte, ihm Millionen eintrug, sollte sein Geld nur für Kleider von Frau und Kind, für Pferde und Hunde und Gartenkulturen ausgeben?

Da war sein Freund Hornbride, der längstens alle halben Jahre nach Frankreich reisen mußte und jedesmal furchtbar an der Seekrankheit litt. Da waren andere Bekannte, die ihm von dem niederrächtigen Schlingern der Kanalschiffe erzählten — und, schließlich, da war seine eigene Frau, die sich bitter beklagte, unter welchen Umständen man gezwungen sei, über See zu reisen.

Hornbride schmunzelte, während Bessemerei nachdenklich dachte: «Nun, Henry, wie wäre es mit der Erfindung des fliegenden Schiffes?»

«Unsinn, John — aber —»

«Oder einer Seilbahn über den Kanal — he?»

«Stör mich nicht, old boy — man muß etwas machen —»

Hornbride sah den Freund an und winkte bedeutsam zu Lady Bessemerei hin, die gleich ihm aufstand. Unbeachtet von Sir Henry standen sie auf und verließen das Zimmer, während der Mann, ohne den wir heute keine Riesenbrücken, keine Wolkenkratzer, keine großen Stahlkonstruktionen bauen könnten, mit fast geschlossenen Augen vor sich hinstarrte, bis er plötzlich aufsprang, in sein Arbeitszimmer ging, in Ermangelung eines Reißbrettes, das er gerade nicht zur Hand fand, ein Blatt Papier auf seinem Schreibtisch — dem schönen Tisch mit der polierten Platte! — mit Reißnägeln aufspannte und zu zeichnen begann.

Zwei Wochen später steckte er eine nicht unbeträchtliche Summe in den Bau eines seltsamen Schiffes, das

mit höchster Geschwindigkeit in einer Werft bei Dover erbaut wurde.

Und im Sommer 1876 lud er eine Reihe prominenter Persönlichkeiten — wobei er auch Reporter nicht vergaß — zur Besichtigung des «Bessemerei-Schiffes» ein, das als erstes einer Flotte von Dampfern gedacht war, in denen man ohne jede Seekrankheit auch bei schlechtestem Wetter fahren sollte.

Das Schiff war in der Tat eine Sensation!

Der stählerne Rumpf enthielt zwei Maschinen im Heck und im Vorderteil — und zwei mächtige Schilde ragten über das Deck empor. Der ganze Mittelteil aber, ein weiträumiger, im Geschmack der Zeit reich und luxuriös ausgestatteter Salon für die Reisenden, war an einer Längsschale drehbar aufgehängt, so daß er durch Beschwerung seines Fußbodens in stabilem Gleichgewicht, bei allen seitlichen Schwankungen des Schiffsrumpfes seine Lage beibehielt. Dieser Salon wog mit seinem gußeisernen Rahmen einhundertachtzig Tonnen.

Aber diese Sicherung hatte Bessemerei noch nicht genügt. Um es zu verhindern, daß der drehbare Teil doch in Bewegung kam, hatte er zwei hydraulische Vorrichtungen eingebaut, die das genaue Vorbild der heute gebräuchlichen Schlingertanks sind. Vorrichtungen also, in denen Wasserballast, der automatisch ein- und ausströmte, eine bremsende Wirkung auf jede Schwankung des Schiffskörpers ausübte.

Und selbst dann noch nicht genug, war innerhalb des drehbaren Teiles ein von einer Dampfmaschine betriebener Schwungrad eingebaut, der die äußerste Garantie für eine unveränderte Lage des Salons sein mußte.

Die ganze Vorrichtung, höchst sinnreich erdacht, wurde gebührend bewundert und angestaut. Das Dampfschiff besaß vier mächtige Schaufelräder, da jede Maschine auf ein Paar wirkte — es mußte also in hervorragendem Maß selbst bei schwerer See manöverfähig sein.

Nach der Besichtigung nahm Hornbride Bessemerei beiseite: «Ich wünsche dir von ganzem Herzen Glück, Henry, glaubst du an den Erfolg?»

Bessemerei nickte lächelnd. Hornbride warf einen Blick über das Schiff — man befand sich auf dem Passagierdeck, das das Dach des drehbaren Salons bildete:

«Sehr schön — hat eine Stange Gold gekostet — «Und wird ein paar Stangen einbringen, John, mein Junge!»

Die beiden Freunde faßten einander unter und begaben sich zu einer vergnügten Sitzung, an deren Ende es ihnen vorkam, als sei der Gasthausraum der drehbare Salon des Bessemerei-Schiffes, der aber sonderbarweise um die Längsachse zu rotieren schien.

Noch im Sommer, bei nicht allzu schwerer See, warf das Bessemerei-Schiff die Trossen los, die es mit dem Pier in Dover verbanden. Es gehörte den Kommandos von der Brücke ausgezeichnet und dampfte in der Richtung auf den Kontinent davon.

Auf See hielt es sich gut — wengleich der Kapitän zu bemerken glaubte, daß die Stabilität des Schiffes unter der Tatsache des beweglichen Mittelteils litt. Das Schlinnen wurde allerdings durch die Bessemerei-Vorrichtungen ausgezeichnet abgefangen — aber jedes Stampfen des Dampfers machte sich ziemlich stark bemerkbar. Es war klar, daß die mächtige Adse, an welcher der Salon hing, in ihrem Lager fast wie ein Rammbock oder Gewicht gegen das Vorder- oder das Hinterteil der Hauptkonstruktion drücken mußte, je nachdem das Schiff mit der Spitze oder dem Heck im Wasser geneigt lag.

Indessen verlief die Fahrt im großen und ganzen zufriedenstellend, und die Reporter bereiteten sich darauf vor, bei der Ankunft nach der Rückfahrt entsprechend begeisterte Schilderungen zu geben.

Von Calais nach Dover war das Schiff auf dieser Jungfernreise nicht sehr besetzt — es schien, daß die misstrauischen Franzosen erst einmal abwarten wollten, wie sich die neue Erfindung weiterhin bewähren würde.

Breton hatte nichts von Bessemereis Schiff gehört, er saß wie jeden Tag im Stollen und bohrte sich weiter unter das Meer.

Aus beiden Schloten qualmend und überaus sicher rauschte das stolze Fahrzeug aus dem französischen Hafen und geradenwegs in einen der unangenehm heftigen Mittsommerstürme hinein, die zu Zeiten im Kanal auftreten.

(Fortsetzung folgt.)



Ein Landhaus

das ist der Gesundbrunnen für müde und überanstrengte Großstädter und — für ihre Nerven. Aber das können nur die wenigsten Menschen haben — für **Alle** gibt es Dr. Buer's Reinclethine. Wer gute Nerven hat, bleibt länger jung. Gute Nerven = leichtenreiche Nervenzellen, Dr. Buer's Reinclethine, der konzentrierte Nervennährstoff, wirkt nervenpflegend, nervenkraftaufbauend, nachhaltig.

Für die Nervenpflege. **Gegen** nervöse **Geister**, nerv. Herz, nerv. Magenschmerzen, Unruhe und Schlaflosigkeit. **DR. BUER'S REINLECITHIN**

für körperliche und geistige Frische.

Erhältlich in Schachteln von Fr. 2.25, 4—, 5.75, 9.75 (Kürp.) in Apotheken Depotlager: City-Apotheke von Sall, Zürich, Löwenstraße 1



Neurasthenie

Nervenschäme der Männer, verbunden mit Funktionsstörungen und Schnellläufen der betroffenen Kräfte. Wie ist die Stärke vom Standpunkt des Spezialarztes ohne merkwürdige Genauigkeit zu verhöhnen? Zuviel zuviel, zuviel zuviel, zuviel zuviel für jung und alt, für gesund und schon erkrankt, illustriert, neu bearbeitet unter Berücksichtigung der modernsten Gesichtspunkte. Gegen Fr. 1.50 in Briefmarken zu bezahlen von Buchhandlung Ernst Wurzel, Zürich 6/247



Der Amerikaner Bullock urteilt einmaliig folgt über das Inserieren: Es gibt kein

Betriebs-Kapital

u. mag es noch so klein sein, das für eine rationelle Reklame nicht genügend Spielraum ließe. Ich verdanke neun Zehntel meines Vermögens der Inseratreklame.

