

# Der Kampf um den Tunnel [Fortsetzung]

Autor(en): **Corvin, Michael**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **16 (1940)**

Heft 9

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-757352>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Der Kampf um den Tunnel

Ein Tatsachenbericht von Michael Corvin

I. Fortsetzung

Der Salon hielt sich prächtig — aber der Rumpf schaukelte beträchtlich, und von der Kommandobrücke aus war der Anblick des seitlich bis an die Grenzen seines Schwingvermögens schaukelnden Passagierdecks ein wenig beängstigend.

Dann kam man in die stoßenden Seen weit der britischen Küste — und hier wurde es ungemütlicher. Der Kapitän erkannte, daß er versuchen müsse, das Schiff nach Möglichkeit vor dem Stampfen zu behüten — das bedeutete aber, es starken Querscen auszusetzen, was man sonst unter allen Umständen zu vermeiden sucht.

Er kämpfte sich schräg durch das Wetter, immer in Angst, Brecher über Bord zu bekommen, immer in Angst, daß eine schwere und harte See die empfindlichen Schaufeln der großen Räder brechen oder verbiegen könne. Dazu kamen die meisten der Fahrgäste mit allen Zeichen der Seekrankheit an Deck — und es war halb komisch, halb widerlich, wie sie vergeblich versuchten, der Relling nahe zu kommen. Denn das Schwanken des drehbaren Teils ließ die beiden Bordsseiten des Schiffsrumpfes immer wieder wie die beiden Bordsseiten des Schiffes aufsteigen oder sank seitlich so weit weg, daß sie schräg auf die Relling hinuntersehen konnten.

Aber endlich kam die Einfahrt von Dover in Sicht, und nicht nur der Kapitän betete heimlich, er möge diese letzte Gefahr auch hinter sich bringen.

Das Schicksal hatte es anders bestimmt. Die unaufhörliche Belastungsverlagerung der Achse, die den Salon trug, zerrte an den Hauptverbindungen des Rumpfes; dann trat ein, was der Kapitän befürchtet hatte. Eines der Schaufelräder wurde so beschädigt, daß die Maschine angehalten werden mußte — und mit einer Maschine war das Schiff dem Wetter nicht gewachsen.

Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt wurde der Dampfer abgetrieben und mit solcher Wucht auf die Strandklippen gesetzt, daß die Verbindungen sich lösten und das Bessemerschiff als hilfloses Wrack in der Brandung lag. Es war ein Glück, daß der Unfall so dicht bei Dover geschah; die Verluste beschränkten sich nach den offiziellen Mitteilungen auf einige Verletzte — und das Schiff selbst, das bei ruhigem Wetter als Schrott zu verwenden war.

Sir Henry Bessemer ließ es sich später niemals anmerken — er starb erst 1898 — ob und wie schwer ihn diese Niederlage getroffen hatte; aber John Hornbride vermied es ebenso ängstlich wie jedermann, nach dem Scheitern des Dampfers über die Angelegenheit zu reden. In der Presse bedauerte man den Fall; behandelte die Angelegenheit aus Achtung vor Bessemer glimpflich und vergaß sie bald.

Erst Monate später kam Breton durch einen Zufall eine Zeitung zu Gesicht, in der die ganze Affäre des Bessemerschiffes erzählt war. Er las den Bericht etwas nachdenklich — und forderte am nächsten Tage in einem Brief das Finanzkomitee der Tunnelgesellschaft auf, ihm Mittel zur Beschleunigung seiner Arbeiten zu geben.

Da das verwaltungsmäßig gewisse Schwierigkeiten verursacht hätte, lehnte man es freundlich und mit Komplimenten für seinen Eifer ab — aber Breton, der schweigsame Mann unter dem Meer, hatte die Gefahr gewittert, die nun bald deutlicher und drohender für alle Beteiligten klar werden sollte.

Keine Naturkatastrophe, kein von Menschenhand oder Mensehengeist verursachtes Ereignis gleicht der Gewalt der Suggestion. Die Kraft des Schlagwortes, der zur rechten Zeit und mit den richtigen Mitteln vorgebrachten und vertretenen Behauptung, kann unwiderstehlich und für den Geist einer ganzen Epoche bestimmend sein.

Der Neuzeit war es vorbehalten, in der Presse ein ungeheures und absolut wirksames Instrument zu finden, um eine Idee, eine Ueberzeugung, ein Schlagwort zu verbreiten und der Menge immer wieder einzuhämmern, bis es keines Beweises für die Richtigkeit mehr bedurfte und schon der Gedanke an die Ueberprüfung der These einem Verrat gleichkam.

Ein solches Wort war der Begriff der »splendid iso-

lation«, der glücklichen Isoliertheit der britischen Inseln. Ursprünglich bedeutete es nur, daß England sich in stolzer Unabhängigkeit von allen verpflichtenden Bündnissen mit anderen kontinentalen Staaten hielt — aber plötzlich bekam es einen anderen Sinn, eine neue Deutung.

War es nicht ein Glück, daß die Inseln im Meere lagen, unangreifbar für jeden Gegner, dessen Flotte schwächer war als die britische — also für jeden schlecht-hin!

Das militärische Moment der Lage wurde akut. Kein Mensch wußte oder wollte wissen, wie dieses Wort plötzlich in die Debatte kam — aber es war da, noch schüchtern, nicht mehr als die Parole einer kleinen Militärgruppe, eine Parole, die von einigen Zeitungen und einigen Parlamentariern aufgenommen wurde. Es vermochte vorerst nicht viel zu ändern und zu hindern.

Der Tunnelbau jedenfalls schritt auf der französischen Seite weiter fort, es fehlten nicht viel an anderthalb Kilometer, die man nun schon unter der See war.

Hinter dem Vortrieb mauerte Breton weite Strecken des Stollens aus. Ein paar Mal hatte es kleinere Wasser-einbrüche gegeben — nicht von der See her, was unter Umständen kritisch hätte werden können, sondern seitlich, indem man Süßwasseradern anbohrte. Einmal war ihm ein Mann von einer beladenen Lore erdrückt worden, ein anderes Mal hatte sich beim Fördern ein Unglück ereignet. Aber im allgemeinen durfte er sich nicht beklagen.

Eine kleine Höhle im Gestein hatte eine Zeitlang als Ausweichstelle und Abstellraum gedient, bis auch dort Wasser einbrach, das indessen durch eine rasch gezogene Mauer abgedämmt werden konnte. Es war eine saubere und korrekte Arbeit, die Breton da unten leistete, nicht ganz einfach, aber auch keineswegs so, daß er sich irgendeines Heroismus bewußt geworden wäre.

Fünzig Meter über sich, davon mehr als die Hälfte Wasser; das war nichts Besonderes oder Erschreckendes für einen Bergbauingenieur. Das Arbeitstempo war geregelt; alles wäre gut gewesen, wenn nun auch von der anderen Seite her die Arbeit begonnen hätte.

Und endlich fingen die Engländer an. Hawkshaw wurde neben Sir Edward Watkin, dem Präsidenten der Midland-, South-Eastern und Metropolitan Railway Company Leiter des britischen Tunnelbauyndikats. Es wurden sogleich nicht weniger als drei Versuchschächte niedergebracht, am Westende von Shakespeares Cliff, bei Abbots Cliff und Nummer drei an der Doverseite von Shakespeares Cliff. Schacht II und III sollten zur Entwässerung und Lüftung dienen.

Man sieht, daß die Briten, jetzt, da sie einmal an die Arbeit gingen, entschlossen waren, den mehrjährigen Vorsprung der Franzosen mit aller Kraft aufzuholen. Es sah nach nichts anderem aus als nach einer Art von Rennen durch den Felsen, einem Wettlauf durch den Berg unter dem Meer. Die Engländer hatten den ungeheuren Vorteil, weit modernere Maschinen anwenden zu können als Breton auf der anderen Seite.

Es kam noch anderes hinzu. Edison hatte inzwischen die elektrische Glühlampe erfunden — dieser untermeerische Bau war der erste, der im Schein der neuen Beleuchtung gebaut wurde. Hawkshaw fraß sich in den Berg wie der Maulwurf sich in die weiche Erde einräbt. Obwohl er keineswegs wie Breton, dieser sonderbare, verbissene Kelte auf der Gegenseite, stets im Tunnel, hatte er das Werk ebenso fest in der Hand und war entschlossen, den französischen Vorsprung in längstens einem Jahr aufgeholt zu haben.

Es sprach vieles dafür, daß ihm das gelingen mußte. Breton drüben wußte natürlich Bescheid, Hawkshaw und Watkin hatten ihn in der letzten Zeit ein paar Mal besucht und ihn ziemlich gründlich ausgefragt. Er war zu froh gewesen, daß die Sache nun weiterging, als daß er sich geweigert hätte, jede nur mögliche Auskunft zu geben. Er bekam auf Watkins Veranlassung regelmäßige Rapporte vom Stand der Doverseite und fühlte sich daher auch verpflichtet, in einigermaßen gleichbleibenden Abständen Zettel mit kurzen Meldungen über seinen Bauteil hinüberzusenden.

Es war in der Tat bewundernswert, mit welcher Energie der englische Teil vorgetrieben wurde.

Und plötzlich — von einem Tag zum andern — war das Schlagwort von der splendid isolation da und außer dem Schlagwort ein Komitee für die nationale Verteidigung, eine Verbindung einiger Militärs, Beamter, Bürger des Landes. —

Von einem Tag zum andern wurden alle Unternehmungen unter Lupe genommen, auf ihre Eignung für die britischen Inselinteressen geprüft und angenommen oder verworfen.

Das Komitee, zu dessen eifrigsten Mitgliedern General Lord Wolsely gehörte, war zwar eine völlig private Organisation, maßte sich aber sofort an, nicht nur die öffentliche Meinung schlechthin zu vertreten, sondern darüber hinaus auch eine besondere Art von sofortiger Exekutive in den Fällen zu fordern, in denen es über ein Unternehmen das Verdikt ausgesprochen hatte.

Watkin wußte, daß Wolsely persönlich gegen das Tunnelprojekt eingestellt war; er wußte aber auch, daß in guter Deckung hinter dem Komitee andere Kräfte standen, die gar keinen Wert darauf legten, im Licht der Öffentlichkeit als die Antrieber gewisser Manöver zu scheitern.

Man könnte denken, es hätte nicht allzu schwer sein können, sich gegen falsche und unsinnige Verdächtigungen zu wehren. Aber man darf nicht vergessen, daß das Komitee, wenn auch nicht genügend legitimiert, immerhin in Vertretung nationaler Interessen sprach — und bekanntlich ist es einer der ausgezeichneten britischen Grundsätze seit Jahrhunderten, allen nationalen Fragen einen Vorrang vor jeder Parteifrage zu geben. Allein dieser Umstand also erschwerte jede Entgegnung.

Es kam aber mehr hinzu. Hawkshaw, obwohl mit Watkin in den gleichen Gesellschaften tätig, hatte auch noch andere Interessen finanzieller oder jedenfalls materieller Art. Und die Vertreter dieser anderen Machtgruppe befanden sich unsichtbar hinter der Front der Tunnelgegner, hinter der Fassade des Komitees.

Watkin überlegte, was er tun könne, um den Tunnel populär zu machen, von neuem populär zu machen und so seine und seiner Freunde Stellung zu stärken. So kam er auf die Idee des Banketts unter der See.

Für Sonnabend, den 18. Februar des Jahres 1882, ergingen an etwa vierzig Personen des öffentlichen Lebens Einladungen der Tunnelbaugesellschaft, den Stand der Arbeiten zu besichtigen. Im Anschluß an die Besichtigung würde ein Frühstück unter dem Meer gegeben werden.

Die Einladungen wurden rechtzeitig verschickt, so rechtzeitig, daß die Presse bereits vor der Besichtigung darüber berichten konnte. Watkin konnte mit dem ersten Erfolg zufrieden sein — alles horchte auf und malte sich dieses romantische Essen unter den Fluten des Kanals aus. Daß auf diese Weise auch die Tunnelgegner aufmerksam gemacht wurden, war nicht zu vermeiden — den klügeren mußte es auf jeden Fall klar sein, daß nun der offene Kampf begann.

Man mußte es Watkin und seinen Mitarbeitern lassen — sie hatten es verstanden, eine gewisse fröhliche Feierlichkeit in den Empfang zu legen.

Von der Höhe des Förderturms am Schacht wehte der Union-Jack und zahllose kleine Wimpeln gaben den harten Konturen der Werkhäuser Farbe und eine lustige Bewegtheit. Das Wetter war nicht ungünstig, es regnete zufällig nicht, ab und zu kam sogar eine blasse Sonne hervor und beleuchtete die Kreideküste und das graugrüne Meer.

Die Gäste, darunter etwa der dritte Teil Damen der Gesellschaft, wurden in der blitzblank geputzten und mit Grün geschmückten Halle des Haupthauses empfangen, wo Watkin und Hawkshaw ein paar Begrüßungsworte sprachen. Dann ging es in die beiden Garderoben, die man eingerichtet hatte. Jeder Gast erhielt eine Art von Mütze mit Schutzlappen über den Nacken und einen breiten Schirm, die Dinger sahen aus wie etwas mißratene Tro-

penhelme und gaben Anlaß zu vielem Gelächter, als sie mit den Hüten und Zylindern der Herren vertauscht wurden. Einige zogen auch die bereitgelegten weißen Kittel über die Röcke, die meisten aber verzichteten darauf.

Die Förderkörbe selbst, die bei jeder Fahrt sechs Personen in die Tiefe befördern sollten, waren ebenfalls ausgeschmückt; der Eindruck eines «Ausfluges unters Meer» wurde also vollkommen erreicht.

In der Tiefe nun, fünfzig Meter unter der Erdoberfläche, begann die Feerie, wie die Journalisten mit einigem Recht den sich bietenden Anblick nannten. Der Tunnel war um diese Zeit 2026 Yards, also rund zwei Kilometer vorgestoßen, und die ganze Strecke des Durchschlags war durch Reihen und Schnüre elektrischer Lampen wunderbar beleuchtet.

Anderthalb Kilometer lang wanderte die kleine Gesellschaft durch den sanft geneigten, etwa zwei Meter breiten Stollen — aus psychologischen Gründen ließ Watkin die Besucher nicht auf der Schmalspurbahn fahren, um so die große Länge des fertigen Werkteils deutlicher zu machen — ehe sie in den erweiterten Endteil kamen, der bereits die Maße des späteren Ausbaues zeigte.

An einem kleinen Saal im Felsen, wo man schon das Büfett und die aufgestellten Tafeln sah, ging es zunächst vorbei, weiter bis zum Vortriebe, wo die neue, erst vor einigen Monaten eingebaute Maschine arbeitete.

Schon lange vor dem Ende des Weges verstärkte sich der Lärm von der Arbeitsstelle her. Eine Schüttelrutsche, wie sie Kohlenbergwerken üblich sind, brachte unaufhörlich Kreidbrocken von vorn heran, die von einigen Arbeitern fortgeräumt und während der Dauer der Beschäftigung in einem Querschlag angehäuft wurden.

Die Gäste gingen staunend weiter, empfanden die trockenen weißen Wände, riefen sich in dem schütternden, stoßenden Lärm Scherze zu und gaben Obacht, nicht mit der Rutsche, an deren Seiten sie gingen, in Berührung zu kommen.

Dann sahen sie im hellen elektrischen Licht die Bohrmaschine und wurden still.

Was war das für ein Ungetüm, das sich in den Felsen schnitt und knirschend die Steinbrocken zermahlte und zermalmete! Nur zwei Mann standen hier, der eine regulierte den Gang der stählernen Kiefer, der andere überwachte den Transport der losgebrochenen Massen auf dem Paternosterwerk, das die Brocken auf die Rutsche beförderte.

Die Bohrmaschine, die eigentlich mehr eine Schneide- und Fräsmaschine zu sein schien — der weiche Fels ließ diese Art des Vordringens zu — wurde durch Preßluft angetrieben, die in mächtigen Stahlflaschen vor Ort gebracht wurde. Es war Hawkshaws Idee, die abblasende

Luft, die immer noch einen gewissen Druck hatte, als Ersatz für eine Weiterführung zu benutzen, das heißt, sie zur Reinigung der Atmosphäre im Tunnel zu benutzen und so eine besondere Frischluftleitung mit Pumpenanlage zu sparen.

Die Besucher standen dicht um die Maschine herum, die knirschend, Luft abblasend, mahlend und rüttelnd, den Eindruck eines Urwesens machte, das unbekümmert um die Zuschauer weiter fraß und die Flanken rasseln ließ.

Nun bat Watkin mit Winken und lautem Rufen, sich zurück bis zum Steinsaal zu begeben und hier Platz zu nehmen. Man kehrte um und nahm, ganz unter dem Eindruck des Geschehen stehend — fern hörte man das Arbeiten der Maschine — während des ausgezeichneten Lunches die kurze Rede Watkins entgegen.

Ja, man saß da friedlich und nur ein wenig verumtumt wie zu einem Karnevalfest ein halbes Hundert Meter unter der winterlichen See, die durch eine dreißig Meter dicke Felsschicht von den Tafelnden getrennt war. Man hob die Gläser mit dem perlenden Champagner und stieß lachend an, als Watkin das wunderbare und zukunfts-trächtige Tunnelwerk hochleben ließ.

Und einer saß da, der nun schon viele Jahre im Tunnel gelebt hatte, freilich im anderen, stillen, von keinem Gastlärm durchtobten Tunnel — Breton. Er war selbstverständlich geladen worden, alle schätzten ihn, den Mann, der kaum ein Wort redete. Während der Besichtigung war er ganz allein, kurz hinter der Gesellschaft dahingegangen, hatte hier und da Halt gemacht, einmal einen feinen Riß in der Wand betrachtet, durch den einige Tröpfchen sickerten — aber es waren, wie er festgestellt hatte, salzige Tröpfchen! — und war dann wieder weitergeschritten.

Vor der Maschine hatte er länger als die anderen gestanden, genickt und etwas gemurmelt, das keiner hörte. Der Stein war hier weicher als drüben, viel weicher — das war gut, um rasch voranzukommen — aber es barg Gefahren für die Festigkeit und Haltbarkeit des Baues. Wenn er auf dieser Seite etwas zu sagen hätte, würde er darauf dringen, sofort eine Betondichtung anzubringen, eine solide Betonschale, die schon einen gehörigen Druck aufnehmen und sich mit der Zeit immer mehr verhärtet würde — aber er hatte hier nichts zu sagen. Und so war er mit den andern bei der Tafel erschienen, trank Watkin und Hawkshaw zu, verneigte sich, als man, nun einmal im Zuge, auch ihn und seine Arbeit hochleben ließ, und saß im übrigen gedankenvoll da.

Später, als die Besucher wieder alle oben waren und Hawkshaw als letzter am Förderkorb stand, trat plötzlich Breton auf ihn zu:

«Sie haben da eine Stelle, kurz hinter dem tausendsten Meter — Sie kennen den Riß?»

Hawkshaw schüttelte etwas erstaunt und betroffen den Kopf.

«Kommen Sie mit, ich zeige Ihnen die Stelle —»

«Aber unsere Gäste oben — die gesellschaftlichen Verpflichtungen —»

«Die können warten, der Riß nicht. Wenn Sie nicht etwas dagegen unternehmen, jetzt gleich unternehmen — ersauft der Stollen — wenn Sie Pech haben; wie wir Pech haben!»

Hawkshaw ging mit Breton an den Ort, wo die paar Tropfen, fast unmerklich, aus der Wand traten. Breton wies darauf hin:

«Ich würde auf zwanzig Meter solide füttern — den ganzen Stollen füttern, kann nichts schaden — aber ich möchte Ihrer Meinung nicht zuvorkommen.»

Hawkshaw nickte, er sah die Notwendigkeit, sofort etwas zu tun, ein. Aber er zuckte dann die Achseln:

«Und oben — man wird denken —»

Breton unterbrach ihn:

«Sie haben recht. Geben Sie mir die Vollmacht — ich werde hier bleiben — die Leute oben interessieren mich ohnehin nicht. Rufen Sie Ihren Werkführer — schicken Sie ihn her, gleich mit Arbeitern und Material — ich warte hier.»

Hawkshaw schüttelte ihm die Hand — aber Breton ließ ihm die seine nur mechanisch; denn er war bereits dabei, Berechnungen über die Lage hier anzustellen.

Und während im Haupthaus die Gäste noch eine Weile zusammenblieben, und niemand das Fehlen des schweigsamen Franzosen bemerkte — arbeitete Breton unten im Tunnel mit all der Ruhe und Sorgfalt, die er besaß. Als er endlich, mehr als sechs Stunden danach, hinauf kam, fand er keinen Menschen und von Hawkshaw nur einen dankbaren und entschuldigenden Brief vor, er müsse leider mit den prominentesten seiner Gäste zurückfahren. Aber er hoffte, Mister Breton morgen bei sich zu sehen — falls Herr Breton Zeit habe.

Breton ließ sich vom Werkmeister einen Wagen geben und fuhr nach Dover, um das Nachtschiff zu erreichen. Er sah aus wie ihn seine eigenen Leute kannten, zerzaust, verdreht in seinem Gesellschaftszug, der freilich von dem Mantel verdeckt wurde. Während der Ueberfahrt legte er sich auf eine der plüschüberzogenen Bänke im Rauchsalon und schlief fest bis zur Ankunft in Calais.

Gegen seine Gewohnheit kaufte er am Morgen eine Zeitung mit den neuesten Nachrichten und las fast als erstes eine Meldung aus London:

«Der Tunnel unter dem Kanal eine nationale Gefahr!»

# AROSA

für Frühlingskilauf und Osterferien im Ski-Monat März!



Hotel	Bettenzahl	Minimal-Pensionspreis Fr.	Minimal-Pauschalpr. 7 Tage Fr.	Hotel	Bettenzahl	Minimal-Pensionspreis Fr.	Minimal-Pauschalpr. 7 Tage Fr.
Arosa Kulm	170	18.—	151.—	Hubelsee	30	12.—	100.—
Des Alpes	60	16.—	134.—	Juventas	50	13.—	108.—
Hof Maran	110	18.—	150.—	Merkur	40	14.—	116.—
Neues Waldhotel	125	18.—	149.—	Post- und Sporthotel	70	15.—	123.—
Seehof	110	16.—	134.—	Suvretta	40	13.—	108.—
Anita	40	12.50	104.—	Viktoria	32	12.—	95.—
Bahnhof	30	12.—	100.—	Aeberli	14	11.—	93.—
Bellevue	110	15.—	124.—	Beau-Rivage	20	10.—	85.—
Belvédère-Tanneck	70	12.—	100.—	Hohenegger	20	10.50	89.—
Hold	34	12.50	104.—	Müller	14	12.—	100.—

Auskunft u. Prospekte durch die Kurverwaltung Arosa, Tel. 455, die Hotels u. sämtl. Reisebüros



Ein unnützer Tag  
Herr Ratgeb?

Unmöglich, mit diesen Kopfschmerzen eine anständige Arbeit zu leisten! — Das ist doch nicht so gefährlich, ein paar Aspirin-Tabletten und ein Glas Wasser sind rasch zur Hand und werden auch Ihnen helfen.

## ASPIRIN



Das Produkt des Vertrauens

A 137

Der Chefingenieur Breton zeigte, als er in seinen Schacht einfuhr, mit keiner Miene, was er in diesem Augenblick dachte.

Das Komitee arbeitete. Es ist nicht sicher, ob die Berichte einiger mit eingeladener Reporter über den Tunnel in der Form, in der sie erschienen, bestellt waren. Aber es steht außer Frage, daß sie dem Komitee die Gelegenheit boten, eine große und erfolgreiche Attacke zu unternehmen.

Wie, dieser Tunnel sollte keine nationale Gefahr sein? Dann möge sich jeder englische Bürger einmal überlegen, was es bedeuten würde, wenn plötzlich französische Truppen auf diesem so bequemen Wege in das britische Inselreich einmarschierten!

Man lebe im Frieden mit Frankreich? Gewiß, augenblicklich bestünde keine Kriegsgefahr — aber man dürfe wohl daran erinnern, daß seit mehreren hundert Jahren die Feindseligkeiten zwischen den beiden Nachbarn immer nur zeitweilig eingeschlafen seien. Uebrigens gäbe es einen ausgezeichneten Beweis für die These des Komitees: man sehe sich nur einmal eine Zeichnung des Tunnelplans an, die noch aus der Zeit Napoleons I. stamme. Da sei klipp und klar geschildert, wie der Angriff gleichzeitig auf dem Meer und durch den Tunnel gegen England vorgetragen werden solle.

Der Pressekampf nahm heftige Formen an, denn nun glaubte Watkin auch, die ihm nahestehenden Kreise alarmieren zu müssen. Der Tunnelbau war immerhin ein Projekt so großen Ausmaßes, das man ihn auf keinen Fall einfach diskreditieren lassen dürfte.

Inzwischen aber arbeiteten im Hause der Lords und im Unterhaus die Verbindungsleute der Wolsey-Gruppe und erreichten es noch im gleichen Jahr, daß ein vorläufiges Bauverbot erlassen wurde, bis die Angelegenheit durch einen besonderen Ausschuss der beiden Häuser endgültig entschieden werden würde.

Als diese Nachricht der Tunnelgesellschaft bekanntgegeben wurde, suchte Watkin den Ingenieur Hawkshaw auf. Hawkshaw empfing ihn zu seinem Erstaunen freundlich, aber kühl.

«Sie haben diesen ungeheuerlichen Beschluß gelesen, Hawkshaw?»

«Ich halte den Beschluß nicht für so ungeheuerlich und die Gründe mindestens für verständlich.»

Watkins starrte den anderen an, während sein Gesicht sich rötete:

«Ich war, bis zu dem Augenblick, in dem ich diesen Raum betrat, der Ansicht, daß wir gemeinsam an dem Tunnel arbeiteten.»

«Das war bis zu diesem Augenblick auch der Fall. Aber die Lage hat sich geändert. Ich sehe mich außerstande, die Idee und ihre Durchführung in Zukunft zu vertreten und möchte Sie vor allem bitten, Sir Edward Watkin, mich von nun an in keiner Weise mehr mit Ihren Bestrebungen zu identifizieren.»

Watkin sah ihn mit einem langen Blick an, nickte steif und verließ den Raum ohne ein Wort zu sprechen.

Hawkshaw war mit diesem Tage in das feindliche Lager hinübergewechselt. Die Wirkung dieses Schrittes war klar und vernichtend. Wenn der Chefingenieur selbst sich den Argumenten der Tunnelgegner anschloß, dann bedeutete das nicht mehr und nicht weniger, als daß auch er von der furchtbaren Möglichkeit einer Invasion durch den Tunnel hindurch überzeugt sein mußte.

Die Arbeiten auf der englischen Seite wurden bis auf die Notstandsarbeit eingestellt, und man verständigte die französische Tunnelbaukompanie, daß eine Weiterarbeit auf ihrer Seite zwecklos sei, ehe man nicht eine unwiderrufliche Bauerlaubnis von englischer Seite bekommen würde. Und die Aussichten dafür seien im Augenblick verzweifelt gering.

Die französische Gesellschaft benachrichtigte daraufhin den Chefingenieur Breton, daß der Weiterbau unverzüglich einzustellen sei. Die Gesellschaft halte sich selbstverständlich an ihren Vertrag mit ihm, mute ihm aber nicht zu, beim Bau zu bleiben; da die Ueberwachung des fertiggestellten Stückes von einem vorgebildeten Arbeiter ebenso gut besorgt werden könne; während er jederzeit größere Aufgaben erhalten würde.

Breton bekam den Brief, als er im Tunnel war und las ihn langsam, an die Wand gelehnt, während die Arbeiter noch mit den beladenen Kippwagen an ihm vorbei dem Schacht zuschritten. Er war nicht überrascht; zumindest zeigte er es nicht, wenn er es war.

Das sollte das Ende sein? Dafür sollte er solange gearbeitet haben, sich innerlich so mit dem Werk verbunden haben? Es war unmöglich. Es konnte nicht sein, weil es aus einem höheren Grunde nicht so sein durfte! Diese Arbeit, an der nun bald ein Jahrhundert lang geplant, gedacht und endlich gewirkt worden war, diese wahrhaft völkerverbindende Arbeit konnte nicht durch ein hysterisches Geschrei verhindert und unmöglich gemacht werden.

Er stand dicht am Vortrieb, am augenblicklichen Ende der Sackgasse unter dem Meer, die einmal einer der befahrensten Wege werden sollte, — und gab nun das Zeichen zum Aufhören. Die Arbeiter versammelten sich um ihn. Er teilte ihnen nur mit, daß eine Arbeitsunterbrechung notwendig geworden sei, sie sollten ausfahren, er käme bald nach; inzwischen werde wohl aus Paris eine neue Nachricht ankommen.

Der Lärm der Arbeit hatte jäh aufgehört; in dem weichen Kreidestaub am Boden hörte man die Schritte der sich Entfernenden kaum, und ihr Sprechen verklang bald. Es war plötzlich so still geworden, wie es noch niemals hier gewesen war. Breton schauerte ganz sinnlos zusammen und hatte einen Augenblick lang das Gefühl, in einem Sarg zu sein, oder in einem Bergwerk, das durch ein schlagendes Wetter verheert ist, so daß nur dieser eine Stollen noch stehen blieb.

Er raffte sich zusammen und sah fremd auf den Brief, den er immer noch in der Hand hielt. Dann ging er die paar Meter, die ihn von der Stirnwand trennten, nach vorn und blieb, beide Hände gespreizt und sich mit den Fingerspitzen gegen den Kreidestaub stützend, minutenlang reglos stehen.

Und während hinter ihm die Lampen leise fauchend brannten, und der Stollen sich wie eine weiße Röhre nach dem Schacht zu verlor, bis zu dem man von hier aus nicht sehen konnte, startete der einsame Mann gegen die natürliche Mauer vor sich.

In diesem Augenblick aber hatte der Chefingenieur Breton, an dem keiner seiner Mitarbeiter jemals das geringste Zeichen von Phantasie hätte feststellen können — in diesem Moment hatte der realistische und unerschütterliche Mann eine Vision. Da war die Kreidewand vor ihm — nein, es war keine undurchsichtige Wand mehr, es war wie Glas oder ein sonderbares Fluidum, durch das man hindurchsehen konnte, — und er sah. Er sah eine mächtig gewölbte Galerie mit Lampen, ähnlich denen, die er bei den Engländern erblickt hatte, aber weit glänzender und gleichmäßiger leuchtend. Er sah einen glatt chaussierten Boden ganz sanft gewölbt, spiegelnd wie dunkles Wasser und vollkommen gleichmäßig gestreckt. Und über diesen Boden glitten Fahrzeuge, die er noch nie gesehen hatte, Phantasiewagen — einen Augenblick lang erinnerte er sich an die verschollenen englischen Dampfbomben; denn die Wagen seiner Vision waren auch nicht von Pferden gezogen. Und dann glaubte er auch Schienen zu bemerken — war da nicht ein zweiter Tunnel? Auf den Schienen aber fuhr mit unfassbarer Geschwindigkeit ein Zug von einer Form, die er nicht kannte und mit einer Geschwindigkeit, die er niemals würde abschätzen können.

Da war plötzlich alles vorbei, er merkte, daß er mit der Stirn an dem kalten Felsen lag und wohl einen Augenblick lang die Herrschaft über sich selbst und das Bewußtsein verloren hatte. Er richtete sich auf, drehte sich langsam, so daß er die Tunnelgalerie entlangsehen konnte und sagte in die Stille hinein, die ihn wie ein töndendes Rauschen umgab:

«Ich bleibe hier.»

Er trat zu der ersten Lampe und löschte sie aus, ging langsam, mit schweren lautlosen Schritten in dem weichen Staub weiter, von Lampe zu Lampe, von Arbeitsmarke zu Arbeitsmarke rückwärts. Er ging so gleichmäßig, wie er zu arbeiten gewohnt war, und hinter ihm versank der Stollen in Nacht, undurchdringliche Dunkelheit; in eine Schwärze, die wie körperlich hinter Breton herwanderte und erst am Schacht haltmachte, wo ihn ein Vorarbeiter erwartete, der als Letzter mit ihm hinauffahren wollte.

Von diesem Tage an wird Breton, der bis dahin keine Stunde außer der Zeit des Schlafes müßig hatte verstreichen lassen, der Held des Tunnels, eine mythische Gestalt, der Wächter eines Werkes, das in Dunkelheit liegt.

(Schluß folgt)

Jung bleiben - länger leben



Kindernerven

vertragen viel, aber oft ist schon mit 20 oder 25 Jahren dasselbe Kind ein nervöser Mensch... Wer gute Nerven hat, bleibt länger jung. Gute Nerven = leichthinreiche Nervenzellen. Dr. Buer's Reineleithin, der konzentrierte Nervennährstoff, wirkt nervenpflegend, nervenkraftaufbauend.

Für die Nervenpflege

gegen nervöse Kopf-, nervöse Herz-, nervöse Magenschmerzen, nervöse Unruhe und nervöse Schlaflosigkeit.

**DR. BUER'S REINLECITHIN**

für geistige und körperliche Frische.

Erhältlich in Schachteln von Fr. 2.25, 4.—, 5.75, 9.75 (Kurpackung) in Apotheken. Depotlager: City-Apothek von Salis, Löwenstraße 1, Zürich 1

Schützen Sie im Winter Ihre Bronchien durch die echten **VALDA** DIE METALLOSE I FR. 10

Liebreizende Lippen



verteilt Ihnen der Tangee-Lippenstift, der auf Ihren Lippen die ausschließlich zu Ihnen passende natürliche Farbe annimmt. Er macht Ihre Lippen weich und geschmeidig, wirklich liebreizend.

Der wahrhaftigste Lippenstift **TANGEE** macht mit dem gemalten Aussehen Schluss

Gr. 0. Burkart, Quai Perdonnet 30, Vevey

Leidende Männer

beachten bei allen Funktionsstörungen und Schwächezuständen der Nerven einzig die Ratihölge des erfahrenen, mit allen Mitteln der modernen Wissenschaft vertrauten Spezialarztes und teilen eine von einem solchen herausgegebene Schrift über Ursachen, Verhütung und Heilung derartiger Leiden. Für Fr. 1.50 in Briefmarken zu beziehen von Buchhög. Ernst Wurzel, Zürich 6/472

Wer an **Gicht**

Gichtknoten, Gelenk- und Muskelrheumatismus

Ischias, Lähmungen, nerv. rheumatischen Schmerzen, Neuralgien, Migräne etc. leidet, schicke sein Wasser (Urin) und Krankheitsbeschreibung an das **Medizin- u. Naturheilmstitut Niederurnen** (Ziegelbrücke) Gegründet 1903. Institutsarzt: Dr. J. Fuchs.



Schönes Haar gewinnt! **SCHWARZKOPF** EXTRA-MILD \* EXTRA-BLOND das garantiert nicht-alkalische Shampoo! DOETSCH, GREYER & CIE. A.-G., BASEL