



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

M., F.: Der geplante Kanaltunnel zwischen Frankreich und England

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Der geplante Kanaltunnel zwischen Frankreich und England



seit mehr als einem halben Jahrhundert hat das Projekt, das Festland mit Großbritannien durch einen Kanaltunnel zu verbinden, die Gemüter in Frankreich und England beschäftigt. Frankreich war bei der Förderung dieses Projektes stets die treibende Kraft, während England, stolz auf seine „splendid isolation“ und in der Furcht, einen neuen Angriffsweg gegen sich zu schaffen, bisher eine ablehnende Haltung einnahm.

Ein Hauptcharakterzug des englischen Volkes ist seine konservative Gesinnung, die es allen dem Volksempfinden widerstrebenden Neuerungen, selbst wenn sie nützlich erscheinen, nur langsam zugänglich macht. Diese nationale Eigenschaft tritt auch in England bei der Beurteilung der Notwendigkeit eines Kanaltunnels in Erscheinung, denn ganz abgesehen davon, daß die Masse des englischen Volkes von der Nützlichkeit eines solchen nicht überzeugt ist, sträubt es sich aus rein sentimentalischen Gründen gegen seine Herstellung, da Großbritannien dadurch seiner rein insularen Lage verlustig gehen würde.

Wenn nun neuerdings an einer Verwirklichung des Tunnelbaues von englischer Seite gearbeitet wird, so ist dieses als ein bedeutsamer Wendepunkt in der Geschichte der Tunnelfrage zu bezeichnen.

Da der Bau eines Tunnels von der Genehmigung des Parlamentes abhängt, hat sich im Herbst des vergangenen Jahres eine Abordnung von achtzehn Mitgliedern des Unterhauses an den Premierminister Asquith mit der Bitte gewandt, ihr seine Hilfe bei der Verwirklichung dieses großen Werkes zu leihen. Der Antrieb zu dieser Petition, sagte sie, entspringe lediglich der Überzeugung, daß die Herstellung des Tunnels von größtem Nutzen für das englische Volk sei, und sie erwähnte, daß sie weder von einer Eisenbahngesellschaft, noch von der ehemaligen Tunnelbaugesellschaft beeinflusst sei oder aus irgendwelchen geschäftlichen Interessen für diese Frage einträte.

Mr. Asquith sicherte der Abordnung eine wohlwollende Prüfung der Frage mit dem Hinweis zu, daß er natürlich nicht imstande wäre, die starke Opposition,

die unter seinen Vorgängern gegen den Tunnelbau geherrscht hätte, ohne weiteres unberücksichtigt zu lassen.

Ob nun diese Angelegenheit bald dem Parlament zur Beratung vorgelegt werden wird, ist sehr fraglich, da die englische Volksvertretung zurzeit mit solch wichtigen internen Fragen, wie der Homerule, der Entstaatlichung der walliser Kirche und der Landpolitik beschäftigt ist. Immerhin ist zu erwarten, daß ein entsprechender Gesetzesentwurf über kurz oder lang dem Parlament zur Beratung unterbreitet wird, nachdem das Reichsverteidigungskomitee dazu Stellung genommen hat.

Um nun beurteilen zu können, ob es wahrscheinlich sein wird, daß der Tunnelbau in absehbarer Zeit seiner Verwirklichung entgegengeht, bedarf es eines Überblickes über den Gang der bisherigen Vorarbeiten und einer Beurteilung der technischen Ausführungsmöglichkeit, sowie der wirtschaftlichen, politischen und militärischen Bedeutung eines Kanaltunnels.

Zum ersten Male wurde der Plan eines Kanalbaues von dem französischen Ingenieur Thomé de Gamond in der Mitte des vorigen Jahrhunderts gefaßt und 1856 Napoleon dem Dritten sowie der Königin von England unterbreitet. Im Jahre 1869 bildete sich schließlich ein französisch-englisches Komitee, das auf beiden Seiten des Kanals die Gründung von Gesellschaften und die Erlaubnis zur Herstellung des Baues betreiben sollte. Kurz vor Beginn des deutsch-französischen Krieges setzte sich der französische Gesandte in London auf Antrieb der Komitees mit der englischen Regierung in Verbindung, um über die Bedingungen eines Tunnelbaues zu verhandeln.

Die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1870/71 unterbrachen diese Verhandlungen, die erst nach dem Friedensschlusse wieder aufgenommen wurden. Am 27. Oktober 1874 machte die französische Regierung durch ihren Gesandten der englischen Regierung noch einmal bestimmte Vorschläge, die ein Jahr später zur Bildung einer aus je drei Mitgliedern der beiden Länder zusammengesetzten Kommission führten.

Diese Kommission hatte die Aufgabe, ein Protokoll auszuarbeiten, das dem Vertrage zwischen den beiden Regierungen zugrunde zu legen war, und in dem alle diejenigen Fragen geregelt werden sollten, die für den Bau, die Unterhaltung, den Betrieb und die Verteidigung des Tunnels von Wichtigkeit waren.

Das fertiggestellte Protokoll, welches im Jahre 1876 den beiderseitigen Regierungen vorgelegt wurde, enthielt in bezug auf den wichtigsten Streitpunkt, die Verteidigungsfrage, folgende Festsetzungen:

Jede der beiden Regierungen hat das Recht, falls sie es im Interesse des eigenen Landes für notwendig erachtet:

1. den Betrieb der Eisenbahn und des Verkehrs durch den Tunnel zu unterbrechen;

2. die Tunnelbauten oder die Eisenbahn auf ihrem Gebiete ganz oder zum Teil zu beschädigen oder zu zerstören;

3. den Tunnel unter Wasser zu legen.

In einem der vorgenannten drei Fälle ist das betreffende Land nicht verpflichtet, dem anderen Lande oder deren Betriebsgesellschaft für den entstehenden Schaden irgendwelchen Ersatz zu leisten.

Diese Vorschläge fanden nicht die Zustimmung des englischen Parlamentes und warten heutigen Tages noch auf ihre Verwirklichung. Insofern war jedoch die Tunnelfrage inzwischen gefördert worden, als im Jahre 1875 die South Eastern Railway Company vom Parlament die Erlaubnis erwirkt hatte, bei Dover an der Shakespeare Cliff eine Versuchsgallerie von 2 Kilometer Länge herzustellen, die 1600 Meter unter dem Meere hinläuft. Die zu diesem Zweck mit Hilfe der South Eastern Railway Company gebildete „Submarine Company“ verfügte über ein Anfangskapital von rund einer halben Million Mark.

In gleicher Weise war man auf französischer Seite vorgegangen, wo ebenfalls, nach Bildung einer Gesellschaft mit einem Kapital von 2 Millionen Franken, bei Sangatte eine Versuchsgallerie, die 1849 Meter unter das Meer reicht, hergestellt wurde. Alle diese Arbeiten mit ihren Maschinenanlagen sind bis auf den heutigen Tag instandgehalten worden, und man kann sagen, daß in jedem Augenblick die Arbeit weitergeführt werden kann, falls die britische Regierung ihre Einwilligung dazu gibt.

Die auf beiden Seiten gemachten Bohrversuche und das Studium der geologischen Verhältnisse des Meeresgrundes zwischen den geplanten Endpunkten der Bahnlinie eröffneten die günstigsten Aussichten für den Tunnelbau. An beiden Küsten ist das Kreidemassiv vollkommen gleichmäßig gestaltet. Da nun die Trennung der britischen Inseln vom Festland durch Überflutung des Kontinentalsockels infolge positiver Niveauverschiebung (Senkung des Landes) vor sich gegangen ist, so ist als sicher anzunehmen, daß die Gestaltung des Meeresbodens derjenigen des beiderseitigen Küstengebietes entspricht.

Die oberste Schicht wird aus Kreide, die mit Kiesel durchsetzt ist, gebildet; weiter unten ist die Kreide mit Lehm vermischt, und anschließend folgt eine sehr feste, gleichmäßige Schicht von lehmiger Kreide, die auch für die Zementgewinnung von Bedeutung ist. Die Kreide ist sehr leicht zu bearbeiten und gleichzeitig fest genug gegen die Gefahr des Einstürzens; die in ihr enthaltene Lehmmischung macht sie aber für Wasser undurchdringlich. Die Höhe dieser Erdschicht wird durchschnittlich auf 60 Meter geschätzt. Man kann sich also keine günstigeren geologischen Verhältnisse für einen Tunnelbau denken.

Allerdings scheinen die verschiedenen Schichten nicht überall wagerecht gelagert zu sein, sondern teilweise eine wellenförmige Gestalt anzunehmen. Will man also die Trace stets in gleichem Abstand von den weniger günstigen Erdschichten über der grauen Kreideschicht führen, so sind Steigungen und Gefälle nicht zu vermeiden. Die anfangs in dieser Hinsicht gehegten Befürchtungen sind aber neuerdings infolge der Möglichkeit des elektrischen Betriebes der Bahn geschwunden.

Da die Endpunkte der Bahnlinie über der Meeresfläche liegend gedacht sind, und die Trace sich nach der Mitte des Tunnels hin allmählich bis auf 95 Meter unter die Meeresoberfläche senken soll, muß sich das durchsickernde Wasser nach der Mitte hin sammeln. Zur Vermeidung von Störungen, die hierdurch entstehen könnten, sind Abzugschächte geplant, die von der Mitte des Tunnels aus nach den beiden Küsten führen und dort etwa 120 Meter unter der Meeresoberfläche in Reservoirs enden, die mit Hilfe von Pumpen entleert werden.

Über die Frage, welche wirtschaftlichen Vorteile die unterseeische Verbindung den beiden Ländern bringt, ist viel gestritten worden. Der Handel zwischen England und Frankreich hat in den letzten Jahren nach den statistischen Berichten der französischen Zollverwaltung wenig Fortschritte gemacht. Vom Jahre 1905 bis 1911 ist die Ein- und Ausfuhr zwischen Frankreich und England um 4,2 Prozent, zwischen Frankreich und Deutschland aber um 8,5 Prozent gestiegen. Der gewinnende Teil wäre hier Frankreich, da dieses infolge der schnelleren Verbindung für seinen Gemüse- und Obstbau einen besseren Absatz in dem an diesen Produkten ärmeren England fände. Aus demselben Grunde werden sich aber dort wohl viele Stimmen gegen das Kanalprojekt finden, da man bei dem an und für sich schon ungünstigem Stand der Landwirtschaft den französischen Wettbewerb fürchtet.

Anderes liegen die Verhältnisse im Falle eines Krieges auf dem Kontinent, wenn Frankreich auf Seite Englands steht. Letzteres ist infolge des schon erwähnten Niederganges der Landwirtschaft auf umfangreiche Einfuhr von Lebensmitteln von außerhalb angewiesen. So wurden z. B. im Jahre 1911 (nach Statesmans Yearbook 1912) folgende Mengen in England eingeführt: 6 Millionen Tonnen Getreide oder Mehl, 1 900 000 Tonnen Mais, 400 000 Tonnen Reis, 215 000 Tonnen Butter, 120 000 Tonnen Käse, 900 000 Tonnen Fleisch und 150 000 Tonnen Kartoffeln, insgesamt rund 10 Millionen Tonnen Lebensmittel.

Wenn man nun in England auch nicht glaubt, daß die mächtige Flotte die Herrschaft zur See verlieren und die englische Küste einer Blockade ausgesetzt wird, so befürchtet man doch, daß einzelne feindliche schnelle Kreuzer die Handelsstraßen zur See, besonders zwischen England und Nordamerika unsicher machen und die Zufuhr, wenn auch nicht abschneiden, so doch verringern könnten. In diesem Falle soll der Kanaltunnel die Gefahr des Ausgehungertwerdens verhindern, da Frankreich stets die Zufuhr durch die Schweiz, Spanien und das neutrale Belgien bleibt.

Von ganz besonderer Bedeutung aber wäre der Kanaltunnel für englische Truppentransporte im Falle eines Krieges des Dreibundes gegen die Ententemächte.

Im Februar des vergangenen Jahres erklärte Lord Roberts im Oberhaus, daß die Teilnahme an einem großen Kriege das einzige Mittel sei, um die Existenz des britischen Reiches sicherzustellen. Dieses verpflichtete die Regierung,

das gesamte Expeditionsheer (hundertsechzigtausend Mann — sechs Divisionen) sogleich zu Beginn des Krieges nach dem Kontinent hinüberzusenden, da die größte Gefahr für England die Störung des europäischen Gleichgewichtes sei. Lord Crewe fügte als Vertreter der Regierung hinzu, daß es von der politischen und strategischen Lage abhängen würde, ob man sofort alle sechs Divisionen oder nur einen Teil des Heeres absende.

Es unterliegt also keinem Zweifel, daß mit einem Eingreifen englischer Truppen auf dem Kontinent gerechnet werden muß. So lange aber die Verhältnisse zur See noch nicht geklärt sind, und ein Entscheidungskampf der Flotten noch nicht stattgefunden hat, können Transportschiffe auch unter dem Schutz eigener Kriegsschiffe nicht mit Sicherheit ungefährdet den Kanal durchqueren, da bei ungünstigem Wetter, wie Nebel und Regen, feindliche Torpedoboote sehr wohl den Transportschiffen gefährlich werden können. Der Abtransport der Truppen durch den Kanaltunnel schließt jedoch jede Gefährdung aus. Allerdings darf die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn nicht überschätzt werden, da z. B. ein deutsches mobiles Armeekorps hundertsechszunddreißig Züge zu hundert bis hundertundzehn Achsen für seine Beförderung bedarf. Bei sicheren Verhältnissen zur See würde also eine gleichzeitige Einschiffung der Truppen an mehreren Punkten zu einer rascheren Beförderung nach dem Kontinent führen, als durch eine Bahnbeförderung. Voraussichtlich würde man wohl beide Transportmittel zu gleicher Zeit wählen.

Die wichtigste Frage, von der die endgültige Genehmigung des Tunnelbaues abhängen wird, ist die Verteidigungsfähigkeit der Anlagen gegen einen feindlichen Angriff oder Handstreich.

In den Zeiten, als England noch nicht auf so freundschaftlichem Fuße mit Frankreich stand, war die Furcht vor einer französischen Invasion im englischen Volke vorherrschend. Diese Befürchtungen sind, wenn auch nicht für immer, so doch vorläufig nicht mehr aufrechtzuerhalten. Gegner des Projekts benutzen jedoch die antideutsche Stimmung in England, um Deutschland als den gefährlichen Feind in den Vordergrund zu rücken. Im Falle eines siegreichen Vorgehens der deutschen Armee im Kampfe mit Frankreich, sagen sie, sei es wohl möglich, daß der eine Endpunkt des Tunnels in deutsche Hände gelange. Wenn es auch dann für ausgeschlossen gehalten wird, daß der Tunnel als Angriffsweg gegen England benutzt wird, so würde doch schon allein die Zerstörung desselben eine beträchtliche Schädigung des Nationalvermögens bedeuten. Nicht ausgeschlossen sei ferner, daß nach einem unglücklichen Kriege ein Endpunkt des Tunnels in dauerndem Besitze des Feindes bliebe.

Ferner sei nicht von der Hand zu weisen, daß ein kontinentaler Gegner durch Handstreich, vielleicht ohne vorherige Kriegserklärung, sich beider Tunnelpunkte bemächtigen könne und auf diese Weise später den Weg nach England frei habe.

Diese Argumente führte vor allem Lord Wolseley im Jahre 1882 gegen den Kanal an, und so kam es, daß sich damals die militärische Kommission,

von deren Gutachten der Kanalbau abhängig gemacht wurde, und später auch mehrfach das Parlament gegen einen solchen aussprachen.

Alle diese Beweisgründe lassen die Anhänger des Tunnels nicht gelten und heben vor allem hervor, daß bei sachgemäßer Anordnung der Tunnelanlagen und der Verteidigungseinrichtungen dieser niemals zu einem Angriffswege gegen England werden könne.

Es sei selbstverständlich, daß die Ausgänge durch Sperrbefestigungen gesichert werden. Auf englischer Seite soll z. B. der Tunnel in einem Tale enden, so daß er nach der See hin geschützt ist, von der Landseite aber von drei Forts bestrichen werden kann. Daß ein Heraustrreten feindlicher Truppen aus einem schmalen Ausgange unter dem heftigsten Feuer eine Unmöglichkeit ist, gibt selbst Lord Wolseley zu, der seinerzeit sagte, daß fünfzig Volunteers genügen, um hunderttausend Mann feindlicher Truppen das Debouchieren zu verwehren.

Eine fernere Möglichkeit, den Kanal zu sperren, gewähren die technischen Einrichtungen des Tunnels. Legt man die elektrischen Kraftanlagen auf englische Seite, so ist der Verkehr mit Leichtigkeit zu unterbinden. Von französischer Seite wurde daher der Vorschlag gemacht, alle elektrischen Anlagen für die von England nach Frankreich gehenden Züge auf französischer, und für die in umgekehrter Richtung laufenden Züge auf englischer Seite anzulegen, so daß eine der beiden Parteien niemals in der Lage sei, die andere auf diesem Wege anzugreifen.

Aber selbst wenn die elektrischen Kraftanlagen in Händen des Gegners sind und der Tunnel unzerstört ist, genügt schon allein die Anlage der Ventilations-einrichtungen auf englischer Seite, um den Verkehr im Tunnel durch Abstellen derselben unmöglich zu machen.

Als letztes und wirksamstes Mittel zur Sperrung des Tunnels bleibt schließlich noch die Überflutung oder die Sprengung desselben. Ersteres wäre nur für eine kurze Strecke, etwa am tiefsten Teil des Tunnels nötig, so daß kein dauernder Schaden dadurch entsteht. Auch eine Sperrung des Tunnels durch Sprengung ließe sich ohne großen Nachteil bewerkstelligen, indem man nur die über der Meeresoberfläche an den Endpunkten der Bahn liegenden Strecken zum Einsturze bringt.

Betrachtet man Gründe und Gegengründe vom rein militärischen Gesichtspunkte aus, so muß zugegeben werden, daß alles, was gegen den Kanalbau gesagt wird, nicht stichhaltig ist.

Trotzdem erscheint es auch jetzt noch zweifelhaft, daß das englische Parlament in einen Tunnelbau einwilligen wird, da man befürchtet, daß eine feste Verbindung mit dem Kontinent eine dauernde Beunruhigung des englischen Volkes und vermehrte Ausgaben für Rüstungszwecke verursachen könnte. Die Anhänger der allgemeinen Wehrpflicht stehen schon allein aus diesem Grunde einem Kanaltunnel sympathisch gegenüber.

Die im englischen Volk herrschende Stimmung gibt die Times (3. Januar 1914) in folgenden Worten treffend wieder:

„Unsere Ansicht ist, daß, wenn wir einen Tunnel haben, wir auch eine Landgrenze erlangen und es mit unserer insularen Lage zu Ende ist. Nimmt man die wirtschaftlichen und die militärischen Gesichtspunkte zusammen, so wiegen die Vorteile eines Kanalprojektes die Nachteile nicht auf, so daß das Unternehmen zu unserem Schaden auslaufen würde.“

Dieses dürfte wohl auch die Ansicht der Mehrzahl des englischen Volkes sein.

f. 11.



Die Heze von Mayen

Roman

Von Charlotte Niese

(Zweite Fortsetzung)

Während also Herr Sebastian sich sorgte und nicht wußte, wie er diese Sorge los werden sollte, stand der Stadtschreiber von Mayen im Turmgemach des dicken Turmes und hielt ein scharfes Verhör mit der ab, die als Heze gestern abend eingebracht worden war. Der Schreiber war ein dürrer langer Mann mit vogelartigem Gesicht und dunklen Augen, die bald hierhin, bald dorthin flogen, und nicht an einer Stelle Ruhe fanden.“

Er hatte eine scharfe Stimme, und diese brauchte er mit pomphafter Art.

„Woher kommst du, Dirne, und wie ist dein Name?“ So begann er, und die Gefragte, die in einem wackligen Strohstuhl saß, und den Inquisitor mit zornigen Blicken betrachtete, warf den Kopf in den Nacken.

„Ich bin nicht gewohnt, wie ein Bürgermädchen behandelt zu werden, Herr! Befleißigt Euch der Artigkeit, sonst werde ich nicht antworten!“

Der Schreiber riß die Augen auf. Wer vor ihm geführt wurde, der zitterte meistens, und das machte ihm Freude. Aber dies Mädchen zitterte nicht, und ihre Sprache war klar und herrisch. Vor Herrenleuten hatte Herr Wendemut aber immer Angst. Jetzt betrachtete er die Gefangene etwas genauer. Es war eine hochgewachsene Jungfrau, mit hellem Blondhaar, trotzig blickenden blauen Augen und einem schmalen, braungebrannten Gesicht. Sie hatte einen kleinen Mund, und wenn sie sprach, zeigte sie weiße Zähne. Sie war nicht gerade hübsch, wenigstens nicht das, was Lambert Wendemut darunter verstand;