

# Sechsis und Wirtshaus

## Lesseps und Negrelli.

Von Hochschulprofessor i. St. Sng. Dr. e. h. Alfred Witt.

Bekanntlich hat Frau Maria Crois-Negrelli, die Tochter Negrellis, vor dem Kriege im Namen der Erben ihres Vaters, die Suezkanalgesellschaft auf Anerkennung der Gründersrechte Negrellis vor der Ersten Strafkammer in Paris geklagt. Bei einer kürzlich vorgenommenen Sichtung der Prozessschriften fanden sich zwei seinerzeit bei der Witwe Lesseps konfigurierte Briefe, die ein volles Licht auf das Verhältnis zwischen Lesseps und Negrelli werfen.

Der im Jahre 1846 von dem Simonisten Enfantin gegründeten Studiengesellschaft für den Suezkanal gehörten Alois Negrelli für die deutsche (österreichische), Paul Lalabot für die französische, Robert Stehenson für die englische Gruppe als beratende Ingenieure an. Lalabot und Negrelli ließen 1847 auf der Landenge von Suez Unterjuchungen und Messungen vornehmen, welche die Ausführbarkeit des Unternehmens bewiesen und Negrelli zum Entwurfe eines schleusenlosen Kanals bestimmten. Die Revolution beherrschte die Arbeiten. Die Hoffnung auf Bewirklichung des Kanals belebte sich neu, als 1854 Said Pascha die Regierung in Ägypten übernahm. Da erschien bei Enfantin der ehemalige Diplomat Ferdinand Lesseps, erbot sich unter Berufung auf seine engen Beziehungen zum Vizekönig in Kairo als Vermittler der Studiengesellschaft die Baugenehmigung zu erwirken. Mit Zustimmung der französischen, aber ohne Wissen der deutschen Gruppe, begab er sich mit Schriftstücken, Plänen und mit der Liste der Zeichner nach Ägypten. Der Vizekönig erteilte ihm 1855 die Vollmacht zur Gründung einer Gesellschaft, die jedoch erst nach Genehmigung seitens der Hohen Pforte den Bau beginnen dürfe. (Siehe: „Der Suezkanal.“ Seine Geschichte und wirtschaftspolitische Bedeutung für Europa, Indien und Ägypten. Von Professor Ing.-Dr. e. h. A. Wirk und Ing.-R. W. Müller-Hamburg.) Diesen Ferman in der Hand, stellte sich nunmehr Lesseps gegen die Studiengesellschaft, die auf dem Boden eines kosmopolitischen Unternehmens und eines politisch einwandfreien Vorgehens stand. Lesseps aber wollte ein französisches Unternehmen, ein ganz persönliches Werk mit allen Mitteln schaffen. Die Studiengesellschaft als solche war ihm Dekuba — nicht waren es ihm die politisch oder finanziell oder technisch hervorragenden Männer, die ihr zugehörten oder nahe standen. So bietet er in dem Briefe vom 17. Januar 1855 — einem der von Frau M. Crois-Negrelli wiedergefundenen Schriftstücke — dem Großindustriellen Arles-Dufour die Stelle des Verwaltungsratspräsidenten der neuen Gesellschaft (notre compagnie) an und bezeichnet Barthélemy-St.-Hilaire, den nachmaligen französischen Außenminister als künftigen Generalsekretär; er legt den österreichischen Finanzminister Baron Bruch, der in Konstantinopel großen Einfluß besaß, und Negrelli,

## Maag-Zahnrad-Pumpen

ORIGINAL  
MAAG  
ZURICH

für  
Dampfheizungsanlagen  
(Nieder- und Hochdruckbrenner)

Generalvertretung und Lager:

Ing. Theodor Deutsch  
WIEN. XV. Mariahilferstr. 132

den Projektanten des schleusenlosen Kanals, auf die vom Vizekönig genehmigte Grundleitung der Baugesellschaft. Keinem anderen Mitgliede der Studiengesellschaft wird diese Ehre zuteil, obwohl Baron Bruch in einem Schreiben an Lesseps dies ausdrücklich als seinen Wunsch ausspricht. Der Bruch mit der Studiengesellschaft war offenkundig.

Im September 1855 reist Negrelli zur Weltausstellung nach Paris. Hier hatte er mit dem vertrauten Freunde Lesseps, dem Generalinspektor der Orleans-Eisenbahn de Chancel, eine dramatisch bewegte Unterredung, über welche dieser an Lesseps, der Negrelli persönlich noch nicht kannte, in einem langen Briefe vom 16. September 1855 — einem der eingangs erwähnten Schriftstücke — in Dialogform vortrefflich berichtet. In ihr sucht Negrelli die unglückliche Meinungsverschiedenheit zwischen der Studiengesellschaft und Lesseps zu beseitigen und die Baugesellschaft auf jener Gesellschaft, die wohlorganisiert sei und festgelegte Verbindungen habe, aufzubauen. Lesseps leugnet durch den Mund de Chancels alle persönlichen Differenzen. Dieser führt zur Begründung der Abkehr von der Gesellschaft Schritt für Schritt neue Momente ins Treffen und sagt schließlich: „Lesseps würde sehr geschmeichelt sein, wenn Negrelli sich mit ihm verbünde.“ Dieser ist bereit, wenn auch Lalabot und Stehenson mitwirken. De Chancel weicht aus; Negrelli möge mit Lesseps selbst sprechen. Lalabot und Stehenson seien nicht mehr frei in der Kanalfrage; Lesseps wünscht Männer, die unabhängig und aufgeklärt („clairés“) sind und sich ohne Voreingenommenheit seinem Mandate, das die gerade Linie vorschreibe, anschließen.

Zwei Tage nach dieser Unterredung sprechen sich Lesseps und Negrelli zum erstenmal. Wie aus einem Briefe Bruchs an Lesseps vom 1. Oktober 1855 hervorgeht, bekundete dieser die Absicht, die Mitglieder der Studiengesellschaft bei der Gründung der Baugesellschaft zu berücksichtigen. Unter dieser Voraussetzung bewilligte Baron Bruch die Teilnahme Negrellis an der internationalen Kanalkommission und seine Reise nach Ägypten. Unter dieser Voraussetzung stimmten auch die Führer der Studiengesellschaft der Teilnahme Negrellis an der Kommission zu.

Lesseps hielt sein Versprechen nicht. Außer Negrelli sah kein Mitglied der Gesellschaft in der Kommission, die sich für Negrellis schleusenlosen Kanal entschied. Lalabot blieb verärgert. Stehenson plädierte für eine Eisenbahn und geriet in eine Zeitungspolemik mit Negrelli. Enfantin und Dufour (Weipzig) stellten sich auf den Standpunkt, daß der Kanal als Notwendigkeit für den Weltverkehr gebaut werden müsse — auch ohne die Studiengesellschaft. Negrelli wurde 1857 vom Vizekönig zum „Vorstande der technischen Oberleitung des Suezkanalunternehmens“ ernannt; 1858 starb er. Lesseps baute den Kanal nach Negrellis Entwürfe.

## Neue Heizpumpen für Industrie- brenner.

Von sachmännischer Seite.

In neuester Zeit wurde eine neuartige Type von Zahnradpumpen für Dampferheizungsanlagen auf den Markt gebracht, die speziell für Hochdruckbrenner von Industrieheizungen bestimmt sind. Diese Pumpen besitzen in Anpassung an die Betriebserfordernisse derartiger Anlagen eine relativ kleine Fördermenge und sind imstande, das Öl unter einem Druck bis zu 15 Atmosphären in den Brenner zu pressen. Die Pumpen sind für direkte Kupplung mit 1000- und 1500tourigen Elektromotoren geeignet, so daß jedes verteilende Zwischenglied vermieden wird. Durch Verwendung eines Speziallagerstahles beim Elektromotor, welches gleichzeitig als Halter für die Pumpe dient, erübrigt sich die separate Fundierung der Pumpe. Dadurch wird nicht außerst platzparender Bauart eine dauernde Zentrierung der Motor- und Pumpenwelle verbürgt, welche auch nach Demontage der Pumpengruppe unbedingt erhalten bleibt. Da von der einwandfreien Funktion der Pumpe der Betrieb der ganzen Feuerungsanlage abhängig ist und die bisher üblichen Stopfbüchsen bei den hohen Drücken und den kleinen Wellendurchmessern andauernd Anstände ergaben, wurden diese Hochdruckpumpen mit Spezialmembran-Stopfbüchsen ausgestattet, welche vollkommen ohne jede Packung sind, daher niemals nachgestellt werden müssen, keinerlei Wartung bedürfen und Gewähr für absolute Dichtung bieten. Die Zahnkolben sowie die Wellen dieser Pumpen sind aus Chromnickelstahl, im Einsatz gehärtet und geschliffen, wodurch höchster Wirkungsgrad und vollkommene Geräuschlosigkeit erreicht wird. & Auskünfte und kostenlose Prospekte bei der Generalvertretung der Maag-Zahnrad-Druckmaschinen A.-G. Ing. Theodor Deutsch, Wien, XV. Mariahilferstraße 132, Telephon R-35-0-17.

(Technisches Museum.) Besuchszeiten: Mittwoch von 9 bis 12 Uhr, Samstag von 9 bis 13 Uhr. Neben Werktag von 10 bis 12 und 15 bis 17 Uhr. Samstag, 12. d. (Staatsfesttag), 9 bis 13 Uhr geöffnet; ab 15 Uhr Führungen. Sonntag, 13. d., 10 Uhr, Vortrag: Major Josef Brunner: „Das Lustbild.“

1597/14

Neue Kasse Österreich 1932 Nr. 469