

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 12 (1936)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Schweizer in England [Fortsetzung]  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-756748>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

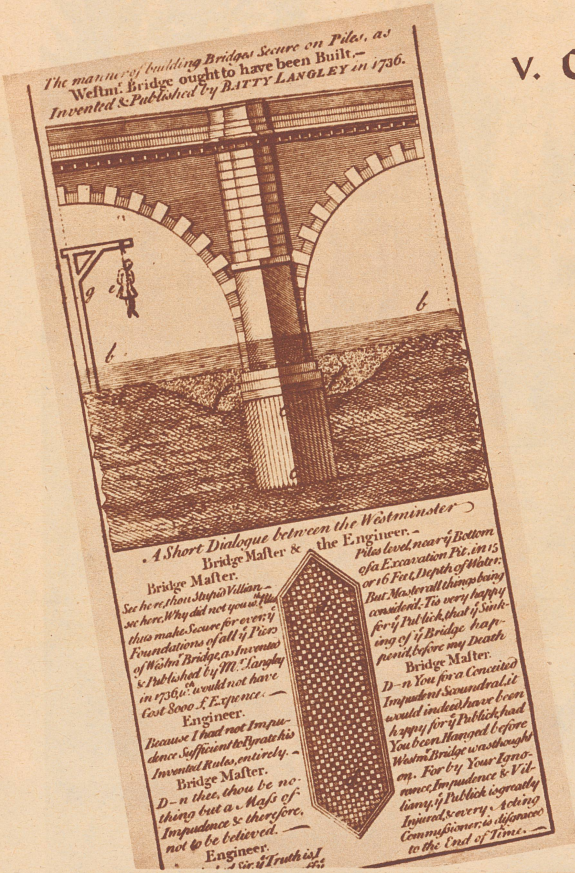
**Download PDF:** 17.03.2025

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



# Schweizer in England

## V. CHARLES LABELYE, DER TÄPFERE BRÜCKENBAUER



Westminster-Verkehr über die Themse vor dem Brückenbau.

«Bis zu meinem zwanzigsten Lebensjahre hörte ich kein Wort englisch» — so heißt es in der Einleitung eines Büchleins, das vor fast zweihundert Jahren Charles Labelye, Ingenieur und Brückenbauer in London, veröffentlicht hat.

Bis zu seinem zwanzigsten Lebensjahre hielt sich also Charles Labelye, Sohn des «François Danjan La Belye et Madame Elisabeth Grammont, sa femme», in der Schweiz und zwar wahrscheinlich in Vevey auf, wo er am 12. August 1705 getauft wurde. Seine Eltern waren protestantische Flüchtlinge aus Frankreich, die sich in Vevey für immer niedergelassen hatten.

Ohne je ein Wort englisch gehört zu haben, erschien Charles also an einem Tage unbestimmten Datums in London, um, wie damals so viele andere talentierte Männer des kontinentalen Europa, sein Glück in England zu versuchen, dem Lande, das in raschem Aufstieg begriffen war.

In England herrschte große Nachfrage nach leistungsfähigen Ausländern. Und diese kamen denn auch aus allen Ecken und Enden Europas, der eine aus Zwang, weil er aus seinem Lande aus politischen Gründen verjagt wurde, der andere aus Wanderlust, der dritte aus Freude am Wagnis, im fremden Lande, dessen Sprache er gar nicht kannte, den Kampf um die Selbstbehauptung aufzunehmen.

Zur ersten Kategorie gehörten die Hugenotten, die französischen Protestanten, die nach der Aufhebung des Ediktes von Nantes zu Zehntausenden nach England flüchteten, um hier bei der Entwicklung aller Zweige des Handels, der Technik und der Wissenschaften entscheidend mitzuwirken.

Ein grimmiger Feind Labelyes war der unbegabte, aber großsprecherische Architekt Batty Langley, der es nicht ertragen konnte, daß nicht er mit dem Bau des Westminster-Bridge beauftragt wurde. Als im Jahre 1748 ein Bogen der Brücke barst, veröffentlichte Batty Langley rasch ein Büchlein unter dem Titel «Survey of the Westminster Bridge», auf dessen erster Seite er von Labelye als von dem «Schweizer Betrüger» sprach. Als Titelblatt trug das Büchlein eine Zeichnung, auf der ein Fragment der Westminster-Brücke zu sehen war, «wie sie hätte gebaut werden sollen auf Grund der Veröffentlichung Batty Langleys im Jahre 1736». Unter einem Bogen zeichnete Langley einen Galgen hin, an den er den gehäßten Konkurrenten Labelye kurzzerhand aufhängte. Unter der Zeichnung steht ein Dialog zwischen dem Unternehmer und dem Ingenieur (Labelye). Im Dialog nennt der Unternehmer seinen Ingenieur einen gemeinen Kerl und frechen Betrüger. In Wirklichkeit hat der Unternehmer nach Abschluß der Arbeiten Labelye reich beschenkt, auch wurden bei den Eröffnungsfeierlichkeiten dem Brückenbauer die größten Ehren zuteil. Langleys Angriffe beruhten ausschließlich auf dem ohnmächtigen Neid eines Dilettanten.



Die alte «London Bridge», lange Zeit die einzige Brücke über die Themse. Auf der London Bridge standen bis 1734 ganze Häuserblocks aus drei- bis vierstöckigen Wohngebäuden. In den Parterreräumlichkeiten befanden sich Geschäftslöke ähnlich wie heute noch auf der Arnobrücke in Florenz. Hauptsächlich Buchhändler hatten sich hier angesiedelt.

Gemälde von Claude de Jongh aus dem Jahre 1693





View of the STAIRS at YORK BUILDINGS in the Strand, with the WATER WORKS & a distant prospect of Westminster Bridge, &c.

Alter Stich. Blick auf die von Labeyle erbaute Westminster-Brücke.

Der französische Geistliche Desagulier war einer der zehntausend protestantischen Emigranten, die im Jahre 1685 ihren Weg nach England nahmen. Ihm wurde auf einem Flüchtlingsschiff ein Platz angewiesen, seinen dreijährigen Sohn Jean Theophilus hätte er aber nicht mitnehmen dürfen. Der Vater aber verpackte das Söhnchen in ein Fäßchen und schmuggelte es auf diese Weise aus dem unduldsamen Vaterlande.

Diese «Schmuggelware» wurde bereits im Alter von 27 Jahren eine anerkannte Autorität auf den Gebieten der Hydrostatik, Optik und Mechanik. Schon 1710 war John T. Desagulier Universitätsprofessor und mit 31 Jahren wurde er Mitglied der englischen Akademie der Wissenschaften.

Als der schweizerische Sohn des Flüchtlings La Belye im Jahre 1725 in London eintraf, stand jener andere, vor 40 Jahren in einem Fäßchen nach England geschmuggelte Emigrantensohn auf der Höhe seines Ruhmes.

Es dauerte aber fast zehn Jahre, bis die beiden Flüchtlingssöhne einander begegneten. Im Jahre 1735 richtete Labeyle (so schrieb er zu dieser Zeit seinen Namen) einen Brief an den Akademiker Desagulier, in dem er wichtige eigene Beiträge zur Klärung einiger von Desagulier gerade damals bearbeiteter Fragen der Physik lieferte.

Dieser Brief, den Desagulier in einem seiner Werke abdruckte, ist das erste erhaltene Dokument von der Gegenwart Labeyles in der englischen Hauptstadt. Genügte dieser Brief angesichts seines Inhaltes, um den jungen Mann zu seinem Freund und Schützling zu machen, oder trug die Schicksalsgemeinschaft zur Festigung der Freundschaft bei? — auf diese Frage kann heute keine Antwort mehr gegeben werden, denn weder Desagulier — einer der fruchtbarsten wissenschaftlichen Schriftsteller Englands — noch Labeyle hielten es für wichtig, über ihre eigene Person eingehend zu berichten. Sie lebten beide nicht fürs «Ich», sondern für die Sache; Desagulier war von seinen wissenschaftlichen Forschungen besessen, Labeyle aber hatte nichts im Sinne, als den großen Traum aller Konstrukteure des damaligen Londons, den Bau einer Brücke über die Themse.

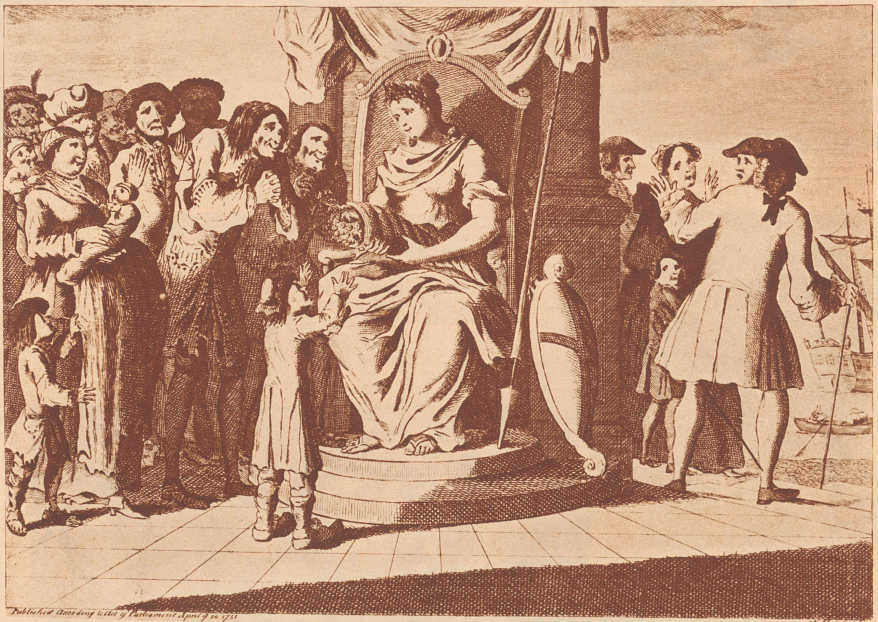
Eine Brücke über die Themse . . . Heute, wo es deren zwei Dutzend gibt, und wo Tunnel und Untergrundbahnen auch unter der Themse täglich Hunderttausende von Menschen in beiden Richtungen befördern, ist es fast unmöglich, sich vorzustellen, welchen Mut es damals

erforderte, eine neue, zweite Brücke über die Themse vorzuschlagen.

Seit über 500 Jahren hatte London eine einzige Stein-

brücke: die alte «London Bridge», eine gewaltige, plumpe Konstruktion, die das Geschäftsviertel Londons mit dem Südufer des Flusses verband.

(Fortsetzung Seite 154)



Im Jahre 1691 wurde dem englischen Parlament ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die allgemeine Naturalisierung der in England eingewanderten ausländischen Protestanten vorsah. Man begründete diesen Antrag mit dem Hinweis darauf, daß weite Ländereien brach lägen und auf Bebauung warteten, daß sich neue Industrien einführen ließen und daß Arbeitermangel herrsche. Unter dem Druck einer heftigen Opposition wurde der Entwurf zurückgezogen. 1751, also gerade im Einweihungsjahre der Westminster-Brücke, wurde wiederum ein ähnlicher Gesetzesentwurf eingereicht. Sofort setzte wieder die Opposition ein und brachte die Anregung zu Fall. Die Karikatur, die wir hier zeigen, spielte damals eine große Rolle im Kampf gegen die Vorlage. Die «sturchbaren Folgen der Naturalisierung» werden da gezeigt. Mutter Britannia empfängt liebevoll Franzosen, Türken, Polen und wohl auch Schweizer, während den echten Engländern nichts anderes übrig bleibt, als ihre sieben Sachen zu packen und die Heimat zu verlassen. Labeyle ließ sich von dieser Bechdelung der «Fremden» demmaßen verärgern, daß er, obschon bereits naturalisiert, England für immer den Rücken kehrte.



# Schweizer in England

Fortsetzung von Seiten 150 und 151

Der Stadtteil Westminster, in dem die königlichen Palais, die Parlamentsgebäude, die vornehmen Wohnpaläste waren, hielt die Verbindung mit dem anderen Ufer mittelst einer Pferdefähre aufrecht. Auf dem anderen Ufer, gegenüber Westminster, liegt Lambeth, der Sitz des Erzbischofs von Canterbury. Die Rechte der Fähre gehörten dem Erzbischof, der sie gegen eine Jahresmiete von 20 Pfund Sterling verpachtet hatte. Zum Betrieb der Fähre gehörte eine Herberge am Südufer. Traf nun ein Reisender etwa bei Sonnenuntergang ein und war er nicht besonders geneigt, sich den Gefahren einer nächtlichen Ueberfahrt auszusetzen, so nahm ihn über Nacht die Herberge auf.

Einfach war es nicht, dieses «Verkehrsmittel» abzuschaffen und es durch eine Brücke zu ersetzen.

Seit der großen Königin Elisabeth, während voller 150 Jahre, wurden dem Parlamente immer wieder Petitionen vorgelegt, dem Bau der Brücke endlich doch zuzustimmen. Das Parlament respektierte aber die öffentliche Meinung, die gegen das gefährliche Unterfangen war.

An Gründen hat es nicht gefehlt. Zahlreiche Gelehrte haben schwarz auf weiß bewiesen, daß die Brücke von den Wellen der Themse einfach weggeschwemmt werden würde. Andere Fachleute sagten, die Brücke werde das Wasser des Flusses dermaßen anstauen, daß sogar die London Bridge der Vernichtung preisgegeben sein werde. Männer, die es sich zur Aufgabe machten, über das moralische Niveau Londons zu wachen, lehnten die Brücke schärfstens ab, die unbedingt zu einer allgemeinen Verlotterung führen müßte, indem sie die Bevölkerung des Südens zur Teilnahme am Großstadtleben des Nordens verleiten würde.

Im Jahre 1736 aber faßte das Parlament trotz aller Warnungen den Beschluß, die Brücke zu bauen. Die moralischen und technischen Einwände verstummten, dafür begann ein Sturm der Interessengruppen. Der Verband der Hafendarbeiter protestierte, weil er das Monopol besaß, die Westminster-Fähre zugunsten der Verbandskasse am Sonntag im Betrieb zu halten. Wenn aber keine Fähre mehr sein wird, so werde es auch keine Sonntagsfähre geben. Darum forderte der Verband, das Parlament möge das Gesetz über den Brückenbau rückgängig machen. Noch radikaler traten die Themsschiffer auf. Sie erklärten, die Brücke werde für sie eine ewige Lebensgefahr bedeuten. Und schließlich kam die Petition der mächtigen Körperschaft der City, in der nachgewiesen wurde, daß eine zweite Brücke den Handel Londons lähmen würde, die Stadt zugrunde richten und England auf diese Weise zur hilflosen Beute eines beliebigen Eroberers machen werde.

Man versuchte, die Aengste der Gegner, soweit es möglich war, zu beschwichtigen. Den Hafendarbeitern wurde eine große Summe votiert, den Themsschiffern wurden Privilege gegeben; die Gesetzgeber waren ihrer Sache trotzdem nicht ganz sicher und so wurde ein zweiter Gesetzentwurf angenommen, in dem esieß, die kleinste geflügelte Schädigung der Brücke werde mit Todesstrafe gesühnt werden...

Während der Parlamentsdebatte hielt es die ehrwürdige Themse offenbar für ihre Pflicht, den tapferen Abgeordneten persönlich ihren Dank und ihre Bewunderung auszudrücken. Am Abstimmungstage hob sich das Wasserniveau der Themse mit großer Schnelligkeit und die Wellen ergossen sich über Westminster. Sie erreichten die Schwellen des Unterhauses und zogen sich erst zurück, als der Speaker die Debatte für geschlossen erklärte.

Zwei Jahre nach dem tapferen Parlamentsbeschluß wurde Labelye zum Ingenieur des Brückenbaues über die Themse ernannt, mit einem Jahresgehalt von 100 Pfund Sterling, zu dem noch ein Unterhaltsgeld 10 Shilling pro Tag kamen.

Die öffentliche Meinung hatte sich inzwischen mit dem Gedanken, daß die London Bridge eine Konkurrentin bekomme, abgefunden. Mehr noch, sie schloß die Westminster Brücke in ihr Herz. Der Grund dieses Stimmungswechsels war die Lotterie, die veranstaltet wurde, um die Kosten des Baus zu decken. Diese Lotterie war eine grandiose Angelegenheit. Die Spielfreude der Londoner konnte sich frei entfalten, insoweit die Lose nicht ausverkauft waren. Der Erfolg der ersten Lotterie und das Unglück derer, die keine Lose mehr bekamen, war so groß, daß das Parlament die Abhaltung weiterer Lotterien genehmigte, die mehr Geld einbrachten, als für Deckung sämtlicher Brückenbauten nötig war.

Labelye begann die Arbeit sofort nach seiner Ernennung. Die öffentliche Meinung erwartete von ihm Sensationen, und er erfüllte ihre Erwartungen. Am nördlichen Themseufer sahen die Londoner riesige Kisten entstehen. 30 Meter lang, 10 Meter breit und so hoch wie der höchste Wasserstand der Themse. Diese Kisten waren oben offen. Nachdem sie fertiggestellt waren, wurden sie in den Fluß befördert und an bestimmten Stellen des Flusses mit der offenen Seite nach oben zum Sinken gebracht. In diese Kisten begaben sich dann angesichts staunender Volksmassen die Arbeiter und bauten, von der Flut der Themse ungestört, an den Pfeilern der zweiten Londoner Steinbrücke.

Heute nennt man die modernen Varianten der Holzkisten Labelyes «caissons». Sie werden nicht mehr aus Holz gebaut und sie sehen auch nicht nach Kisten aus. Im Prinzip sind sie aber nichts anderes als die Methode, die Labelye vor genau 200 Jahren wahrscheinlich erfunden, bestimmt aber als erster praktisch angewendet hat.

Labelye war in den nächsten acht Baujahren der Held Londons. Auf seine Volkstümlichkeit gestützt, versuchte er, bei den Bauherren verschiedene technische Forderungen durchzusetzen. Er wies darauf hin, daß die Brückenpfeiler einen Unterbau haben müßten, weil das Flußbett nicht fest genug sei. Der von Labelye vorgeschlagene Unterbau wurde aber als zu kostspielig abgelehnt.

Im Jahre 1746 war der Bau vollendet. Man bereitete sich für die Einweihung vor, als ein Bogen barst. Die Untersuchung ergab, daß — wie Labelye vorausgesagt hatte — ein Pfeiler mangels Unterbaus zu sinken begann.

Nun kamen für Labelye vier Jahre kleinlicher Flickarbeit. Diese vier Jahre kosteten die Unternehmer das Vielfache dessen, was sie auszulegen gehabt hätten, falls sie Labelyes Rat gefolgt wären.

Labelyes Sorge um sein Werk wurde dadurch, daß er im Rechte war, nicht kleiner. Er kümmerte sich nur um

«Ungezählte Räder, Hufe und Stiefel arbeiteten sich talaufwärts — Seite an Seite, einander überholend, einander zurücklassend — alle demselben unbekanntem Ziele zu. Trainkolonnen krochen neben uns her. Mitrailleurekaren flitzten vorüber und bespritzten uns mit Kot. Dragonertruppen raselten vorüber wie Hagelstauer... Stunde um Stunde warteten wir, von Regen überfröhmt, im tiefen Schmutz hinter den Geschützen her...» — Diese Sätze hat Max Oederlin in seinem interessanten Buch

## Marsch im Jura 1916/17

geschrieben. Es ist kein aufgebauschtes Heldenepos unferer Grenzbesatzungsarmee, keine Sensationshalberei, sondern eine wirklichkeitsgetreue Schilderung aus tiefen unfernen und schicksalsschweren Tagen. Schlicht und recht, mit Ernst und Humor erzählt — genau so, wie es eben damals war.

In jeder guten Buchhandlung zu haben  
Kartoniert Fr. 3.— oder  
In Ganzleinen Fr. 3.50

MORGARTEN-VERLAG A. G., ZÜRICH

die Brücke und um nichts anderes und ging an den maßlosen Angriffen, die gegen ihn geschleudert wurden, achtlos vorüber.

Zum Sprachrohr der Angriffe gegen den «Schweizer Labelye» machte sich der Architekt Batty Langley, ein wirrer Kopf, der in dicken Kupferstichen dafür eintrat, die Londoner Kirchen, Theater, Kaufhäuser, Amtsgebäude, Wohnpalais und überhaupt alles, was gebaut wurde, verschwenderisch mit antiken griechischen Säulen zu bespielen.

Im Jahre 1748 veröffentlichte Langley eine Broschüre, in der er Labelye den «Schweizer Schwindler» nennt. Titelblatt der Broschüre ist eine Zeichnung, auf der Labelye zu sehen ist, wie er auf einem geborstenen Bogen am Galgenstrick hängt...

Unbeirrt führte Labelye seine Arbeit zu Ende. Im Herbst 1750 war das Werk fertig, und die Behörden hatten nur noch die Aufgabe, das Datum der feierlichen Einweihung festzustellen. Sie wählten den 17. November. Erst in letzter Minute stellten sie zu ihrem Entsetzen fest, daß der 17. November auf einen Sonntag fiel, an dem eine weltliche Feier abzuhalten ein Ding der Unmöglichkeit war. Man half sich auf die Weise, daß der Beginn der Festlichkeiten auf Schlag zwölf Uhr mitternachts festgelegt wurde. Zu Beginn der Geisterstunde formierte sich im finsternen Westminster ein Aufzug, der aus den Notabilitäten des Viertels, aus Parlamentariern, Politikern, ferner aus denen bestand, die an den Bauarbeiten beteiligt waren. An der Spitze marschierte Labelye. Beiderseits der Prozession gingen die Fackelträger, voran zogen Bläser und Trompeter. Drei Kanonenschüsse gaben das Zeichen und Zehntausende von Londonern zogen mit der Prozession in der dunklen Nacht auf der neuen Wunderbrücke über die Themse.

Vor der feierlichen Einweihung bereits bekam Labelye ein Geschenk der Bauherren: die runde, schöne Summe von 2000 Pfund wurde ihm als Zeichen der Anerkennung für die geleistete Arbeit überreicht. Das englische Parlament hatte ihm schon im Jahre 1746 das englische Bürgerrecht verliehen.

Als Langley seinen Angriff auf den «Swiss impostor» veröffentlichte, war Labelye also nicht nur kein «impostor», sondern auch nicht mehr ein «Swiss». Trotz dieser Angriffe wurde Labelye als Engländer gefeiert und seine Brücke als das Werk des englischen Genies bewundert.

Jahrzehnte hindurch war diese Brücke ein ewiges Thema der Schriftsteller. Die größten Dichter Englands schrieben Oden über ihre reinen Formen und über ihre Mysterien. Die Brücke ließ auch der Volksphantasie keine Ruhe. Eine Art von Legendenkreis entstand, um zu erklären, wozu die Nischen der Brücke dienen sollten. Die einen, die Sentimentalen, sagten, Labelye habe an die verliebten Paare gedacht. Auf der Wunderbrücke war es nämlich möglich, sich aus der einen Nische mit der gegenüberliegenden flüsternd zu verständigen. Auf diese Weise führten Romeo und Julia lange Abende hindurch Liebesgespräche durch, ohne daß indiskrete Ohren sie gehört oder böswillige Augen sie beisammen gesehen hätten.

Die Londoner Unterwelt wiederum fügte die Nischen in ihrer Weise in den Legendenkreis des Verbrechertums ein. Für sie wären die Nischen bequeme, sturmfreie Verstecke, aus denen man auf die Opfer lauern konnte.

Hatte Labelye Gründe, mit seinem Schicksal unzufrieden zu sein? Persönlich war ihm die Erfüllung seines großen Traumes gegeben, auch an Anerkennung und Volkstümlichkeit mangelte es nicht. Dennoch verschwand er im Jahre 1751, einige Monate nach dem nächtlichen Siegeszug, aus England.

Er ging nach Frankreich und ließ in England nie mehr etwas von sich hören. In Paris schloß er sich einer Gruppe bedeutender Architekten an, lieferte ihnen seine Zeichnungen aus, gab ihnen Ratschläge, teilte ihnen wichtige Erfindungen mit. Er lebte auf dem Kontinent nach der einen Version noch zehn, nach einer anderen zwanzig und nach einer dritten sogar noch dreißig Jahre als selbstloser Freund und Berater, als eine Art gütigen Onkels seiner Berufsgenossen.

Daß er nach getaner Arbeit England verließ, um auf den Kontinent zurückzukehren, wäre an sich eine natürliche Erscheinung. Was aber zu denken gibt, ist das Plötzliche des Entschlusses, den Labelye gefaßt hatte, und noch merkwürdiger ist, daß er für England geradezu spurlos verschwunden blieb.

Eine fremdenfeindliche Stimmung begann Schule zu machen. Die Regierung versuchte einer Agitation zuvorzukommen und reichte einen Gesetzentwurf ein, der eine allgemeine Naturalisierung der Ausländer vorsah. Jetzt hagelte es Proteste, das Parlament wurde mit Petitionen der Kaufleute überschüttet, die Regierung wurde beschimpft, schmutzige Pamphlete und Karikaturen waren gegen die Fremden gerichtet. Das war die Atmosphäre, die in den Tagen der Einweihung der Westminster Brücke London umgab: giftig, von Fremdenhaß und Konkurrenzneid geladen.

In dieser Atmosphäre konnte Labelye seine persönlichen Erfolge nicht richtig genießen. Wirken, Schaffen, höchste schöpferische Anstrengungen — das war seine Bestimmung, dazu gab es aber eine unerläßliche Voraussetzung: reine Luft.

So räumte der tapfere Brückenbauer das Feld...