

Negrelli contra Stephenson.

Die Äusserung des Herrn Stephenson im Unterhaus über die Ausführbarkeit des Suez-Kanals veranlaßt Herrn Ministerialrath Ritter von Negrelli zu der unten folgenden Erklärung. Die Ansicht eines Mannes, der im architektonischen und hydrotechnischen Fache zu den Autoritäten in Europa zählt, kann nur mit Interesse gehört werden, um so mehr, als sie das ehrenwerthe Parlamentsmitglied in einem Lichte zeigt, das in alle seine Behauptungen mehr als bescheidenen Zweifel zu setzen erlaubt. Herr Lesseps hat übrigens bereits an den Ingenieur Charles Mauby einen Brief veröffentlicht, worin er Stephenson einer offenen Unwahrheit zeigt. Er beweist, daß dieser Herr fälschlich behauptete, der Ingenieur Mac Lean habe den Bericht über die Ausführbarkeit des Canals nicht unterzeichnet. Herr Negrelli weist dem parlamentarischen Ingenieur nicht nur volle wissenschaftliche Bedenkenlosigkeit, sondern auch ein sehr kurzes Gedächtniß nach. Dieses Schreiben lautet:

"Herr Redakteur!

In der Sitzung des englischen Unterhauses vom 1. Juni hat Herr R. Stephenson sich rücksichtlich der Ausführbarkeit des Suezcanals in der Weise geäußert, als ob die im Jahre 1847 aus einem französischen, einem Österreicher und ihm bestehende Commission die ^{Un}ausführbarkeit dieses Projectes constatirte; er sagte nämlich in der Beantwortung einer Interpellation des Herrn Roebuck:

"Das ehrenwerthe und geehrte Mitglied hat mancherlei Autoritäten zu Gunsten der Ausführbarkeit des Projectes angeführt, aber er hat die Meinung der 3 Gentlemen außer Acht gelassen, welche den Gegenstand zuerst im Jahre 1847 untersuchten. Der eine war ein Österreicher, der andere von Paris und der dritte war ich selbst. Sie untersuchten die physikalischen Gestalten des Landes und zogen den Gegenstand in sehr sorgfältige Erwägung; ihre Beobachtung auf die irrige Voraussetzung basierend, daß es möglich sein würde, zwischen dem rothen und mittelländischen Meere einen Bosphorus herzustellen, so wie er von Natur zwischen dem schwarzen und mittelländischen Meere besteht. Sie gingen von der Voraussetzung der französischen Erhebung aus, wonach eine Höhendifferenz von 30 Fuß zwischen beiden Meeren bestehen sollte, wonach wirklich ein fortwährender Strom erzeugt werden könnte. Aber es zeigte sich bald, daß die Höhendifferenz ganz unbedeutend sei und keine Strömung herbeigeführt werden könnte. Herr Roebuck habe sich daher eine unrichtige Anwendung der Worte zu schulden kommen lassen, wenn er stets von einem Canal

sprach; denn wäre dieses Bett gegraben und das Wasser eingelassen, so wäre es kein Canal, sondern eine Gosse". Schon im vorigen Jahr hielt ich mich für berufen, diese öffentlich vorgebrachte Äußerung meines ehrenwerthen Freundes, in soweit sie den österreichischen Ingenieur betraf, zu berichten.

Allein Herr Palescapa war mit zuvorgekommen, und seine Widerlegung der vom Herrn Stephenson vorgebrachten Behauptungen war so schlagend, daß ich wie alle anderen Mitglieder der Internationalen Commission mich begnügte, derselben beizutreten, und auf eine technisch begründete Replik meines ehrenwerthen Freundes von England gefaßt war.

Zur nicht geringen Verwunderung aller Jener, welche der Suez=Canal=Angelegenheit mit dem Interesse folgen, das ein solch' großes, wichtiges und gemeinnütziges Unternehmen erweckte, und wach erhält, in diese Replik des ehrenwerthen Unterhausmitgliedes nicht erfolgt. Vielmehr hat Herr Stephenson in der Sitzung des Parlaments vom 1.d.M. seine früheren Behauptungen bloß wiederholt. Es dürfte daher im Interesse der Wahrheit liegen, den historischen Verlauf der Thatsachen wahrheitsgetreu darzustellen, und Herr St. selbst wird es mir Dank wissen, wenn ich seinem Gedächtniß zu Hilfe komme. Ich erlaube mir daher zu erinnern, daß zwischen uns (einem Österreicher, Negrelli, einem Franzosen, Talabot, und einem Engländer, Stephenson) weder im Jahre 1847 noch später ohne Meinungs-austausch in der Suezcanal-Angelegenheit stattfand. Das einzige Mal, wo ich mit Herrn Stephenson in dieser Angelegenheit verkehrte, war im Jahre 1846 zu Paris, ob am 30. November ein Vertrag abgeschlossen wurde, worin festgesetzt ward, daß ich behufs der Durchstechung der Landenge von Suez die Untersuchung des Golfes von Pelusium aus die Aufnahme des Littorales von Tineh, mein Freund Talabot die Aufnahme und das Nivellement der Landenge und Herr Stephenson die Untersuchung und die Aufnahme des Golfes von Suez zu besorgen hätte. Auch noch verschiedene andere Stipulationen sind in diesem Verträge enthalten, die Herr St. angenommen hatte. Damals also schien Herr St. Glaube an die Zweckmäßigkeit und Rentabilität des Canals gehabt und die Idee der Durchstechung der Landenge von Suez für keine *a b s u r d e* gehalten zu haben. Ob der Canal 30 Fuß Gefälle habe oder nicht, ändert an der Sache nichts. Ich für meinen Theil halte einen horizontalen Canal vortheilhafter für die Schifffahrt als einen Canal mit Gefälle, und finde, daß an allen Canälen, wo ein Gefälle vorkommt, Schleußen angelegt werden müssen, um dasselbe zu brechen. Ich halte es demnach für ein Glück, daß zwischen beiden Meeren kein Unterschied in der Höhenlage vorwaltet, was die Ausführung eines ungehemmten freien Schifffahrts-canals wesentlich begünstigt.

Herr Talabot und ich haben in der That im Jahre 1847 eigene Ingenieur-Abtheilungen nach Egypten geschickt, und die gepflogenen Erhebungen

mittelst speziellen Berichten dem Comité in Paris eingesendet. Herr St. hat Niemanden nach Egypten geschickt, sondern begnügte sich, für seinen Theil einige gedruckte geographische Karten des Rothen Meeres ohne weiteren Erinnerungen einzusenden.

Es war ferner festgestellt, daß ein Urtheil über die von dem österreichischen und französischen Ingenieur gepflogenen Erhebungen erst dann gefällt werden soll, wenn die leitenden Oberingenieure Negrelli, Talabot, Stephenson dieselben an Ort und Stelle mit dem Terrain verglichen und mit ihren eigenen Erfahrungen in Einklang gebracht hätten.

In der That einigten wir uns auch ~~xxx~~ im Jänner 1848 dahin, daß wir zu Ende März 1848 zusammen nach Egypten reisen und erst dort eines Weiteren berathen würden. Die Anstalten zur Reise waren auch bereits getroffen; allein die Februar Ereignisse traten dazwischen, die Reise unterblieb, und eine weitere spätere Berathung der 3 Ingenieure hat nicht stattgefunden. Wohl traten sie im August 1855 in Paris nochmals zusammen, allein es wurde dabei über die Art der Ausführbarkeit des Canals kein Wort gewechselt.

Indessen hat Herr Bourdaloue, Chef der französischen Ingenieur Brigade, die Erhebungen dieser Brigade durch den Druck veröffentlicht, und da diese Erhebungen an jende der österreichischen Ingenieur Brigade anknüpften, so konnte Jeder, dem die Sache anging, den eigenen Plan über die Verwirklichung des großen Projectes sich entwerfen und vorbereiten.

Herr St. hat seinerseits, aber ohne mit seinen Collegen Rücksprache zu pflegen und nicht des Suezcanals wegen, nach Egypten gereist, sondern in der Absicht, mit der dortigen Regierung bezüglich der Ausführung einer Eisenbahn von Alexandrien nach Suez in Unterhandlung zu treten. Bei dieser Gelegenheit mag Herr St. die Wüste zwischen Cairo und Suez bereist, und somit nur den Theil des Isthmus gesehen haben, welcher unmittelbar mit Suez zusammenhängt. Unser ehrenwerther Freund behauptet, daß er den ganzen Isthmus zwischen beiden Meeren zu Fuß durchgewandert ist. In Egypten aber, wo die Vorbereitungen zu einer Reise in der Wüste immer auffallen will Niemand von einer solchen Reise der Herr St. etwas wissen, un die letzte Äußerung des Herrn St. im Parlament, wonach nicht weniger als 80 englische Meilen durchzugraben wären, bestätigt die dort bestehende Meinung, daß Herr St. den eigentlichen Isthmus nicht bereist und nicht gesehen habe. Denn in einem solchen Falle hätte er auch die tiefliegenden Becken des Bitter- und des Timsah See's gesehen, welche nicht durchzugraben sind, und welche eine ziemliche Zahl englischer Meilen in ihrer Länge messen, und die Ausführbarkeit des Canals erleichtern.

Die Ingenieure des Vicekönigs von Egypten hatten an dem Nivellement der französischen Brigade Theil genommen, und waren im Besitze der bezüglichen Erhebungen. Sie haben das Nivellement des Isthmus im Jahre 1853 nochmals vorgenommen, und das gleiche Resultat wurde erzielt. Sie entwarfen darauf ein Project zur Durchstechung der Landenge, und die Concession zur Durchführung desselben wurde vom Vicekönig im Jahre 1854 dem Herrn v. Lesseps verliehen.

Seinerseits hat Herr Talabot ein Project veröffentlicht, wornach er auf directe maritime Verbindung der beiden Meere verzichtend, die Wüste von Suez bis zum Timsahsee mit seinem Canal durchgraben, dann aber links durch das Thal Tounilah wendend und den Nil durchkreuzend den Canal quer durch das Nildelta nach Alexandrien führen würde.

Durch die mit der Internationalen Commission vom Dezember 1855 gepflogene Untersuchung an Ort und Stelle habe ich die Überzeugung von der leichten Ausführbarkeit der Canaldurchgrabung, so wie der Anlage sicherer Einfahrten und Häfen an beiden Meeren, und eines bequemen, sicheren Hafens im Timsahsee gewonnen - und kaum war die Untersuchung der Wüste und der beiden Golfe beendet, als ich mich, in den erworbenen, langjährigen Erfahrungen durch die neuen Erhebungen bestärkt, noch im Golf von Pelusium für die directe maritime Verbindung der beiden Meere mittelst eines freien Canals durch den Isthmus entschieden aussprach.

Ich theile die Meinung meines ehrenwerthen Freundes in England nicht, daß der durchzugrabende Canal durch die Landenge, wegen Mangel an Strömung - eine Wüste werde.

Die großen Bassins des Bitter- und des Timsahsee's werden sehr ansehnliche Wasserflächen bilden, welche die gleiche Bewegung des Wassers wie jeder Binnensee erhalten werden. Die Verschiedenheit von Ebbe und Fluth, welche an den durch den Canal zu verbindenden Meeren stattfindet, wird dem Canal das gleiche Leben, als die Meere selbst haben, mittheilen. Der Canal kann nur als die Fortsetzung der beiden Meere angesehen werden, welche ihr Wasser in obigen zwei Seebecken vermischen. Mein ehrenwerther Freund, möge aus den Fenstern des Parlaments, wo er so eigenthümliche hydraulische Kenntnisse entfaltetete, wahrnehmen, wie zur Zeit der Fluth die Themse bis weit über Windsor hinauf zurückgestaut und von der Meeresfluth belebt wird. Und doch ist Windsor manche Meile von der See entfernt - und ihr Einfluß landeinwärts findet regelmäßig statt, wie der Einfluß des Rothen- und mittelländischen Meeres in den Suezer Canal regelmäßig bleiben wird. Das Canalwasser wird kommen und gehen, nur die Fortsetzung der beiden Meere bis zu ihrem Vereinigungspunkt im Becken des Bittersee'sⁿ und wieder kommen, kurz alle Bewegungen

kurz alle Bewegungen des Meerwassers mitmachen. Denn der Canal wird, wie gesagt, nur die Fortsetzung der beiden Meere bis zu ihrem Vereinigungspunkt im Becken des Bittersee's bilden, und wird von denselben beständig alimentirt sein, Dieses Meeresleben findet an allen mit dem Meer in Verbindung stehenden Lagunen und Canälen statt, so auch am See Menzaleh, welcher vom mittelländischen Meere alimentirt ist und belebt wird, und welcher manche Meile sich landeinwärts erstreckt, ohne zu einer Pfütze zu werden.

Mein ehrenwerther Freund wird somit einsehen, daß er in dem "Österreicher" zur Kräftigung seiner Anschauung keine Stütze findet und daß dieser fest an geschichtliche Daten, und an seine, zufolge ernster Prüfung geschöpfte Überzeugung hält, daß nämlich die Durchstechung der Landenge von Suez behufs der Anlegung eines maritimen Canals zur Verbindung des rothen= mit dem mittelländischen Meer aus dem technischen Gesichtspunkte eine leicht ausführbare ist.

Wien, den 10. Juni 1858

Negrelli Ingenieur.