

Rovag, Sender Wien II.

Alois Negrelli Ritter von Moldelbe.

21.1.49

und die weltweite Wirkung seiner Ingenieurleistung.

Eben sind 150 Jahre vergangen, seit am 23. Januar 1799 in dem am Ufer des Flusses Cismona gelegenen Marktflecken Primiero, der damals zu Tirol gehörte, als Sohn des einer altansässigen Gutsbesitzerfamilie entstammenden Angelo Michele Negrelli und der Elisabeth, geborenen Wirtenberger, Alois Negrelli zur Welt kam. Er wurde im Seminar erzogen, das die Schulbrüder in dem am Piave gelegenen Städtchen Feltre unterhielten. Anfangs 1819 trat Negrelli, der gerade sein 19. Lebensjahr vollendet hatte, in den Dienst der Baudirektion für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck ein. 1826 wurde Negrelli nach Bregenz versetzt und mit der Führung der "Rheinbaugeschäfte" betraut. Hier fand er Gelegenheit, sein Können als Ingenieur und als Unterhändler zu beweisen. Dies erkannten auch die Schweizer Verhandlungspartner, ein Umstand, der dazu führte, daß Negrelli zunächst einen Wirkungskreis als Straßenbauinspektor in St. Gallen und bald darauf als Kantonal-Oberingenieur in Zürich erhielt. Erst 1840 kehrte Negrelli nach Oesterreich zurück, wo er kurze Zeit am weiteren Ausbau der Nordbahn, der ersten Dampfeisenbahn der Habsburger-Monarchie, in leitender Stellung tätig war, um dann als Bauleiter <sup>in lombardischer</sup> ~~sudetenscher~~ und galizischer Schienenwege in den Dienst der eben gebildeten Generalinspektion für den Staatseisenbahnbau zu treten. In Anerkennung des hier Geleisteten wurde Negrelli 1851 der Orden der Eisernen Krone III. Klasse, der mit dieser Auszeichnung verbundene erbliche Adel mit dem Prädikat "Moldelbe", sowie das Recht, das alte Familienwappen zu führen, verliehen. Seit dem Revolutionsjahr 1848 war Negrelli in den damals zur Habsburger-Monarchie gehörenden italienischen Provinzen Lombardei und Venezien als Kommissär für Eisenbahnangelegenheiten tätig gewesen und hatte hierbei den Armeen Radetzky's wertvolle Dienste geleistet.

Bis 1855 wirkte Negrelli von Verona aus für die Wiederherstellung und für den weiteren Aufbau des oberitalienischen Eisenbahnnetzes, schien plötzlich in Ungnade gefallen zu sein, wurde aber noch im selben Jahr auf den Posten eines Generalinspektors der österreichischen Staatseisenbahnen nach Wien berufen. Es waren Negrelli aber nur noch drei Jahre der Arbeit an dieser verantwortungsvollen Stelle vergönnt; denn er erlag, nachdem unter seiner Leitung 1857 noch die durchgehende Bahnverbindung Wien-Triest fertiggestellt worden war, schon am 1. Oktober 1858 in Wien, wo er seinen Amtssitz als Ministerialrat und als Leiter einer <sup>selbständigen Abteilung</sup> ~~xxxxxx~~ des Handelsministeriums hatte, noch nicht 59 Jahre alt, einem im Totenschein als "Gedärmebrand" bezeichneten ~~xxxxx~~Leiden, das ihn schon lange gepeinigt hatte.

Negrellis Leistung als Erbauer von Eisenbahnlinien und Organisator des staatlich gelenkten Verkehrswesens ist bewundernswert; in ihrer Auswirkung blieb sie aber auf das Territorium der Habsburger Monarchie, die damals Oesterreich, Ungarn und das Lombardisch-venetianische Königreich umfaßte, beschränkt. Weltweit aber wirkte sich Negrellis Ingenieurkünste dadurch aus, daß er es ist, der den Plan entwarf, nach dem -allerdings erst nach seinem Tod- 1866 bis 1869 der Durchstich der Landenge von Suez durchgeführt wurde. Es ist der Initiative Metternichs zu danken, der die Vorteile, die sich aus der Fertigstellung des Suezkanales für Oesterreich und für die Welt ergeben mußten, als erster unter den Staatsmännern Europas erkannte, daß Negrelli sich der 1846 durch Ferdinand von Lesseps gegründeten "Société d'études pour le percement de l'Isthme de Suez", einer überstaatlichen Gründung, die ihren Sitz in Paris hatte, zur Verfügung stellen konnte. Für diese entwarf Negrelli auf Grund der während einer 1847 ausgeführten Studienreise nach Ägypten an Ort und Stelle gewonnenen Erkenntnisse den Plan für eine schleusenlose Durchstechung der 112 km breiten Landenge, die Asien und Afrika verbindet. Eine im Winter 1855/56 gemeinsam mit Lesseps durchge-

führte zweite Studienreise nach Ägypten bestärkte Negrellis Erkenntnis, daß sein Plan ausführbar und die von ihm vorgeschlagene Lösung die einzig richtige sei. Es gelang ihm auch das im Juni 1856 in Paris versammelte internationale Forum von Ingenieuren für seinen Plan zu gewinnen. Nachdem von diesem der schloßenlose Durchstich beschlossen worden war, wurde Negrelli von seinen Fachkollegen als "constructeur du Canal de Suez" gefeiert. Aus Negrellis zwei Jahre darnach erfolgtem Tod ergab sich die Möglichkeit, die Kenntnis der entscheidenden Vorarbeit des Schöpfers des Planes der Welt vorzuhalten, Oesterreich von der Durchführung abzurängen und allen Ruhm, den die Vollendung des Suezkanals einbrachte, Lesseps zuzuschreiben. Daß Oesterreich dies geschehen ließ, ist der Grund, daß dieses an den Vorarbeiten so maßgebend beteiligte Land seines Anteils an den materialien Erträgen des Suezkanals verlustig ging.

Der Hauptvorteil, den die Fertigstellung des Suezkanals mit sich brachte, fiel England zu, das diesem während des Stadiums der Projektierung und des Baues nicht bloß gleichgültig, sondern sogar feindselig gegenübergestanden hatte: denn Englands Verbindung nach Indien wurde durch den neu erschlossenen Seeweg nicht bloß um 2800 km abgekürzt; auch die großen Einkünfte der Kanalgesellschaft fließen zum größten Teil England zu, seit dessen Premierminister Disraeli 1875 das bis dahin dem Khediven gehörende Paket von Suezaktien kaufte. Durch diesen Besitzwechsel, der, ohne das Parlament zu fragen, mit Hilfe des Bankhauses Rothschild binnen 24 Stunden erfolgte, wurde der große Einfluß Englands auf den Suezkanal und auf Ägypten selbst begründet, der bis heute ungebrochen besteht. Seit diesem Kauf sind ~~somit~~ die geopolitischen Kraftlinien durchschnitten, die Frankreich und Italien durch das Mittelmeer mit ihren afrikanischen Kolonien verbinden. Die Bedeutung, die die Kontrolle des Suezkanals in Englands Politik und für seine Stellung als Weltmacht hat, führten auch zu jenen Kämpfen, die sich während der Weltkriege 1914 bis 1918 und 1939 bis 1945 um den Besitz

dieses Seeweges abspielten. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses durch Menschengestalt und Menschenhände geschaffenen Indienweges ergibt sich allein schon aus der Tatsache, daß 1947 den Kanal 5972 Schiffe mit 36 1/2 Millionen Brutto-Registertonnen durchfuhren: auf die Hauptnutznießerin als seefahrende Nation weist der Umstand hin, daß an erster Stelle unter den Benützern des Suezkanals England mit rund der Hälfte der beiden obgenannten Zahlen steht. Daß Alois Negrelli von Moldelbe es war, der jenen Plan einer schleusenlosen Durchstechung des Isthmus von Suez entwarf, der dem Bau zugrunde liegt, begründet die Weltgeltung der Ingenieurleistung dieses Oesterreichers.