

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 16 (1940)
Heft: 10

Artikel: Der Kampf um den Tunnel [Schluss]
Autor: Corvin, Michael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-757361>

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: 19.01.2026

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

Der Kampf um den Tunnel

Ein Tatsachenbericht von Michael Corvin

2. Fortsetzung und Schluß

Die großen Räder der Fördertürme diesseits und jenseits des Kanals stehen still, aus den Maschinenhäusern kommt kein Lärm, die Schlotte ragen ohne Rauchfahne in die Luft. Auf den Zufahrtsstraßen — der traurigste Anblick für ein Werk, den es gibt — wachsen immer mehr und mehr kleine Grasbüschel zwischen den Steinen und dem Schotter — die Tunnelwerke sind in einen Dornröschenschlaf gefallen; aber wann wird der Prinz kommen, der sie erweckt?

Vorläufig sind ähnlich wie im Märchen die dunklen Feen am Werk, das Projekt endgültig einzuspinnen und zu versargen. Watkin und auch die Franzosen geben den Kampf keineswegs auf, im Gegenteil! Drei Jahre nach dem Urteil des gemeinsamen Ausschusses aus Ober- und Unterhausmitgliedern: «Für eine unterseeische Verbindung zwischen England und Frankreich kann keine parlamentarische Billigung gegeben werden», wird eine Kapitalerhöhung und ein organisatorischer Umbau des Tunnelyndikates vorgenommen, um für später freiere Hand zu haben.

Hawkshaw ist nun ein erbitterter Gegner geworden, nicht weniger aggressiv als General Wolseley, der sich triumphierend die Hände reibt.

Im Hintergrund aber sitzen die Herren der Schiffahrtsgesellschaften und lächeln — denn die Gefahr, daß ihr Geschäft durch den Tunnel leiden könnte, ist gebannt. Hawkshaw, der doch nun die Arbeit am Tunnel und damit eine laufende Einnahme verloren hat, braucht nicht zu klagen — er hat mehrere sehr einträgliche Aufträge bekommen; die wichtigsten sogar noch bevor er sich entschloß, so plötzlich zum Tunnelfeind zu werden.

Man beginnt sich zu rühren, stellt neue Kanalfähren in Dienst, die besser ausgestattet sind als die alten Schaukelkästen, macht es den Reisenden so bequem wie möglich, von London nach Paris, von Paris nach London zu gelangen — und so bequem wie möglich, den Tunnel zu vergessen.

Die Presse ist nicht geneigt, sich wieder mit dem Projekt zu beschäftigen — es hat auf einmal den Anschein, als sei das Ganze eine Art von Versehen gewesen, ein zufälliges Graben und Scharren in der Kreide der Küsten.

Aber Breton geht jeden Tag und inspiziert den Zustand des Stollens. Ja, alltäglich wandert der alternde Mann, nachdem er die Noleiter des Schachtes benützt hat — denn die Förderanlage, der Fahrstuhl, ist ja stillgelegt — mit einer Lampe in die schweigende Nacht hinein. Er leuchtet alles ab, Boden, Wände, Decke; prüft genau den Zustand der rostenden Schienen auf dem Grunde. Die Holzstützen, die er hie und da errichten ließ, beginnen, zu modern. Manche leuchten phosphoreszierend auf, wenn er kommt — er bestreicht sie mit Teerlösungen, die er selbst in dem verfallenden Maschinenhaus braut.

Wie ein ruheloser Geist, wie das Gespenst der Arbeit, wie die verkörperte Idee der Pflichterfüllung geht er da unten und oben bei den Maschinen herum, ölt, putzt, pflegt —

Außer ihm wohnt nur noch ein Wächter auf dem Grundstück. Zu dem kommt der regelmäßig geschickte Proviant, von dort holt Breton sich das, was er zum Leben braucht. Selten einmal verläßt er das umgitterte Gelände — aber das ist ein anderer Teil der Geschichte, ein späterer.

Das alte Jahrhundert, das große Jahrhundert der Entdeckungen, Pläne, Fortschritte, ist dahin, das zwanzigste Jahrhundert hat begonnen, ohne daß sich etwas ändert. 1906 wird eine Resolution zu Gunsten des Tunnelbaues im Unterhaus wegen des Widerstandes der Regierung bereits zurückgezogen, ehe sie vorgelegt ist und 1907 verwirft das Komitee endgültig den Tunnelplan.

Die sinnlose Invasionsfurcht vernebelt jede vernünftige Ueberlegung — oder ist es eine sehr sinnvolle geschäftliche Ueberlegung aller derer, deren Verdienst durch

den Tunnel geschmälert werden könnte? Denn es ist für jeden militärisch klar Denkenden keine Frage, daß nichts leichter wäre, als im Falle eines Krieges den Tunnel absolut sicher zu sperren. Es ist unmöglich, durch eine mehr als fünfundzwanzig Kilometer lange enge Röhre einen Angriff vorzutragen — selbst wenn man das äußerste Mittel der Sprengung des Stollens nicht anwenden will.

Die militärischen Gründe also sind in Wahrheit niemals die entscheidenden gewesen, so überzeugend sie auch dem Publikum vorgetragen wurden — und das sprach sich allmählich herum.

Inzwischen aber veränderte sich die europäische Lage rasch und nicht gerade erfreulich. Nach dem Tode der Königin Victoria, nach dem Hinscheiden der großen «Queen», hatte Eduard VII., dem man sehr wenig zutraute, gezeigt, daß er eine unheimliche und unheimlich zielsichere Energie entwickeln konnte. Ohne daß man an einen Zeitpunkt denken konnte, bereitete man sich zu einer großen Auseinandersetzung auf dem Kontinent vor — wer würde die Fackel in den Pulverberg werfen?

Eigentlich war die Lage für die Tunnelinteressenten günstiger als vorher; denn in das Programm der Engländer gehörte nun ja plötzlich die sehr deutliche Betonung ihrer Franzosenfreundlichkeit — wenigstens auf dem Kontinent. Im Orient waren beide Staaten nach wie vor ziemlich bittere Rivalen. Man sah das auch bei den Herren der seit mehr als zwanzig Jahren untätigen Tunnelkompagnie ein.

Die Balkankriege waren wie Signale, ferne, aber deutliche Signale — am 5. August 1913 ersuchte eine Deputation des sogenannten Tunnelausschusses des Unterhauses den damaligen Premierminister Asquith, die Frage des Weiterbaues erneut zu prüfen — noch stünden die Anlagen und der Tunnel sei in der Tat für heute und morgen vielleicht ein wichtiger Faktor. Asquith leitete die Anfrage weiter an das Kriegsministerium, die Admiralität und das Handelsministerium — und danach erfolgte weiterhin zunächst nichts.

Aber man dachte bei den Tunnelleuten nicht daran, jetzt wiederum einzuschlafen; Dornröschchen wünschte sich selbst zu erwecken. Und nach mehr als einem Jahr wurde ein öffentliches Meeting in London am 26. Februar 1914 abgehalten, wobei siebenhundert bekannte und führende Cityleute eine Resolution für die Wiederaufnahme der Tunnelbauten faßten.

Mitte Juli entscheidet das nationale Verteidigungskomitee mit Mehrheit, «daß sich die strategischen Bedingungen nicht so geändert hätten, um eine andere, als die zuletzt 1907 getroffene Entschliebung anzunehmen.»

Zwei Wochen später dementiert der Beginn des Weltkrieges diese geniale Äußerung auf das schlimmste und gründlichste!

Lebt Breton noch? Weiß er, was vorgeht, was oben in der Welt geschieht, von der er sich noch vor vierzig Jahren getrennt hat?

Der deutsche Vormarsch braust wie eine Sturmflut über Belgien heran, nähert sich der nordfranzösischen Kanalküste, zielt mit einem Flügel Calais zu —

Behutsam, langsam, mit zitternden Händen steigt ein Greis in den Schacht bei Sangatte, die kleine Lampe schwankt und wirft zuckende Lichtkreise vor ihm her. Er geht vorwärts, es ist sein täglicher Spaziergang geworden — und er ist wohl nun allmählich ein wenig verwirrt. Denn er hat sich eine Spur getreten — einen deutlich sichtbaren Pfad in den Grund des Tunnels, der blind endet.

Fußstapfen nach Fußstapfen — er darf nicht von dem Weg abkommen, den er selbst gemacht hat, den er täglich seit bald vierzig Jahren geht. Die Schienen rechts und links von seinen Schritten zerfallen vor Rost, die alten

Lampen strecken morsche Skelettarme in die Höhe. An manchen Stellen haben sich kleine, im Licht der Lampe spiegelnde Pfützen gebildet.

Breton geht jedesmal bis zum Ende des Stollens, steht dort eine Minute lang, horcht in die Finsternis hinter dem Schimmer seiner kleinen Laterne — hört, wie ganz langsam irgendwo Tropfen fallen — wie der lange Gang gleich dem gewundenen Rohr einer Schnecke, einer großen Muschel rauscht. —

Er weiß es vielleicht gar nicht, daß der Krieg so nahe ist — hier unten ist man von allem Menschlichen unmeßbar weit entfernt, obwohl es doch Menschenwerk ist und vor dreißig Jahren noch voller Leben war. —

Und dann steigt er hinauf, in das alte Maschinenhaus und fährt mit der runzeligen Hand über die Maschinen hin, die vollkommen veraltet und unbrauchbar sind; wir lachen, wenn wir heute diese unbehilflichen und in ihrer Wirkung schwachen Dampfmaschinen sehen.

Aber er lacht nicht, er nimmt das ernst, sorgt weiter dafür, daß alles so gut in Ordnung ist, wie es immer geht — denn eines Tages wird der Bau weitergeführt und an diesem Tag wird er ruhig seine Anordnungen treffen. Man braucht dann nur Feuer unter den Kesseln anzumachen — oh, ohne eine halbe Stunde Zeitverlust wird das Werk wieder in Gang kommen, das Förderrad draußen sich drehen, alles wird sein wie einst. —

Der Verkehr zwischen den Alliierten England und Frankreich ist nicht wenig gestört, weil deutsche U-Boote selbst den Kanal außerordentlich unsicher machen.

Die Frage des Tunnels wird plötzlich unter einem ganz anderen als den bisherigen Gesichtswinkeln brennend akut. Die Herren vom Komitee sind in einer peinlichen Lage; sie müssen zugeben, daß ohne ihren Widerstand der Tunnel jetzt bereits vollendet wäre, daß er in diesem Augenblick einer der wichtigsten Verbindungswege für die Kriegführung gewesen wäre und der Entente bereits in den ersten zwei Jahren außerordentliche Ersparnisse an Material und Menschen gebracht hätte.

Asquith selbst, der ja niemals ein Tunnelgegner war, muß 1916 zugeben, daß die Verhinderung des Weiterbaues ein außerordentlicher Fehler war — aber freilich, im Augenblick ist nicht daran zu denken, etwas zu unternehmen; denn man braucht jeden Mann an den Fronten des Krieges.

In diesem Jahre 1916 stirbt Breton, und er stirbt genau so still, unauffällig, schweigsam, wie er gelebt hat. Er hat keinen schweren Tod, liegt in der mäßig langen Agonie ziemlich teilnahmslos da und äußert sich nicht oder vermag sich nicht mehr darüber zu äußern, was ihn in den letzten Augenblicken seines Lebens bewegt.

Er stirbt ganz unpathetisch, unromantisch und ohne die Sentimentalität, die noch beim Abgang nach einer schönen und eindrucksvollen Geste sucht. Vielleicht erinnert er sich in diesen letzten Stunden an einen Besuch vor mehr als vierzig Jahren, an den Besuch des Mannes, der vor ihm sein Leben für den Tunnel hingab; ganz anders als er und dennoch ihm brüderlich nahe; vielleicht denkt er mit Angst an das Verfallen des Stollens, vielleicht —

Der tote Chefingenieur liegt mit einem vollkommen friedlichen und gelösten Gesicht, das um viele Jahre jünger aussieht als das des Lebenden zuletzt, auf dem Sterbebett. Die Leute von Sangatte sind etwas erstaunt, als auf dem alten Förderturm die Trikolore halbmast gesetzt wird; Breton war lange vergessen, bevor er starb.

Der Krieg der Männer an den Fronten ist zu Ende, der heimliche, wühlende Krieg der Gruppen, Parteien, Interessenten kann weitergehen. Er tut es auf allen Gebieten und mit womöglich noch rücksichtsloseren und verächtlicheren Mitteln als früher.

1919 wird im Unterhaus eine neue Umfrage wegen des Tunnelbaues durch den Führer des Parlamentsausschusses veranstaltet. Die Umfrage ergibt 310 Ja gegen 4 Nein und 8 neutrale Stimmen, während 228 Mitglieder nicht antworten. Trotz dieses zweifellos ermutigenden Ergebnisses ist bis zum Jahre 1922 keine Parlamentsdiskussion zu erreichen.

Inzwischen hatte sich die alte französische Tunnelgesellschaft aufgelöst und 1921 wurde eine neue gegründet. Es handelt sich im Wesentlichen dabei um eine Umorganisation, da ja von einer endgültigen englischen Zustimmung an eine Weiterführung des Unternehmens nicht zu denken war.

Aus Gründen, die ziemlich unbekannt sind, verwarf 1924 der englische Premierminister McDonald das Tunnelprojekt wider Erwarten von neuem; aber am 22. Januar 1929 wurde die Frage erneut diskutiert und am 5. April ein Untersuchungsausschuß ernannt.

Währenddessen aber war man auf Seiten der Tunnelfreunde nicht müßig. Unter anderem erschien 1928 eine ausgezeichnete Arbeit von William Collard über die London-Pariser Eisenbahn durch den Tunnel. Das fast 300 Seiten starke Buch enthält nicht nur genaue Angaben über die technische und wirtschaftliche Bedeutung, die der Tunnel heute haben würde, sondern darüber hinaus bereits die vollkommen ausgearbeiteten Fahrpläne, welche zeigen, daß die Eisenbahnfahrt von London nach Paris 2 Stunden 45 Minuten in Anspruch nehmen würde.

Aber nicht nur um dieses Teilstück der Verbindung handelt es sich; der kurze Tunnelweg würde vielmehr einen geraden Anschluß für eine der großartigsten Bahnhöfe geben, die überhaupt bestehen: er würde das Teilstück der Strecke London-Bagdad bilden und damit gerade für England eine außerordentliche wirtschaftliche Bedeutung bekommen.

Wir sind in der Gegenwart angelangt, der Roman vom Tunnel nähert sich seinem Ende. Die letzte Unterhausabstimmung vor wenigen Jahren ergab bereits, daß nur vier Stimmen Mehrheit sich gegen den Bau des Tunnels

Ein hervorragendes Ostergeschenk

MARY LAVATER-SLOMAN

Genie des Herzens

Die Lebensgeschichte
Johann Caspar Lavaters

Mit 16 ganzseitigen Abbildungen, einem vierfarbigen Titelbild und 1 Schlußvignette. Großoktav, 478 Seiten Umfang
Geschmackvoll gebunden. Preis Fr. 13.50

*

In den 59 Kapiteln dieses Werkes ist Lavaters Leben in seinen Höhen und Tiefen, sind seine Beziehungen zur Welt, sein Wirken als Theologe und Vaterlandsfreund, seine dichterische Tätigkeit, seine Bemühungen um die empirische Psychologie, sein Familienleben, sind Freundschaft und Liebe, Vergötterung und Verfolgung in schnellfließender Erzählung heraufgeführt.

... Diese Biographie erzählt, mit bewundernswertem Geschick alle Quellen zum Sprudeln bringend, die Lebensgeschichte Lavaters. Ein Buch, an dem Geist, Kenntnis und Liebe zu gemeinsamer und wirkungsvoller Arbeit sich verbündet haben.

Aus einer ausführlichen Besprechung in der NZZ. von Dr. E. K.

Dieses Buch ist durch
jede Buchhandlung zu beziehen



MORGARTEN-VERLAG A. G. ZÜRICH

aussprachen. Eine heute erfolgende Abstimmung würde bereits zweifellos eine Mehrheit für den Tunnel erbringen. Von französischer Seite hat man dem Projekt niemals Schwierigkeiten gemacht und tut es heute weniger denn je.

Die Stellen aber, die sich gegenwärtig am intensivsten mit der Frage beschäftigen, sind gerade die militärischen, die es auf englischer Seite verhindert haben, daß der Tunnel gebaut wurde. Nach Lage der Dinge ist es nicht ausgeschlossen, daß bereits in dem Augenblick, in dem dieser Bericht veröffentlicht wird, die seit einiger Zeit schwebenden internen Besprechungen zu einem positiven Abschluß gelangen.

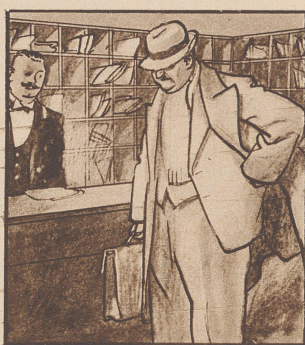
Damit aber wäre ein Projekt, das bis heute mehr als einhundertdreißig Jahre lang eines der großen europäischen Projekte ist, endlich verwirklicht. Denn der Kanal-tunnel hat auch heute, in der Zeit der Großflugzeuge und einer außerordentlichen Sicherheit des Reisens, eine ungewöhnlich große Bedeutung nicht nur für England und Frankreich. Nichts dient der Verständigung mehr als das Vorhandensein zuverlässiger Verkehrswege zwischen den Völkern, und die Gefahren der «splendid isolation» sind wohl jedermann in der Welt und vor allem England genügend bekannt geworden, um sie in Zukunft nicht mehr zu befürchten.

Die Strecke des Tunnels, die fertiggestellt wurde, beträgt insgesamt nicht mehr als vier Kilometer. Aber wieviel Opfer liegen auf dieser Strecke! Und wenn morgen die modernen Bohrmaschinen in den alten Stollen vor Ort schmetternd und knirschend in den Berg hineintreiben werden, so werden unsichtbar für die Arbeitenden die Schatten von Mathieu, Gamond und Breton dabei stehen und das Volk bis zu dem Augenblick begleiten, an dem die beiden Stollen unter dem Meer zusammenstoßen, die große Verbindung geschaffen ist und Eisenbahn und Autos die Landstraße, die von England nach Frankreich unter der See dahinfährt, in einem dichten Strom bevölkern.

E N D E



„Also wieder eine Nachtfahrt bei dem scheusslichen Wetter! Nur gut, dass ich meine ...“



... ja, was ist denn das! Ich habe sie wahrhaftig nicht, so ein Pech!“ — „Darf ich fragen, was fehlt?“



„Meine Gaba habe ich vergessen; — passiert mir sonst nie!“ „Keine Sorge, das werden wir gleich haben.“



Gaba — die Reiseversicherung gegen Husten und Heiserkeit!

Hals in Gefahr!

Der Mensch im Berufe — der Soldat, der im Felde steht — ist täglich der Erkältungsgefahr ausgesetzt.

Die meisten Erkältungen aber nehmen ihren Anfang im Halse. Dort setzen sich die eingeatmeten Krankheitskeime fest. Dort erzeugen sie Gifte, die oft Ursache bösartiger Infektionen sind.

Darum den Hals stärken, ihn abdichten gegen die eindringenden Krankheitskeime, ihn festigen gegen drohende Gefahr!

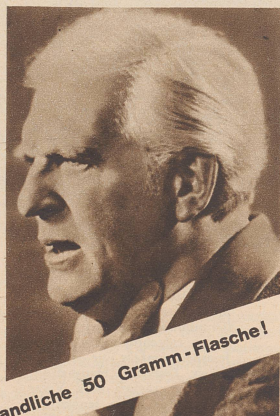
Machen Sie sich die vielgerühmte Sansilla-Schutzwirkung zunutze. Sie gibt Ihnen jenes Gefühl der Sicherheit vor Infektion, das jeder an Sansilla ganz besonders liebt.

Täglich

In's Soldaten-Päckli die handliche 50 Gramm-Flasche!

Schraubverschluss zu haben

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



Sansilla

das Gurgelwasser für unser Klima
Hausmann-Produkt · Erhältlich in Apotheken

RITTER GEORG

Roman von
MARGA MARKWALDER
Kartonierte Fr. 3.80
Ganzleinen Fr. 5.80

Seit langem ertönt der Ruf nach dem schweizerischen Unterhaltungsroman, der uns von einer gewissen Sorte unerwünschter Importware unabhängig machen soll. Hier liegt ein solcher vor. Es ist ein Erstlingswerk. Die junge Verfasserin hat das Glück gehabt, schon mit der Wahl des Milieus einen Fund zu tun: denn dieses Milieu hat bis dahin in der schweizerischen Literatur wenig Beachtung gefunden; es ist das der Mittelschule, der Gymnasien und Gymnasialtinnen, der 17-19jährigen. Aber es handelt sich nicht um «Schatten in der Schule», es werden keine Anklagen erhoben, keine Verhältnisse an den Pranger gestellt, keine Reformen gefordert, keine anrüchlichen Konflikte durchwühlt — Lebenslust und ungekränkte Freude an der Schönheit dieser Welt sind der Grundton dieses Romans.

Durch jede Buchhandlung zu beziehen!

Morgarten-Verlag A. G. Zürich

Nach dem Rasieren:

SCHERK

TARR

Keine trockene Haut · Keine Infektion · Keine Flechten · Kein Spannen

Entlasten Sie Ihre BRONCHIEN durch THERMOGÈNE



Sie haben sich erkältet und husten. Be-freien Sie sich so rasch als möglich von Ihrer Erkältung. Legen Sie noch heute abend, beim Zubettgehen, Thermogene auf Ihre Brust. Die durch Thermogene hervorgerufene «ableitende Wärme» belebt den Blutkreislauf und bringt die Schleimhäute der Bronchien zur Abschwellung; das Blut wird nach der Haut abgeleitet. Schon am nächsten Morgen verspüren Sie eine merkwürdige Erleichterung. Gehen Sie

dann zur Arbeit, denn Thermogene kann unsichtbar unter der Kleidung getragen werden. Die Wirkung wird verlängert, und Sie schützen sich vor weiterer Erkältung. Viele Leute in aller Welt gebrauchen jedes Jahr Thermogene. — In allen Apotheken zum regulierten Preis von Fr. 1.25.

Generalvertretung: Etabl. R. Barberot S. A., Genève.

