

K. k. österreichisches Eisenbahnarchiv

Wien, IX/4, Franz Josefbahn-Straße 1

Nr. 98

6 29/11 12

Wien, am 27. November 1912

Betreff: Negrelli u. seine Zeit

Hochzuverehrer Herr Professor!

Auf das gütigste Schreiben vom 20. d. M.
danke ich mich, annehme nun chronologischen Unber-
sicht der Haupttatsachen auf dem Gebiete des Eisen-
bahnwesens in den Jahren 1847 bis 1850 zu über-
mitteln. Unter diesen Ereignissen habe ich mir, soweit in
der Unbersicht eine geeignete Bemerkung nicht mög-
lich ist, Akten; die besonders wichtig, für Ihre
Arbeit in Betracht kommenen Stücke sind mit einem
Pfeil (*) bezeichnet.

Im Eisenbahn-Archiv befinden sich Eisen-
bahnakten; Akten über andere öffentliche Bauten befinden
sich für die Zeit bis Ende 1848 im Finanzministerium,
für die Zeit von 1849 an im Handelsministerium u.
dürften zum Teile an das Ministerium des Innern u.
an das Ministerium für öffentliche Arbeiten abgegeben
worden sein. Im Finanzministerium ist auch noch man-
ches über Negrelli aus den Jahren 1842 - 1848 vor-
handen. Unter einer Specialmission Negrelli's an Rodetzky

1858/26/1

haben ich im Eisenbahn-Archiv nicht gefunden, in der Album-
material über Negrelli 1847 - 1850 bezieht sich auf seine
in der Unberichtig angemarkten Leistungen zum Vorstand der
Baubehörden im lombardisch-venezianischen Königreich u. auf
folgende Veränderungen:

1847 24. September Auflösung des Dienstvertrages Negrelli's
mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn,
28. Oktober Ernennung Negrelli's zum Inspektor
der Generaldirektion für die Staatseisenbah-
nen in definitiver Eigenschaft †.

1820 3/11 47 11
19. P 4/11 47 22

1848 13. Januar Bewilligung eines dreimonatlichen Urlaubs
für einen Reise in Suezkanalangelegenheit.

29/12 10 2 B. d. 3. Juni Fortsetzung Negrelli's von der General-
direktion für die Staatseisenbahnen zum
Ministerium für öffentliche Arbeiten,

5/11 1848 20. August Bestimmung Negrelli's zum Kommissär für
die Eisenbahnangelegenheiten im lombardisch-venezianischen Königreich †.

on - 1/4 2 1/2 1/2 1/2 1/2 1/2
1/2 1/2 1/2 1/2 1/2 1/2 1/2

Seine Aufgabe im lomb. venez. K.R. war schwierig, durch Re-
volution u. Krieg wurden 1848/9 die Bauarbeiten gehindert
u. bestehende Bauwerke (Lagunabrücken) zerstört.

Was ich mirin unmaßgeblich, persönlichen An-
sicht aussprechen darf, so sind die Leistungen auf dem
Gebiete der Eisenbahnwesen nach 1848 ganz hervorragen-
de u. anerkanntswürdig, gleichwohl trüben sie gegen die
Leistungen der Periode 1842/3 allmählich abzufallen. Der Grund
dieser Schwächung erblicke ich darin, dass als Folge der
Revolution wir in allem so auch im Eisenbahnbau

1858/26/2

Leute drinsünden begännen, die von der Sache nichts
verstehen.

Für Ihre freundliche Zurückweisung, meiner Mit-
arbeiterschaft gedanken zu wollen, spreche ich Ihnen, hoch-
geachteter Herr Professor, meinen warmsten Dank aus, bitte
aber gleichzeitig ganz ergebenst, von dieser Absicht ab-
zusehen, da es uns unterlagert ist, an Veröffentlichungen
in unserem Fach ohne besondere Einwilligung mitzuwir-
ken in. meine Stellung im Rahmen des Diensts sich
haltende Tätigkeit sich zur Mitarbeiterschaft nicht eignet.
Sagungen wären ich verbunden, wenn Sie in Ihrem Wer-
ken anmerken wollten: mit Bewilligung der Direktion des
öster. Eisenbahnarchivs.

Über Schmid, der im Pilsener Lande war, habe
ich nichts erfahren können, ich hoffe, dass der
Falls, auf den man immer mehr sehen darf, mir besser
halten wird als meine Nachforschungen. Ein Notar na-
mens Trotter oder ein Advokat wohnt in Wiener Adms-
samensverzeichnis nicht vor. Die mitgetheilten Personaldaten
sind für mich von größtem Wert.

Für die Bewilligung des Archivs entfallen
weder Gebühren noch andere Ausgaben.

Ihnen angekündigten Briefchen mit Freuden
mitzugeschickend, zeichne ich mit dem Ausdruck
besonderer Hochachtung

ergebenst
Wimpffey Forster?

1858/26/3

Eisenbahnbau

Nördliche Staatseisenbahn

1847 - 16. März Kralup-sächsische Grenze Genehmigung
des Projektes.

18. Mai Commissionelle Festhaltung der Höhenlage der
Prag-Dresdener Eisenbahn am Grenzpunkt,
Punkt, der Grenzbrücke u. v.

Negativ
48 mm
grün

25. Mai Brünn-Malomierschitz Genehmigung
des Projektes.

1849 1. Jänner Brünn-B. Trübau Eröffnung des
Betriebs.

1850 1. Juni Prag-Lobositz Eröffnung des Betriebs.

28. Juni Commissionelle Festhaltung der Linienführungen
des Grenzpunktes Prag-Dresden und
des Programms für den Bahnhof Bodenbach.

1. Oktober Lobositz-Oussig Eröffnung des Betriebs.

Südliche Staatseisenbahn

1847 Linie der Strecke Cilli-Laibach.

1848 27. Juni Semmering Festhaltung der Trasse und
Anordnung zur Trassenführung des Landes. + *
y d 14/6 ~ Ende

7. August Gloggnitz-Payerbach Betriebsanfang.

28. August Mirkuschlag-Grantschenhammer Betriebsanfang.

Wien 2. September Grantschenhammer-Spital Genehmigung der
Unterbau-Festhaltung.

1849 14. Jänner Spital-Semmering Hauptkennlinie
Genehmigung des Projektes.

21. März Semmering Hauptkennlinie Genehmigung
des Projektes.

* < 1/2 ? - 2/3 1849

1850/1864

- 1849- 22. Mai Adlitzgraben - Semmering Frühstimmal
Genehmigung des Projektes.
13. Juni Payerbach - Payerbachgraben Genehmigung
des Projektes.
16. September Cilli - Laibach Eröffnung des Betriebs.
9. Oktober Kapplut der Fortsetzung der südlichen
Hauptlinien von Laibach nach
Triest über den Karst. †
1. November Heidensteiner - Adlitzgraben Genehmigung
des Projektes.
17. November Payerbachgraben - Abfattersgraben
Genehmigung des Projektes.
9. Dezember Abfattersgraben - Geieregger Genehmigung
des Projektes.

- 1850 27. Januar Spies - Heidensteiner } Genehmigung
31. " Rumpelgraben - Spies } des
26. Februar Geieregger - Rumpelgraben } Projektes
31. Juli Laibach - Frankdorf }
17. November Frankdorf - Loitsch }

Oestliche Staatseisenbahn (Galizien)

- 1848 25. Mai Hochwürfige Einfallung der Novararbeiten
Bochnia - Jaroslau, Jaroslau - Lemberg,
Eröffnung der im Jahre 1845 errichteten
Kreuzungsb. Abteilungen.
- 1850 5. Juni Winteraufnahme der Trassierungsarbeiten
von Krakau aus.

Südöstliche Staatseisenbahn (Ungarn)

- 1850 - April - Abnahme des Entwurfs der ungarischen Central-
bahn, von welcher man die Strecke Waitzen - Pest-
Sokolok im Betrieb hat.
10. Oktober Waitzen - Gran } Eröffnung für den
16. Dezember Gran - Pressburg } Personennahverkehr.

Nordtiroler Staatseisenbahn.

1850 28. Februar Innsbruck - Fuststein Einleitung der
Vorbereitungen.

Südtiroler Staatseisenbahn.

1850 30. September Verona - Bozen Einleitung der
Vorbereitungen.

Wiener Verbindungsbahn.

1847 26. Mai Wien Gloggnitzer Bahnhof / jetzt Südbahnhof / - Haupt,
zollamt Projekt.

28. Oktober Commissionale Revision der Trasse der Ver-
bindungsbahn.

1848 8. April - Vorläufige Feststellung der Endführung der
Verbindungsbahn - Projekt.

7. Mai Ministerauftrag zur Ausführung der
Verbindungsbahn als Lokomotivbahn,
Bahn halt als Hauptbahn unter Mitwirkung
Ghegas, Negrellis, Schmid's.

14. Dezember Hauptkollamt - Nordbahnhof Feststellung
der Trasse.

1849 12. Mai Schmid's Vorplanung für den Bau und Betrieb der
Verbindungsbahn samt Centralbahnhof. †

9. Oktober Hauptkollamt - Nordbahnhof Genehmigung
der Trasse.

1850 31. Jänner Hauptkollamt - Nordbahnhof Projekt.

Eisenbahnen im lombardisch-venezianischen Königreich.

1845 - September Einfluss der Abnahme des Ansehens
der lombard. nat. Eisenbahnen durch
den Nord. Staat im Betrieb Lago-
nenbrücke - Padua. Eingelöst

wird die lomb. konz. Eisenbahn erst 1852.

1846 Februar und März Lagunenbrücke, Padua-Vicenza,
Mailand-Treviglio Eröffnung
des Betriebs

20/11 48. N. c. Septembar Vicenza-Verona Projekt.
b. f. Commisarij di Strada in Italien.

1849 20. Juni Davitt Negrelli über die "Kannoll",
Hinderrung des Eisenbahnverkehrs
im lomb. konz. Königreich +

2. Juli Vicenza-Verona Eröffnung des Betriebs

1850 - Februar Verona-Mantua Projekt.

April Mestre-Treviso Projekt.

29. Juni Wiederaufhebung der Mafraud der
Revolution zuzustehen, in 9 Monaten
wiederaufgehaltten Lagunenbrücke. +

Juli Verona-Brescia Projekt.

Organisation der Behörden

1. Größtliche Verwaltung von Baron Buschmann
in der Gasse der Eisenbahn der öffentl.
wegen. Monvergia 1899 IV. Band pag. 115 f

1848 Juli Ministerium für die öffentlichen Arbeiten
Eröffnung Akte im Finanzministerium

11. Juli Generaldirektion für die Staatseisenbahnen
wird dem Ministerium für öffentl. Arbeiten
unterstellt.

November Umwandlung des Ministeriums für
öffentl. Arbeiten in das
Ministerium für Handel-Gewerbe

für Herrschaftsbefugnisse / Ghega / Wrauff
" Mothar- und Herrschaftsbefugnisse
" Konfiskation

1850

Erweiterung der Generaldirektion der Commu-
nikationen. Beginn der Wirkperiode

1. März 1850. Kaiserin beauftragt mit drei
Abteilungen:

für Eisenbahnbetrieb / Adalb. Schmid!

für Post

für Salzgrub

1850-

8. Dezember Kaiserin der Kaiserin Maria Theresia,
besuchen in den eigenen Landen

April und Mai Provisionelle Erweiterung der
Eisenbahnbetriebs-Direktionen

Prag - für nördliche Herrschaftsbefugnisse
Olmitz und Brünn bis Prag,

Pest für südliche Herrschaftsbefugnisse
/ nach Einlösung der ungar. Centralbahn!
Witzen - Pest - Erolnok und Ende 1850
Witzen - Pressburg

z. Nr. 101

I. Persönliches.

Negrelli. Ernennung.

Übertrag aus dem Akte betreffend Ernennung zum
Inspektor in definitiver Eigenschaft.

Generalinspektor der Kaiser Ferdinands Nordbahn
Alois Negrelli wurde im März 1842 auf Wunsch
der Staatseisenbahnverwaltung für sechs Monate be-
urlaubt u. während dieser Zeit mit der Funk-
tion eines Inspektors der Generaldirektion für
die Staatseisenbahnen betraut. In diesem provi-
sorischen Staatsdienstverhältnis verblieb Negrelli, dessen
Urlaub mittels der R.F.M.B. von Jahr zu Jahr
verlängert worden war, bis zum Jahre 1847.
Somit machte sich das Bedürfnis geltend,
Negrelli dem Staatsdienste zu erhalten u. seinen
provisorischen Aufenthalt in eine definitive zu
verwandeln, u. so wurde dem Ansinnen, nachdem
sein Eintragstrag mit der R.F.M.B. am 24.
September 47 gelöst worden war, in Stelle eines
Inspektors der Generaldirektion der Staatseisenbahnen
am 28. Oktober 1847 definitiv erteilt.

Kommissar im l. v. R.R.

Bestimmung Negrelli's zum Kommissar für die
Eisenbahnangelegenheiten im lomb. venet. Königreich.

3. Dion Akt I. 7412 ex 1848 l. b. samt den in
der Instruktion enthaltenen Vorschriften: Regolamento
normale per l' Imperial - Regio Inspektorato (ad ³²⁷ 1846)
u. Notificazione concernente le modalita e condizioni
sotto le quali la pubblica amministrazione intraprende il
compimento della costruzione della strada ferrata
lombardo - veneta. (ad ³⁵⁹ 1846.)
2.9.

20/8 58

Beilage 1

1858/26/10

II. Ausbau der lomb. venez. E. B. Bauprogramm.

Negrelli's Vorschläge.

Hier Originalkarte
aus J. 1844/45 u.
er 1849.

In meinem Berichte vom 20. Juni 1849,
J. 1844, über den Ausbau der lombardisch-venezianischen Kaiser Ferdinands Eisenbahn bezeichnet Negrelli die von der Eisenbahngesellschaft gewählte Trasse Venedig - Mailand als nicht verhalten; ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse bei der kürzesten Verbindung u. eine möglichst gerade Richtung angestrebt werden u. infolgedessen würden in einem der bevölkerteren Gegenden Europas zwischen Venedig u. Verona einem der Städte Padua u. Vicenza keine anderen Orte von Belang berührt, der Gardasee bleibt außer Betracht u. von Brescia nach Mailand sei es gerade die wenig bevölkerte Gegend, welche durch die beabsichtigte Linie durchzogen wird. Das System der Eisenbahnen, welches die Nachrichten der geraden Richtung zwischen den beiden Hauptstädten Venedig - Mailand ausgleichen sollte, hält Negrelli für unzureichend, da die durch die kürzeste Linie verfolgte Zeitgewinn durch die Gefährdung u. Verzögerungen der Bahnverhältnisse verloren gehen. Bei dem langsamen Baufortschritt der Eisenbahngesellschaft sei es noch Zeit, die Linienführung zum Ziele zu bringen. Die Lage u. die Bedeutung der lombardischen Städte, der Poegand u. die Gardasee nicht hartgen nach Ansicht Negrelli's der Bau von zwei Eisenbahnen, nämlich einer oberen u. einer unteren lombardischen Eisenbahn, während eine Eisenbahn, welche die lombardische Ebene in der Mitte durchläuft, unter der oberen noch der unteren Gegend entsprechen würde. Negrelli's Vorschlag geht deshalb dahin:

1. von Verona bis Villafrauca die vorgeschlagene Linie, welche sowohl für die Richtung nach Mantua als auch für die Richtung gegen Brescia benutzbar sei, beizubehalten;

2. von Villafrauca die Bahn in das Miniothal nach Deschiera längs des Gardasees u. von da nach der vortheilhaftesten Richtung gegen Brescia zu führen;

3. von Brescia bis Chiari die alte Traci beizubehalten;

4. von Chiari die Richtung nach Bergamo u. über Sesto nach Monza einzuschlagen, wo sich die Linie mit der im Südbai begriffenen Mailand-Comobahn vereinigen würde.

Unter allen Bedingungen des Verkehrs unterschieden die Eisenbahn könnte als die obere lombardische E.B. angesehen werden. Sie würde nur um 17 Meilen weiter als die von Treviglio nach Verona vorgeschlagene Bahn werden. Allein wenn man die beiden Zweigbahnen

Treviglio - Bergamo	mit	11 Meilen	37
Brescia - Cremona	"	26 "	17

zusammenfügen, würde es nach dem ursprünglichen Projekt Treviglio - Verona 23 Meilen Bahn mehr zu bauen geben als nach dem Projekt einer oberen lombard. E.B. u. würde der Hauptstreck durch die Stationen in Brescia u. in Treviglio zweimal unterbrochen. Das Terrain für die obere lomb. E.B. u. infolgedessen die Niveau- u. Richtungsverhältnisse seien ganz günstig. Vorarbeiten seien schon längs der ganzen Linie vorgenommen, die Strecken Verona - Villafrauca u. Brescia - Chiari könnten logisch, die anderen Strecken können kürzer Zeit in Angriff genommen werden.

Die unten Lombardische E.B.

5. hätte von Villafrauca ausgehen u. über Mantua bis Borgoforte am Po geführt werden;

6. von Mantua würde die Bahn Marcaria, Borsolo u. Piadena hinführen, die Chiessè, die Mella, u. den Oglio umfassen, dann nach Lizzignone, Crema u. Treviglio ziehen. Die Linie Crema über Lodi nach Mailand wäre vorzuziehen gewesen, durch den Bau der Bahn Mailand - Treviglio bei aber die Richtung nach Treviglio bereits gegeben.

Die Bahn von Mailand nach Paria
7. würde längs dem Naviglio gezogen werden u. die zwei Bahnhöfe in Mailand wären mittelst einer leicht herstellbaren Bahn zu verbinden;

Die unten lomb. E.B. würde zugleich den Verkehr der jetzt des Po folgenden Fluss-gebiets Parma u. Modena vermitteln.

Es wäre
8. die Tracè von Mestre über Treviso nach Udine u. Palmanova gegen Triest anzunehmen. Die Umweg über Udine ist durch die Bedeutung dieser Hauptstadt des Triest's gerechtfertigt. Hin-gegen dürfte der weitere Umweg über Conegliano zu vermeiden sein, um die Flussübergänge an Stellen zu bewirken, wo die Bahnen mit weniger Schwierigkeiten verbunden sind.

Endlich wären noch Tracèen vorzu-nehmen

9. für die Linie von Padua über Monselice u. Rovigo nach Ponte di Lagoscuro (Ferrara),

10. für die Bahn Verona - Triest.

Die vorgeschlagenen Linien sind in der bei-liegenden Karte rot, die ausgeführten oder nahezu vollendeten Bahnen schwarz ausgezogen, die alten

1855/26/13

Projektlinien sind schwarz, allfällige Varianten der
mit vorgeschlagenen Linien rot punktiert.

Operationsplan:

a. die Vorarbeiten zum Bau der Hauptlinie
von Verona über Villafrauca u. Peschiera nach
Brescia, Chiari u. Bergamo bis Monza, sowie
von Villafrauca bis Mantua wännen toglisch in
Angriff zu nehmen;

b. die Tracing Mestre - Udine - Palmanova
läßt in zweiter Linie,

c. sodann nach Massgabe der Kräfte die Tra-
cing der Linie Padua - Ponte Lagoscuro u.
Mantua - Mailand zu folgen;

d. in dritter Linie können die Tracing
gegen Triest, nachdem durch die Bemühung mit
dem Gardasee die Kommunikation dahin gleich
anfangs einen wesentlichen Fortschritt erwachten.

Erlass des Ministers
für Handel, Gewerbe
u. öffentliche Bauten
vom 6. Juli 1849

Es unterliegt keinem Zweifel, dass
die ausgeführte Bahnstrecke Mailand - Treviglio höchst
fördernd auf die zweckmäßige Entwicklung der
Eisenbahn im Königreich einwirkt. Man darf
jedoch nicht vergessen, dass die Linie von Mai-
land nach Monza vorher immer aus dem In-
tervallo verlaufen worden war. Diese In-
tervallo, welche jetzt von Monza nach Como führt, wünscht zwar
die Bahn an den Staat abzurufen, allein
solange dies nicht geschehen ist, läßt sich
auch nichts über den Bahnbau von Monza über
Bergamo nach Chiari anstatt der Anleihe
von Treviglio nach Bergamo u. die Bahnbau von
Treviglio nach Chiari unternehmen. Unbetrachtet dieser
künftigen Entscheidung, welche in einigen Monaten

zu erwarten steht, kann die Strecke von Chiari nach
Brescia in Angriff genommen werden u. da noch
viel auf der Strecke von Verona nach Venedig
zu vollenden u. nach der Wiederherstellung der
letzten Stadt leider sehr viel kurzfallen kann
wird, so muss ich vorläufig Ihre Thätigkeit auf
diese Punkte beschränken u. mir Ihre Anträge
dabei erbitten.

In Betreff des Bahnzuges von Brescia
bis Verona möchte ich mich für den Zug
über Villafranca mit der Ausbuchtung zwischen bis
Mantua - Rivoltella am Gardasee liegt so nahe
bei Desenzano, dass meine Ansicht nach dieser
bedeutendste Ort berührt werden sollte, selbst dann,
wenn der Zug auch einen kürzeren nördlichen
Bauzug machen müsste. Die Ausbuchtung von
Mailand nach Pavia u. Lodi u. von Padua zum
Po kann ich ebenfalls unberücksichtigt. Dagegen
habe ich einen Wert auf die Verlängerung der
Ausbuchtung von Mantua nach Parma, weil von
Parma eine Bahn über Reggio u. Modena
nach Bologna geführt werden soll, die später
wohl mit der bresanischen Bahn von Florenz
nach Livorno verbunden werden wird.

Demnach kann die italienische lomb. Linie nicht
weiter in Betracht genommen werden
Besonders wichtig ist die West- - illyrische
Grenze. Die vorerwähnten Verbindungen sind unvor-
züglich in Angriff zu nehmen.

III. Organisation der Baubehörden.

Akt I. 1195 / Z. N. ex 1849 l. b.

Bestimmungen über den Organismus der Staats-Bau-
behörden I. Heft l. b.

Beilage 2

IV. Semmering.

Min. Akt I. 885 ex 1848 l. b.

Für die beschleunigte Inangriffnahme des Semmeringbaues
war man bei einem Reihe von anderen Eisen-
bahnbauten die Forderungen für die Arbeitskraft mit-
berücksichtigt. Vor dem Jahr 1848 u. vor dem Na-
poleon III war die österreichische Regierung bereit
bündelt, durch öffentlichen Bauten für die Arbeiter
Beschäftigung zu schaffen.

Unter die finanziellen Verhandlungen für den Semme-
ringbau sind im Eisenbahn-Archiv keine Akten
vorhanden.

Diega wurde im Jahre 1848 zum Generalinspektor
der Staatseisenbahnen ernannt, übernahm im Jahre
1849 die Leitung der Bauaktion im Ministerium
für Handel, Gewerbe u. öffentl. Bauten, welche die
Bauverhältnisse der aufgelösten Generaldirektion für
die Staatseisenbahnen weiterführte, u. als diese Ver-
hältnisse an die General-Baudirektion übergingen,
die Sektion für Staatseisenbahnbau dieser Direktion.

Dem Bauleiter für den Semmering wurde am
3. Juli 1848 Obbrigunier Kasimir Pilarczyk beauftragt,
Diega beauftragt im Rahmen seines Wirkungskreises
die höhere Leitung auch dieses Baues.

verte

1585 / 2016