

Alois Negrelli Ritter von Moldelbe

Bauingenieur, Pionier des Eisenbahnwesens, Schöpfer des Planes für den schleusenlosen Durchstich der Landenge von Suez.

Geb. 23. Januar 1799 in Fiera di Primiero, gest. 1. Oktober 1858 in Wien.

Von Dipl. Ing. Erich Kurz-Runtscheiner, Wien.

Alois Negrelli, im Familien- und Freundeskreise stets Luigi genannt, war der älteste, sechs Töchtern folgende und von zwei Brüdern gefolgte Sohn des Gutsbesitzers Michele Negrelli, dessen Muttersprache das Italienische war und der einer Familie entstammte, die im 12. Jahrhundert aus Genua in die habsburgischen Erblände einwanderte, und seiner deutschblütigen Gattin Elisabeth, geborenen Württemberg. Alois Negrelli (Abb. 1*) wurde am 23. Januar 1799 im Marktflecken Fiera di Primiero im wildschönen Tal des Cismone geboren, der in nord-südlicher Richtung dem Nebenfluß der Etsch Brenta zuströmt, in einer Landschaft also, die damals zur gefürsteten Grafschaft Tirol gehörte.

Seine Mutter schrieb in das erste Heft der Tagebücher, in die Alois Negrelli sein lebelang alle bedeutsamen Ereignisse eintrug, den sich an ihrem Sohn wörtlich erfüllenden Leitspruch:

„Deutsch ist Deine Muttersprache, welsch des Vaters Art und Blut, Herrlich sich in Dir entfalte, was in beiden Völkern ruht!“

Der Vater, der als der begütertste Einwohner Primieros galt, war, wie damals alle in seiner Landschaft, zeitlebens ein getreuer Anhänger des habsburgischen Kaiserhauses und vererbte diese Einstellung auch auf seine Söhne. Der Vater organisierte, als 1805 die Franzosen über das Städtchen Feltre gegen Primiero vordrangen, den Landsturm seines Bereiches und zog mit diesem dem Feind entgegen. Er wurde gefangengenommen und kehrte erst nach fünf Jahren in die durch die Kriegereignisse verarmte Heimat zurück. Auch sein Vermögen war in der Franzosenzeit und dann noch durch die Überschwemmungskatastrophe des Jahres 1815 im Cisonetal aufgezehrt worden. Es schien unmöglich, den drei Söhnen, die damals Zöglinge des Seminars der Schulbrüder in Feltre waren, das Weiterstudieren zu ermöglichen. Alois Negrelli, der als der fähigste Schüler der Anstalt galt, wurde aber, als Kaiser Franz 1817 in Venedig weilte, diesem vorge-

* Die Abbildungen nach den im Technischen Museum für Industrie und Gewerbe in Wien in einer „Negrelli-Koje“ zur Schau gestellten Erinnerungsstücken.

stellt und erhielt als Sohn eines um die habsburgische Sache verdienten Mannes ein Stipendium zugesichert, das ihm die Beendigung seiner Studien ermöglichte: Er widmete sich in Feltre bis 1817 auch weiterhin besonders seinen Lieblingsfächern Mathematik, Mechanik und Physik, überragte alle seine Kameraden im architektonischen Zeichnen und hoffte, einst ein berühmter Baumeister zu werden. Zunächst suchte und fand Alois Negrelli als vorerst unbesoldeter Praktikant anfangs 1818 Aufnahme in den Dienst der Baudirektion für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck.

Sein Mentor war hier der um zwanzig Jahre ältere, im Straßen-, Brücken- und Wasserbau reich erfahrene Baudirektionsadjunkt Joseph Duile, der unter anderem den großzügigen Ausbau der Arlbergstraße leitete; Negrellis Amtskollege war auch Carlo Donegani, der 1820 bis 1826 die kühne Serpentinstraße über das Stilfsjoch fertigstellte. In dieser Umgebung entwickelten sich rasch Negrellis Begabung und Fähigkeiten; er wurde vielseitig bei Straßen-, Wasser- und Hochbauten, bei Aufnahmen und Verbesserungen,

bei Entwürfen und Ausführungen verwendet. Schon damals zeigte sich sein großes Verhandlungstalent; auch war er bald befähigt, in italienischer, deutscher und französischer Sprache zu amtieren. Im Jahre 1827 wurde Negrelli zum Adjunkten des Kreisbauingenieurs im vorarlbergischen Bregenz ernannt und mit der Besorgung der „Rheinbaugeschäfte“ betraut. Die Regelung des dem Bodensee zufließenden Rheins hatte schon zwei Jahre vorher begonnen und erforderte das ganze Können eines Mannes, der es verstand, technischer, organisatorischer und zwischenstaatlicher Schwierigkeiten Herr zu werden. Negrelli war hier „der rechte Mann am rechten Platz“ und erwarb sich das Vertrauen nicht nur seiner Vorgesetzten, sondern auch der schweizerischen Behörden in solchem Maße, daß die Regelungspläne der österreichischen Regierung verwirklicht werden konnten. Negrellis Erfolge ergaben sich daraus, daß sich in ihm Fachkenntnisse und bald auch große Erfahrung mit dem „Zauber einer scharf umrissenen Persönlichkeit“ verbanden.



Abb. 1. Zeitgenössische Büste Alois Negrellis von Moldelbe.

1826

5-012
1587/4

1587/4

Negrellis erfolgreiche Tätigkeit in Vorarlberg hatte die Aufmerksamkeit der Behörden des benachbarten Schweizer Kantons St. Gallen erregt, und als dieser an die Neugestaltung seines Straßensystems ging, wurde Negrelli die Stelle eines Straßenbauinspektors angetragen. Die wenig aussichtsreichen Verhältnisse im Baudienst seiner Heimat veranlaßten Negrelli, dem Ruf zu folgen, obwohl sich seine Vorgesetzten bemühten, ihn Österreich zu erhalten. Er brachte bald Ordnung in das St. Gallner Straßensystem, dessen Neubauten und Verbesserungen zum Vorbild für andere Kantone wurden. 1836 übersiedelte Negrelli, einem Ruf Zürichs folgend, das ihn schon 1826, als er noch in österreichischen Diensten stand, in die „Linth-Wasserbaupolizei-Kommission“ berufen hatte, als Kantonal-Oberingenieur für die „Kaufmännischen Bauten“ in diese Stadt. Hier führte er neben anderen großen Bauten auch die Münsterbrücke aus, die in der Ingenieurwelt seiner Zeit großes Aufsehen erregte. Auch entwarf er den Plan eines einheitlichen Verkehrsnetzes der Schweiz unter Berücksichtigung der Dampfeisenbahnen. Auf diese war er zuerst 1824 anlässlich einer Dienstreise zu den Wiener Zentralstellen durch Franz Anton Gerstner aufmerksam gemacht worden, der eben damals daranging, die „Holz- und Eisenbahn“ Linz—Budweis zu bauen. Auch hatte Negrelli in der Zeit seines Wirkens in Zürich die Eisenbahnbauten Englands, Belgiens und Frankreichs anlässlich einer Studienreise in diese Länder besichtigen können. Aber erst 1847 wurde als erste Dampfeisenbahn der Schweiz die „Schweizer Nordbahn“ zu bauen begonnen, zu deren Vorbereitung Negrelli, der inzwischen schon wieder in die Heimat zurückgekehrt war, Wesentliches als Gutachter beitragen konnte.

Negrelli kehrte 1840 nach Österreich zurück, indem er einem Ruf der Nordbahngesellschaft Folge leistete, als deren Generalbauinspektor den Weiterbau ihrer Bahnlinien zu übernehmen. Denn Ghega und Bretschneider, die bis dahin die Bauten des Unternehmens geleitet hatten, waren am 1. Juli 1840 aus diesem ausgeschieden, als Karl Friedrich Freiherr v. Kübeck (1780 bis 1855), eben Präsident der Wiener Hofkammer geworden, daranging, seine große Idee, ein österreichisches Staatsbahnnetz zu schaffen, zu verwirklichen. Kübeck ist auch der Beginn des Ausbaues eines Liniennetzes von Telegraphen in Österreich zu danken, einer Erfindung, die auch für den Eisenbahnbetrieb alsbald entscheidende Bedeutung gewann.

Negrelli kehrte, von Ehrungen der Schweizer Behörden, Körperschaften und wissenschaftlichen Vereine überhäuft, nach Österreich zurück, wo es ihm alsbald gelang, die Bauten der Nordbahn rasch vorwärts zu treiben. Aber schon 1842 trat auch Negrelli in den österreichischen Staatsdienst über, um als Inspektor der eben gebildeten Generalinspektion für Staatseisenbahnbau die Entwürfe für die nördlichen Linien zu schaffen. Er leitete in dieser Eigenschaft den Bau der Linien Olmütz—Prag, Prag—Bodenbach, Brünn—Mährisch-Trübau und entwarf Vorstudien für die Bahnlinien Bochnia—

Lemberg—Czernowitz und Bochnia—Brody. Schon 1842 war Negrelli für die Möglichkeit des Baues von Gebirgseisenbahnen eingetreten und hatte hierbei die Anwendung von Spitzkehren empfohlen; seinem entschiedenen Eintreten verdankte auch Ghega zum größten Teil die Genehmigung des kühnen Entwurfes der Semmeringbahn, die dann allerdings unter Vermeidung von Spitzkehren ausgeführt wurde.

Im Revolutionsjahr 1848 wirkte Negrelli kurze Zeit im Ministerium für öffentliche Arbeiten, wurde dann aber bald als k. k. Kommissär für Eisenbahnangelegenheiten in die im Aufstand begriffenen und von Piemont mit Krieg bedrohten italienischen Provinzen Lombardei und Venetien entsendet, wo der greise Feldmarschall Johann Joseph Graf Radetzky (1766 bis 1858) eben sieghaft gegen die äußeren und inneren Feinde vorgeht. Negrelli, der am 5. September 1848 in Mailand eintrifft, gelingt es, durch überraschend schnelle Wiederherstellung der zerstörten Bahnlinien des Lombardisch-Venetianischen Königreiches entscheidend an der nochmaligen, wenn auch nur kurzfristigen Sicherung dieses Teiles des habsburgischen Machtbereiches mitzuwirken. Ein Handbillet Radetzky's, das ein Enkel Negrellis, Nikolaus Negrelli-Moldelbe, im prächtig geschriebenen Lebensroman seines Großvaters, den er „Wahrheit im Pokal der künstlerischen Darstellung kredenzend“, 1940 in Darmstadt-Berlin erscheinen ließ, nach dem im Familienbesitz befindlichen Original abbildete, zeigt, wie hoch der Feldmarschall die Dienste des ihm in entscheidender Stunde zugewiesenen Ingenieurs einschätzte. Es bezeugt nach Aufzählung der Leistungen Negrellis, des Feldherrn „Dank als die Anerkennung Ihres Verdienstes um den Staat, sowie meine ewige Verpflichtung für Ihre Hülfe für die hierländige Armee“. Dieses Handbillet,* das in Verona am 20. Mai 1849 geschrieben wurde, ist ein Beweis für die geradezu freundschaftliche Gesinnung, die Radetzky bis zu seinem Ende Negrelli entgegenbrachte und die dieser mit aufrichtiger Verehrung erwiderte.

Unter Negrellis Leitung schritten die Bahnbauten im Lombardisch-Venetianischen Königreich rasch fort, wurden vervollkommenet und um Strecken, wie jene Verona—Mantua und Mestre—Treviso—Udine—Triest, erweitert. Sogar die sonst so irredentistisch gesinnten Einwohner erkannten Negrellis Verdienste an, und viele Städte, die seine Bahnbauten dem Handel und Verkehr neu erschlossen hatten, ehrten ihn — ein seltener Fall bei einem Manne, der als „Austriacante“ bekannt war — durch Ehrenbürgerurkunden und Dankadressen. Nebenbei entwarf Negrelli in der Zeit, in der er Oberdirektor der lombardischen Baubehörde mit dem Sitz in Verona war, die Bahnverbindung Innsbruck—Kufstein—Rosenheim und leitete die Herstellung der ersten Telegraphenlinien in Parma. Als ihm 1851 der Orden der Eisernen Krone durch Kai-

* In Faksimile veröffentlicht in der Werbeschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architektenvereines (1914) zur Sammlung für ein Denkmal auf dem Ehrengrab Negrellis am Wiener Zentralfriedhof.

ser Franz Josef verliehen wurde, wählte Negrelli, der damit auch in den erblichen Adelsstand erhoben wurde, das Prädikat „Moldelbe“, das an die von ihm im Moldau- und Elbetal geleisteten Arbeiten erinnern sollte, und erbat und erhielt das Recht der Wiedereinführung des Familienwappens, von dem man schon lange keinen Gebrauch gemacht hatte.

1850 wurde Negrelli zum Präsidenten einer von der Regierung des Lombardisch-Venetianischen Königreiches gebildeten Kommission für die Po-Schiffahrt und 1852 zum Kommissär der Mittelitalienischen Zentralbahn ernannt.

Nach alledem erscheint es beinahe unverständlich, daß Negrelli auf Grund hinterrücks gesponnener Intrigen im September 1855 plötzlich vom Dienste enthoben wurde. Wenn für diese Maßnahme, die den verdienten und erprobten Mann, wenn auch nur vorübergehend, seiner Ämter und Ehrenstellen entkleidete, tatsächlich, wie Giuseppe Albenga in dem von ihm für die „Enciclopedia Italiana“ verfaßten, sehr sachkundigen Lebensbild Negrellis behauptet, die Beschuldigung, er hätte sich dem Irredentismus zugeneigt, maßgebend gewesen sein sollte, dann war dies sicher auf irrigen Voraussetzungen aufgebaut; dies beweist die stets von Negrelli dem Habsburgerreich entgegengebrachte Loyalität und seine vom Vater ererbte Einstellung, die ihn den italienischen Patrioten geradezu als Austriacante erscheinen ließ. Es waren schwere Monate für Negrelli, die nun folgten, wenn die Ungnade, in die er gefallen war, auch nicht lange dauerte und diese es nicht verhinderte, daß er auch weiterhin der technische Repräsentant der österreichisch-deutschen Gruppe bei den weltbedeutenden Vorbereitungen für den Bau des Suezkanals blieb. Im Jänner 1855 wurde Negrelli, nachdem er von einer Reise nach Ägypten zurückgekehrt war, wo er die Vorbedingungen der Durchstechung der Landenge von Suez an Ort und Stelle studiert hatte, durch eine Audienz bei Kaiser Franz Josef völlig rehabilitiert und bald darauf zum Generaldirektor der Österreichischen Staatseisenbahnen ernannt.

Auf das Problem der Durchstechung der Landenge von Suez und auf die bei der Verwirklichung zu erwartenden weltbedeutenden Folgen scheint Negrelli anlässlich eines Zusammentreffens mit dem berühmten Naturwissenschaftler und Forschungsreisenden Alexander v. Humboldt (1769 bis 1859), die noch während Negrellis Wirken in der Schweiz in Genf wohl um 1835 stattfand, hingewiesen worden zu sein; Humboldt berief sich dabei auf seinen letzten Besuch bei Goethe und dessen Stellungnahme zu diesem sicher weit über 2000 Jahre alten „Traum der Menschheit“, dessen Verwirklichung mehrmals, wenn auch nur kurzfristig, gelang und der nun, nach dem damals erreichten Stand der Technik auch nach Goethes Ansicht, einer endgültigen Lösung zugeführt werden konnte.

Eine Verbindung des Mittelmeeres mit dem Roten Meer durch eine Wasserstraße, die, vom Nil ausgehend, zunächst zum Timsahsee und von da zum Roten Meer führte, wurde schon im 14. Jahr-

hundert vor Christi Geburt durch die ägyptischen Könige Sethos I. und Ramses II. erstmalig hergestellt, um ihre Flotten aus dem einen in das andere Meer bringen zu können. Die Wasserstraße wiederherzustellen, die bald durch Versandung unbrauchbar geworden war, unternahm gegen das Ende des 7. Jahrhunderts v. Chr. König Necho (616 bis 600), ein Sohn Psammetichs I., indem er den Bau eines Kanals begann, der von Bubastis am Nil ausging und bei Patumos das Arabische Meer erreichen sollte. Es hatten schon mehr als 120.000 Menschen ihr Leben bei diesem Bau verloren, als er auf Grund eines Orakelspruches, daß die Wasserstraße nur den „Barbaren“, d. h. den Phönikern, nützen würde, eingestellt werden mußte. Erst Darios Hystaspis (521 bis 486 v. Chr.) vollendete das Werk, das unter den Ptolämäern noch bedeutend verbessert wurde. Schon zur Zeit Kleopatras wiederum versendet, ließ Kaiser Trajan (53 bis 117) die Wasserstraße, die nun Annis Trajanus genannt wurde, wiederherstellen. Die Araber, die 641 von Amru, dem Feldherrn des Kalifen Omar, geführt, Ägypten eroberten, legten besonderen Wert darauf, die Schiffsverbindung zwischen dem Mitteländischen und dem Roten Meer dauernd offen zu halten; die Wasserstraße wurde im 7. Jahrhundert von Amru befahrbar gemacht, war aber schon hundert Jahre später wiederum völlig im Sand begraben. Wiewohl die Republik Venedig versuchte, Pläne zur Durchstechung des Isthmus der Verwirklichung näher zu bringen, um ihren durch den neuen Seeweg nach Indien um das Kap der guten Hoffnung geschädigten Handel wiederum zu beleben, obwohl Leibniz 1672 mit Colbert in Paris auf Grund seiner Denkschrift „Consilium Aegyptiacum“ ernsthaft die Suezfrage besprechen konnte und der große Staatsmann Ludwig XIV. für das weltbedeutende Projekt vorübergehend zu interessieren verstand, obwohl Sultan Mustafa III., der 1757 bis 1774 regierte, sowie dessen großer Gegenspieler, der Mameluckenführer Ali Bei, der 1766 endgültig die Macht ergriff, bis zu seinem Tod festhielt und Ägyptens Unabhängigkeit von der Hohen Pforte anbahnte, jeder für sich an den Neubau dieser Wasserstraße dachte, geschah doch bis 1833 nichts Ernstes für dieses Projekt. Im Gegenteil: 1798 wurde durch irrtümliche Messungen des französischen Ingenieurs Lepêre, den Napoleon Bonaparte auf seiner Expedition nach Ägypten mit anderen Fachleuten in seinem Stabe hatte und der eine Höhendifferenz von fast 10 m zwischen dem Mitteländischen und dem Roten Meer festgestellt zu haben glaubte, die Ausführbarkeit des Projekts der Wasserstraße durch den Isthmus durch mehr als vier Jahrzehnte fraglich gemacht, bis englische Messungen 1841 die fast völlige Spiegelgleichheit endgültig feststellten.

Die Vorarbeiten für die Verwirklichung des Projekts hatten aber schon früher begonnen: Dies geschah durch den Verfechter der Lehre des Grafen Claude Saint Simon „Christentum und Tatkraft“, der sich mehrfach mit Kanalprojekten beschäftigt hatte. Dessen Adept, der 1796 als Sohn eines Pariser Bankherrn geborene „Père Enfantin“

1856

General
Joseph
1851

1838

genannte Prosper Barthelmy Enfantin, war 1832 wegen seiner sozialistischen Umtriebe von der französischen Regierung gefangengesetzt worden. Im Kerker faßte Enfantin den Entschluß, das undankbare Vaterland zu verlassen und seine sozialistischen Pläne in Ägypten in die Tat umzusetzen; in diese Pläne hatte er auch das Suezprojekt eingeschlossen. Dessen endgültige Verwirklichung begann damit, daß Enfantin 1833 mit fünfundzwanzig seiner Jünger in Ägypten landete, unter denen sich tüchtige Architekten, Ingenieure, Ackerbauer und Gelehrte befanden. Diese arbeiteten zunächst, auf Wunsch des damaligen Vizekönigs von Ägypten Mehemet Ali, praktisch nur an der Regelung des Nils; trotzdem ließ Père Enfantin sein großes Ziel, die Wasserstraße zwischen den Meeren, niemals aus dem Auge. Er kehrte 1837, nachdem viele seiner französischen Mitarbeiter in Ägypten gestorben waren, andere dauernde Stellungen angenommen hatten, von allen verlassen, nach Frankreich zurück.

Trotzdem hielt Enfantin am Gedanken des Suezkanals fest und richtete 1845 ein Rundschreiben an einige Großhandelshäuser Frankreichs, Englands, Deutschlands und Österreichs, in dem er den Stand der Vorarbeiten, die er für den weltbedeutenden Plan geleistet hatte, schilderte und die Möglichkeit von dessen Verwirklichung darlegte. In diesem Rundschreiben wandte sich Enfantin endlich auch entschieden gegen den Plan Englands, an Stelle des Kanalprojekts das des Baues einer Eisenbahn zu setzen.

Fürst Metternich aber, der auch in der Suezkanalfrage seinen Weitblick bewies, hatte schon vorher — seit 1840 etwa — auf diesem Feld vorsichtige diplomatische Vorarbeit geleistet und mehrfach Negrellis Ansichten über dieses Thema anlässlich von Vorsprachen in Eisenbahnangelegenheiten eingeholt. Metternich war daher sofort im Bilde, als ihm wohl erstmalig durch den Direktor des Österreichischen Lloyd in Triest, Karl Ludwig Bruck, der später 1855 bis 1860 Österreichs Finanzminister war, der Inhalt des Sendschreibens Enfantins zur Kenntnis kam; er beauftragte sofort seinen Handelsminister Baron Kübeck, Österreichs Interessen in der Kanalfrage zu wahren und das Projekt mit allen Mitteln zu fördern. Auch in Frankreich fand das Kanalprojekt einen warmen Fürsprecher im Bankier Arlès-Dufour, der es auch verstand, den rührigen, in Leipzig ansässigen Vetter, den sächsischen Bankherrn Dufour-Ferronice, für Enfantins Gedanken zu gewinnen. Als auch Vizekönig Mehemet Ali mit den großen Plänen sich identifizierte, konnte England nichts anderes tun, als — wenn auch bloß scheinbar sie fördernd — an ihrer Vorbereitung teilzunehmen. Damit waren alle Voraussetzungen gegeben, eine „Société d'études pour le percement de l'Isthme de Suez“, eine zwischenstaatliche Studiengesellschaft, mit dem Sitz in Paris, zu gründen, deren Gesellschaftsvertrag am 30. November 1846 unterzeichnet wurde. Die drei nationalen Gruppen entsandten je einen repräsentativen Ingenieur ihres Landes, England Robert Stephenson, den Sohn George

Stephensons, des Schöpfers der ersten Dampfeisenbahnen, Frankreich seinen erfolgreichsten Eisenbahnbauer Paulin Talabot und Deutschland-Österreich Alois Negrelli. Jedem von diesen war ein Stab von Ingenieuren beigegeben, die an Ort und Stelle Vermessungen durchführen sollten, woraus sich die Grundlagen für den endgültigen Bauentwurf ergeben würden.

Die deutsch-österreichische Gruppe, deren Seele Dufour-Ferronice war, leistete als erste ersprießliche Arbeit, indem sie schon im März 1847 eine aus Österreichern gebildete Ingenieurabteilung unter der Führung von Karl Jasnüger nach Ägypten auf den Weg brachte. Die Österreicher lösten rasch ihre Aufgabe, die in der Untersuchung der Küstenverhältnisse am Nordrand des Isthmus bestand, und stellten fest, daß von hier aus eine Gefahr der Verschlammung für den zu bauenden Kanal nicht bestand. Auch die französische Ingenieurgruppe, die den Österreichern im Abstand eines halben Jahres gefolgt war, arbeitete rasch und genau; sie räumte endgültig den Irrtum beiseite, daß der Spiegel des Roten Meeres etwa 10 m höher liegen als der des Mittelmeeres und stellte die für den Kanalbau entscheidende Tatsache fest, daß der Höhenunterschied weniger als 1 m betrage. Stephenson aber entsandte, wohl durch die kanalfeindliche Haltung der Regierung Palmerstons beeinflusst, keine englischen Ingenieure nach Suez, indem er angab, daß die in London vorliegenden, allerdings sehr genauen Aufnahmen des in Frage kommenden Küstenstriches am Roten Meer völlig ausreichende Unterlagen für die weiteren Arbeiten seien.

So schien alles am besten Wege, als die revolutionäre Welle, die, von Frankreich ausgehend, 1848/49 über Europa hinwegging, jede Hoffnung, mit dem Kanalbau bald beginnen zu können, vernichtete. Trotz der Fülle der Arbeit, die Negrelli als Oberdirektor der Baubehörde des Lombardisch-Venetianischen Königreiches zu bewältigen hatte, fand er doch die Zeit, sich mit den Problemen des Suezkanals zu beschäftigen: Er entwarf auf Grund der ihm zur Verfügung gestellten Unterlagen den genialen, später ausgeführten Plan des schleusenlosen Kanals, der die Weltgeltung der Ingenieurleistung Negrellis beinhaltet. Diese Wasserstraße sollte den Isthmus unter Benutzung des Wasserbeckens des Bittersees und des Mensaleh-Sees auf dem kürzesten Weg durchschneiden, wobei sich eine Kanallänge von nur etwa 164 km ergeben würde; die Kanaltiefe sollte etwa 8 m betragen und die freie Durchfahrt der größten Schiffe ermöglichen. Talabot, dem Negrelli, ebenso wie Stephenson, seinen Plan mitteilte, verhielt sich ablehnend und arbeitete den Entwurf einer Wasserstraße aus, die von Alexandrien nach Suez führen sollte, mehrfach länger war als die von Negrelli vorgeschlagene Trasse und auch ohne Schleusen nicht durchführbar war. Stephenson erwies sich mehr und mehr als ein Gegner jedes Kanalbaues und propagierte den Bau einer Eisenbahnverbindung von Alexandrien über Kairo nach Suez, die damals den Interessen Englands gemäßer schien. So hielt von den großen Ingenieuren der damaligen

Zeit einzig Negrelli an der Devise fest: „Aperire terram gentibus!“, unter der der Suezkanal dann erbaut wurde.

Inzwischen war Vizekönig Mehemed Ali 1849 gestorben und dessen Nachfolger Statthalter Abbas Pascha stellte sich fremdenfeindlich gegen den Kanalbau. So ruhten die Vorbereitungen bis 1854 und die Studiengesellschaft schien zum Absterben bestimmt. Da brachte der Tod Abbas Paschas einen plötzlichen Wechsel der Szenerie: Said Pascha, der europäisch erzogene Sohn Mehemed Alis, bestieg den Thron Ägyptens. Zugleich schiebt sich in der Geschichte des Kanalbaues eine neue Figur in den Vordergrund: Ferdinand de Lesseps.

Dieser verschwenderisch von der Natur mit allen Vorzügen seiner Rasse, aber auch mit gewissenlosem Ehrgeiz ausgestattete und von ungezügelter Gewinnsucht besessene frühere Diplomat (1805 bis 1894), lebte damals wegen einer nach glänzendem Aufstieg in Rom 1849 erlittenen außenpolitischen Niederlage in bescheidenen Verhältnissen als „pensionnaire sans pension“ auf dem südlich Orléans gelegenen Gut La Chénaie seiner Schwiegermutter nach Art der kleinen Landwirte der französischen Provinz, von Napoleon, dem späteren Kaiser, seiner Politik geopfert. In den entscheidenden Tagen des Jahres 1854, als der Thronwechsel in Ägypten stündlich zu erwarten war, fanden Infantin, der Fanatiker seiner Idee, und Lesseps, der niemals aufgehört hatte, seinen künftigen Wiederaufstieg mit allen Fibern seines Herzens herbeizusehnen, damals noch beide „Stiefkinder des Glückes“, eine Plattform zu gemeinsamer Arbeit: Infantin, der Lesseps — obwohl er dessen frühere Feindseligkeit kannte — zu sich in sein armseliges Bureau gebeten hatte, setzte ihn wenn man so sagen darf, in aller Form zum Universalerben seiner großen Idee und zum künftigen Verfechter seines Kanalprojekts ein. Denn er kannte Lesseps als einen Meister orientalischer Verhandlungskunst; auch wußte er, daß dieser nicht nur aus der Zeit, als er französischer Konsul in Kairo gewesen war, als ~~einstiger Reitlehrer und Mentor~~, nahe Beziehungen zu Said Pascha (1822 bis 1863) besaß, sondern daß Lesseps außerdem auch der Onkel der ehrgeizigen Gräfin Eugénie de Montijo war, die, seit sie sich im Januar 1853 mit Napoleon III. vermählt hatte, Kaiserin der Franzosen hieß. Lesseps gelang es bald, diese ehrgeizige, kluge und mächtige Frau für den Kanalplan, der nun der seine war, zu gewinnen. Von der französischen Gruppe der Studiengesellschaft mit Umgehung der anderen nationalen Gruppen, in statutenwidriger Weise mit allen Vollmachten und mit Geldmitteln versehen, begab sich Lesseps nach Ägypten, wo es ihm alsbald gelang, vom Vizekönig, der ihn wie einen alten Freund empfing, ein persönliches Mandat für den Bau des Suezkanals zu erhalten. Der dies bestätigende Ferman war in alttürkischer Sprache verfaßt und Lesseps benützte diesen Umstand dazu, das Mandat, das erst nach Zustimmung der Hohen Pforte rechtskräftig werden sollte, in der von ihm für die Studiengesellschaft hergestellten Übersetzung ins Französische,

durch bewußte Auslassung dieses entscheidenden Passus zu „korrigieren“. Dadurch gelang es Lesseps, die anfänglich sehr großen Bedenken der Mitglieder der Studiengesellschaft zu beschwichtigen, unter denen insbesondere Infantin und Talabot eingesehen hatten, daß sie mit der Entsendung „dieses Außenseiters“ sich selbst einen schlechten Dienst erwiesen hatten.

Lesseps, der trotz einstiger technischer Studien kein Fachmann des Wasserbaues war, hatte alsbald erkannt, daß Negrellis Plan (Abb. 2 und 3) der einzige zur Ausführung geeignete war, und trat mit diesem am 18. September 1855, als Negrelli zum Besuch der Weltausstellung nach Paris gekommen war, im Empfangssalon eines Hotels zu einer persönlichen Fühlungnahme zusammen. Lesseps' Wesen war zwar Negrelli nicht sympathisch, er entschloß sich aber aus sachlichen Gründen doch zur Zusammenarbeit mit ihm, die zu einer gemeinsamen Studienreise nach Ägypten führte. Die Ergebnisse dieser im Winter 1855/56 durchgeführten Reise, die Negrellis Überzeugung von der Richtigkeit seines Planes nur bestärkten, legte dieser in einem bahnbrechenden Aufsatz der Welt vor; dieser erschien im Heft XVII des Jahrganges 1857 der Wochenschrift „Austria“ unter dem Titel „Die gegenwärtigen Transport- und Kommunikationsmittel Ägyptens mit Beziehung auf die beantragte Durchstechung der Landenge von Suez“ und wurde auch als Sonderabdruck verbreitet.

Es war nun Negrellis Aufgabe, seinen Plan auch vor einer Versammlung der Ingenieure der Studiengesellschaft zu vertreten, die am 23. Juni 1856 in Paris um 7 Uhr früh begann. Den Vorsitz dieser denkwürdigen Sitzung führte der leitende Ingenieur des Wasserbauamtes der Niederlande Conrad. In ihr gelang es der großen Verhandlungskunst Lesseps' und Negrellis, die anwesenden Fachkollegen zunächst für die von diesem vorgeschlagene Trasse quer durch den Isthmus und dann auch für die schleusenlose Ausführung zu gewinnen: Die Kommission beschloß einstimmig, den Kanal ohne Schleusen nach Negrellis Gesamtprojekt zu bauen, das ohne jede Abänderung angenommen wurde. Bei dem der Arbeitssitzung folgenden Frühstück ergriff der Vorsitzende Conrad das Wort und feierte Negrelli als „le constructeur du Canal de Suez“, nannte ihn den führenden Ingenieur Europas und beglückwünschte Österreich zu seinem großen Sohn. Es war der entscheidendste Sieg, den Negrelli in seinem Wirken als Ingenieur errang, sollte aber auch sein letzter sein; denn der Tod hatte ihn, dessen Nierenleiden immer schmerzhafter wurde, bereits gezeichnet.

Kaum von Paris nach Wien zurückgekehrt, mußte Negrelli — „der Tüchtige hat immer viel zu tun“ — als nunmehriger Generalinspektor der Österreichischen Eisenbahnen zu einer Bereisung der Bahnlinien in den italienischen Provinzen aufbrechen. Zwar konnte er sich aus diesem Anlaß auch einige Tage der Ruhe im heimatlichen Fiera di Primiero gönnen; trotzdem kostete aber

2
W. M. M.

W. M. M.
D. M. M.
P. M. M.

W. M. M.
D. M. M.
P. M. M.

auch diese Reise ein Stück seiner Widerstandskraft gegen sein Leiden. Auf anstrengende Winterarbeit in Wien, die er zum großen Teil auch der Ausarbeitung detaillierter Pläne für den Bau des Suezkanals widmete, folgte im nächsten Sommer eine Reise nach dem eben in durchgehender Bahnverbindung erreichten Triest, wo Kaiser Franz Josef am 27. Juli 1857 die feierliche Eröffnung der Gesamtstrecke vollzog.

Auch Lesseps war aus diesem Anlaß zu einer Aussprache nach Triest gekommen, die er mit dem 1849 zum Baron gewordenen, nunmehrigen Finanzminister Bruck und Negrelli, der inzwischen von Said Pascha zum Generalinspektor sämtlicher Kanalbauten ernannt worden war, abführen wollte. Negrelli hatte diese Berufung mit Zustimmung der österreichischen Regierung angenommen und

sitz zu übernehmen. Erst 1866 konnte unter dem Druck Kaiser Napoleons III. die Genehmigung der Hohen Pforte zum Kanalbau erlangt werden. Am 16. November 1869 war dieser nach unsäglichen Schwierigkeiten so weit vollendet, daß die neue Wasserstraße feierlich eröffnet werden konnte.

Es war ein Symbol dafür, daß Frauenhände hier ein hohes Spiel gewonnen hatten, daß die Jacht der Kaiserin der Franzosen den festlichen Zug der Schiffe eröffnete, auf denen viele Fürstlichkeiten — unter ihnen auch Kaiser Franz Josef von Österreich — sowie die ungeheure Zahl der anderen Festgäste den Kanal durchfuhren; daß Kaiserin Eugenie den Vortritt für sich fordern konnte, bewies aber auch am Vorabend des Krieges von 1870/71 mit den Deutschen Frankreichs damalige Machtstellung in der Welt und in der „Compagnie universelle

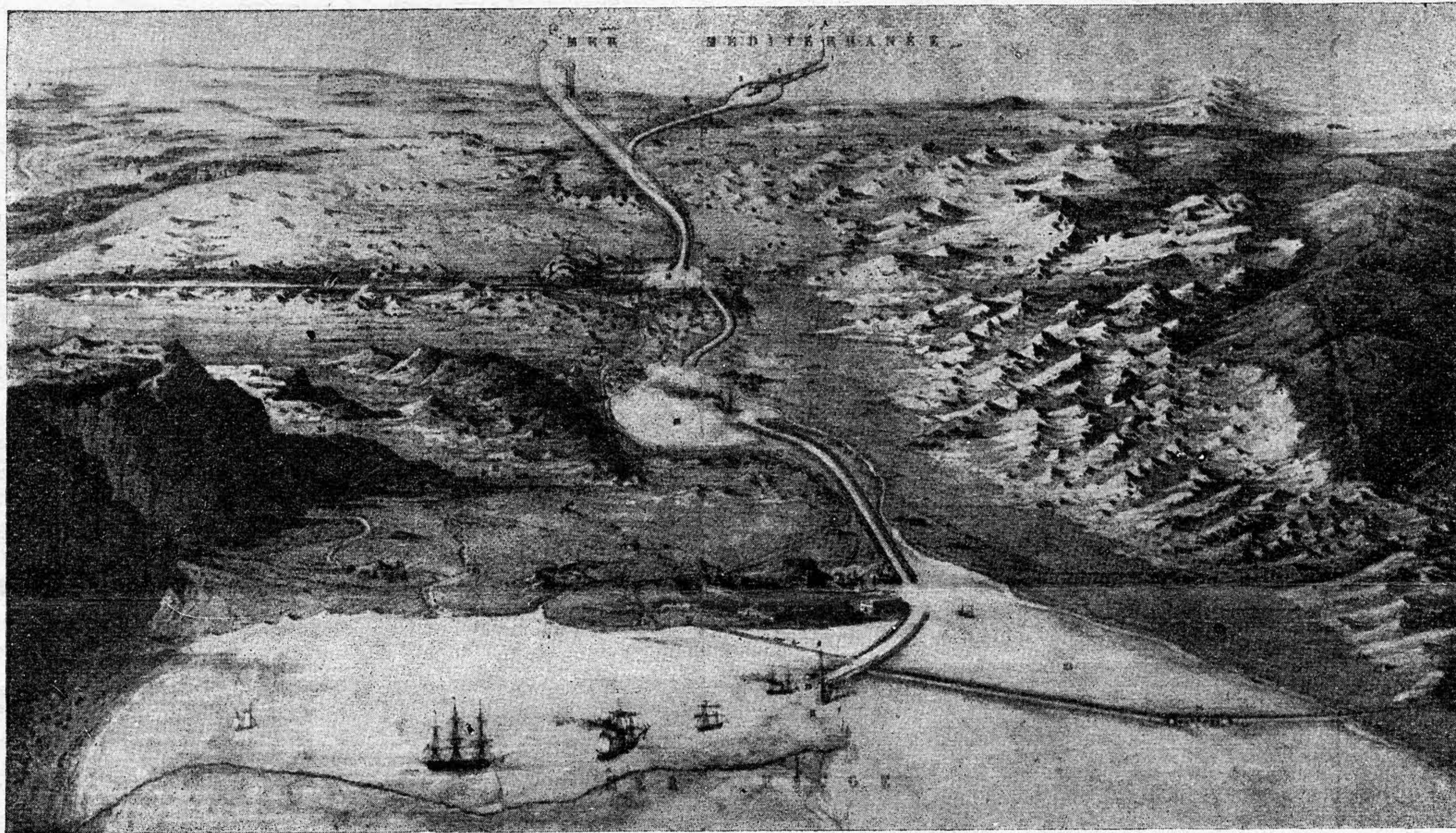


Abb. 2. Negrellis Vogelschauplan des Suezkanals.

traf von Wien aus die technischen Vorbereitungen zum Bau, wogegen es Lesseps' Aufgabe war, nun doch die Genehmigung des Sultans zur Inangriffnahme der Bauarbeiten zu erlangen. Diese blieb auf Betreiben Englands aus, obwohl die österreichische Regierung und insbesondere Baron Bruck, der 1853 bis 1855 in Konstantinopel Internunzius gewesen war und dort alle Wege kannte, Lesseps bestens unterstützten. Daher hatte der Bau noch nicht begonnen, als Negrelli, der in Wien bis zum letzten Tage — namentlich gegen Stephenson — für seinen Plan zu kämpfen hatte, am 1. Oktober 1858 seinem Nierenleiden erlag.

Lesseps wußte sich, rasch zugreifend, aus Negrellis Nachlaß dessen Baupläne zu verschaffen und bald war deren Urheber dank der Mächtigkeiten des geschickt vorgehenden Franzosen selbst im Kreise der Fachleute vergessen. Lesseps erwies sich in den nun folgenden Jahren als in allen Schlichen der Finanzierung bewandert, nachdem er schon 1859 Said Pascha bewogen hatte, die sonst unanbringliche Majorität der Aktien in eigenen Be-

de canal maritime de Suez“. Diese war von Lesseps 1859 gegründet worden und hatte den Bau, der etwa 19,000.000 Pfund Sterling kostete, von denen die ungedeckte Summe von über 6,000.000 Pfund der Khedive aus seinem Schatze bezahlen mußte, nun glücklich beendet. Der Khedive trug darüber hinaus auch die Kosten der verschwenderischen Festlichkeiten der Eröffnungstage, die eine weitere Million Pfund Sterling verschlungen haben sollen.

Bei dieser Art zu wirtschaften, ist es nicht verwunderlich, daß Said Paschas Nachfolger Ismael Pascha, der 1863 den Thron bestieg, sich 1875 entschließen mußte, das ihm gehörende Aktienpaket England anzubieten. Dessen Premierminister Disraeli griff sofort danach, kaufte es, ohne vorher das Parlament zu befragen, mit Hilfe des Hauses Rothschild um 100 Millionen Goldfranken binnen 24 Stunden und begründete damit den großen Einfluß Englands auf den Suezkanal und auf Ägypten selbst, der bis heute ungebrochen besteht.

Lesseps hat es verstanden, allen Ruhm und einen großen Teil des Gewinnes, der sich beim

Ausbau des Kanals ergab, sich selbst zuzuschieben: Er galt der Welt durch lange Zeit als der alleinige Schöpfer des Kanalplanes und des Gelingens des Werkes. Negrelli war gestorben, bevor der Bau begann. Baron Bruck hatte am 23. April 1860 durch Selbstmord geendet. Doufour-Ferronce war 1862, Infantin 1866 gestorben. Nur so konnte es Lesseps gelingen, daß die Negrelli, Bruck und anderen überwiesenen Gründeranteile durch dunkle Machenschaften diesen entzogen werden konnten; sie stellten nun Millionenwerte dar, die nie den Erben zugute kamen. Auch dies blieb lange verborgen, bis die Tochter Negrellis, Marie Grois, 1890 im Nachlaß ihres Vaters Dokumente entdeckte, die es ihr ermöglichten, dem von Lesseps ersonnenen und von der Kanalgesellschaft gedeckten Märchen zu Leibe zu rücken, Alois Negrelli habe kurz vor seinem Tod Baupläne und Anteilsscheine an die „Compagnie universelle du canal maritime de Suez“ verkauft. Trotz des augenscheinlichen Rechtes, das auf Seite der Erben Negrellis war, und obwohl der Panamaskandal, der

Dieses Urteil wurde jedoch am 15. Juni 1893 vom Kassationshof aufgehoben, aber Charles de Lesseps mußte die wegen Bestechung über ihn verhängte Strafe von einem Jahr Gefängnis abbüßen.

Ferdinand de Lesseps aber, den man unbehelligt ließ, starb, 80 Jahre alt, als hilfloser, geistig umnachteter und unzurechnungsfähiger Greis auf seinem Landgut La Chénaie, das ihm seit dem Tod seiner Schwiegermutter gehörte. Der Advokat Raymond Poincaré jedoch, der die Vertretung von Marie Grois übernommen hatte, erwarb aus diesem Prozeß für sich den Präsidentenstuhl Frankreichs; denn Wissen um Geheimnisse der Großen bringt Macht und Aufstieg.

Der heldische Kampf um das Geisteserbe ihres Vaters aber, den sich Marie Grois zur Lebensaufgabe gemacht und auf sich genommen hatte, weckte das Gewissen der Welt. Der Name des Toten erwachte zu neuem Leben und sollte für die Nachwelt der Vergessenheit entrissen werden. Der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein, dem Negrelli

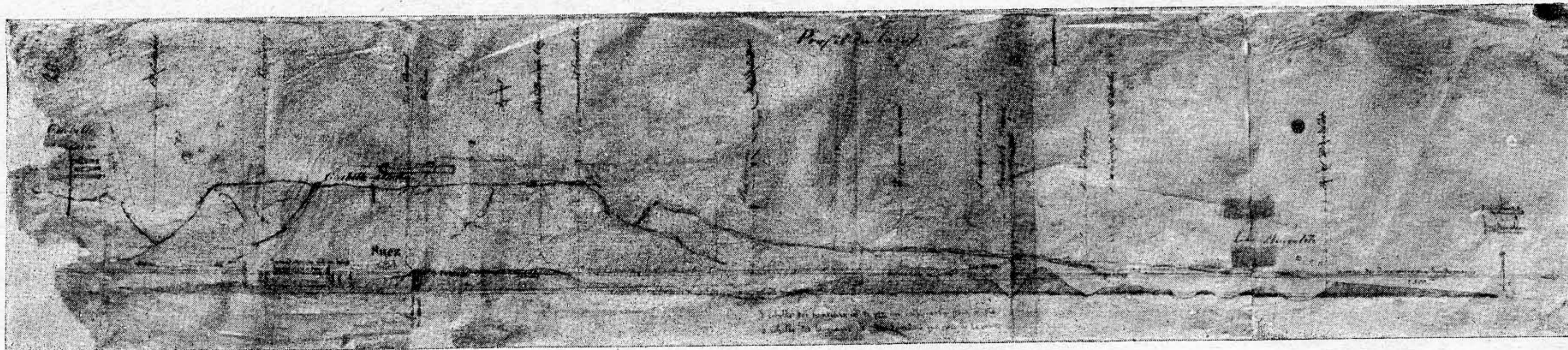


Abb. 3. Negrellis Plan des Suezkanals. (Handzeichnung.)

1890 ausbrach, den französischen Sparern Millionenverluste brachte und bald darauf die liederliche Finanzwirtschaft der Familie Lesseps gerichtlich erwiesen war, ist die Rechtsfrage in der Sache Negrelli und Genossen contra Kanalgesellschaft bis heute noch nicht entschieden worden.

Schon 1890 hatte die Panamagesellschaft Bankrott gemacht, Lesseps selbst war 1891 gerichtlich zur Verantwortung gezogen und 1892 verhaftet worden.* Im Zuge des Verfahrens stellte sich heraus, daß ungeheure Summen zur Bestechung hervorragender Politiker und Finanzleute verwendet worden waren. Lesseps' Sohn Charles wurde gleichfalls verhaftet und mit seinem Vater wegen Betruges an den Aktionären angeklagt. Vater und Sohn wurden am 9. Februar 1893 zu je fünf Jahren Gefängnis und zu je 3000 Fr. Geldbuße verurteilt.

* Ende November 1892 sagte Fürst Bismarck zu dem ihm in Varzin besuchenden Redakteur Henri de Houx, indem er damit der Meinung der Welt Ausdruck gab: „Was andres ist es, als schlimmster Sozialismus, wenn man bei Ihnen einen der berühmtesten Männer der Welt, der die Landenge von Suez durchschnitten hat, auf die Anklagebank der Diebe zerrt! Jeder weiß, daß seine Ehre ebenso wenig durch diesen Prozeß angetastet werden kann wie sein Ruhm. Es ist eben der große Lohnherr, der in seiner Person dem Hasse der Anarchisten ausgeliefert wird.“ Nach Bismarck „Die gesammelten Werke, Gespräche. Dritter Band“. Berlin 1924.

bis zu seinem Tode angehört hatte, machte es sich zur Aufgabe, diesem Pionier der Technik ein bleibendes Denkmal zu setzen. Er erwirkte bei der Gemeinde Wien die Widmung eines Ehrengrabes neben dem Ghegas, wohin 1929 die sterblichen Reste Negrellis aus dem St. Marxer Friedhof überführt wurden; die Kosten für das Denkmal wurden aus Beiträgen Österreichs, Deutschlands, der Schweiz, Ägyptens und der Tschechoslowakischen Republik aufgebracht.* 1930 errichtete auch Italien am Danteplatz in Trient ein Denkmal, bei dessen Enthüllung Negrelli von Senator Marconi als Pionier des Weltverkehrs gefeiert wurde. Das Wiener Grabdenkmal aber trägt die Inschrift: „Ihm verdankt die Welt die Schaffung des Suezkanals“.

Literaturverzeichnis:

F. de Lesseps: „Perçement de l'Isthme de Suez“, Paris 1854, und „Lettres, journal et documents relatifs à l'histoire du canal de Suez“, Paris 1875—1881, 5 Bde. — Georgi-Dufort: „Urkunden zur Geschichte des Suezkanals.“ Leipzig 1913. — Dr.-Ing. A. Birk: „Alois Negrelli, die Lebensgeschichte eines deutschen Ingenieurs.“ Bd. I (1799—1844), Wien 1905, Bd. II (1844—1858), Wien 1925. — Dr.-Ing. A. Birk: „Die Geschichte des Suez-

* Im gleichen Ehrengrab fand auch Marie Grois, die den Ausgang des Prozesses nicht mehr erlebt hat, ihre letzte Ruhestätte.

kanales“, im 13. Bd. (1923) der von C. Matschoss herausgegebenen „Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie“. Berlin 1923. — Dr.-Ing. e. h. Prof. A. Birk: „Alois Negrelli, Ritter von Moldelbe“, in Männer der Technik, herausgegeben von Conrad Matschoss. Berlin 1925. — A. Birk und K. H. Müller: „Der Suezkanal, seine Geschichte und seine wirtschaftspolitische Bedeutung für Europa, Indien und Ägypten.“ Hamburg 1925. —

M. Baratta: „Luigi Negrelli e il canale di Suez.“ Pavia 1925. — G. Adami: „Ingeniere Luigi Negrelli.“ Trient 1926. — Enciclopedia Italiana, Bd. 24, Rom 1934. Lebensbild Negrellis, verfaßt von Giuseppe Albenga. — N. Negrelli-Moldelbe: „Die Lüge von Suez.“ Darmstadt-Berlin 1940 (Tatsachenroman unter Verwertung vieler Familiendokumente). — Josef Sebastian Schall: „Suez, Pforte der Völker.“ Stuttgart-Berlin 1940 (Roman).