ALOIS VON NEGRELLI

DIE LEBENSGESCHICHTE EINES INGENIEURS

VON

ALFRED BIRK

ZWEITER BAND: 1848—1858

IN ITALIEN — DER SUEZKANAL
LETZTE KÄMPFE

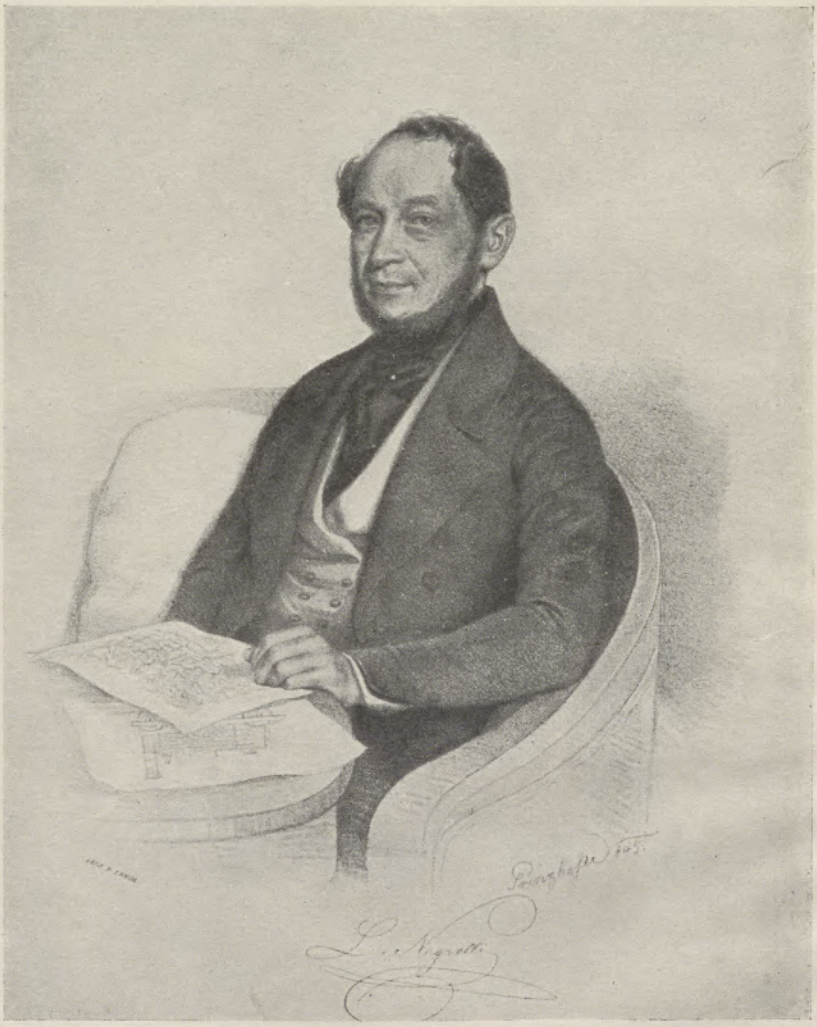
MIT EINEM BILDNISSE

WIEN UND LEIPZIG
WILHELM BRAUMÜLLER
UNIVERSITÄTS-VERLAGSBUCHHANDLUNG, GES. M. B. H.
1925

ALFRED BIRK

ALOIS VON NEGRELLI

ZWEITER BAND: 1848—1858



Gefunden in den Archiven des französischen Ministeriums des Innern, Place Beauveau, durch Minister Clemenceau im Jahre 1906 und Negrellis Tochter überreicht.

ALOIS VON NEGRELLI

DIE LEBENSGESCHICHTE EINES INGENIEURS

VON

ALFRED BIRK

ZWEITER BAND: 1848—1858

IN ITALIEN — DER SUEZKANAL
LETZTE KÄMPFE

MIT EINEM BILDNISSE

WIEN UND LEIPZIG
WILHELM BRAUMÜLLER
UNIVERSITÄTS-VERLAGSBUCHHANDLUNG, GES. M. B. H.
1925

Druck von Ferdinand Berger in Horn, Niederösterreich.

INHALTSVERZEICHNIS

Die Zahlenverweise im Buche beziehen sich auf die im Anhang gegebenen Anmerkungen.

VORWORT

Als der erste Band dieses Werkes in die Öffentlichkeit ging, stand die Welt im Kriege. Die Niederschrift des zweiten Bandes war fertig gestellt; aber an eine Drucklegung war nicht zu denken. Auch nach dem Friedensschlusse dauerte das Hindernis geldlicher Schwierigkeit an. Die älteste Tochter Negrellis, Frau Marie Grois-Negrelli, war bemüht, über diese Sorge hinwegzuhelfen. Und nicht ohne Erfolg. Im vorigen Jahre widmete der Rat der Stadt Zürich auf Grund ihres Ansuchens in dankbarer Erinnerung an das Wirken ihres Vaters in der Schweiz und insbesondere in Zürich den Beitrag von tausend Schweizerfranken zur Drucklegung. Wenige Wochen später unternahm es ein ehemaliger Hörer der deutschen technischen Hochschule in Prag, Ministerialrat Dr. Ing. Max Pernt (Wien) aus eigener Anregung, jene Summe zu beschaffen, die dem Verleger die Herausgabe des Buches ohne Gefahr schwerer geldlicher Schädigung ermöglichen sollte. Das gelang ihm auch in kurzer Zeit. Ich danke allen Behörden, Körperschaften, Unternehmungen und Einzelpersonen, die im Vereine mit Frau Grois-Negrelli und Dr. Pernt verhüteten, daß die Niederschrift dieses Bandes in meinem Schreibtische vergilbe. Ich danke auch dem Verleger für sein weitgehendes Entgegenkommen.

Die Verzögerung der Drucklegung hat auch ihre gute Seite. Der Umsturz im Jahre 1918 öffnete mir den

Weg zur Klarlegung der in Geheimnis gehüllten Abberufung Negrellis aus Italien. Man hatte mir im alten Österreich den Einblick in die darauf bezugnehmenden Schriftstücke verwehrt; die mir dafür angebotenen Auszüge zeigten in entscheidenden Fragen bedenkliche Ungenauigkeiten und empfindliche Lücken. Da auch der Nachlaß Negrellis über diese Begebenheit schweigt, so war ich auf Vermutungen und Zusammenstellungen aus privaten Mitteilungen angewiesen . . . was ich nunmehr berichte, fußt auf dem festen Grunde einwandfreier Beweise.

In meiner ersten Niederschrift des zweiten Bandes behandelte ich die Geschichte des Suezkanals sehr eingehend, um das Gewebe von Wahrheit, Dichtung und Lüge zu zerreißen, das um dieses Bauwerk gesponnen worden ist. Die Notwendigkeit, den Umfang des Buches zu beschränken, gebot mir, an der Grundlinie meines Werkes festzuhalten und für die Darstellung der Kanalgeschichte nur das Wirken Negrellis zur Richtschnur zu nehmen. Die ausgeschiedenen Darlegungen habe ich, erweitert und ergänzt, in dem Buche niedergelegt: „Der Suezkanal, seine Geschichte und wirtschaftspolitische Bedeutung für Europa, Indien und Ägypten“, das ich mit K. H. Müller (Berlin) herausgebe und das sich eben unter der Presse befindet.

Prag, im Februar 1925.

Dr. Ing. e. h. Alfred Birk,
Prof. der deutschen techn. Hochschule.

I.

In Italien

1848—1855

1. In sturmbewegter Zeit

Die „Congreß-Akte“ vom 9. Juni 1815 hatten wieder die alten lombardischen Besitzungen und mit ihnen auch das oberitalienische Gebiet der ehemaligen Republik Venedig an Österreich gebracht. Als lombardisch-venetianisches Königreich bildeten diese Länder nun einen Bestandteil der österreichischen Monarchie. In Mailand und Venedig wurden Gubernien errichtet; Erzherzog Rainer übernahm im Jahre 1818 als Vizekönig die Regierung. Die Congregationen, früheren Einrichtungen nachgebildet, boten der Regierung die Möglichkeit, mit dem Grundbesitze und der Industrie in werktätiger Fühlung zu verbleiben. Viele der Einrichtungen, die Maria Theresia und Kaiser Joseph geschaffen und die sich auch unter der Herrschaft der Franzosen bewährt hatten, blieben aufrecht und wurden verbessert; manche neue Einrichtung trat belebend hinzu; die Regierung war emsig bemüht, den wirtschaftlichen Zustand des Königreiches zu heben. Darin glaubte sie das heilkräftige Mittel gegen die Unruhe gefunden zu haben, die die fortglimmende, ab und zu auch hell auflodernde völ-

kische Bewegung im Innern des Königreiches hervorrief; der leibliche Wohlstand sollte die Kluft überbrücken, die der Haß zwischen Italiener und Österreicher gerissen hatte — sollte die heiße Sehnsucht der Bevölkerung nach völkischer Vereinigung aller Länder Italiens und italienischer Sprache erdrücken. Es war der Grundsatz der Metternich'schen Regierung, das Wesen des politischen Rückschrittes — der Ausfluß des Zusammenwirkens der Kirche mit der Weltlichkeit.[1]

Tatsächlich ist in den Jahren vom Wiener Kongresse bis zum ersten Wetterleuchten der Revolution für das lombardisch-venetianische Königreich unter Rainers Regierung viel getan worden; die Erinnerung daran fand ich noch vor fünfzig Jahren in Mailand und Venedig und überall dort, wo man ohne Haß auf Vergangenes zurück schaute und es ohne Voreingenommenheit beurteilte, lebendig und dankbar.

„Die Kultur" — schreibt der österreichische Landwirt Burger — „ist bis zur Adda immer dieselbe; Äcker mit Mais und Weizen, Weinreben und Maulbeerbäumen; über den Adda kommt man in das Land der Bewässerung; nun hören allgemach Weinreben und Maulbeerbäume auf, man sieht nichts als bewässerte Wiesen und Äcker." Die Wasserfreiheit der Lombardei — das ist das Recht, sein vom Staate gekauftes Wasser überall hin, auch über fremdes Eigentum zu führen — hat die vielen, kreuz und quer, neben und selbst übereinander hinlaufenden Kanäle geschaffen, die das flache Land bewässern; sie ist die Quelle der Millionen, die der Dom in Mailand gekostet hat, die Quelle der Wohlhabenheit dieser Länder.[2] Das waren freilich Einrichtungen, die schon Jahrhunderte bestanden, aber unter der österreichischen Regierung zu einer Vollkommenheit entwickelt wurden, die neben der geregelten Einteilung

und großen Ausdehnung der Bewässerung wohl einzig dastand. Die österreichische Regierung veranlaßte eine Sammlung aller Gesetze und Verordnungen über Gewässer und Straßen und förderte auch die in dieser Richtung tätige Mitwirkung der Privatingenieure, der Grundbesitzer und Pächter. Schon lange vor der französischen Herrschaft, schon unter der Regierung Maria Theresias, waren durch fortgesetzte vorbildliche Vermessungen und Katasterschätzungen die Wertverhältnisse und Pachtverträge geklärt und erleichtert, war die Grundlage für die Bodensteuer geschaffen worden. Denn abweichend von dem in anderen Ländern üblichen Vorgange: die Bodensteuer mit dem zunehmenden Erträgnisse des Grundstückes zu erhöhen, war sie in Italien unveränderlich, nachdem sie an der Hand der früheren Katasteraufnahmen festgesetzt worden war; so zahlten die Provinzen Mailand und Cremona nach der Katastereinschätzung 24 und 14 Millionen Taler Grundsteuer, gleichviel, ob das Einkommen aus den Grundstücken sich erhöhte oder verminderte. Deshalb scheute sich auch kein Eigentümer vor größeren Aufwendungen zur Wertsteigerung seines Bodenbesitzes! Man kann ermessen, welcher Segen dem Lande aus dieser Art der Steuerbestimmung im Laufe der Zeit erwuchs!

In den Gebieten von Mantua und Venedig war die Wasserfreiheit beschränkter, als in der Lombardei; dort bildete Eigentum an Wasser nicht mehr jene viellohnende Kapitalsanlage, wie hier; zwischen dem Tessin und der Adda waren um die Mitte des vorigen Jahrhunderts acht Zehntel des Landes kunstgerecht bewässert; zwischen der Adda und dem Chiese nur mehr die Hälfte, und weiter hinab gegen den Zusammenfluß des Mincio mit dem Po kaum noch ein Zehntel des Bodens. Hier in den tiefer liegenden Gebieten litt der Landbau

auch unter der verheerenden Macht der Wildbäche, die öfters selbst die höchsten Schutzdämme und alle Felder und Wiesen überfluteten; im Jahre 1839 stand das Wasser an einigen Stellen bis zu 7 m über dem gewöhnlichen Pegel und bedeckte bei Mantua an 26 deutsche Quadratmeilen fruchtbaren Landes.

Zur Zeit Negrelli's wurde von den größten Vertretern der Landwirtschaft und Technik immer wieder darauf hingewiesen, daß die bedeutsame Überlegenheit Mailands über die anderen Gebiete Oberitaliens in bezug auf die Bewässerung der Ländereien vor allem in seiner besonderen Gesetzgebung liege. Diese Anschauung hatte nur in beschränktem Sinne Geltung; die Gesetze, die die Wasserrechte regelten, waren im großen ganzen in Venedig und Mantua nicht anders als in Mailand; aber die Verhältnisse, die auf die Bodenkultur bestimmend einwirken, sind im Mailänder Gebiete wesentlich anders als in Venetien. In der Provinz Mailand ist der Himmel den größten Teil des Jahres heiter, unbewölkt; vierzig bis fünfzig schöne regenlose Tage, die sich ununterbrochen folgen, sind nicht selten; kurze, kräftige Gewitterregen liefern im Hochsommer bis zu zehn Zentimeter Wasserhöhe; der Boden saugt den Regen rasch auf; die Temperatur des Sommers übersteigt nicht 35° C. und sinkt auch in der Nacht nicht unter 23° C. Die Wasserwinde geben ihre Feuchtigkeit in den Alpen ab und kommen trocken herab in das Potal, dessen Feuchtigkeit sie gierig aufnehmen, so daß das Tal nicht ungesund wird, wie etwa die Marennen oder die Mündungen des Ganges. Von großem Werte für die Bewässerung des Bodens ist auch die gleichförmige Neigung des Geländes, das von den Höhen des Lago Maggiore, die über 260 m sich erheben, mit der sanften Neigung von durchschnittlich 1·30 m auf ein Kilometer zu den Niederungen

Venedigs hinabfällt, die sich kaum 7 m aus dem Meere erheben. Dazu tritt der Reichtum des Landes an Quellen und Wasserläufen, die sich für die Bewässerung trefflich verwerten lassen. Zwischen dem Lambro und der Adda fließen auf 12 km Breite allein 200 solcher Quellen, deren Temperatur nur geringem Wechsel unterliegt. Den Hauptteil des befruchtenden Wassers liefern der Lombardei allerdings die Seen; wohl an Dreiviertel der erforderlichen Menge; aus dem Lago Maggiore wurden zur Zeit Negrelli's durch den Naviglio grande und durch den Tessin täglich 3·5 Millionen Kubikmeter Wasser bezogen, die die große Tiefebene in einer Ausdehnung von 4000 Quadratkilometern befruchteten. Zu der fachgemäßen Bewässerung trat weiters als Segenspender die reiche Menge verschiedenartigen Düngers, den die wohlgepflegte Viehzucht im Mailänder Gebiete lieferte; man zählte damals in einem Dreiecke von 20 km Seitenlänge mit den Eckpunkten Mailand, Pavia, Lodi gegen 100.000 Kühe und ebensoviele Schweine und über 25.000 Pferde.[3]

In diesen verschiedenartigen Verhältnissen, die ich eben geschildert habe, lag die Quelle einer reichen technischen Tätigkeit. An erster Stelle stand wohl der Wasserbau, der in gleicher Weise vielleicht nur noch in Holland gepflegt wurde. Venetien zählte um den Beginn des 18. Jahrhunderts außer 160 Gebirgswässern und 56 nicht schiffbaren Wasserläufen 40 schiffbare Flüsse und außer 40 Bewässerungskanälen 203 Schiffahrtskanäle. Und alle diese künstlichen Wasserwege, ob sie nun der Wirtschaft oder dem Verkehre dienten, die in ihrer Gesamtheit mehrere tausend Kilometer lang waren, wiesen mehr oder weniger bedeutsame Kunstbauten auf: Weg- und Kanalbrücken, Uferschutzanlagen, Wehre und Schleusen. Besonders wichtig waren auch die Bauten

zum Schutze der Ländereien gegen Hochwasser. Vielleicht war es gerade dieser stete Kampf gegen die Naturgewalten, der viele junge Leute zu der angewandten Mathematik lenkte. Es ist nicht Zufall, wenn viele der tüchtigen Ingenieure, die an der Wiege des österreichischen Straßen- und Eisenbahnbaues standen, aus den italienischen Provinzen hervorgegangen sind, wenigstens dort ihre fachlich-wissenschaftliche Ausbildung erlangt hatten. Die Ingenieure bildeten in Mailand und Venedig einen angesehenen, einflußreichen Berufsstand; zählte doch im Jahre 1846 Mailand allein 270 Ingenieure, von denen jeder verordnungsgemäß, gleichsam als Zeichen seiner staatlichen Berechtigung zur Ausübung seines Berufes, eine „Caution" von 8000 Zwanzigern[4] in Papieren der lombardisch-venetianischen Schuld („Monte") erlegt hatte.

Ein großer Teil der Ingenieure beschäftigte sich nur mit landwirtschaftlich-technischen Fragen. Ausländische Fachgenossen, die nach Oberitalien kamen, um die Landwirtschaft dieses Landes kennen zu lernen, loben die Tätigkeit und rühmen die Verdienste dieser Techniker um die Verbesserung des Bodens. Freilich boten die eigenartigen Pachtverhältnisse ihnen auch die Möglichkeit zu solcher fruchtbringenden Arbeit. Wenn ein neuer Pächter den Hof bezog, hatte der Ingenieur einen Übernahmsbefund — consegna — aufzustellen, der den Bestand des Pachtgutes an Gebäuden, Äckern, Wiesen, Bäumen, Vieh usw. ausführlich, nicht nur der Menge, sondern auch der Güte nach, mit peinlicher Gewissenhaftigkeit darlegte; am Ende der Pachtzeit wurde ebenfalls in gleicher Weise ein Rückstellungsbefund — riconsegna — verfaßt, dessen Vergleich mit dem Übernahmsbefund den Erfolg der Tätigkeit des Pächters zum Nutzen oder Nachteil des Gutes und seines Wertes un-

zweifelhaft erkennen ließ; dieser Rückstellungsbefund zählte alle Erdarbeiten auf, die dem Gute Vorteil gebracht, alle Verbesserungen, die seinen Wert erhöht hatten — und für diese Wertsteigerung wurde der abtretende Pächter entsprechend entlohnt; es ist begreiflich, daß unter solchen Umständen der Pächter Anregung fand, den Boden zu verbessern, als ob es sein Eigentum wäre oder er den Pacht für die Ewigkeit abgeschlossen hätte; aber ebenso begreiflich ist es, daß die Aufnahme dieser Befunde gut unterrichtete, an Erfahrungen reiche und gewissenhafte Fachleute erforderte, um nicht die Quelle steter Streitigkeiten zwischen den Besitzern und Pächtern zu werden.

Die größte Aufmerksamkeit schenkte die Regierung des Erzherzogs Rainer dem Ausbaue der Verkehrswege. Viele neue Straßenzüge wurden gebaut, so neben anderen die schönen Verbindungen von dem Comersee durch das Meratal über den Splügen in die Schweiz; durch Veltlin über das Stilfserjoch nach Tirol; von Vicenza über Schio und durch das Assatal nach Südtirol; von Conegliano zur Piave und an ihr entlang in das Ampezzotal; von Treviso über Oderzo, über Motta und Portogruaro und über Latisana nach Porto - Nogaro. Viele alte, mangelhafte oder verfallene Straßen wurden umgebaut und verbessert; so jene von Verona durch das Etschtal; so auch die Straße über den Pontebbapaß und die von Udine im Tale des Tagliamento nach Kärnten. Große Brückenbauten zeugten für die Kunst der heimischen Baumeister, so auf der Straße von Novara nach Verona die steinerne Brücke bei Boffalora über den Tessin und auf der Straße von Padua nach Udine die Steinbrücke bei Pordenone und über die Meduna, die hölzernen Brücken bei Fontaniva über die Brenta, bei Spresiano über die Piave und bei Codroipo über den

Tagliamento.[5] Bedeutende Summen waren für die Erhaltung der großen Verkehrsstraßen geopfert worden; aber auch die Verbesserung und sachgemäße Erhaltung der früher arg vernachlässigten Vizinal- und Gemeindestraßen bildeten einen wichtigen Punkt des Arbeitsplanes der Regierung, die durch Worte und Taten auf die Nutznießer dieser Wege aneifernd einwirkte. Die Lombardei zählte im Jahre 1847 schon 4032 Klafter Straßen auf eine Quadratmeile* und überragte in dieser Beziehung weit das straßenreiche Böhmen; Venetien hatte 1841 Klafter Straßen auf eine Quadratmeile.[6] Die Erhaltung der Straßen wurde in kleinen Abteilungen auf meistens neun Jahre an Pächter überlassen, die unter der stets streng geübten Aufsicht der staatlichen Baubeamten standen. Die Vergebung erfolgte nach Einheitsmaßen, so daß die Menge des Baustoffes und der Umfang der Arbeiten vermehrt oder vermindert werden konnten, ohne dem Pächter Nachteil zu bringen oder den Staat zu schädigen. Die gute Beschaffenheit des Baustoffes, das milde Wetter und das leichte Fuhrwerk, das in Verwendung stand, begünstigten die gute Erhaltung der Straßen, deren Benützung keine Mautgebühren belasteten.

Die unter französischer Herrschaft begonnenen Kanalbauten in Pavia wurden plangemäß vollendet; die Schiffahrtskanäle, die aus dem Po und der Etsch, aus dem Gebiete von Tarvis und aus dem Friaul nach Venedig führten, wurden erweitert, vertieft und geregelt, ebenso die Lagunenkanäle in Venedig selbst, das man durch neu errichtete Mauern gegen die Meeresstürme schützte; im Hafen von Malamocca erstand ein mächtiger Seedamm und zur Verbesserung der Schiffahrt zwischen Venedig und den Ebenen von Padua, Vicenza

* 1 Klafter = 1·896 m; 1 Quadratmeile = 57·546 km².

und Este wurde der Lauf der Flüsse Brenta und Bacchiglione zweckmäßiger gestaltet. Als Österreich die beiden Länder im Jahre 1815 übernahm, befanden sich die meisten der Flüsse in einem wüsten Zustande, den die Hochwasser der Jahre 1816 bis 1829 und die von ihnen verursachten Dammbrüche noch verschlimmerten. Mit bedeutenden Geldmitteln wurde hier in den nächsten Jahrzehnten erfolgreiche Abhilfe geschaffen; Entwürfe, die seit Jahrhunderten in Schwebe und in Verhandlungen standen, kamen zur Ausführung; Hand in Hand damit ging die Trockenlegung versumpfter Gegenden. Gleich nach Übernahme der italienischen Provinzen begann eine gründliche Überprüfung der allgemeinen Katastervermessung; topographische und militärische Landesaufnahmen fanden statt; die trigonometrische Vermessung durch Offiziere des Generalstabes erstreckte sich auch auf Toscana und den Kirchenstaat.

Schon im Jahre 1837 war einem Ausschusse, den die Handelskammern von Venedig und Mailand eingesetzt hatten, die Bildung einer lombardisch - venetianischen Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Venedig nach Mailand genehmigt worden. Die Anmeldung auf die Aktien der Gesellschaft brachte eine bedeutende Überzahlung. Die erste Generalversammlung stand im Zeichen unbeschränkter Begeisterung und größter Hoffnungsfreudigkeit. Die neue Linie sollte den Namen „Privilegierte lombardisch-venetianische Ferdinands-Bahn“ tragen und auf ihre ganze Länge von 305 Kilometer doppelgleisig erbaut werden. Dem Ingenieur Milani wurde die Verfassung des Entwurfes mit der Weisung übertragen, daß die zu erbauende Bahn die Städte Venedig, Padua, Vicenza, Brescia und Mailand verbinden und alle dazwischen liegenden wichtigen Orte berühren müsse. Die Berufung ausländischer Fachleute

wurde abgelehnt; heimische Ingenieure und Bauunternehmer allein sollten das große Werk beginnen und vollenden. Im April 1840 geschah der erste Spatenstich, und ein Jahr später fand in Gegenwart des Vizekönigs die Grundsteinlegung zu der berühmten Brücke statt, die mit 222 Bögen die Lagunen Venedigs in einer Länge von 3602 Meter überschreitet. Damals besaß Italien aber bereits eine Eisenbahn: die 13 km lange Linie Mailand—Monza, die 1839 genehmigt und 1840 eröffnet worden war. Auch ihr war schon ein anderer Entwurf vorausgegangen: die im Jahre 1838 genehmigte Eisenbahn von Mailand nach Como, die jedoch das Glück weniger begünstigte; die Unternehmung gelangte nicht zur Verwertung ihrer Vergünstigung.

Der große Bauplan für die Staatsbahnen Österreichs vom Jahre 1841* verzeichnete die Eisenbahn von Venedig nach Mailand mit einer Verbindung zum Comersee. Dadurch ergab sich für die Regierung die Möglichkeit und wohl auch die Pflicht, den Bau dieser Eisenbahn zu fördern, als die Mittel der Gesellschaft erschöpft waren, die kapitalskräftige Bevölkerung das Vertrauen zu dem Unternehmen verlor und die Gefahr der Baueinstellung sich ernsthaft bemerkbar machte. Von der außerordentlichen Kreditkasse, die Kübeck im Jahre 1846 ins Leben gerufen hatte,** waren bis zu Ende des Jahres 1847 bereits über 30.000 Aktien der lombardisch-venetianischen Ferdinands-Bahn zu dem Nennwerte von 1000 Lire erworben worden. Über Betreiben der Regierung vereinigte sich im Jahre 1846 die Gesellschaft Mailand—Monza, deren Linie im frischen Aufblühen stand, mit der Gesellschaft Mailand—Como; es wurde der Bau einer Linie von Monza nach Camerlata, das

* Vgl. Ersten Band, S. 152 ff.

** Vgl. Ersten Band, S. 200.

unmittelbar vor Como selbst liegt, beschlossen und die Fortsetzung dieses Schienenweges in die Schweiz in Aussicht genommen.

All diese wohlgemeinte Friedensarbeit konnte den völkischen Geist, der überall im Stillen mächtig war, nicht ertöten. Die Gegner der österreichischen Herrschaft waren emsig am Werke, diesen Geist zu nähren und den Haß gegen Österreich zu steigern. Sie fanden ja auch genügend, ja vielfach im Übermaß, immer wieder neue Förderung in den großen Schattenseiten der österreichischen Verwaltung: in dem arg zerrütteten Finanzwesen, in den hohen Schutzzöllen, die die italienischen Provinzen zugunsten der österreichischen Stammländer, namentlich Böhmens, belasteten, in den das niedere Volk bedrückenden Verzehrungssteuern, in der Last der hohen Abgaben, die zum größten Teile nicht im Lande verwendet wurden,[7] in dem staatlich geübten Spitzelwesen, in der Unterdrückung jeder freien geistigen Regung. Die höher Gebildeten und die breiten Massen — alles strebte nach Befreiung. Anfangs versuchte man in kleinen Einzelangriffen, wie z. B. in der Ausschließung des österreichischen Tabaks, seine Abneigung auszudrücken; aber nach der Februarrevolution in Paris und nach den Märzstürmen in Wien ging man zu offenem Kampfe über. Am 17. März 1848 kam in Venedig, am nächsten Tage in Mailand der allgemeine Unwille zum offenen Ausbruche; Venedig wurde als Republik ausgerufen; Erzherzog Rainer verließ Mailand. Feldmarschall Graf Josef Radetzky, der seit dem Jahre 1831 das Generalkommando im lombardisch-venetianischen Königreiche führte,[8] sah sich bewogen, Mailand preiszugeben, als er von der Annäherung des piemontesischen Heeres unter König Karl Albert erfuhr und befürchten mußte, die Fühlung mit den österreichischen

Landen zu verlieren. Karl Albert besetzte wenige Tage später Mailand; mit voller Kraft eröffnete nun aber Radetzky den Feldzug gegen Piemont; in rascher Folge siegte er bei Santa Lucia, bei Verona, bei Custozza und bei Volta über König Albert; am 6. August 1848 ergab sich Mailand, während Venedig nicht zu besiegen war. Ein Waffenstillstand machte den Feindseligkeiten vorläufig ein Ende.

Auf den Teilstrecken der lombardisch - venetianischen Ferdinand-Bahn: Venedig—Vicenza (67 km) und Mailand—Treviglio (32 km) lag der Betrieb vollkommen brach. Dämme und Brücken — auch die große Lagunenbrücke in Venedig — waren arg beschädigt, der gesamte Fahrpark, die Werkstätten- und Bahnhofseinrichtungen der Strecke Venedig—Vicenza waren nach Venedig gebracht worden. Die revolutionäre Regierung der Lagunenstadt erklärte das bestehende landesfürstliche Inspektorat für die lombardisch-venetianische Eisenbahn als aufgehoben, erzwang von der Verwaltung der Bahngesellschaft ein Anlehen von 3 Millionen Lire, legte Beschlag auf ihr Eigentum und bemächtigte sich ihrer Gelder, soweit sie in Venedig hinterlegt waren.

Mit größter Entschlossenheit suchte die österreichische Regierung die fürchterliche Unordnung zu beheben und einer ernsten Fortsetzung der Arbeiten halbwegs freies Feld zu schaffen.* Das Ministerium für öffentliche Arbeiten entsandte einen Kommissär in die Lombardei zur Wiederanbahnung der erforderlichen Geschäftsbeziehungen mit der Gesellschaft der lombardisch-venetianischen Bahn, zur Beseitigung aller den Verkehr unterbindenden Hemmnisse sowie zur Weiterführung der Bauarbeiten. Seine Aufgabe war es, die besonderen Staatsinteressen bezüglich der Eisenbahn

* Vgl. Erster Band, S. 230 ff.

von Mailand nach Venedig zu wahren, weitere Nachteile für das allgemeine Wohl abzuwenden, denn der Stillstand des Eisenbahnbetriebes, die teilweise Unterbrechung und die unvollständige Herstellung sonstiger Verkehrswege bedrohten schwer das wirtschaftliche Leben. Mit dieser bedeutsamen und schwierigen Aufgabe hatte Minister Schwarzer — wie schon im ersten Bande bemerkt wurde — Negrelli betraut. Das Bestandene herzustellen und dort weiter bauend anzuknüpfen, wo die Revolution abgerissen hatte, war der Grundgedanke der Anweisung, die er ihm nach Verona mitgab. Das Verhältnis zwischen der Staatsverwaltung und der lombardisch - venetianischen Eisenbahngesellschaft, wie es durch die Vereinbarungen in den Jahren 1845 und 1846 geschaffen worden war, sollte nicht gestört, der gesamte Geschäftsverkehr wieder in das alte Gleis zurückgeführt werden. Die Stellen eines landesfürstlichen Kommissärs und eines landesfürstlichen Inspektors waren, gleich wie der Ausschuß der Eisenbahngesellschaft, wieder ins Leben zu rufen; notwendigenfalls sollte Negrelli selbst das Amt eines landesfürstlichen Kommissärs übernehmen und sich einen rechtskundigen Beirat wählen. Alle Schritte und Verfügungen des ministeriellen Kommissärs hatten im Einvernehmen mit den Zivil- und Militärbehörden und mit dem k. k. bevollmächtigen Hofkommissär Grafen von Montecuccoli und dem k. k. Hofrate Schwind zu geschehen.

Negrelli's Reise nach Italien ging über Salzburg und Innsbruck. Schwer war der Abschied von der Heimat und der Familie. Eine ungewisse Zukunft lag vor ihm. Auf der düsteren Fahrt im Postwagen sind Negrelli's Gedanken bei seiner Lotte, deren Tränen sich in seinem Herzen zu Perlen kristallisieren, und bei dem Bubi, das so gut und still ist und nicht kreischt, wie das

kleine Kind auf dem Schoße der jungen Frau neben ihm, die auch in die Fremde zieht. In den Bergen von Tirol atmet er freier auf. „Welch göttliche Ruhe, welch gutes Volk, welche Ordnung!“ schreibt er nach Hause. In Südtirol erwacht die Sehnsucht nach Primiero, nach dem Vaterhause, nach den Eltern; in Lavis hört er, daß sein Bruder Michele dort weilt und das Herz zieht ihn gewaltsam hin, aber die Pflicht drängt zur Beschleunigung der Reise. Nach fünf Tagen langt er bei herrlichem Wetter in Verona an, dem ersten Ziele der Fahrt. Von Zerstörungen durch den Krieg hat er noch keine Spur gesehen; Felder und Villen prangen in schönster Pracht; die Gegend ist himmlisch, die Stadt schön, aber schmutzig. Abends weilt er am Arena-Platz und grüßt sein fernes Weib in dem Sterne, den sie als Dolmetsch ihres Gefühles sich gewählt haben, und meint, daß sie auch nun seiner in diesem Augenblicke in Liebe und Sehnsucht gedenke . . . .

Am 5. September 1848 trifft Negrelli in Mailand ein. Die Stadt beginnt bereits die alte Lebhaftigkeit wieder zu finden; überall herrscht größte Ruhe, überall begegnet man österreichischen Soldaten. Nun hat er auch die Spuren des Krieges gesehen, besonders zwischen Verona und Peschiera; auch in Brescia und in den Vorstädten Mailands, besonders außerhalb der Porta Tosca und Porta Romana finden sich ernste Merkmale der blutigen und heißen Kämpfe, die hier stattgefunden haben. „Der gekrönte Schurke“, schreibt Negrelli an Escher in die Schweiz, „zündete die Vorstädte an und ließ die herrlichen Platanen niederhauen! In Cassano haben sie, obschon nicht verfolgt, die Brücke über die Adda zerstört.... Den lombardischen Flüchtlingen können Sie wohl sagen, daß sie töricht sind, ihre Heimat zu verlassen; nur ein böses Gewissen konnte sie dazu

verleiten —, denn es wird keinem Menschen auch nur ein Haar gekrümmt; sogar den abgefallenen Soldaten ist vollständiger Pardon zugesichert worden, insoferne sie sich innerhalb drei und resp. sechs Wochen wieder stellen; und die allgemeine Amnestie wird erst folgen, wenn der Frieden geschlossen sein wird. Inzwischen kann aber jedermann unbeirrt zurückkommen, welche Nachricht Sie wohl verbreiten können, indem dadurch mancher furchtsamen und irregeleiteten Familie, die jetzt die Heimat vermißt, geholfen werden könnte."

Die Briefe an seine Frau lassen freilich auch manchen Schatten sehen, wo er nach der Schweiz hinüber aus patriotischem Fühlen und diplomatischer Klugheit nur vom Sonnenschein spricht. Er hat im Theater die Oper: „La regina di Golconda" gehört; „das Theater war ganz voll, aber nicht von Mailändern, sondern nur von Militär. In den Logen waren im ganzen 2, sage zwei Damen! Die Mailänder grollen noch immer und obschon die größte Ruhe herrscht, so ist doch die entente cordiale bei weitem noch nicht eingetreten. Die Nobili bleiben weg und glauben dadurch eine Reaktion in ihrem Sinne zu bewirken. Das Volk ist ganz gleichgültig und ist froh, wenn es nur wenig zahlen darf. Lustig ist es, die Paläste, ja sogar die Residenz von unseren Truppen bewohnt zu sehen! Und noch lustiger, unsere Wiener Freiwilligen in der Uniform der Mailänder Miliz. Es waren Uniformen für drei Regimenter gerade fertig geworden, als Radetzky einrückte — und da die Wiener Freiwilligen etwas delabiert ausgesehen haben, hat er sie in jene Uniformen gesteckt. In Monza wurde vorgestern auf eine Patrouille geschossen; der Täter wurde erwischt und sogleich erschossen; es wurden dort auch einige Offiziere insultiert. Darauf bekamen sie ungeheuere Einquartierung. Es spukt auch dort der Geist der finsteren

Mächte, welche überall dort, wo man schwach ist, Unordnung zu säen strebt. In Mailand traute er sich nichts. Monza, wo wenig Militär lag, wurde hiefür auserkoren. Allein es wird ihnen nicht gelingen — Radetzky versteht keinen Spaß!"

Am 6. September stellt sich Negrelli dem greisen Feldmarschalle vor. „Er ist", berichtet er seiner Lotti, „ebenso lieb und einfach und bescheiden, als er groß ist! Er hielt mich immer an beiden Händen gefaßt, sprach unendlich lieb und anspruchslos und sieht höchstens einem Sechziger gleich! Seine Tournure ist noch flink, er ist nicht groß und nicht dick, und zu Pferde sitzt er noch ganz frisch. Ich sah dann seinen ganzen Generalstab — Schwarzenberg, Wimpfen, Heß, Schönhals und tausend andere — an seinem Tische sind immer 50 bis 60 Gedecke. Ein ganz wichtiges Personage ist Graf Pachta, Generalintendant der Armee. Ein russischer General ist als Kurier eingetroffen und hat ihm das Großkreuz des h. Georgs-Ordens gebracht. Morgen findet große Revue sämtlicher Truppen und übermorgen eine Riesenkirchenparade statt, wobei viele Ehren- und Tapferkeits-Medaillen verteilt werden."

Unter den Offizieren findet Negrelli viele gute Bekannte, die ihn freundlich aufnehmen. Besonderer Gunst erfreut er sich seitens Radetzkys. Beim Abschied erbittet er für seinen Schwager, Kadetten bei der Franz Karl-Infanterie, der in mehreren Schlachten mitgefochten hat, die Vorrückung zum Leutnant: Radetzky schreibt sich den Namen auf und versichert, daß der junge Mann von dieser Stunde an Leutnant ist... „Ich bat für Deinen Bruder und schwieg über meinen Neffen — Dir zu lieb, meine Böse! Für Dich alles, mein liebes herzliches Weib!" Freilich, die arme Lotti plagt manchmal in der Stille arge Eifersucht. Wiederholt versichert

er ihr — und schließlich nicht ohne zu grollen —, daß ihm Italien, das gepriesene Land, ohne sie nicht mehr gefalle, daß er alle Weiber garstig finde und er mit keinem noch gesprochen —, daß nicht Kälte daran schuld sei, wenn bisweilen in dem Sturm der Arbeiten seine Briefe den Ausdruck nicht mitbringen, den sie von ihm zu erwarten berechtigt ist, der aber in ihm lebendig sei und immer mächtiger werde.....

Auf der Rückreise nach Verona besichtigt er die Brücken bei Lodi und Pizzighettone. In der Lombardei ist es ruhig. Padua ist still, unheimlich still wie ein Grab, mit seinen schwarzen, düsteren Häusern und seinen schweren Bogengängen; alles ist leer! Im Belagerungskorps des Feldmarschall-Leutnants L. Waldner sind 7000 Mann erkrankt. Der Mann gefällt ihm nicht: „Er ist ein barscher Krieger, der es ungern sieht, daß Zivilisten sich der Geschäfte bemächtigen.“ So sieht er wohl auch Negrelli nicht gerne in Verona. Venedig hält sich noch immer tapfer und kräftig. Das erschwert die Geschäfte Negrelli's, denn alle Lokomotiven und alle Wagen sind in Venedig, wenn sie nicht zerstört worden sind. Die Auswanderung hat die mittleren Kreise und die Kaufleute ergriffen; auch die meisten Ingenieure sind geflüchtet und die zurückgebliebenen feiern aus Haß und Trotz; es ist unendlich schwer, taugliche Beamte zu finden; denn was sich zur Arbeit drängt, ist meist fachlich unzuverlässig oder politisch zweifelhaft. Die unfreiwillige Arbeitspause benützt Negrelli zu einem Abstecher nach Primiero. Aus dem Zimmer, in dem er geboren wurde, schreibt er seinem „echten, deutschen Weibe“ von all' der Liebe und Herzlichkeit, die er hier gefunden — schreibt ihr, wie er schon morgens um 4 Uhr von Fonzaso (bei Feltre) aufgebrochen und sechs Stunden zu Fuß gegangen ist, um seine Heimat zu sehen;

wie ihm tausend kleine Aufmerksamkeiten erwiesen wurden, wie man das Bild seiner Lotti mit Blumen geschmückt habe, wie seine Eltern nicht sterben wollen, ohne sein Weib gesehen zu haben — schreibt ihr von dem herrlichen Obst im Hausgarten, von dem hundertjährigen Rebenstock, der die Südfront schmückt, und dessen Trauben nicht berührt werden durften, bis er die Erstlinge gepflückt — schreibt ihr von den Honigtrauben, die alle Balkone überschatten, und bedauert nur, daß sein Weib und seine Kinder nicht hier mit ihm davon pflücken können! Er hat nach Primiero nützliche Geschenke mitgebracht, die Freude bereiten; die Mutter schickt als Dank dafür der lieben Lotti „eine Haarlocke eines gewissen Louis, da er drei Jahre alt war"; er findet, daß sie den Locken seines kleinen Ferdinands gleichen.

Negrelli's Tätigkeit in Italien will lange nicht erfreulicher werden. Es ist schwierig, die Geschäfte in Gang zu bringen. Ungeachtet aller Anstrengungen will dies und jenes nicht nach Wunsch gelingen; am raschesten noch erledigen sich die Arbeiten in der Lombardei; langsamer geht es im Gebiete Venedigs; hier stockt schließlich alles Schaffen und Wirken, weil man in Wien den Geldsäckel fest zugeschnürt hält und weil Venedig sich dem Heere Österreichs nicht ergibt. So muß sich Negrelli darauf beschränken, den Betrieb wenigstens bis Mestre einzurichten, jener volkreichen und schmutzigen Stadt, von der ein Kanal in die Lagunen hinaus und nach Venedig führt.

Die Nachrichten aus Wien klingen nicht immer erfreulich. Mit innerer lebhafter Genugtuung begrüßt er die Nachricht von dem Fall des Ministers Schwarzer, der ihm — wie er meint — viel geschadet und vielleicht selbst seine „Karriere" zerstört hat. Die große Entfer-

nung von Wien ist für seine Zukunft nicht günstig. Schon sind seine Neider und Gegner am Werke. Man beginnt, Ränke gegen ihn zu spinnen. Politische Beweggründe scheinen maßgebend. Seine beiden Schwäger Hofrat Ritter von Erb und Theodor Weiß von Starkenfels, der nachmalige Polizeidirektor von Wien, waren schon damals in den freisinnigen Kreisen der Hauptstadt sehr unbeliebt; man erwartete insbesondere von dem letzteren, der sich schon mehrseits unangenehm bemerkbar machte, nichts gutes für die Zukunft. Die radikalen Zeitungen führten einen erbitterten Kampf gegen beide und überschütteten namentlich Weiß von Starkenfels mit Spott; einige von ihnen dehnten ihre Angriffe auch auf die nähere und weitere Verwandtschaft der beiden Männer aus; die ganze Sippe der Erbs und Starkenfels* sollte vernichtet werden — und mit ihr auch Negrelli. Dieser nahm die Sache nicht allzu tragisch; ernster und bitterer war es ihm, daß einzelne Persönlichkeiten im Ministerium und selbst an höchster Stelle gegen ihn auftraten; daß auch Schmid und Ghega** — wie ihm geschrieben wird — sich in den Vordergrund drängen. Alle seine Briefe jener Tage atmen tiefe Verstimmung. Und zu allem Bösen noch das eine, das Schlimmste: seine Lotti wird mißtrauisch, quält ihn „mit übergroßer Empfindlichkeit". Gute Bekannte haben ihr im Vertrauen erzählt, daß ihr Gemahl den ganzen Winter über in Italien bleiben werde; sie empfindet es als schwere Demütigung, daß sie von fremden Leuten hören müsse, was für sie doch das Wichtigste ist und was sie doch wissen sollte, bevor es andere erfahren. Bitter beklagt sie ihr Schicksal, allein und verlassen zu sein, preisgegeben dem

* Vgl. Erster Band, S. 227.

** Erster Band, S. 224; siehe auch Sach- und Namenverzeichnis des ersten Bandes.

Klatsche der Gesellschaft, aus der sie nicht in die Arme ihres Mannes entfliehen kann. Und dieser Mann, an dem sie mit allen Fasern ihres Herzens hängt, habe kein Vertrauen und keine Liebe mehr für sie.... Ernste Briefe gehen von Verona nach Wien und von Wien nach Verona; Vorwürfe gehen dorthin und hierher — dann gibt es Tränen dort und bange Klagen hier, und schließlich wird die Ballade zur Romanze, die Tragödie zum Lustspiel, und das ernste Lied klingt in heiter versöhnenden Worten aus, wie innige Liebe allein sie prägt.

Mitten hinein in diese Kämpfe gegen Ränke und heimliche Feinde, mitten hinein in das reizende Herzens- und Wortspiel liebender Seelen, die nach Wiedersehen rufen und nach Frieden sich sehnen, klingt schrill und jäh das Sturmgeläute der blutigen Oktobertage in Wien. Die ungarischen Wirren hatten hier rasch ihren Widerhall gefunden; schon im Monate September, als Kossuth in Pest die Vollgewalt übernahm, war die Unruhe gewachsen, die Bewegung lebhafter geworden. Die Parteien standen sich schärfer gegenüber und bekämpften sich; schwarz-gelb, schwarz-rot-gelb und rot wurden offen getragen; rücksichtsloser als je zuvor sprachen die vielen Zeitungen, die die Preßfreiheit geboren hatte. Die Ereignisse in Frankfurt am Main gaben neuen Zündstoff. In Pest wurde Graf Lamberg ermordet; Kossuth stellte sich an die Spitze der „magyarischen Insurrection"; ein unscheinbarer Vorfall: der Wechsel eines kleinen Teiles der Besatzung in Wien, führt zur Entladung.

Am 11. Oktober, 7 Uhr morgens, schreibt Negrelli seiner Lotti: „Es ist gestern keine Post aus Wien eingetroffen; es herrscht unter uns allen große Beunruhigung — die furchtbarsten Gerüchte werden herumgetragen — Krauß und Latour wären von der magyari-

schen Partei in Wien erhängt worden usw.... Wie wird es Dir und den Kindern, wie es den Deinen gehen!" Und um 1 Uhr mittags fügt er hinzu: „Soeben empfange ich Deinen schrecklichen Brief vom 7. d. M. Ich kann Dir gar nicht sagen, wie mich die empfangenen Nachrichten niedergedonnert haben. Auf solche Weise bekunden die Wiener ihre Loyalität gegen den Kaiser!!! Wohin soll das enden? Ich vernehme soeben aus anderen Mitteilungen, daß die kaiserliche Familie sich nach Olmütz begeben habe. Gott geleite sie! Entfernt vom Schauplatz des Schreckens vermag ich kaum einen Beschluß zu fassen, wohin Ihr Euch retten sollt! Ich erteile meinem kernbraven Weibe Vollmacht zu ziehen, wohin sie will — handle als starkes, braves Weib!" Er rät ihr, nach Innsbruck zu flüchten — es ist der einzige Ort, der noch Sicherheit bietet, sie soll nicht viel Sachen einpacken, bis Linz das Dampfschiff benützen und von dort einen Wagen nehmen. „Schreibe mir von nun an alle Tage, wenn auch nur ein paar Zeilen — oder trage Du es den Knaben auf, damit ich wenigstens in Beziehung auf Euch beruhigt werde. In Beziehung auf das Übrige habe ich wohl jetzt ziemlich alle Hoffnung verloren. Wien hat jetzt der Monarchie und mit ihr sich selbst das Messer in das Herz gestoßen!" Schon am nächsten Tage rät er seiner Frau, über Bruck a. M., Leoben und Radstadt nach Salzburg und von da nach Innsbruck zu flüchten, „wo noch Glaube und Treue bestehen, wo es ruhig ist, wie in Italien und wo man begreift, daß Anarchie nicht Freiheit ist .." und zwei Stunden später fügt er mit angsterfüllten Worten dem Briefe als Nachschrift den Rat bei, unmittelbar über Cilli nach Verona zu kommen — die Fahrt über die Berge nach Innsbruck sei für den kleinen Ferdinand zu beschwerlich, die Jahreszeit zu rauh; wenn aber der Semmering über-

standen, sei alles ein Kinderspiel... Übrigens hält er die Flucht für überflüssig, wenn etwa Jellachich schon in Wien eingerückt sei — denn mit ihm kehren auch Ordnung und Gesetz wieder!

Am 11. Oktober reiste Lotti mit den Kindern von Baden, wohin sie zunächst geeilt ist, um den Straßenkämpfen zu entgehen, nach Salzburg. Ihr Mann war über den Entschluß, den die Vernunft eingegeben, sehr erfreut, weil bei seinem Gedanken an Verona nur das Herz gesprochen hatte. In St. Pölten hatten die Flüchtenden den geraden Weg verlassen und sich nach Krems gewandt, um sobald als möglich die Donaustraße zu erreichen. Auf der Kremserbrücke gerieten sie in einen Kugelregen und suchten nun über Znaim nach Olmütz zu entkommen, wohin auch der Hof, die Minister und die höheren Staatspersonen, darunter auch die Verwandten Lotti's geflüchtet waren. Aus Znaim teilte Lotti, am 16. Oktober, dem Gatten mit, daß sie unwohl sei — und dann wurde es still. Tag um Tag schrieb Negrelli an seine teuere Lotti, beschwörte sie, ihm eine Kunde zu geben, ihm nur eine Zeile, nur ein Wort zu senden, wo sie weilt, ob sie krank ist, was die Kinder treiben — ob sie überhaupt noch lebt! Jeder Brief ist ein verzweifelter Aufschrei. Negrelli schrieb nach Olmütz, nach Innsbruck; er sendete die Briefe über Prag nach Olmütz; er bat seine Freunde in Innsbruck, in Linz, in Prag, in Olmütz um Vermittlung; er wendete sich hilfesuchend an seinen Schwager Otto, selbst an die Freunde in der Schweiz, die Verbindungen in Innsbruck haben! „Im Allerheiligen Namen, liebe teure Lotti, gib mir ein Lebenszeichen“ — schrieb er verzweifelnd am 1. November und ließ den Brief wieder den „rechten Weg gehen“; schwieg aber wohlweislich über alle Ereignisse, weil in Wien das Briefgeheimnis nicht mehr geachtet wurde.

Der „fern und unbekannt wo Weilenden“ sandte er am 4. November — am Karolinentage — heiße innige Glückwünsche zum Namensfeste.* Endlich, am 8. November trafen ihn die ersten Briefe, die Lotti am 22. und 25. Oktober in Olmütz geschrieben. „Gott sey gepriesen — Du bist gesund — Ihr seyd sicher!“ Und am nächsten Tage schon lag je ein mächtiger Pack Briefe vor ihm und vor ihr; und nun regnete es Briefe von allen Seiten, denn in Wien war es ruhig geworden, seit der Befehlshaber des kaiserlichen Heeres, Fürst Windischgraetz, es im Sturm genommen und das Ministerium Schwarzenberg die klerikal-feudale Herrschaft eingeleitet hatte. Die Post hatte wieder Zeit gefunden, ihrer Pflicht zu genügen: „ungefährliche“ Briefe, in den letzten Wochen geschrieben, gelangten endlich an ihre Anschriften. Es waren böse Zeiten für Wien gewesen. Sie waren auch in Italien nicht unfühlbar geblieben. Negrelli berichtete seiner Frau von Geheimboten Kossuths, die ergriffen und erschossen worden seien, von Briefen aus Ungarn, die an Offiziere gerichtet waren und die man aufgefangen hatte; er erzählte ihr von den Einfällen der Graubündner und Tessiner in die Lombardei, von dem Aufruhr in Chiavenna, wo man Österreichs Wappen verbrannt und Freiheitsbäume errichtet hatte; von einem Ausfalle der Venediger, die sich vom Viehmarkte in Noale an 100 Stück prächtiger Tiere geholt hatten... Aber Radetzky zeigt sich — schrieb er weiter — den Rebellen als Herr; der gefürchtete Haynau muß Chiavenna züchtigen; den Schweizern wird mit blutiger Vergeltung gedroht. Wiens Unterwerfung und Windischgraetz' Sturmangriff wirken schon beruhigend. Die blutigen Vorfälle in Piemont, in Toscana und im

* Lotti hieß in Wirklichkeit Karoline. Vgl. Erster Band, S. 203.

Römischen bleiben ohne Rückwirkung; die Bevölkerung fühlt — so meint Negrelli — die Wohltaten der Ordnung und des Rechtes; sogar die Geistlichkeit hat völlig umgeschlagen, seitdem der Papst die Frucht seiner Unbesonnenheit, der Einführung einer Verfassung im Kirchenstaat, mit Schrecken erntet. Negrelli billigte nicht die Wege Fuggers oder Blums, Herwegs und Struwes; alle Gewalt ist ihm in der Seele zuwider; den Wühlern und Hetzern muß gerechte Strafe werden; nun soll nur noch die Demagogie in Ungarn ihren Todesstoß erhalten. Wohl hört er, nicht ganz ohne Besorgnis, daß nun in Österreich die Reaktion schon im Anmarsch sei und die Freiheiten, die Österreich erhalten hat, bedrohe; aber er tröstet sich: „Der Kaiser bricht das gegebene Wort nicht, und die Freiheit wird nun, sobald nur die Anarchisten ganz besiegt sind, erst keimen und nach und nach dann auch aufblühen können.“ Wien dünkt ihm der sicherste und ruhigste Ort der Welt, seit es von den radikalen Verbrechern gereinigt ist. Das neue Ministerium, das die Wiener Zeitung am 26. November 1848 der Öffentlichkeit verkündet, gefällt ihm wohl; Fürst Schwarzenberg hat das Präsidium und das Äußere übernommen, Graf Franz Stadion Inneres, Kultus und Unterricht, Krauß hat die Finanzen, Bach die Justiz beibehalten; General von Cordon ist Kriegsminister; der reiche steiermärkische Hüttenbesitzer von Thinnfeld vertritt den Ackerbau. Besonders erfreut Negrelli die Berufung des Herrn von Bruck, der das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten übernimmt; unverzüglich schreibt er ihm, daß er im künftigen Monate zu einer wichtigen Besprechung nach Wien kommen werde. Die Nachricht von der Abdankung Kaiser Ferdinands am 2. Dezember 1848 erschüttert ihn tief. Politisch genommen war, so meint er, die doppelte

Abdankung fast unerläßlich, aber die Veranlassungen dazu sind doch entsetzlich. „Nie werde ich aufhören, den gütigen Monarchen, dessen Rücktritt selbst die Mailänder bedauern, zu lieben, treu und innig; und ebenso treu werde ich dem neuen Herrscher, dem jugendlichen Kaiser Franz Josef I. anhängen.“ Bange Fragen liegen ihm auf dem Herzen; was wird mit Erb geschehen, was wird Bruder Nicoletto, der Beichtvater der Kaiserin machen, was wird der junge Kaiser beginnen?

Doch über alle Sorgen hinweg schritt unermüdlich die schwere Arbeit in Italien. Montecuccoli unterstützte ihn kräftig. „Mit ihm ist gut auszukommen, doch das Ministerium ist gleich Null: es gibt keine Antworten, es schickt kein Geld, es schläft, wenn Italien anfrägt oder begehrt.“ Aber Schwierigkeiten bekämpfen, war Negrelli's Lust, wie er selbst stets betont, und immer wieder gelang es ihm, auch die Mittel für seine Arbeiten sozusagen aus der Erde zu stampfen. Am 9. November 1848 eröffnete er den Betrieb auf der Strecke von Vicenza nach Padua; vier Lokomotiven und 20 Wagen hatte er einfach „hergezaubert“; mit 4000 Mann nahm er sofort die Bauarbeiten zwischen Vicenza und Verona in Angriff; er hoffte, sie bis Ende Mai 1849 zu vollenden; gleichzeitig arbeitete er rast- und ruhelos, wie er seiner Lotti versichert, an der Wiederherstellung der Bahnlinie von Padua nach Mestre, auf der auch tatsächlich schon am 14. Dezember nach langer Zeit wieder die ersten Züge rollen. Damit war der Betrieb auf allen bis dahin vollendeten Strecken der lombardisch-venetianischen Bahn wieder in vollem Gange — ein Erfolg, der das tatkräftige, zielbewußte Wirken, namentlich aber auch die große Schaffensgabe Negrelli's in helles Licht stellt. Und doch fühlte er nicht volle Befriedigung

und gedachte am 2. Dezember wehmütig der am Vortage stattgefundenen Eröffnung „seiner Eisenbahn von Brünn nach Trübau. Andere werden sich nun über meine Leistungen von fünf Jahren breit machen!“ klagte er seiner Lotti. Er konnte sie nie vergessen: die Zeiten eines sichtbar werdenden Schaffens und seine heimischen Bahnen. „Ich begreife“, schreibt einmal Baron Bruck an ihn, „Ihre Vaterliebe zu diesem Werke; darin liegt mehr Befriedigung als in Gleichungen mit unbekannten Größen.“

Die Zeiten waren ungünstig für neue, umfassende, weitausgreifende Arbeiten. Und doch lebte überall das aus wirtschaftlichen Bedrängnissen geborene Sehnen nach besseren Verkehrswegen. So sprach man auch in der Schweiz wieder von dem kühnen Gedanken einer Eisenbahn über den Lukmanierpaß nach Tessin; er war vor zwölf Jahren zum erstenmale aufgetaucht; nun rückten ihn staatliche Erwägungen neuerlich in den Vordergrund; namentlich in Piemont legte man dieser Bahn großen Wert bei, da sie Italien den italienischen Kantonen der Schweiz nahe bringen sollte. Auch der Gedanke eines Schienenweges von Verona über den Brennerpaß nach Innsbruck und München wurde wieder lebendig, wohl im Zusammenhange mit dem rasch fortschreitenden Eisenbahnbau im Venetianischen; aber vorläufig hatte es damit seine guten Wege. Gewiß wird, meint Negrelli, diese Bahn von Verona nach München gebaut werden; sie muß gebaut werden; und sie wird, schreibt er seinen Freunden in der Schweiz, noch vor der Lukmanierbahn erstehen; denn diese ist nahezu unmöglich; die Tirolerbahn sei aber kaum so schwierig, wie die Bahnen, die in Steiermark, in Mähren und Böhmen erbaut worden sind.

Arbeit und wieder Arbeit mußten Negrelli hinweg-

helfen über seine Sehnsucht nach Weib und Kind; aber sie erstickten doch nicht die Stimme, die mächtig im Herzen sprach. Er konnte es dem einst so „populären Schwarzer“ nicht verzeihen, daß er ihn von seinen Lieben, von seinem Glücke getrennt. Es klingt wie stille Genugtuung, als er einst seiner Lotti von der unverbürgten Nachricht Kenntnis gibt, daß Schwarzer als Herausgeber der „Allgemeinen Österreichischen Zeitung“ „eingezogen worden sei!“

* * *

Italienische Angelegenheiten, die mündliche Rücksprache erforderten, veranlaßten Negrelli, um die Jahreswende nach Wien zu reisen. Er verbrachte das Weihnachtsfest 1848 daheim bei seinen Lieben, die in Olmütz weilten. In Wien wurde er längere Zeit durch dringende Berufsgeschäfte aufgehalten. Die Verhältnisse der lombardisch - venetianischen Eisenbahngesellschaft drängten zur Entscheidung; der Staat besaß an drei Fünfteilen der Aktien; die Regierung war gewillt, die Bahn zu erwerben, falls die Gesellschaft die für den Bau notwendige Geldsumme nicht aufbringen sollte; für Mitte März war die Generalversammlung geplant; Negrelli sollte den Vorsitz führen. Auch andere wichtige Verkehrsfragen im lombardisch-venetianischen Königreiche wurden besprochen. Die Verbindung Mailands mit Chiavenna war ein Gebot der Klugheit; der Lauf der Adda sollte geregelt, ein Dampfschiffverkehr auf ihr und dem Comosee ins Leben gerufen werden; die Eisenbahn von Mailand nach Como stand im Zeichen der Verstaatlichung, die den Verkehr beleben würde, weil sie die schnelle Verbindung Chiavennas mit Mailand — 5 Stunden Reisezeit — ermöglichen könnte. Die Ostschweiz erstrebte ihre Unabhängigkeit von der Gotthardstraße,

die der Westschweiz dient; aber zwischen Chur und Chiavenna herrschten elende Postverhältnisse vor, die behoben werden mußten, wenn die Besserung der Verbindung zwischen Zürich und Chur erfolgreich sein sollte; die Ostschweizer Vertreter hatten sich an Negrelli gewendet, bei Bruck ihre Sache zu vertreten; der neue Leiter der Post im Ministerium, Ministerialrat Kalchberg, nahm denn auch regen Anteil an dieser Frage und beauftragte Negrelli, nach seiner Rückkehr nach Italien an Ort und Stelle hierüber Erhebungen zu pflegen.

In diesen Wochen emsiger Arbeit in Wien wurden auch die Grundzüge für die Neugestaltung des gesamten Baudienstes in der Lombardei und in Venedig aufgestellt; Negrelli hatte die Ursachen der Übelstände kennen gelernt und suchte sie zu beseitigen — ich komme darauf noch zu sprechen; hier sei nur bemerkt, daß schon damals die endgültige Berufung Negrelli's nach Italien an leitender Stelle in Aussicht genommen war und Negrelli's Familie mit dieser Tatsache zu rechnen begann.

Die politische Entwicklung in Österreich fand nicht Negrelli's Beifall; wiederholt klagt er über sie seinen Schweizer Freunden Escher und Kuhli, mit denen er vertraulichen Briefwechsel pflegt: überall stockt der Eisenbahnbau; es fehlt an der leitenden kräftigen Hand; die Revolution in Wien hat viele erprobte Fachmänner verdrängt; die neuen Minister bringen neue Männer, die sich auf den ihnen überwiesenen Gebieten noch nicht heimisch fühlen; allerorten gärt es noch; die führende „Linke“ im Parlament geht scharf ins Zeug; der Adel soll abgeschafft, der Zuzug der Ausländer in den österreichischen Staatsdienst verhindert werden... Negrelli schüttelt fragend den Kopf: wohin soll das führen —

und mit so vielen seiner Zeitgenossen ahnt auch er, daß die stürmische Linke schließlich doch nur der Reaktion den Boden vorbereite.

Während seines Aufenthaltes in Wien ordnete Negrelli auch eine wichtige Familienangelegenheit, die er schon von Italien aus mit seiner Lotti schriftlich beraten hatte; seine beiden Knaben aus erster Ehe hatten plötzlich für den Militärdienst sich begeistert; die Eltern besorgten, daß es nur eine vorübergehende Leidenschaft sei, wie sie bei jungen Leuten von fünfzehn und sechzehn Jahren so häufig sich zeigt; man ließ Wochen darüber hingehen, man verwies die Knaben auf den Ernst des ersehnten Berufes — aber die Jungen blieben fest und der Vater erwirkte ihre Aufnahme in die Pionier-Korps-Schule in Tulln. Wenige Tage nach seiner Abreise nach Triest — am 8. Februar 1849 — bezogen die Jungen die militärische Anstalt; es war dem Vater ein ernster und schwerer Augenblick; aus der Ferne sandte er ihnen noch einen Gruß und sprach ihnen Mut zu in dem tief greifenden Wechsel ihrer Lebensverhältnisse. Er mahnte sie, fleißig und brav zu sein und versprach ihnen bei guter Aufführung ein Taschengeld und eine „außerordentliche Belohnung von zwei Gulden".

Von Wien nach Triest fuhr man damals noch 36 Stunden. In Triest hatte Negrelli große Bestellungen auf Eisen und auf Maschinen auszuführen; aber auch eine andere Frage beschäftigte ihn hier: die Versorgung Triests mit Trinkwasser, an dem die Stadt gerade damals wieder empfindlichen Mangel litt. Am 12. Februar weilte Negrelli in Mestre; er übernachtete in einer Fischerhütte, denn alle Gasthäuser waren mit Militär überfüllt; dann ging es über Padua nach Vicenza und nach Verona ... Sein Herz ist voll Sehnsucht nach seiner Lotti, der er in jedem Briefe Worte innigster Liebe zu

sagen weiß; in allen seinen ernsten Geschäften findet er noch Zeit, sich mit den einfachsten häuslichen Fragen zu befassen, seiner Lotti Ratschläge zu geben, sie um das und jenes zu fragen; Baronin Heß, die Gattin des Generalstabschefs, der er bei Radetzky vorgestellt wird, meint verbindlich lächelnd: „O — unseren Negrelli kenne ich schon lange — er ist das Muster von einem Ehemanne.“ Am Tische Radetzky's, der stets zahlreiche Gäste um sich sah, erfährt Negrelli auch, wie sehr er seiner armen Frau daheim Unrecht getan, als er ihr — da sie ob der langen Trennung von ihrem Manne fast schon verzweifelte — die Baronin Heß als Vorbild genannt; denn diese gesteht ihm, daß sie eine wahre „Rebelliosa“ war, als sie dreiviertel Jahre lang ferne von ihrem Manne weilen mußte... In Verona traf ihn die Nachricht von einem verheerenden Brande in Primiero, der 43 Familien obdachlos gemacht, ihrer Habe und ihrer Zukunft beraubt hat, weil keine „Versicherung“ vorhanden ist; er bat Lotti, unverzüglich eine Sammlung einzuleiten.

In seinen Briefen an Lotti spricht er auch oft so freimütig, als die Sorge vor Verletzung des Briefgeheimnisses dies erlaubte, seine politischen Anschauungen aus; noch lebte in ihm der alte österreichische Beamtengeist; aber der feingebildete, weitblickende und nicht engherzig fühlende Mann konnte doch den mächtig emporstrebenden neuzeitlichen Gedanken sich nicht ganz verschließen; und es ist köstlich zu lesen, wie das Alte und das Neue sich zusammendrängen und in seinem Herzen und seinem Geiste nach einem Ausgleiche suchen. Die Lombardei — schreibt er unter anderem — ist voll Ruhe; aber keine Zufriedenheit; die Lasten sind zu gewaltig; Lombardei und Venetien müssen monatlich fünf Millionen Gulden C. M. an Steuern

bezahlen, genau so viel, als alle anderen Provinzen zusammen; dazu kommt die militärische Verwaltung, die der heimischen Bevölkerung verhaßt ist. Rings um die beiden Länder, erzählt er, gärt es in bedenklicher Weise: Haynau ist nach Ferrara gezogen, um die Römer zu züchtigen; nun soll Toscana an die Reihe kommen; die Commution, meint er, tut den Truppen gut, die im Müßiggang und im Gelde zu versumpfen drohen. Der letzte Tag des Carnevalone ist in Mailand heiter verlaufen; von Turin aus wurden die Nobili ernstlich gemahnt, daran nicht teilzunehmen; aber sie haben dennoch die Theater besucht. Der Frühling beginnt sich zu entfalten; die Mandelbäume blühen überall und duftige Veilchen, die er seinem lieben Weibe sendet, hat er hinter einem Zaune am Bahnhofe zu Verona gepflückt, sie sollen ihr Vorboten seiner selbst sein, „denn bald kehrt er heim; er freut sich schon auf die acht Perlen, die den lieben Mund seines Ferdinand zieren.“ Er ist froher Laune, die Geschäfte gehen gut — meldet er von Neuem wieder und wieder in jedem Briefe. Bei Radetzky und bei Montecuccoli hat er vollständig reussiert. Unterdessen erfolgte auch seine Ernennung zum Ministerial-Kommissär für die lombardisch - venetianischen Eisenbahnen auf Grund der kaiserlichen Genehmigung, wonach vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten besondere „Ministerial-Kommissäre“ zur Überwachung der Sicherheit des Betriebes auf den Staats- und Privatbahnen zu bestellen sind.

Am 12. März 1849 traf Negrelli wieder in Wien ein. Acht Tage später war die Generalversammlung der lombardisch - venetianischen Eisenbahngesellschaft; sie beschloß, die Eisenbahn dem Staate gegen angemessene Entschädigung abzutreten. Die Unterhandlungen wurden sofort eingeleitet, aber neue politische Verwicklun-

gen unterbrachen sie jäh. König Albert hatte am 12. März den Waffenstillstand gekündigt; am 20. März überschritt er den Tessin bei Boffalora; Radetzky griff ihn an und vernichtete am 23. März in der Schlacht bei Novara die piemontesische Armee; König Albert dankte ab und sein Sohn Viktor Emanuel II. schloß mit Radetzky einen Waffenstillstand, der zum Frieden führen sollte. Die Friedensverhandlungen begannen bald danach in Mailand, wohin sich auch Minister von Bruck begab. Negrelli begleitete den Minister. Die Abreise war unerwartet erfolgt; eine Depesche aus Olmütz hatte die Entscheidung gebracht. Zwei Stunden nach ihrem Eintreffen befand sich der Minister mit Gefolge und Begleitung schon auf der Fahrt nach dem Süden. „Der junge Sardenkönig" — berichtet Negrelli seiner Frau — „zeigt sich sehr loyal, hat in Turin die absurde Kammer aufgelöst, die Armee auf den Friedensfuß gestellt; allein inzwischen ist in Genua die Revolution ausgebrochen und die Republik ausgerufen worden, wodurch er in große Verlegenheit geraten ist.[10] Er muß jetzt nolens volens nach Genua segeln; denn von der Landseite allein, wo Genua mit 25.000 Mann Piemontesen zerniert ist, kann die Stadt nicht genommen werden und auf die piemontesischen Truppen ist seit der letzten Niederlage nicht viel zu rechnen ..." Und Negrelli erzählt von dem Sturm auf Brescia und von dem fürchterlichen Blutbade, das Haynau unter den irregeführten Bewohnern angerichtet hat, und wie nun überall Ruhe ist und nur Venedig noch widersteht; Florenz und Rom sollen gebeugt werden; Bergamo hat eine Deputation zu Radetzky geschickt, die auch nach Olmütz will, um die Unterwerfung zu melden; „wenn die Städte einmal anfangen herwärts zu kommen — ich kenne meine Pappenheimer — ist ein Beweis, daß der Groll umgeschlagen

hat.“ Die Friedensverhandlungen waren wiederholt auf dem Punkte, abgebrochen zu werden; erst am 6. August führten sie zu dem ersehnten Ergebnisse. Die Grenzen und die Rechte, die nach dem Wiener Kongresse bis zum 1. März 1848 bestanden haben, wurden anerkannt; Piemont zahlte 75 Millionen Kriegskosten und Schadenersatz. Österreich nahm seine frühere Tätigkeit in der Lombardei wieder auf. Nun konnte an ernste Friedensarbeit gedacht werden — und man durfte hoffen, daß sie lange währen würde. Negrelli faßte in erster Linie den Eisenbahnbau ins Auge; die große Wichtigkeit gut geführter Bahnen für die militärische Sicherung des Landes — und sie war die wichtigste, vielleicht die einzige, die zu erreichen war — wurde allseits anerkannt. Die Vereinbarungen mit der lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft boten Negrelli die Möglichkeit, seinen Plänen für die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, die von den Entwürfen der Gesellschaft abwichen, näherzutreten, weil ihm Verwirklichung nicht mehr als Phantasie erschien. So bereitete er sich auf einen längeren Aufenthalt in Italien vor und rief Frau und Kinder nach Verona, wo er „sein Hauptquartier“ aufzuschlagen gedachte .... Von der Ferne — er weilte noch immer in Mailand, weil die finanziellen Fragen des Friedensvertrages die Verhandlungen in die Länge zogen — leitete er die Vorbereitungen seiner Frau für die Reise nach Italien, sorgte sich um Großes und Kleines und blieb inmitten der Sorgen des Berufes und der Politik der gute Hausvater, der in Liebe für Weib und Kinder denkt und sich müht. Tiefe Traurigkeit geht durch seine Briefe; Lotti ist unwohl, ist verstimmt; tagelang erreicht ihn keine Nachricht; die Briefe Lottis atmen weder die Freudigkeit, noch die Liebe, die er erhofft; selbst der kleine Ferdinand vermag sie nicht zu erheitern. „Ich

werde Dir die Briefe zeigen, die Du mir, seitdem ich Wien verließ, geschrieben — Du wirst nicht glauben, Deinem Louis solche Briefe geschrieben zu haben!“ Er überläßt ihr die Bestimmung des Abreisetages, die Art der Reise, in der Hoffnung, daß sie mit ihrer Mutter als Sachverständige sich beraten wird; schließlich wendet er sich an die Mutter selbst und bittet sie, ihren Einfluß geltend zu machen, damit die Dinge sich freudiger gestalten; es ist ein herzinniger Brief, den er da schreibt und der es wohl verstehen läßt, wenn Lottis Mutter einmal äußerte, daß Louis als Mensch sehr achtungswert sei, daß ihm aber als Sohn keiner gleichkomme, freilich — auch ihre Kraft ist hier verloren, wo die Natur so mächtig spricht. Lotti fühlte sich wieder Mutter, bange Gedanken beherrschten ihre Seele; mit rührenden Worten schied sie von ihren Lieben in Wien — „bei Dir zu sein, liebe Mutter, war mir immer die größte Freude“ — und aus Salzburg klagt sie dem Mutterherzen noch einmal, wie schwer ihr das Scheiden geworden, „denn der Weg ist weit nach Italien, und mir steht eine noch viel weitere Reise bevor...“

Lotti fuhr mit Extrapost; zwei Dienstmädchen und ein Diener begleiteten sie. Die Fahrt ging nach Negrelli's Plan über Kemmelbach,* Wels, Salzburg, St. Johann nach Innsbruck, wo die alten Bekannten und Freunde: Duile, Graf von Reisach, Baudirektor Kink die junge Frau herzlich begrüßten; nach eintägiger Rast ging es weiter bis Sterzing; im Posthause am Brenner empfahl Louis in dem „Iterarium“, das er seiner Frau gesandt, Forellen zu essen; die nächste Station war Bozen, dann Trient; die zehnte Nacht sollte sie in Verona im Gasthofe verbringen und am nächsten Tage die „Logia“, ihr neues Heim beziehen. Am 22. April verließ Lotti Wien — am

* Kemmelbach liegt südöstlich von Ybbs.

3. Mai traf sie in Verona ein; Louis konnte sie nicht empfangen; in der Suite des Feldmarschalls mußte er nach Mestre; einige Zeilen begrüßten sie im Gasthofe: „Willkommen teuere Lotti, angebetetes Weib, in meiner Nähe.“ Im Palazzo Giusti des Giardino fanden sie ein schönes Heim: große Säle, in die man eine ganze Wiener Wohnung hineinstellen könnte, wie Lotti scherzend ihrer Mutter schreibt, mit schönen Fremdenzimmern, mit prachtvoller Gemäldegalerie ... Aller erdenklicher Prunk umgab die junge, schöne Frau, der Staatsmänner und Generale huldigten; aber ihre Sehnsucht war nach Wien gerichtet und in den schweren Tagen, denen sie entgegenging, in den mancherlei Trübsalen, die Krankheiten in der Familie ihr bereiteten, hatte sie doch nur einen Wunsch, der Mutter und den Schwestern nahe zu sein. Am 6. November 1849 genas Lotti eines gesunden Knaben; er erhielt in der Taufe den Namen Josef; Taufpate war Radetzky.

Und wie dem jungen Weibe, so war auch dem Manne Verona noch nicht geworden, was er ersehnt hatte. Die Gegenwart lastete schwer auf Negrelli; er war nur Gast im eigenen Hause; die Berufspflichten führten ihn durch ganz Italien, dahin und dorthin und nur auf vereinzelte Tage weilte er im Palazzo zu Verona, seinem Mekka, seinem Wunsch, seiner Sehnsucht, wie er immer wieder in den Briefen an Lotti versichert. „Die stillen Freuden“, klagt er seinem Freunde Kubli in Sankt Gallen, „die stillen Freuden echten Familienlebens, die mir in so reicher Fülle geboten sind, kann ich im Strudel der Geschäfte nur selten und frei genießen“. Die Hauptaufgabe seines Wirkens in Italien bildete die Vollendung der Strecke von Verona nach Venedig und der Ausbau des Schienenweges zwischen Chiari und Brescia. Hier setzte er mit der Vollkraft seiner Tätigkeit ein. Be-

sonders dringend waren die Bauten von Venedig, die die Belagerung der hartnäckig widerstrebenden Stadt zu fördern hatten. Für die Tatkraft, mit der Negrelli hier eingriff und trotz der Ungunst, ja dem Widerstand der Verhältnisse die Arbeiten zu beschleunigen wußte, spricht wohl der nachstehende, handschriftliche Erlaß Radetzkys an Negrelli:

„An den P. P. Herrn Hof-Rat

Ritter von Negrelli!

Ich halte es für Pflicht, Euer H.-Wohlgeboren meinen verbindlichsten Dank im Namen des A. H. Heeresdienstes für die so zweckentsprechende als schleunige Errichtung der Eisenbahn von Verona nach Vicenza sowie die Herstellung derselben nach Venedig, bei den so äußerst beschränkten Mitteln aller Art und dem so hindernden Verhältnis des Landes und der Witterung auszusprechen, ohne welcher ich weder die Belagerung von Venedig noch deren Durchführung hätte im Drange der unglücklichen Cholera-Einwirkung zu Stande bringen können. Nehmen Sie daher nochmals nicht nur meinen Dank, als die Anerkennung Ihres Verdienstes um den Staat, sowie meine ewige Verpflichtung für Ihre Hilfe für die hierländige Armee auf.

Verona, den 20ten May 1849.

Radetzky."

Am 2. Juli 1849 wurde zwischen Verona und Vicenza der allgemeine Betrieb eröffnet. Heller Jubel umbrauste den Eröffnungszug. Negrelli ist im vollsten Sinne des Wortes der Held des Tages; man überhäuft ihn mit Ehren aller Art und preist in poetischen Flugblättern ihn als den größten Ingenieur des Jahrhunderts.

„Sein Charakter", jubelt Lotti ihrer Mutter nach

Gmunden, „besteht jetzt eine wahre Probe; denn Du hast keine Idee, wie er hier gefeiert und adoriert wird, und doch bleibt er sich stets gleich und zeigt dadurch den wahren Seelenadel.“

Schon wenige Wochen später, am 22. August, ergab sich Venedig; unter dem Kanonendonner der Bollwerke, in dem Gewirre und Getöse der Belagerung, die durch das Auftreten der Cholera erschwert wurde, hatte Negrelli die Schienenwege vollendet, die bis an die Stadt heranführten. Nun hieß es, hier selbst wieder rasch herzustellen, was während der Belagerung zerstört worden war. Ungemein schwer hatte die herrliche, großartige Lagunenbrücke gelitten, von der 45 Bögen, die gesprengt oder beschädigt waren, abgebrochen werden mußten; Negrelli befürchtete, sie nicht vor zwei Jahren betriebsfähig machen zu können. Am 30. August hielt Radetzky seinen feierlichen Einzug in Venedig. „Es ist göttlich“, schreibt Negrelli seiner Lotti, „unsere Fahnen auf allen Forts und am Bahnhofe zu sehen — große Freude herrscht überall — hoch lebe der Kaiser!“ Manin, der Herrscher der belagerten Stadt, und seine Staatsmänner hatten alle Kassen geleert; in der Eisenbahnkasse fand Negrelli von 8 Millionen Lire in Zwanzigern nur noch 19.700 Lire und einige Centimes in Venetianer Papier. Er hatte alle Hände voll zu tun, in das Getriebe der baulichen Tätigkeit soweit Ordnung zu bringen, daß es nicht vollkommen stockte.

Der Fall Venedigs beschleunigte die Durchführung der von längerer Hand vorbereiteten Neugestaltung des Baudienstes in der Lombardei und in Venedig. Einige Tage vor dem Friedensschlusse, der am 1. Oktober erfolgte, verständigte das Ministerium Negrelli, daß Seine Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 22. September zur Leitung des Baues und Betriebes der Eisen-

bahnen, sowie des Wasser-, Straßen- und Zivilbaues und des Telegraphenwesens im lombardisch-venezianischen Königreiche die Errichtung einer Ober-Baubehörde in Verona unter der Bezeichnung „Direzioni Superiore delle publicha construzioni nel Regno Lombardo-Veneto“ zu genehmigen und Negrelli zum Vorstande dieser Oberdirektion mit dem Range und Charakter eines Sektionsrates erster Klasse taxfrei zu ernennen geruht habe. Negrelli wird angewiesen, bei dem bevollmächtigten Hofkommissär Grafen von Montecuccoli den Diensteid abzulegen und den endgültigen Aufbau der bereits provisorisch bestehenden Oberdirektion in die Wege zu leiten.

2. Friedensarbeit

Wie in allen Provinzen der Monarchie waren auch im lombardisch-venetianischen Königreiche alle technischen Ämter von den politischen Stellen abhängig und ohne eigene Vertretung; nur das landesfürstliche Eisenbahn-Inspektorat war unmittelbar der k. k. Generaldirektion für Staatseisenbahnen und in letzter Linie der ehemaligen k. k. Hofkammer in Wien untergeordnet. Für die Beurteilung der Leistung der technischen Ämter hatte man später bei den Gubernien in Mailand und in Venedig eigene Ingenieurabteilungen errichtet, bei denen zahlreiche Rechnungsräte und Rechnungsoffiziale wirkten, wodurch die Tätigkeit dieser „departimenti del Genio“ wohl hinlänglich gekennzeichnet erscheint: sie hatten nur die vorläufige Durchsicht und Prüfung der Bauanträge zu besorgen, waren aber nicht mit entscheidender oder ausführender Befugnis ausgestattet; die Entscheidung lag in Wien oder sollte vielmehr in Wien bei der k. k. Hofkanzlei liegen, der ein k. k. Hofbaurat, aber ebenfalls nur mit beratender Stimme, beigegeben war. Natürlich hatte auch dieser wieder in den meisten Fällen

eine eigene Meinung, die von jener der technischen Ämter in den Provinzen abwich, so daß die Akte hin- und herwanderten, bis schließlich doch oder überhaupt nie eine Übereinstimmung der Anschauungen erzielt wurde. Vielfach fehlte den technischen Ämtern die Zeit für die Geschäfte der Staatsverwaltung, weil das ihnen vorgeschriebene vormundschaftliche Eingreifen in die Gemeinde-Verwaltung sie vollständig in Anspruch nahm. Auch das Eisenbahn-Inspektorat entsprach nicht der ihm angewiesenen Stellung; es lag beharrlich im Streite mit den anderen Bauämtern. Die Berufung Negrellis nach Italien konnte zunächst an diesen Verhältnissen im großen Ganzen wenig ändern; das lag in der Natur der Verhältnisse, unter denen sie erfolgte; Negrelli's Tätigkeit fand in dem bestehenden Geschäftsgange vielfach Behinderung und nur die kräftige Förderung, die Radetzky und Montecuccoli ihm angediehen ließen, ermöglichten ihm eine erfolgreiche Durchführung der überwiesenen Aufgaben.

Die neue Gestaltung, an deren Schaffung Negrelli einflußnehmend mitgewirkt, sollte das gesamte Bauwesen von diesen Schäden befreien, den Geschäftsgang vereinfachen, die Bautätigkeit beleben. Vor allem sollte der Umweg über Wien beseitigt werden. Die Oberbaubehörde in Verona, der in Mailand und Venedig Baubehörden unterstellt waren, hatte nur das Ministerium für öffentliche Arbeiten als entscheidende Behörde über sich; sie war nicht mehr abhängig von den politischen Ämtern. Die „Ingenieurbüros“ wurden aufgehoben; die Einmengung in die baulichen Gemeindeangelegenheiten hörte auf; die Staatsbautechniker wirkten nur über besonderen Wunsch als Ratgeber der Gemeinden; die Zahlungen erfolgten durch die Finanzkasse.[12] Die neue Ordnung war bereits im Juli 1849 vorläufig zur Einführung

gelangt. Ihre bleibende Durchführung nach Venedigs Fall bereitete Negrelli nicht allein schwere Arbeit, sondern auch große Mühe und viele Sorgen; insbesondere begegnete die Ergänzung des Beamtenkörpers manchen Schwierigkeiten. Es hieß nicht nur fachtüchtige, sondern auch gesinnungstüchtige Beamte zu gewinnen. Alles drängte sich jetzt, da Österreichs Herrschaft gesichert schien, zu den Staatsämtern; Gesuche überfluteten Negrelli's Tisch, und das Vorzimmer seiner Amtsstube war mit Bittstellern gefüllt. Keiner wollte an der Revolution beteiligt gewesen, jeder wollte treu zu Kaiser und Reich gestanden sein. Dabei fehlte es nicht an Angebereien, die der Wettbewerb wachrief, und Negrelli mußte wiederholt solchen Ohrenbläsern, die zumeist der „Gesellschaft aus den Machtfaktoren" angehörten, sehr scharf mit der Aufforderung entgegentreten: nicht im allgemeinen von unzuverlässigen und unlauteren Leuten im Beamtenkörper zu sprechen, sondern ihm diese Leute namentlich zu kennzeichnen, damit er den Körper von ihnen frei machen könne. Der Neubau des Bauwesens gab Negrelli Gelegenheit, „eine alte Dankesschuld abzutragen". Gegen ein Taggeld von drei Zwanzigern übernahm er des vielverfolgten Baumgärtners* ältesten Sohn Leo, beschäftigte ihn beim Telegraphenbau und vermittelte ihm schließlich (1852) die Stelle eines Leiters des Telegraphenbaues in Bern; aber mächtiger als Negrelli's Schutz war der Haß der Parteien, der den jungen Mann verfolgte und schließlich auch vernichtete . . . .

Doch nicht Stellensuchende allein bestürmten den Chef des Kommunikationswesens; auch Vertreter der Gemeinden, Abgesandte der Landschaften, der Vereinigungen, Männer der Industrie und des Handels sprachen bei ihm vor, in welcher Stadt immer er sich aufhielt,

* Vgl. Band I, S. 208.

denn eine andere wichtige Aufgabe lastete — wie Negrelli selbst schreibt — drückend auf seinen Schultern: die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in der Lombardei und in Venetien. Schon im Juni 1849 hatte Negrelli dem Ministerium einen Bauplan unterbreitet, der lebhafte Erörterung in allen beteiligten Kreisen wachrief.[13] Die seinerzeit von der Eisenbahngesellschaft gewählte Linie für die Verbindung Veronas mit Mailand erklärte Negrelli für verfehlt, weil sie an dem Grundsatz, daß die kürzeste Linie die beste sei, ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse festhalte. Gegen die unbegründete, ins äußerste geführte Beobachtung dieses aus dem Kanalbau übernommenen Lehrsatzes hatte Negrelli seit jeher angekämpft und auch hier verurteilte er eine solche Linienführung, die nicht mehr zeitgemäß erscheine. Der Entwurf der Gesellschaft berührte zwischen Venedig und Verona außer Padua und Vicenza keinen Ort von Belang; weiterhin blieb der Gardasee außer Betracht und von Brescia nach Mailand durchzog das geradlinig geführte Gleis die mindestbevölkerte Gegend. Die Anlage von Zweigbahnen zum Ausgleich der Nachteile dieser Linienführung erschien Negrelli unzweckmäßig, weil der durch die kürzeste Linie errungene Zeitgewinn durch die Verzögerungen und Erschwernisse der Betriebsanschlüsse verloren gehe. Die Lage und die Bedeutung der lombardischen Städte, des Po-Tales und des Gardasees rechtfertigten nach seiner Ansicht den Bau zweier Längsbahnen: einer oberen und einer unteren an Stelle einer einzigen mittleren Linie durch die lombardische Ebene.

Und so empfahl Negrelli: die nahezu vollendete Strecke von Venedig über Verona bis Villafranca beizubehalten; hier aber eine Teilung vorzunehmen und einen Zweig durch das Minciotal über Peschiera entlang

des Gardasees gegen Brescia, einen anderen gegen Süden über Mantua nach Borgoforte an den Po zu entsenden. Die obere Linie habe sodann von Brescia bis Chiari die schon bestimmte Richtung zu verfolgen, hierauf aber gegen Bergamo abzuschwenken und nach Monza zu führen, wo sie an der im Ausbau begriffenen Bahn von Mailand nach Como anschließt; sie wäre um 17 Meilen länger als die geplante gerade Linie, aber da die Zweigbahnen von Treviglio nach Bergamo (11 Meilen) und von Brescia nach Cremona (26 Meilen) entfallen, wären um 20 Meilen weniger zu bauen. Die untere Linie würde von Mantua über Bozzolo, Piadena, über Cremona, Pizzighettone und Crema nach Treviglio ziehen, von wo bereits der Schienenweg nach Mailand läuft; besser wäre wohl die Linie von Crema über Lodi, aber das Vollendete könne nicht mehr geändert werden. Von Mailand wäre eine Linie entlang dem Naviglio nach Pavia zu bauen; die zwei Bahnhöfe in Mailand wären durch eine Bahn zu verbinden. Eine besondere Bedeutung der unteren lombardischen Eisenbahn erblickte Negrelli in der Vermittlung des Verkehres mit den Herzogtümern Parma und Modena; über Modena, Bologna, Florenz und Livorno mußte der Schienenweg gegen Rom geführt werden. „Wir lassen", heißt es in einem Briefe Negrelli's, der Eisenbahnpolitik treibt, „Palmerston mit Lukmanien und Genua buhlen; wenn Genua eine Verbindung haben will, muß es mit der Lombardei sprechen." Weiters empfahl Negrelli in seinem Eisenbahnbauplane, die Linie von Mestre über Treviso nach Triest auch über Udine zu führen, weil die Bedeutung dieses Ortes als Hauptstadt des Friauls diesen Umweg rechtfertige; nicht zu rechtfertigen sei aber der weitere Umweg über Conegliano, der auch Schwierigkeiten bei der Überschreitung der Flüsse in sich berge. Schließ-

lich beantragte Negrelli die Vornahme von Studien für eine Linie von Padua über Monselice und Rovigo nach Ponte di Lagoscura und Ferrara und für eine Linie von Verona nach Trient.

Im Ministerium anerkannte man wohl die Richtigkeit der Vorschläge Negrelli's, aber die politischen Verhältnisse, wie auch die Eigentumsverhältnisse der lombardischen Bahnen gestatteten vorläufig nicht, sie durchgehends und nachhaltig zu verfolgen. Verona—Venedig erschien am wichtigsten. Der Minister genehmigte den Zug über Villafranca mit der Ausästung bis Mantua und wünschte in der oberen Linie auch Desenzano bis Rivoltella am Gardasee mit einbezogen. Besonderen Wert legte Bruck auf die Verlängerung der Ausästung von Mantua nach Parma, von wo aus über Reggio, Modena und Bologna der Anschluß an ein toskanisches Bahnnetz mit der Hauptlinie von Florenz nach Pistoja erstrebt werden sollte — und weiters auf einen Schienenweg von Mestre an die italienische Grenze.

Nach beiden Richtungen hin, nach Parma und Modena einerseits und nach Illyrien anderseits, erstreckten sich denn auch in nächster Zeit die eingehenden Erhebungen Negrelli's.

Schon im Herbste 1849, da die anderen Geschäfte es ausnahmsweise gestatteten, bereiste Negrelli Parma und Modena und pflegte auch Erhebungen für einen Schienenweg über die Apenninen. Der junge Herzog Franz V. nahm ihn freundlich auf; er wird zur Familientafel geladen, wo er die Herzogin Adelgunde, die Tochter König Ludwig I. von Bayern kennen lernte, die er sehr hübsch und lieb und der Erzherzogin Hildegard ähnlich findet; auch der alte Erzherzog Ferdinand von Este, der Großvater des jungen Herzogs, der ehemalige österreichische Feldmarschall, der in Modena lebte,

nahm an der Tafel teil; auch die Minister waren beigezogen, die sich ungemein zuvorkommend zeigten. Modena hat schöne Paläste, meldet er seiner Lotti — aber schlechtes Pflaster; die Stadt ist ruhig und still. Er hofft, dem Lande nützen zu können und sammelt in elendem Wetter, das ihn füglich krank macht, die Unterlagen, die im Winter verarbeitet werden sollen.

Wohl im Zusammenhange mit diesen Plänen und wohl auch im Sinne der Politik Österreichs lag ihm das Eisenbahnwesen der Schweiz, die Belebung und Förderung des Verkehres zwischen Mailand und der Schweiz wie auch im Innern dieses Landes selbst sehr am Herzen. Seine Begeisterung für das Schweizer Volk hatten die politischen Ereignisse und die politische Gestaltung der Republik allerdings vermindert; aber mit seinen alten Freunden stand und blieb er in reger Verbindung. Tief bedauerte er es, daß das Schweizer Volk die Bahn ruhiger Entwicklung verließ, tief schmerzte es ihn, überall, in allen Heerlagern Schweizer zu finden, die gleich den Landsknechten vergangener Jahrhunderte um schnöden Sold für Jedermann und gegen Jedermann kämpften, selbst gegen die eigenen Landsleute; es seien mutige, tüchtige Streiter und umso mehr beklagte er ihre Gesinnungslosigkeit, an der die herrschende Partei in der Schweiz mitschuldig sei. „Daß die Überflutung der Bevölkerung", schreibt er an Escher, „viele Schweizer treibt, im fremden Dienste ihr Fortkommen auf ehrenvolle Weise zu suchen, kann von niemand getadelt werden; was ich tadle, sind jene Schweizer, welche als Freischaren mit Verrätern und Rebellen meuchlerische Dienste in fremden Ländern unter Anführung von Abenteurern nehmen und solcher sind voriges Jahr in der Lombardei zu Tausenden gewesen; sie waren am lombardischen Aufstand beteiligt, hielten in Venedig Stand,

tyrannisierten das arme hungernde Volk; sie waren in Rom; sind noch bei Garibaldi; sind in Ungarn; kurz, gegen diese Gattung Schweizer zürne ich — denn sie schänden ihren Namen, ihr Vaterland."

Mit Eifer verfolgte er, wie schon bemerkt, die Herstellung einer besseren Verbindung der Schweiz über den Splügen nach Mailand; er betrieb nach Kräften den Bau der Bahn bis Como und hoffte, raschestens den Adda-Kanal fertigzustellen, der die obere Adda mit dem Comosee verbindet und so einen günstigen Verkehrsweg bis Riva oder Chiavenna schafft. Die Mängel der Postverbindung nach der Schweiz wurden im Bereiche der Lombardei beseitigt, aber die gewünschte regelmäßige Postverbindung erforderte nach seiner Anschauung den Bau einer guten Straße in der Schweiz selbst entlang des Wallensees; hier hätte die Republik einzugreifen. Da sah es freilich nicht zum Besten aus. Es herrschte eine unglückselige Zersplitterung der Meinungen und der Kräfte. Alle Versuche, größere Unternehmungen zu begründen, erstarben schon im ersten Anlaufe an den vielen Vorurteilen und an der Abneigung der Bevölkerung, am meisten aber wohl an der bedauerlichen „Cantönli-Wirtschaft"; die Furcht vor der Anwendung größerer Steigungen und schärferer Krümmungen bei Eisenbahnen dämpfte auch in den technischen Kreisen die Begeisterung für Bahnbauten, ohne die ein entschiedener Anfang auf neuem Gebiete nicht möglich ist. Aber das Anwachsen der Schienenwege in Deutschland, Frankreich, in Österreich und Oberitalien rückte die Gefahr einer Umgehung der Schweiz und ihre Abschneidung vom Auslande, die Gefahr einer Verkümmerung des Handels der Schweiz immer näher — und mit Beschluß vom 18. Dezember 1849 beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat, den Plan eines allgemei-

nen schweizerischen Eisenbahnnetzes auszuarbeiten und jene Gesetze vorzubereiten, sowie jene Anträge zu stellen, die die finanzielle und technische Seite des Eisenbahnwesens der Schweiz zu regeln geeignet wären. Negrelli begrüßte diesen Schritt aufs lebhafteste; er lag ja auch im Vorteile der schweizerischen Nordostbahn, die über die Strecke Zürich—Baden noch nicht hinausgelangt war; die Bahn konnte durch diesen Beschluß, wie er meint, nur gewinnen, wie immer auch ihre Fortsetzung sich gestalten mag, denn noch stand die Frage offen und in lebhafter Erörterung, ob sie von Baden nach Basel auf Schweizerboden oder auf badensischem Gebiete liegen solle. Negrelli hielt die von ihm vorgeschriebene Linie längs der Aar und längs des linken Rheinufers bis Basel für die beste; „will aber der Bundesrat den Bergrücken zwischen Aar und Rhein durchschneiden und die Bahn so auf längerem Wege gegen Basel führen, so mag es so sein — es wird nur mehr Zeit und mehr Geld kosten! Aber entschließen möge man sich endlich einmal und Utopien beiseite lassen, wie die Lukmanierbahn, die nur auf Illusionen beruht und die Gemüter von praktischen Bahnbauten ablenkt; der alte Hader muß ein Ende nehmen, die ewigen Untersuchungen müssen aufhören."

Das schien man nun auch in der Schweiz ernstlich anzustreben. Ein Eisenbahnamt unter Chefingenieur Koller wurde ins Leben gerufen; Robert Stephenson, des großen Georg berühmter Sohn, wurde, wie es damals schon Sitte geworden war, um ein technisches Gutachten gebeten, das er hauptsächlich auf Grund der Vorarbeiten seines Ingenieurs Swinburne erstattete; die Experten Ratsherr Geipy von Basel, Ingenieur Ziegler von Winterthur und Dr. W. Schmidlin von Basel erörterten die Geldfrage des Planes. Stephensons „National-

Eisenbahnnetz" umfaßte die Linie Basel—Olten zur Verbindung der französischen und deutschen Bahnen mit dem Innern der Schweiz, die große Durchgangslinie von Rorschach am Bodensee über Zürich, Solothurn nach Morges am Genfersee mit ihren Zweiglinien über Luzern zum Gotthardpaß und nach Bern, ferner die Linie Rorschach—Chur zur Verbindung des Bodensees mit den bündnerischen Alpenpässen und schließlich mehrere Bahnen örtlicher Bedeutung (Winterthur — Schaffhausen, Bern—Thurn, Biasca—Locarno), im ganzen ein Netz von 135·60 Schweizer Stunden,* dessen Baukosten ohne Bauzinsen bei einspuriger Anlage auf 102,123.000 Franken, bei zweispuriger Ausführung auf 114,243.000 Franken veranschlagt waren. Die Berichterstatter über die Geldfrage standen in ihrem sehr gewissenhaft und belehrend ausgearbeiteten Gutachten auf verschiedenen Standpunkten: Geipy empfahl die Ausführung des Bahnnetzes als gemeinschaftliches Unternehmen des Bundes und der Kantone; Ziegler trat für den Bau der Bahnen durch Privatgesellschaften ein, und zwar unter Zusicherung eines bestimmten Zinsenertrages von seiten des Staates und unter dessen Aufsicht. Dr. Schmidlin und John Coindet untersuchten eingehend den Einfluß der Eisenbahnen auf die nicht gewerblichen Landesteile, jener für das deutsche, dieser für das französische Gebiet, und lieferten zwei Arbeiten, die in der Tat geeignet waren, alle Zweifel, Vorurteile und alle Besorgnisse der öffentlichen Meinung bezüglich der Eisenbahnen und ihrer Wirkung auf das wirtschaftliche Leben der Schweiz zu zerstören.**

* Eine Schweizerstunde = 16.000 Fuß = 1/3 engl. Meile = 0·536 km.

** Die Arbeit Schmidlins ist in der Schweighauserschen Buchdruckerei in Basel (1851), die Berichte Stephensons, Geipys und Zieglers sind in der Stämpflischen Buchdruckerei in Bern (1850) gedruckt worden.

Negrelli bezeichnete es in seinen Briefen an die Schweizer Freunde offen als Fehler, daß man Stephenson ins Land gerufen; was er gesagt, das habe man seit zehn Jahren schon alles in der Schweiz gewußt — in Gebirgsländern kennen sich englische Ingenieure nicht aus. Stephenson's Bericht über die schweizerischen Eisenbahnen vermehre nicht den Ruf dieses Mannes, den er mit Stolz seinen Freund nenne!

Negrelli stand mit diesem ungünstigen Urteile über Stephensons Gutachten nicht allein; aus Deutschland und Österreich ließen sich gleicherweise Stimmen vernehmen. Man machte Stephenson den Vorwurf, daß er seine besonderen Vorteile über die allgemeine Bedeutung der Frage gestellt habe. Vielleicht nicht ohne Berechtigung. Die für das Schweizerland wichtigste Frage der Überschreitung der Alpen beantwortete Stephenson, als ob ihm die Erfahrungen der jüngsten Zeit, als ob ihm der Entwurf der Semmeringbahn ganz unbekannt wären; er bezeichnete Steigungen von 16 a. T. als die technisch und wirtschaftlich zulässige Grenze für die Dampflokomotive und empfahl die Anwendung von schiefen Ebenen unter Verwertung des Wassergewichtes als Triebkraft. Hier, in dem Hinweise Stephensons auf den Reichtum der Schweiz an Wasserkräften und auf die große wirtschaftliche Bedeutung ihrer Ausnützung liegt eine bemerkenswerte Äußerung seines Gutachtens, in dessen Verfolg er freilich einen Weg einschlug, der als Irrpfad bezeichnet werden muß. Stephenson stand noch immer auf dem Standpunkte, den Negrelli vor mehr als einem Jahrzehnt vertreten, nun aber als nicht mehr zutreffend erkannt hatte, daß die Eisenbahnen der Schweiz nur ergänzende Verbindungsglieder der Wasserstraßen sein sollen, mit denen die Schweiz von der Natur so reich bedacht sei.[14]

Die Eisenbahnkommission des Schweizer Nationalrates trennte sich in eine Mehrheit für den Staatsbau und in eine Minderheit für den Privatbau. Von beiden Parteien wurden wertvolle, mit reichen Aktensammlungen und eingehenden Erhebungen ausgestattete Berichte erstattet. Der Zweck der Eisenbahnen als Fördermittel, behauptete die Mehrheit, sei ein sozialer und nationaler und so können sie zweckmäßig auch nur von dem Staate als solchem gebaut und betrieben werden, denn der Grundsatz für alle Handlungen des Staates sei das öffentliche Wohl, das Ziel der Privatunternehmungen sei der Gewinn; Gewinn und öffentliches Wohl aber lägen in unversöhnlichem Widerspruche. Demgegenüber hielt die Minderheit an der Anschauung fest, daß es der oberste staatswirtschaftliche Grundsatz, zumal in demokratischen Republiken, sei und bleibe: die Privattätigkeit ungehemmt gewähren zu lassen, ihre freie Entwicklung nicht zu hindern, denn je größer die Anzahl der Geschäfte und Anstalten ist, bei denen das Volk, die Privaten und Vereine sich unmittelbar beteiligen, desto besser wird der Staat gedeihen. Im übrigen spielen in beiden Berichten, die noch heute viel Anregung bieten, alle jene Fragen eine wichtige Rolle, die seither in dem Kampfe zwischen Staats- und Privatbahnen immer wieder aufgeworfen worden sind: ob der Staat oder das Privatkapital wohlfeiler und rascher baue, ob jener oder dieses die Bahn wirtschaftlicher und besser betreibe und verwalte, ob die Förderpreise hier oder dort höher seien. Obwohl der Staatsbahnbau an und für sich betrachtet empfehlenswerter gehalten wurde, konnte die Bundesversammlung dennoch, und zwar insbesondere in Rücksicht auf die eigenartigen politischen Verhältnisse des Bundes, auf die Abneigung gegen Staatsschulden, auf die Eifersucht zwischen den Kantonen sich nicht ent-

schließen, für ihn ihre Stimme abzugeben; ohne Wechselrede trat sie am 28. Juli 1852 mit großer Mehrheit dem Vorschlage der Minderheit bei und überließ Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privattätigkeit und den Kantonen.

Dem Eisenbahnbundesgesetze, das den Kantonen das Recht der Genehmigung von Eisenbahnen zusprach, dem Bunde aber die letzte Entscheidung vorbehielt, folgten Ergänzungen des schon früher beschlossenen Enteignungsgesetzes und eine Verordnung über die technische Einheit bei den schweizerischen Bahnen, die u. a. als Spurweite aller Bahnen das auf dem europäischen Festlande fast allgemein angenommene Maß von 4·85 engl. Fuß (4·784 Schweizer Fuß = 1·435 m) festsetzte, den kleinsten Bogenhalbmesser, die Umgrenzung des Lichtraumes u. a. bestimmte.[14]

Mit dem neuen Bundesgesetze, an dem sein Freund Direktor Escher hervorragend mitgewirkt hatte, konnte sich Negrelli nicht befreunden; schon tauchen — meint er — auf allen Ecken und Enden Eisenbahnentwürfe auf; aber es ist wohl zu bezweifeln, ob überhaupt ein Teil zur Ausführung kommen wird. „Die gesamte Schweiz", schreibt er klagend nach Zürich, „hätte viel vermocht, die einzelnen Kantone werden nichts zuwege bringen. Es ist ein Unglück für die Schweiz, daß der Staat nicht baut."

Schon vor Erlaß des Gesetzes hatten die Regierungen der Kantone Waadt, Luzern und St. Gallen Genehmigungen für Eisenbahnen erteilt, die nicht ohne wesentlichen Einfluß auf die Entscheidung der Bundesversammlung geblieben und von ihr auch gutgeheißen worden waren. In den nächsten Jahren erfolgten zahlreiche Genehmigungen; französisches und englisches Geld bewarb sich um Eisenbahnen. Bis Ende Mai 1856 waren

Eisenbahnen in der Länge von rund 340 Schweizerstunden genehmigt, von denen aber nur 63 Stunden im Betriebe und 99 Stunden im Baue sich befanden. Österreich verhielt sich außerordentlich wohlwollend allen Bestrebungen gegenüber, die bessere Verkehrswege zwischen der Schweiz und der Lombardei zu schaffen suchten. Negrelli war zu Verhandlungen über Straßenbauten, über Fernschreibanlagen und über Eisenbahnentwürfe ermächtigt; auch Vorarlberg kam in Betracht; aber nur unmittelbare Verhandlungen über Wunsch des Bundesrates und mit diesem selbst werden als zulässig erachtet; der Gedanke des Einheitsstaates war auch in Negrelli so mächtig, daß er sich beflissentlich über die Kantonsregierungen hinweg nur an den Bundesrat wendete. Als im Jahre 1853 die Vereinigung der schweizerischen Nordbahn mit der Zürich—Bodenseebahn-Unternehmung zur schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft erfolgte, zog Negrelli einen Teil seiner Aktien zurück, um das freiwerdende Geld der italienischen Zentralbahn zuzuwenden, der die Regierung ein Mindesterträgnis von 5 a. H. gewährleistete und der nach seiner Meinung ungewöhnlich günstige Aussichten für die Zukunft sich eröffneten.

In diese Zeit (in das Jahr 1850) fällt die Anerkennung der Leistungen Negrelli's auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues durch Verleihung der Eisernen Krone, mit der satzungsgemäß die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. Negrelli erbat die Verleihung des Beiwortes „von Moldelbe“ in Erinnerung an seine Bauten im Moldau- und Elbetale und die Aufnahme des uralten Familienwappens in den Adelsbrief. Zur Übernahme des Familienadels selbst, der ein Schwert-, aber kein Briefadel war, konnte er sich nicht entschließen.

* * *

Die Arbeitslast Negrellis wuchs allmählich ins Unerträgliche. Die ganze Bautätigkeit der beiden italienischen Länder einigte sich in seiner Hand; der Eisenbahnbau stand an mehreren Punkten in vollster Tätigkeit; Verona—Mantua wurde am 8. April, Mestre—Treviso am 14. Oktober 1851 eröffnet; in der Teilstrecke Verona—Brescia begann der Bau im Jahre 1851. Mit großer Ungeduld drängte die Regierung aus begreiflichen Gründen zum beschleunigten Baue einer Verbindung der lombardisch - venetianischen Eisenbahnen mit dem Innern der Monarchie; eingehende Vorarbeiten über die Richtung dieser Verbindung von Treviso aus über Sacile, Pordenona und Udine nach Triest wurden mit erhöhtem Eifer gepflogen; schon im April 1850 war Negrellis Entwurf trotz der Einsprache des Feldmarschalls Heß, der eine gerade Linie von Treviso über Palmanuova nach Triest wünschte, vom Ministerium genehmigt worden. Auch der Schienenweg durch Tirol, von Verona nach Bozen, um den die Tiroler Stände wiederholt gebeten hatten, trat ins Zeichen der Verwirklichung und fast gleichzeitig mit den Erhebungen für die Verbindung von Innsbruck über Kufstein nach München wurden auch in Südtirol — wohl unter dem Drucke der schweizerischen Bestrebungen einer Bahn über den Lukmanierpaß — die Vorarbeiten eingeleitet und so tatkräftig fortgesetzt, daß schon im Juli 1853 die Genehmigung des unter Negrelli's Oberleitung ausgearbeiteten Entwurfes erfolgen konnte.

Zu dieser umfassenden Bautätigkeit, die für sich allein geeignet war, die Arbeitskraft eines Mannes vollauf in Anspruch zu nehmen, trat noch die Durchführung des Betriebes der vollendeten Bahnstrecken und gesellten sich weiterhin auch noch schwierige Aufgaben von großer zwischenstaatlicher Bedeutung und von vor-

wiegend, zum Teil selbst ausschließlich staatsmännischem Inhalte.

Die Politik Österreichs war emsig dahin gerichtet, Toskana und die Herzogtümer Modena und Parma innig an Österreich zu knüpfen und auch den Kirchenstaat zu gewinnen, um Piemont zu vereinsamen. Die um den Anfang des Jahres 1848 abgeschlossenen Verträge brachten die Kleinstaaten militärisch in volle Abhängigkeit von Österreich; nach den Ereignissen des Jahres 1848 suchte die Regierung sie auch durch wirtschaftliche Vorteile an Österreich zu binden. Diese Bestrebungen führten nach langen und langwierigen Verhandlungen zu Verträgen über die freie Postschiffahrt, über den Bau der zentralitalienischen Eisenbahn und über die Herstellung telegraphischer Verbindungen, sowie zu einem Zolleinigungsvertrag. Der Umstand, daß diese Verträge mehr oder weniger bau- und verkehrstechnische Ziele im Auge hatten, da viele wichtige und schwierige technische Fragen mit ihrer Ausarbeitung in innigster Beziehung standen, machte die weitgehende Mitwirkung Negrelli's um so mehr notwendig, als sich in ihm Ingenieur und Staatsmann vereinten; dazu traten die dauernden Aufgaben, die durch den Abschluß dieser Verträge Negrelli auferlegt wurden — denn nach dem Staatsmanne trat der Ingenieur auf das Arbeitsfeld. Am 3. Juli 1849 wurde zwischen Österreich, Modena und Parma eine Konvention abgeschlossen, die die Regelung der freien Schiffahrt auf dem Po von der Einmündung des Tecino bis zur Ausmündung in das Adriatische Meer sowie auf den Nebenflüssen des Po in dieser Strecke zum Gegenstande und die Förderung des Handels und Verkehrs zum Ziele hatte. Wohl hatten schon die Kongreßakte die freie Schiffahrt auf dem Po festgesetzt; aber Modena hinderte ihre Ausführung, indem es zwi-

schen Brescello und Guastalla die Staatshoheit über das ganze Flußgebiet ausübte und die Schiffahrt mit Zöllen schwer belastete. Alle Bemühungen Österreichs, eine Änderung herbeizuführen, waren erfolglos geblieben. Nun griff Bruck als Minister für Handel und Gewerbe die Sache entschlossen an. Nach langen Verhandlungen willigte Modena ein, daß in der fraglichen Strecke die Grenzlinie auf den Talweg des Flusses verlegt werde. Mit Ausnahme der Gebühren für die Sanitätsämter und für die Durchfahrt bei den Schiffbrücken, die einer besonderen Regelung durch eine Kommission unterlagen, sollten keine Abgaben den Schiffahrtsverkehr belasten. Kein Schiff sollte an einem anderen Orte als den seiner Bestimmung zur Landung gezwungen werden und Niemandem war es gestattet, ein ausschließliches Schiffahrtsrecht auf dem Po auszuüben. Für die Überwachung des Flußlaufes in bezug auf die Schiffahrt, für die Verbesserung des Flußbettes, für die Erhaltung der Treppelwege, für die Beaufsichtigung der Mühlen und fliegenden Brücken, für die Veranlassung und Durchführung alles der Schiffahrt Zweckdienlichen sollte eine „Internationale Kommission“ sorgen, die aus vier Mitgliedern und einem Präsidenten bestand; der Präsident und ein Kommissär waren von Österreich, die anderen Kommissäre von den teilnehmenden Staaten zu ernennen; die Kommission hatte jährlich zweimal, im Frühling und im Herbste, zusammenzutreten; ihr Sitz war in Ferrara; für die von ihr durchzuführenden Arbeiten stand ihr ein besonderer Fond zur Verfügung, der aus Schiffahrtsgebühren zu bilden war. Die Tragfähigkeit der Schiffe, ohne Rücksicht auf Art und Wert der Ware, die sie trugen, bestimmte die Höhe der Gebühren, die für die ganze Fahrt zwischen den zwei äußersten Zollämtern eingehoben wurden; für unbeladene Fahrzeuge

und für „Lokalfahrten“ in der Strecke innerhalb der beiden äußersten Zollämter war die Hälfte der Gebühr zu entrichten.

In Verfolg dieser „Convention“ schloß Österreich noch im Sommer 1849 einen Vertrag mit Modena über die Schiffahrt und die Grenzregelung am Poflusse; Verhandlungen mit Piemont blieben ergebnislos, während jene mit der päpstlichen Regierung im Februar 1850 zu deren Beitritt führten. Über Auftrag des Ministers begab sich Negrelli nach Ferrara, um die Kommission für die Postschiffahrt ins Leben zu rufen. Das war im Oktober 1850 — aber erst im Dezember, bei einer zweiten Zusammenkunft in dem fürchterlich öden, einsamen Neste, wie Negrelli in seinen verzweifelten Briefen an Lotti die Hauptstadt Parmas betitelt, gelang es, die Teilnahmslosigkeit und den Gleichmut Roms, dessen Vertreter Cavaliere e Professore Maurizio Brighente die Kommission ungebührlich lange auf sich warten ließ, dauernd zu überwinden. Der Aufbau des „permanenten Büros“ in Ferrara und die Vorschriften für seine Tätigkeit waren Negrelli's eigenes Werk, das wiederholt den Beifall Brucks wachrief. Die Unterstützung Negrelli's durch die Regierung ließ nach, als Baumgartner im Jahre 1855 das Erbe des Baron Bruck antrat, aber „die Kommission und das Amt“, sagt Negrelli in einer im März 1856 verfaßten, an Bruck gerichteten rückschauenden Denkschrift, „haben ihre Feuerprobe bestanden und haben ihr Wirken mit wahrer, internationaler Selbständigkeit fortgesetzt. Den Einfluß, den die von Euerer Exzellenz* ausgedachte und angeordnete und von mir in das Leben eingeführte neue Einrichtung auf dem Po auf den Handel und den Verkehr der Lombardei mit dem Adriatischen Meere ausgeübt, und die

* Baron Bruck war damals Finanzminister.

Vorteile, welche der k. k. Finanz-Verwaltung aus derselben erwachsen sind, sprechen deutlich genug über ihre Zweckmäßigkeit."

Vor der Einführung der freien Schiffahrt auf dem Po erreichte der Warenverkehr bis Pavia und Mailand jährlich rund eine Million Meterzentner, die mit Schiffahrtsabgaben in der Höhe von 7 Millionen Lire belastet waren; dazu kam die lange Dauer der Fahrt, für die sogar Dampfschiffe bis zu sechs Wochen benötigten, kamen die vielen Belästigungen und Quälereien, denen die Schiffahrt in den einzelnen Staaten durch die Zollbeamten unterworfen war; die freie Schiffahrt änderte diese Zustände; sie beschleunigte vor allem den Verkehr, indem sie die Reisezeit kürzte; in sechs Tagen fuhren die Dampfschiffe über Pavia und durch den schiffbaren Kanal nach Mailand und hatten für jeden Zentner Last nur 4 Lire anstatt 7 Lire zu bezahlen. Der Verkehr hob sich nun rasch — war doch auch seine Sicherheit weit größer als früher. Die alten, der Schiffahrt so gefährlichen Pfahlbauten bei Piacenza waren durch einen Kanal umgangen worden; Mühlen und andere Bauten, namentlich fliegende Brücken, hatte man so verlegt, daß sie die Fahrt der Schiffe nicht mehr behinderten; auch zur Zeit der großen Dürre war der Fluß tief genug für die schwerst beladenen Boote; Signale kennzeichneten Untiefen und gefahrdrohende Stellen; überall standen bequeme und sichere Anlandungen den Schiffen zur Verfügung; die Ausfahrt ins Meer war ungefährdet; die Nebenflüsse befanden sich im guten Zustande und unablässig arbeitete die Kommission an der Verbesserung des wichtigen Wasserweges, der in seiner ganzen Ausdehnung von Pavia bis ans Meer unter wohlgeregelter Überwachung stand.

So war es Bruck schon 1852 als Direktor des Öster-

reichischen Lloyd möglich gewesen, eine Poflottille ins Leben zu rufen. Der Lloyd verpflichtete sich zur Aufstellung einer Flotille aus Dampf- und Schleppschiffen auf dem Po und auf allen, diesen Strom mit Venedig, Mailand und den Lago Maggiore verbindenden Gewässern und Kanälen, um dem fühlbaren Mangel an schnellen, ausgiebigen und wohlfeilen Fördermitteln zu beseitigen. Noch im Laufe des ersten Jahres sollten zehn Dampfschiffe und vierzig Schleppkähne in Betrieb gesetzt werden. Mit Ausnahme der Maschinenführer, Schaffner und Agenten war die ganze Bemannung seitens der österreichischen Regierung durch das k. k. Flotillen-Korps beizustellen; die Schiffe wurden als k. k. Kriegs- und Paketschiffe angesehen und genossen besondere Begünstigungen.[15] Die Vorbereitungen für die Poschiffahrt wurden von Seite des Lloyd emsig betrieben; am 14. August 1853 eröffnete der Dampfer „Ferrara“ die Güterschiffahrt; mit drei eisernen Schleppkähnen und mit 43 metrischen Zentnern Ballast verließ er um 5 Uhr morgens Cavanella am Po und langte am 19. August gegen 5½ Uhr abends in Pavia ein, hatte also die ganze Reise trotz sehr ungünstigen Wasserstandes im Po und Tessino in ungefähr 65 Fahrtstunden zurückgelegt; einen Monat später übernahm der Lloyd auf Grund eines sechsjährigen Vertrages mit dem Oberkommando der Flottille den Betrieb auf dem Lago Maggiore, um den Verkehr mit der Schweiz in eigene Hände zu bekommen, und am 30. Mai 1854 wurde auch der Personendienst eröffnet; zu diesem Zeitpunkte standen neun Dampfer im Verkehre, von denen fünf als Schlepper beschäftigt waren; dreißig eiserne und zehn hölzerne Schleppschiffe dienten der Güterförderung; bis Ende Dezember 1853 hatte die Poflottille 139.985 Zentner, zumeist zwischen Triest und Mailand befördert. Eine Ver-

zögerung der Schiffahrt bot die Unmöglichkeit, durch den Po di Levante, den abgedämmten nördlichen Arm des Po, in das Meer einzulaufen; die Waren von Triest wurden nach dem Hafen von Chioggia und von hier auf Kanälen nach Cavanella am Po gebracht. Negrelli nahm den Bau eines Hafens am Po di Levante in Angriff und förderte energisch seine Ausführung, deren Vollendung allerdings erst seinem Nachfolger in Verona möglich war. Im November 1855 — um das Schicksal der Poschiffahrt unter Österreichs Herrschaft in Italien zu verfolgen — löste das k. k. Flotillenkommando am Po sich auf und der Lloyd übernahm vertragsgemäß den ganzen Schiffahrtspark; im nächsten Jahre trat der Vertrag vom 28. März 1852 zwischen dem Staate und dem Lloyd außer Wirksamkeit und das Kommando übergab Dampfer und Schlepper am Po und in der Lagune von Venedig der Gesellschaft zum eigenen freien Betriebe. Im Jahre 1864 stellte der Lloyd den Betrieb vollständig ein und verkaufte alle Dampf- und Schleppschiffe an den Vizekönig von Ägypten....

Ein anderer großer Gedanke, der Negrelli in ganz ungewöhnlicher Weise beanspruchte und dessen Verwirklichung auf sein Lebensschicksal nicht ohne Einfluß geblieben zu sein scheint, war der eines Schienenweges, der Mailand und Venedig, also Mitteleuropa und das Adriatische Meer mit der Westküste Italiens, mit Florenz, Rom und Neapel verbinden sollte: also der Gedanke der italienischen Zentral-Eisenbahn, die — nach Negrelli's Ausspruch — im Kleinen die Aufgabe zu erfüllen hätte, die dem Kanal von Suez im Großen vorbehalten sei: den Verkehr der beiden Meere von der Umsegelung der Spitze Italiens zu überheben, wie der Suezkanal den Verkehr Europas mit beiden Indien und China der Umsegelung des Vorgebirges der guten Hoffnung

überhebt. Die Bahn war als das letzte Glied der Schienenwege gedacht, die, schon vollendet oder doch im Bau oder in ernster Vorbereitung, die Täler des Tiber, des Arno und Po mit ganz Mitteleuropa, das Mittelmeer mit der Nord- und Ostsee zu verbinden haben. Am 1. Mai 1851 unterzeichneten die Bevollmächtigten Österreichs, des Kirchenstaates, Modenas, Parmas und Toskanas zu Rom den „Eisenbahnvertrag", der am 18. August 1851 von den Staaten genehmigt wurde. Die „Italienische Zentraleisenbahn" sollte darnach einerseits von Piacenza ausgehend über Parma, anderseits von Mantua auslaufend über Guastalla am Poflusse nach Reggio und von da über Modena und Bologna entweder nach Pistoja oder nach Prato führen, je nachdem in der einen oder anderen Richtung die Übersteigung der Apenninen leichter und minder kostspielig sich erweisen würde, und dort an das toskanische Eisenbahnnetz sich anschließen, das Florenz, Lucca, Pisa und Livorno, wie auch Siena untereinander verbindet. Die österreichische und die toskanische Regierung verpflichteten sich, die Anschlußbahnen von Piacenza über Pavia nach Mailand und von Pistoja oder Prato gegen Lucca und Florenz gleichzeitig zu erbauen. Auch der Anschluß an die sardinischen Bahnen, an die Schienenwege nach Turin und Genua war in Aussicht genommen. So sollte die geplante Bahn in ihrer ganzen Länge von 270 km Länge, von denen mehr als 200 km in einem ebenen, fruchtbaren, dichtbevölkerten Landstriche lagen, unmittelbar sechs bedeutende Städte und viele verkehrsreiche Ortschaften berühren und neben ihrer Bedeutung für den Weltverkehr auch einen nicht zu unterschätzenden Wert für örtliche Verkehrsbedürfnisse erlangen. Der Bau der italienischen Zentralbahn war nach dem Vertrage einer Gesellschaft unter sehr günstigen Bedingungen und bei Gewährlei-

stung einer angemessenen Verzinsung des Baukapitales zu überlassen, doch mußte der Entwurf binnen einem Jahre nach Abschluß des Vertrages vorgelegt und der Bau binnen vier Jahren nach Genehmigung des Entwurfes vollendet werden. Jede der fünf Regierungen übernahm die Zinsensicherstellung nur für die innerhalb ihres Gebietes aufgewendete Bausumme und für ein Fünftel der Anschaffungskosten der notwendigen Fahrbetriebsmittel sowie alles dessen, was zum Betriebe der Eisenbahn und zur gemeinsamen Benützung auf der Bahnlinie dient. Eine vollkommen selbständige „Internationale Kommission", bestehend aus je einem Vertreter jeder Regierung und mit dem Sitze in Modena wurde ernannt, „um die relativen Baupläne zu ordnen, zu genehmigen oder zu verwerfen, die entsprechende Ausführung anzustreben, den befriedigenden Gang der Bahn sowie den Betrieb der Bahn und deren Verwaltung innerhalb der durch die Konvention vorgeschriebenen Grenzen und in letzter Instanz zu leiten und zu beaufsichtigen." Die Kommission hatte wenigstens zweimal im Jahre zusammenzutreten; eine „Zentralkanzlei" besorgte dauernd die Geschäfte.[16]

In diese Kommission war von der österreichischen Regierung Negrelli entsandt worden.[17]

Die erste Sitzung fand im November 1851 statt. Negrelli waren kurz zuvor beide Eltern, hochbetagt, innerhalb fünf Tagen durch den Tod entrissen worden; über allen seinen Briefen liegt noch der wehmütige Hauch des schweren Leides. Die Verhandlungen wurden eifrig betrieben; man arbeitete Tag und Nacht, aber doch nahmen sie längere Zeit in Anspruch. Negrelli lernte bei dieser Gelegenheit den Hof in Modena noch näher kennen; er findet ihn außerordentlich fromm; die Damen machen noch das Kreuz bei Tische; täglich fährt

man in die Andacht und in den Segen; alle Bediensteten sind alt und gebrechlich; die Welt — meint Negrelli — muß selbst sehr böse sein, daß sie sogar diesem frommen Hofe Böses nachsagt. Modena scheint ihm die Heimat der Langeweile; selbst auf den Hofbällen ist es wenig unterhaltend; es wird zum großen Ereignisse, das die ganze Stadt beschäftigt, als die immer klagende und kränkelnde Contessa Peppi auf dem Balle das Unglück hat, sich auf eine in der Saalecke hängengebliebene Nähnadel zu setzen, die ganz in das wenige Fleisch eindringt, eine große Ohnmacht und einen ärztlichen Eingriff hervorruft! Zwischen Parma und Modena spielt emsig der Telegraph und öfters muß der Vertreter Parmas sich selbst nach Parma bemühen, um sein „gouvernement zur Raison zu bringen".

Am 21. November erschien die erste „Kundmachung der Internationalen Kommission"; sie enthielt die Normen, die der künftigen Bau- und Betriebsgesellschaft zur Richtschnur ihrer Tätigkeit dienen sollten. Eine Art Bedingnisheft für Bau und Betrieb, in allen Einzelheiten sorgfältig ausgearbeitet und wohldurchdacht,[18] offenbart sie in manchen Einzelheiten schon die Fortschritte, die der Bau der Semmeringbahn gezeitigt hatte, so in den zulässigen Krümmungshalbmessern und Steigungen, in der Anordnung des Oberbaues für die Gebirgsstrecke, in der Verwendung des Eisens für die Brücken .....

Die nächste Frühjahrssitzung (1852) beschäftigte sich mit der Prüfung der eingelangten sieben Anbote; die bedeutendsten Bankhalter Italiens waren dabei im Spiele und Negrelli hielt besondere Vorsicht für geboten. Auch jetzt wieder verliefen die Beratungen nicht glatt; im Gegenteile, „es wird gehandelt und verhandelt, daß es eine Schande ist." Ende März verließ Negrelli Modena, unzufrieden in allen Beziehungen, da das Geschäft

kein günstiges Ende nimmt; er ist entschlossen, den Minister zu bitten, daß er die Mission in Modena einem anderen Beamten übertrage. „Die kleinen Staaten", schreibt er seiner Lotti, „handeln wie die Juden." Es scheint sich also bei diesen Gegensätzen der Vertreter um die geldlichen Einzelheiten der Vereinbarungen mit der Baugesellschaft gehandelt zu haben, die durch den Vertrag der Staaten bekanntlich der Kommission vorbehalten waren; also vor allem wohl um die Höhe der Zinsenhaftung, die die Staaten zu übernehmen hatten, vielleicht auch um die Verpflichtungen der einzelnen Regierungen, um die Dauer der Genehmigung. Während Negrelli hier wie in allen großen Fragen auch einen höheren Standpunkt einnahm und vor allem das bedeutsame Ziel im Auge hatte, scheinen die kleinen Staaten weit mehr ihre eigenen Vorteile verfolgt und in der geplanten Eisenbahn weniger das allgemein wirtschaftliche Förderungsmittel, als einen willkommenen Ausbeutungsgegenstand erblickt zu haben. In Modena, wo die Jesuiten herrschten, bestand überhaupt keine Vorliebe für die Eisenbahn, und in Parma machte sich englischer Einfluß geltend, der jeder Stärkung österreichischer Macht entgegenwirkte. Auch die nächsten Verhandlungen im Juni waren ungemein schleppend; die kleinen Regierungen waren einerseits auf alles und alle mißtrauisch und anderseits stellten sie immer wieder unerfüllbare Forderungen, die fort und fort neue Schwierigkeiten schufen; auch mit der zu gründenden Gesellschaft war schwer eine Verständigung zu erzielen trotz endloser Verhandlungen; die Kommission begann zu verzweifeln; „es ist eine Existenz zum Deichselholen", jammert Negrelli; „soviel Eifer, soviel Aufopferung, und am Ende garnichts!" Endlich gelang es ihm, Parma zu gewinnen; aber an Modenas Widerstand und Einwendungen drohte

schließlich doch noch alles zu scheitern. Negrelli erklärte, abzureisen: „hätten die Geschäfte den offenen Weg eingehalten, den der Tiroler allein wandelt, so wäre ich schon längst daheim; allein in diesem Labyrinth der Subdalität und der Intriguen kenne ich mich nicht aus. Ich machte einen letzten Versuch. Ich habe mit Sr. königl. Hoheit lange und kräftig gesprochen und sagte ihm offen, daß er übel beraten sei und daß ich nicht länger zuwarten, sondern am Samstag abreisen werde.“ Das schien zu wirken; schon am nächsten Tage trat Modena den Beschlüssen bei; der Vertrag sollte gefertigt werden, da erhob wieder Parma Schwierigkeiten wegen der Unterschrift; wieder vergingen Tage, ehe der Vertreter Parmas seine „Instruktionen“ erhielt, und erst am 26. Juni gelang es, die Genehmigungsbedingungen und die Gesellschaftsatzungen glücklich unter Dach zu bringen. „Ich habe in diesen Tagen meinem Vaterlande große Dienste erwiesen“, meldete er seiner Frau, seine Abreise von Modena ihr mitteilend.

Zur Ausführung des Baues und des Betriebes der italienischen Zentralbahn bildete sich in Florenz eine anonyme Aktiengesellschaft, die bis zur endgültigen Festsetzung des Gesellschaftskapitals ermächtigt wurde, Aktien zu 1000 Lire oder zu 500 Lire bis zur Höhe von 60 Millionen Lire auszugeben, während der Rest — die Baukosten waren auf 75 Millionen geschätzt — in den nachfolgenden Jahren ausgegeben werden sollte. Die Gewährleistung der Regierungen bezog sich auf 5 v. H.; jeder aus dem reinen Nutzertrag der Bahn, nach Abschlag dieser 5 v. H. entspringende Überschuß sollte zur Hälfte an die Regierungen und zur Hälfte an die Gesellschaft fallen; doch waren vorhergeleistete Zahlungen zurück zu erstatten. Man hatte den jährlichen Reinertrag, ausgehend von den damaligen Ergebnissen

der italienischen Bahnen, zu 5,300.000 Lire berechnet, welcher Einnahme eine verbürgte Summe von 3,750.000 Lire gegenüberstand. Die Genehmigungsdauer war auf achtzig Jahre bestimmt, die Zinsensicherung nur für fünfzig Jahre vom Tage der vollständigen Eröffnung der Bahn. Der Gesellschaft wurde die Enthebung von Abgaben und Zöllen und von der Vertragsgebühr, es wurde ihr auch das Enteignungsrecht zugebilligt, soweit ein solches in den einzelnen Ländern gesetzlich bestand. In allen Beziehungen hatte sich die internationale Kommission eine weitgehende entscheidende Einflußnahme vorbehalten, die lediglich in den besonderen Gesetzen der Vertragsstaaten ihre Umrahmung fand.[19] Der Sitz der „Anonymen Gesellschaft für die italienische Zentral-Eisenbahn" war Florenz; dem Bau- und Verwaltungsausschusse gehörte u. a. auch der Triester Bankier Ritter Pascal Revoltella an; Vorsitzender war Professor Vincenz Amici, sein Stellvertreter Carl Schmitz. In Modena wurde ein Bevollmächtigter bestellt, der die Gesellschaft gegenüber der internationalen Kommission zu vertreten hatte.

Wenige Wochen später übergab die Gesellschaft den Herren Wilhelm Jackson aus Birkenhead, Parlamentsmitglied, und Thomas Brassey, dem später so bekannt gewordenen Bauunternehmer, ferner den Herren Johann Baraclough Fell und Carl Michael Topling aus London den Bau und die Betriebseinrichtung der italienischen Zentralbahn auf eigene Kosten, Rechnung und Gefahr gegen einen Betrag, der erst nach Fertigstellung der Pläne und Zeichnungen, Schätzungen und Preistarife im gegenseitigen Einvernehmen bestimmt werden sollte, auf den aber eine Teilzahlung von 35 Millionen in Schuldscheinen der Gesellschaft zu Pari bei 4 v. H. Verzinsung und fünfzigjähriger Tilgung geleistet wurde.[20]

Das Übereinkommen, das inhaltlich ziemlich neuzeitig erscheint, sah auch einen Vertrag vor über die Erhaltung der Bahn samt Zubehör und über ihren Betrieb gegen einen „fixen Preis“ während eines Zeitraumes von zehn Jahren.

Im Herbste 1852 wurden die Studien für die Überschienung der Apenninen von Negrelli ernstlich aufgenommen. Nach den Kommissionssitzungen in Ferrara, wo es sich um die Poschiffahrt handelte, und in Modena, wo die zentralitalienische Eisenbahn viel Arbeit schuf, ging es zunächst nach Bologna. Die Kommission studierte die Bahnhofsfrage und die Fortsetzung der Bahn nach Toskana; der Aufenthalt dauerte zwei Tage; der Kardinallegat Msgr. Graselli sorgte für reiche Zerstreuung; er bat die Kommission in die „Große Oper“, wo „Norma“ von Verdi und das Ballett „La belle Fille de Gent“ gespielt wurde und wo Negrelli die Gräfin Hoyos und die Komtesse Palffy begrüßen konnte; er gab in seinem schönen Landhause ein prächtiges Mahl und überhäufte die einzelnen Mitglieder mit ausgesuchter Aufmerksamkeit. Mit Wagen ging es am 18. Oktober (1852) um 5 Uhr morgens, zwölf Mann hoch, nach Sasso in den Apenninen; von hier wurde in das Settatal geritten; erst abends, nach mehrstündigem Ritte durch die wildeste Gegend, wurde Castiglione della Gatte auf der Höhe des Apennin erreicht; am anderen Tage ging der Ritt über zwei Joche dem Limentatale zu und wieder zurück nach Sasso. „Die Wege nach Primiero“, meint Negrelli, „sind Gärten in Vergleich mit den öden und brüchigen Wegen in den Schluchten des Apennin. Allein ich ertrug die große Mühe in der Überzeugung, meinem Kaiser und dem Lande einen wesentlichen Dienst zu leisten. Aber müde bin ich entsetzlich, und da ich gestern und heute keine Depeschen erhielt, scheint es

mir, als ob ich aus der Welt wäre!“ Nach dreitägigem Ritte, nach großen Anstrengungen langte Negrelli am 22. Oktober in Pistoja ein, von wo er ohne Aufenthalt nach Florenz reiste. Mit trüber Stimmung — seine Frau ist erkrankt und er ohne Nachricht von ihr — fuhr er um 9 Uhr abends in der Stadt ein; den ganzen Tag hatte er nichts genossen; dabei litt er schwer an den Nachwirkungen des sechstägigen Rittes und des anstrengenden Marsches; am Tore wurde er über eine halbe Stunde aufgehalten; dann ging's bis 11 Uhr nachts herum in allen Hotels; endlich gelang es in einem Hause dritten Ranges, all'aquila d'oro, einen kleinen Schlupfwinkel gegen den Hof zu aufzutreiben und ein kaltes Huhn als Nachtmahl zu erjagen, wofür er Gott herzlich dankte.

Negrelli hatte im Sommer eine Trinkkur in Recoaro, einem damals vielbesuchten Heilort, durchgemacht und fühlte wohl schon die ersten Anzeichen des schweren Leidens, das ihm vorzeitig den Tod bringen sollte; darum mag ihm auch der an und für sich gewiß sehr anstrengende Studienritt so überaus beschwerlich gefallen sein.

In Florenz herrschte eben große Aufregung; auf den Ministerpräsidenten Baldessaroni hatte man einen Mordanschlag verübt; der Präsident war aber nur leicht verwundet worden und konnte die Kommission empfangen. Täglich fanden Sitzungen statt, in denen Negrelli Bericht erstattete und die Frage der günstigsten Bahnlinie über den Apennin eingehend erörtert wurde. Die Beratungen nahmen einen erfolgreichen Verlauf. Negrelli fand wenig Zeit, sich Florenz zu besehen; doch was er von der Stadt sah, entzückte ihn nicht besonders; vergebens suchte er, schöne Frauen zu erblicken; selbst die Engländerinnen, meint er, sind nur mittelgut; die Kunst-

galerie und das Museum berauschen ihn; die Dresdener Galerie ist eigentlich nur eine Lumperei dagegen; es strotzt in Florenz von Raphaelen, Tizianen und Tintorettos, von Carianis und del Sartos, von Giottos und Paolo Veroneses und Michelangelos; der herrliche Kunstgenuß wird ihm leider von einer Menge von Engländern vergiftet, die sich da breit machen und mit dummen Gesichtern die herrlichen Produkte der Genies von Jahrhunderten anstarren. Das Teatro Pergola, wo die alte Maiwood die Florentiner im Ballet entzückt, gefällt ihm bei weitem nicht so gut, wie La Fenice in Venedig oder La Scala in Mailand. Sein Zimmer ist von Deputationen aus allen Orten belagert, die von der künftigen Bahn berührt werden sollen oder wollen — und doch findet er auch Zeit, einem politischen Prozesse beizuwohnen; Guerazzi und Montenelli und noch neun Inquisiten sitzen auf der Anklagebank als Staatsverbrecher, darunter ein Bursche von 21 Jahren, der schon im Jahre 1849 jene entsetzlichen Ansichten äußerte und Reden hielt, die ihn so tief herabgebracht haben. Kein einziger der Inculpaten flößt ihm Mitleid ein, denn ihre Grundsätze und Handlungen haben der Menschheit zu sehr geschadet und Gott und das Gesetz müssen ihre Brut vertilgen.

Nach Vollendung der Beratungen wurden noch die Eisenbahnverbindungen in Pisa und die Verlängerung der Eisenbahn nach Livorno an das Meer studiert; dann geht es über Bologna, wo Negrelli die Messe hört, nach Modena, wo noch Besprechungen mit Minister Giacolozzi stattfinden, und von hier über Mantua auf der Eisenbahn „mit der III. Corsa“ zurück nach Verona.

* * *

In Negrellis Hand lag, wie schon erwähnt, auch der Ausbau und Betrieb des Telegraphennetzes der Lombardei und Venedigs. Österreich hatte sich des Telegraphenwesens gleich von seiner Schöpfung an mit besonderem Nachdrucke angenommen. Freiherr v. Baumgartner, der spätere Handels- und Finanzminister, hatte schon 1846 Versuche mit dem neu erfundenen elektrischen Telegraphen zwischen Wien und Floridsdorf an einem Kupferdrahte durchgeführt; zu Ostern 1847 wurde die erste staatliche Telegraphenlinie zwischen Wien und Brünn eröffnet und zu Anfang des Jahres 1848 zählte Österreich bereits 125 Meilen* Telegraphenlinien, die noch im selben Jahre eine zweite Leitung für Eisenbahn-Betriebszwecke erhielten. Während der Dauer des Reichstages in Kremsier war diese Stadt über die Eisenbahnstation Hullein mit Wien und Olmütz telegraphisch verbunden. Nun wuchs das Netz rasch an; zu Ende des Jahres 1850 standen 265 Meilen im Betrieb; darunter über 40 Meilen in den italienischen Provinzen. Im Handelsministerium bestand seit 1849 eine eigene Abteilung für Telegraphenwesen; ihr erster Direktor war Doktor Gintl, der sich um die technische Vervollkommnung des Telegraphen große Verdienste erworben hat; zu Anfang des Jahres 1850 ging diese Abteilung an die Generaldirektion der Kommunikationen über.

Am 25. Juli 1850 wurde in Dresden zwischen den Staaten Österreich, Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg der Vertrag über den deutsch-österreichischen Telegraphenverein abgeschlossen, der im nächsten Jahre in Wien eine weitere zeitgemäße Ausbildung erfuhr und dem 1853 auch das Königreich Niederlande und später noch die einzelnen anderen deutschen Staaten sich angliederten. Das österreichische Telegraphen-

* 1 Meile (österr.) = 7·586 km.

netz umfaßte zu Ende des Jahres 1852 über 660 Meilen mit 51 Telegraphenämtern und 119 Eisenbahn-Betriebsstationen; in Wien befand sich ein Telegraphenamt für Staats- und Privatdepeschen. Anfangs war ein großer Teil der Telegraphenleitungen unterirdisch angelegt worden, weil man diese Anordnung für betriebssicherer hielt, als die Luftleitung; aber schon zu Ende des Jahres 1852 bestanden nur noch wenige unterirdische Leitungen; man hatte sich endgültig für Luftleitung entschieden und beseitigte allmählig die unterirdischen Anlagen, weil die Erfahrung gezeigt hatte, daß die dazu verwendete Guttapercha-Umkleidung für die Dauer nicht die entsprechende Isolierungsfähigkeit besaß und weil auch die Aufsichts- und Ausbesserungsverhältnisse bei den offenen Leitungen entschieden günstiger waren. Im Jahre 1852 war auch der von den Österreichern Dr. Steinheil und Matzenauer wesentlich verbesserte „Translator" zur Einführung gelangt und damit die unmittelbare Verbindung für die entferntesten Endpunkte der verschiedenen Linien ermöglicht worden. In der ersten Zeit nur für die Staats- und Eisenbahnverwaltung bestimmt, stand das österreichische Telegraphennetz seit 1850 im vollen Umfange auch dem allgemeinen Verkehr offen, der im Jahre 1852 schon nahezu 41.000 Depeschen betrug; ihr Erträgnis vermochte allerdings die Ausgaben für den Telegraphendienst nicht zu decken.

In Italien waren unter Negrellis Leitung in den Jahren 1849 bis 1852 die Telegraphenlinien von Bozen nach Verona, von Verona nach Mailand und Mantua, Borgoforte und Venedig, ferner von Treviglio nach Bergamo mit unterirdischen Leitungen erbaut worden, aber noch im Jahre 1852 begann man diese unterirdischen Leitungen mit Ausnahme der Leitung von Mantua nach Verona in Luftleitungen umzugestalten; neue Linien,

wie die von Mailand nach Chiasso und Buffalora standen um diese Zeit im Baue. Das Jahr 1851 brachte den Abschluß des Staatsvertrages mit dem Herzogtume Modena „zum Zwecke vorläufiger Regelung der telegraphischen Beziehungen bis zu jenem Zeitpunkte, in welchem die Verbindung ihrer beiderseitigen Eisenbahnen zustande gebracht sein werde, um dann längs derselben elektromagnetisch-telegraphische Linien stabil anzulegen," Dann sollte Österreich eine Telegraphenlinie über den Po in der Richtung gegen Guastalla erbauen, während Modena die Linie von Guastalla und Reggio nach Modena und weiterhin gegen Parma fortsetzen und zum Anschluß an die päpstlichen Telegraphenverbindungen bringen sollte. Ein ähnlicher Vertrag wurde im selben Jahre mit Parma abgeschlossen; in beiden Fällen hatte Österreich die Mitwirkung seiner Staatsingenieure und die Beistellung von Baubedürfnissen aller Art zugesagt; gestattete auch, daß Zöglinge zum Studium des Telegraphenwesens in das lombardisch-venezianische Königreich geschickt werden und versprach alles zu tun, um das Unternehmen zu fördern und minder kostspielig zu gestalten. Im übrigen waren Handhabung und Verwaltung des Telegraphenwesens nach den Bestimmungen des Vertrages mit Preußen, Bayern und Sachsen geregelt.

Negrelli beschleunigte die Arbeiten in solcher Weise, daß ihm der Großherzog von Parma schon am 26. März 1852 in Anerkennung seiner unermüdlichen und erfolgreichen Bemühungen um die Herstellung der elektromagnetischen Telegraphenlinien in Parma den Sankt Georgs-Orden I. Klasse verlieh. In diesem Jahre (1852) wurde auch der Anschluß des österreichischen Telegraphennetzes an das Schweizer Netz geregelt, das allerdings erst noch geschaffen werden sollte; Österreich

baute von Feldkirch, von Bregenz und von Mailand aus an die Schweizer Grenze, und die Schweiz verpflichtete sich, die Anknüpfung nach Frankreich über Genf und Basel und nach Deutschland über Basel und Schaffhausen herzustellen.

* * *

Auf dem Gebiete des Straßenwesens, das ja ebenfalls Negrelli unterstand, war wohl für die mit dem Jahre 1849 einsetzende Tätigkeit die wichtigste Aufgabe: die bestehenden Straßen trotz der hohen Inanspruchnahme durch die Militärverwaltung im guten Zustande zu erhalten und zu verbessern, und die ungünstig liegenden, verfallenden oder verwahrlosten Straßenstrecken umzubauen; viele Brücken waren durch Hochwasser beschädigt oder zerstört worden, manche zeigten veraltete, dem stärkeren Verkehre nicht mehr gewachsene Bauweisen. Neben dieser erhaltenden und verbessernden Tätigkeit war auch in einzelnen Teilen des Landes Neues zu schaffen, so die große Gebirgsstraße aus dem Veltlin über den Aprica-Paß, über Edolo und den 6200 Fuß* hohen Tonale nach dem Nonsberge in Tirol als künftiger Ersatz der Stilfser-Straße, die wegen der Höhe ihres Scheitels (8550 Fuß ü. d. M.) den zerstörenden klimatischen Einwirkungen allzusehr ausgesetzt erschien und schwierig zu erhalten war. In der Lombardei wurden Brücken über den Lambro, den Oglio, die Adda und den kleinen Grenzfluß Gravellona erbaut; in dem Kronlande Venedig wurden Brücken über die Brenta, Livenza und Fella, über den Noncello und die Acquetta und die große stabile Brücke über die Etsch bei Boara anstelle einer fliegenden Brücke errichtet. In diese Zeit fällt auch der Bau der Franz Josef-Brücke in Verona,

* 1 Fuß (österr.) = 0·316 m.

die den Bahnhof der Venezianerbahn noch innerhalb des Festungsgebietes mit den am rechten Etschufer liegenden Bahnstrecken gegen Mantua, Brescia und Bozen verbindet. Die aus Marmor der Juraformation hergestellte Brücke überspannt den Fluß mit fünf Bögen von je 29 Meter Spannweite; beiderseits schließen kleinere Bögen an, die den Bahndamm begrenzen. Den Bauplan hatte der k. k. Oberingenieur Nobile Girolamo Doneti-Orologio-Amai nach Anleitung Negrelli's entworfen; als Richtschnur dienten die bei der Limatbrücke in Zürich und bei der großen Moldaubrücke in Prag von Negrelli aufgestellten Leitsätze, mit dem Unterschiede, daß bei der Etschbrücke die Fußwege auswärts liegen und durch Konsolen getragen werden, was der Brücke größeres Ansehen und zweckmäßigere Krönung verleiht. Die Quaderbekleidung des aus Marmor-Bruchsteinen gebildeten Mauerwerkes der Pfeiler und der Nachmauerung, die keilförmigen, die ganze Stärke des Gewölbes durchlaufenden Steine, der prächtige Baustoff, den in vorzüglicher Güte der kleine Ort Montorio bei Verona lieferte, erhöhen die Wirkung des künstlerisch anmutenden Baues. In dreiundzwanzig Monaten hatte der Bauunternehmer Antonio Tallacchini die Brücke ausgeführt; am 30. November 1852 erfolgte ihre feierliche Einweihung durch den Grafen Radetzky im Beisein des Patriarchen von Venedig, wobei Negrelli eine längere Ansprache hielt und eine Denkschrift nebst Münzen und verschiedenen Landes- und Industrieerzeugnissen in den Schlußstein versenkt wurde; am 15. Dezember rollte der erste regelmäßige Zug über die Brücke, die ein neues wichtiges Glied in das Eisenbahnnetz Venetiens und der Lombardei fügte.[21]

Vielfach im innigen Zusammenhange mit dem Straßenbau, wohl aber auch mit dem Schutze des frucht-

baren Geländes standen die Erhaltung und Verbesserung der Uferbauten an den zahlreichen Wildbächen, Flüssen und Kanälen in der Lombardei; ein bedeutsames Unternehmen bildete hier der 2214 Klafter lange Durchstich unterhalb des Forts Fuentes, der die Adda auf kurzem Wege in den Comersee zu leiten hat, um das Gebiet zwischen dem Como- und dem Mezzola-See zu entsumpfen und die Verbindung dieser beiden Seen durch das geregelte alte Flußbett sicher zu stellen. Im Jahre 1847 hatte die Regelung der Brenta und der Bachiglione begonnen; während der kriegerischen Zeit ruhten die Arbeiten; erst im Jahre 1850 konnten sie wieder aufgenommen werden; sie erforderten bis Ende 1853 eine Ausgabe von einer halben Million Gulden. Bedeutsam waren auch die Bauten am Hafen von Malamocco, der die Einfahrt in die Lagunen von Venedig bildet; schon im Jahre 1838 war an der Nordseite der äußeren Mündung die Herstellung eines Meerdammes von 1119 Klafter genehmigt worden, um die für große Seeschiffe erforderliche Tiefe von 24 Fuß zu gewinnen; er wurde im Jahre 1840 in Angriff genommen; im Jahre 1852 bewilligte die Regierung den Bau eines zweiten Dammes an der Südseite, für den über eine halbe Million Gulden veranschlagt waren. Für einige große Arbeiten wurden die Vorerhebungen und Studien gepflogen, so für den Bau eines Hafens am Po di Levante, für die Errichtung großer Schleusen an den Seen von Mantua, für die Entsumpfung der tiefgelegenen, ausgedehnten Valli grandi Veronesi und Ostiglesi.

Es zeugt für die umfassende Tätigkeit, die auf allen Gebieten des öffentlichen Bauwesens in der Lombardei und Venedig sich entfaltet hatte, daß in den Jahren 1851 und 1852 das Staatserfordernis für Straßen- und Wasserbau in diesen Ländern zusammen rund 4·72 Mil-

lionen Gulden C. M. betrug, ohne die Ausgaben für die Baubehörden, die eine Drittel Million überschritten; für die Wasserbauten im Kronlande Venedig allein wurden in den vier Jahren von 1850 bis 1853 nicht weniger als 5·6 Millionen Gulden verausgabt, ungerechnet den von privaten Vereinigungen bestrittenen Aufwand. Dazu traten noch die Kosten des Eisenbahnbaues, des Eisenbahnbetriebes und des Telegraphenwesens, die jährlich gegen 3·5 Millionen erreichten und denen ein Überschuß durch den Eisenbahnbetrieb von etwa 50.000 Gulden gegenüberstand. Gleich hohe Beträge für die staatliche Bautätigkeit finden sich in den Voranschlägen der Regierung nur noch für Niederösterreich, Böhmen und allenfalls Galizien angesetzt; freilich war auch kein anderes Land, Böhmen ausgenommen, so schwer mit Steuern belastet, wie die Lombardei — und von diesen Steuern fand auch, ich habe es schon erwähnt, ein großer Teil außerhalb der italienischen Provinzen seine Verwendung.

* * *

Ein Erlaß des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 23. November 1850, der auch an die Ober-Baudirektion in Verona gerichtet war, stellte den Grundsatz auf, daß „die Erhaltung geschichtlicher Denkmale eine Aufgabe der Regierung sei, und verpflichtete die Direktion, in diesem Sinne zu wirken, dem Verfalle solcher Bauten vorzubeugen, besonders in der gegenwärtigen Zeit, in der Gewinnsucht und Lebensgenuß die Liebe für die Kunst, die Freude an geistigem Vergnügen und die Verehrung für die Überreste vergangener Tage zu ersticken drohen“.

Der Erlaß war der Vorläufer der Allerhöchsten Entschließung vom 31. Dezember 1850, mit der zum Zwecke

der Erhaltung der historischen Baudenkmäler die Errichtung einer Zentralkommission in Wien sowie die Bestellung von Konservatoren in den Kronländern genehmigt wurde. Die im Gange befindliche Neugestaltung der Bausektion des Ministeriums verzögerte die Berufung der Kommission; erst im Jahre 1853 erfolgte ihr Zusammentritt und der Beginn ihrer Wirksamkeit. Sektionschef Freiherr von Czörnig wurde zum Vorstande ernannt und eröffnete die erste Versammlung der Kommission mit einer längeren, geistreichen Rede, mit Betrachtungen über die der Kommission gestellten Aufgabe und über das Feld, auf dem sie sich zu bewegen habe, wie auch über die Mittel, die ihr bei der Verfolgung des gesteckten Zieles zur Verfügung stehen.[22] Daß in dem umfassenden Programm, das Czörnig in großen Zügen entwarf, die Lombardei und Venetien überaus reich vertreten waren, bedarf kaum besonderer Erwähnung: der im Jahre 1822 aufgedeckte Herkulestempel in Brescia mit seiner kostbaren Statue der Viktoria; die Bauwerke der Visconti zu Mailand, der Scaliger in Verona, der Carrara in Padua; Palladios Prachtbauten in Vicenza; der Friedensbogen in Mailand; die Denkmäler des Markusplatzes; die große Anzahl von Kirchen jeglichen Baustiles nach den mannigfachen Abstufungen des Geschmackes und der Pracht von dem kunstlosen Baue der longobardischen Kirche in Pavia bis zum Dome von Mailand und der Kathedrale von Como!

Eine kräftige Mitwirkung bei den Arbeiten der Kommission war, wie der oben erwähnte Ministerial-Erlaß bekundet, den Baudirektionen und ihren technischen Hilfskräften zugedacht. Negrelli, noch immer tief begeistert für alles, was sich mit der Kunst, der Sehnsucht seiner Jugend, verband, pflegte sofort voll regem Eifer auch dieses seiner Berufstätigkeit neu angegliederte Ge-

biet. Seine erste Tat galt der Kunst Veronas. In einem längeren Schreiben an den Bürgermeister von Verona, Antonio Conazi, regte er mit besonderem Nachdruck die Wiederaufrichtung des prächtigen „Arco o Cenotafio dei Gavi“ an — „dieses Wahrzeichen der antiken Größe Veronas, des zweiten Roms....“ Dies Meisterwerk des Architekten L. Vitruvio hatte schon ein wechselvolles Schicksal erlebt, als Cangrande II. aus dem Hause der Scaliger im Jahre 1355 das Castel Vecchio als seine Residenz erbaute und den Arco dei Gavi dem Verkehr eröffnen ließ. Im Jahre 1805 wurde das Bauwerk zerstört; wohl nicht über Befehl Napoleons, sondern durch die damaligen Machthaber Veronas, angeblich aus militärischen Gründen, tatsächlich aber, wie es scheint, aus privatem Interesse und persönlichem Ränkespiel.[23]

Der Gedanke seiner Wiederherstellung — also schreibt Negrelli an den Bürgermeister Veronas —, der seit jener Zeit der stets lebendige und innige Wunsch aller Gelehrten und Kunstfreunde war, löst drei grundlegende Fragen aus: über die Wahl des Standortes, über die Art der Vereinigung aller gefundenen Überreste, die so lange Zeit so vielen Wechselfällen ausgesetzt waren, und über die Quellen, aus denen die nicht geringen Kosten gedeckt werden können. Die Lösung der ersten Frage wird keinen Schwierigkeiten begegnen; die Lösung der zweiten erfordert verständnisvolles Überlegen, gewissenhafte Prüfung der gegenwärtigen Beschaffenheit der Überreste, die wohl vielfach beschädigt und überall zerstreut sind, aber doch noch die Möglichkeit bieten zu einer Erörterung der Frage durch Gelehrte an der Hand von Zeichnungen, von Abbildungen und des in der „Academica civica“ aufbewahrten Modells; die Lösung der dritten Frage wird sich jeden-

falls schwieriger gestalten, aber auch in befriedigender Weise zu erreichen sein, wenn allerorten der entschiedene Wille besteht, endlich ein Unrecht gut zu machen, das so schwer und von so langem Bestande ist. Negrelli erinnerte daran, daß im Jahre 1806 der Vizekönig von Italien, Fürst Eugen Beauharnais der Kommune Verona einen größeren Betrag für die Wiederherstellung des Bauwerkes übergeben habe und daß dieses Kapital mit allen Zinsen hinreichen würde, um einen großen Teil der Kosten zu decken;[24] er ist aber auch der sicheren Überzeugung, daß der Rat einer Stadt, die mit so rühmenswertem Eifer für die Erhaltung ihrer Kunstbauten und ihres wunderbaren Amphitheaters sorgt, gerne freiwillig dazu beitragen wird, daß endlich eine Tat vollzogen werde, die geradezu als bürgerliche und sittliche Verpflichtung erscheint. Und in diesem Falle wird auch die Oberbaudirektion nicht ermangeln, die Hilfe der Regierung anzurufen, im Hinblicke darauf, daß die Zerstörung des Bauwerkes durch die öffentliche Verwaltung verfügt wurde, ohne Mitschuld der Kommune, die den Verlust eines der schönsten Zierden ihrer Stadt zu beklagen hat.

Negrelli empfahl die Berufung einer Kommission von Technikern, Künstlern und Archäologen, deren wohlerwogene und wohlbegründete Anträge der Beschlußfassung der Kommune, soweit diese näheren Anteil daran habe, und der Genehmigung der berufenen Behörden zu unterbreiten wären. Er machte in dieser Beziehung bestimmte Vorschläge und erhoffte die schleunigste Erledigung seines Briefes, welcher der Liebe für Verona entsprungen ist, das er immer schöner und bewundernswerter sehen möchte und das gewiß nicht zugeben wird, daß der Arco dei Gavi noch länger von den Verwesern selbst vergessen und von der rühmlichen Pflege der Kunst ausgeschlossen bleibe.

Unsere Quelle bringt nichts über die Wirkung des Briefes; im Nachlasse Negrelli's findet sich keine Andeutung über diesen Gegenstand; Tatsache ist, daß auch späterhin Schritte angesehener Bürger erfolglos blieben und die Wiederherstellung des bedeutenden römischen Denkmales noch immer ein frommer Wunsch aller Kunstfreunde ist. Das warme Eintreten Negrelli's für die Wiederbelebung der alten Schönheit Veronas blieb aber doch nicht ganz ohne Anerkennung; Negrelli wurde vom Rate der „Akademie der schönen Künste in Venedig" zu ihrem Mitgliede ernannt.

* * *

„Auch ich habe ein Recht auf Leben!" Diesen Schrei der Verzweiflung und der Sehnsucht sendet Negrelli aus Parma, wo ihn zu Ende des Monates Juni 1852 die Verhandlungen über die Eisenbahnfrage festhalten, an seine Lotti nach Verona. Die Überfülle der Arbeiten drückt ihn darnieder; war er schon früher nur Gast in seinem Hause, so ist es mit der Zeit noch schlimmer geworden; er sieht Frau und Kinder nur bei flüchtigem Besuche; seine Blumen müssen andere pflegen, kaum kann er sich vorübergehend ihrer Blüten und ihres Duftes erfreuen; den Sang seiner Vögel kennt er nur aus den Briefen seiner Frau, und stillvergnügte Stunden, die nicht die mahnende Trennung trübt, sind und bleiben ihm fremd. Und wie hängt doch sein Herz gerade an den tausenderlei Kleinigkeiten eines glücklichen Heimes, an den unscheinbaren Fragen und Sorgen und Freuden, die das häusliche Leben Tag für Tag erfüllen und die er mit seiner Lotti bespricht und teilt und trägt.... Ob wohl die Blumen nicht zu wenig begossen, die Vögel nicht zuviel gefüttert werden? Ob das Holz für den Winter bestellt — ob das Futter für die Pferde besorgt

ist? Ob sie, die gute, treue Lotti wohlauf ist — ob ihr die Blutegel gut getan — ob die Kinder ihr Kummer machen?... Wie dringend mahnt er sie an diese und jene Zahlung, die rechtzeitig zu leisten ist — wie ängstlich weigert er sich, einen Mohr in Dienst zu nehmen, weil er alles Auffällige haßt; wie aufgeregt sieht er der Entbindung seiner Frau entgegen, die ihn mit einem dritten Kinde beschenkt — „nun ist das halbe Dutzend voll", jubelt er in die Schweiz; Marietta nennt er das Mädel, das ihm ganz besonders ans Herz wächst... Und all das kann nur wie ein Traumbild an ihm vorüberhuschen; es will ihm, dem ewig Wandernden, nicht zur vollen empfundenen Wirklichkeit werden!

Auch die dienstlichen Verhältnisse sind nicht erfreulich. Inniger vielleicht als bei Anderen stellen sie gerade bei ihm sich in strenge Abhängigkeit von der Staatspolitik und ihren Schwankungen. Diese waren nach außen hin wohl etwas schwächer geworden, nach innen aber nicht minder kräftig und umwälzender als je zuvor.

Nach dem Vorspiel zu der Zerstörung der Verfassung, nach dem Erscheinen des Statuts für den „Reichsrat", der den Ministern als eine Art Staatsrat nebengeordnet sein sollte, hatte Bruck im Mai 1851 gleich Schmerling, der schon im Jänner ausgeschieden war, das Ministerium verlassen. An seine Stelle war Ritter von Baumgartner* getreten, der mit Neujahr 1852 auch das Finanzportefeuille übernahm, nachdem Krauß dem unerwartet starken Abgange im Rechnungsabschlusse für 1851 zum Opfer gefallen war. Man hatte Bruck die kostspieligen Pläne zur Hebung der gewerblichen Tätigkeit und zum Ausbau des Schienennetzes vorgeworfen, man grollte ihm wegen der Herabsetzung des Briefpor-

* Siehe: Erster Band, S. 212.

tos, die anfänglich mit einer Verminderung der Einnahmen verbunden war; ja selbst der Bau der Semmeringbahn, der eine größere Summe verschlang, als man zunächst gedacht hatte, erregte Mißstimmung gegen ihn; die siegreich vordringende feudal-klerikale Partei konnte einen Mann, der Österreich im Verkehrswesen an erster Stelle wünschte,[25] konnte die umgestaltende Tätigkeit, die der lebhaft schaffende, geistreiche Bruck entfaltete, nicht brauchen; ihr schien der geschäftstüchtige, langsam vorschreitende, bedächtige Baumgartner, der jeder unruhigen Neuerungssucht abhold war, weit genehmer. Hatte Bruck mit dem Finanzminister in steter Fehde gelebt, so war das bei Baumgartner schon weniger der Fall. Die Entwicklung des gesamten Verkehrswesens lenkte in sehr ruhige Bahnen ein, als Baumgartner schließlich zweifacher Minister wurde, und die Beträge, die er als Minister der öffentlichen Bauten auszugeben wünschte, auch gleichzeitig als Finanzminister zu vertreten und zu genehmigen hatte.

Der Geist kleinlicher Sparsucht und zurückhaltender Tätigkeit, den Baumgartner, durch die politische Sachlage bedrängt, in die Staatsverwaltung brachte, wurde auch in den italienischen Ländern Österreichs sehr fühlbar. Negrelli hatte schwer darunter zu leiden; ich habe schon darauf hingewiesen. Nichts wollte vorwärts gehen, kein Entwurf wurde genehmigt, kein Geld bewilligt; an allen Ecken und Enden stockte die Arbeit. Der Blick in die Zukunft wurde noch düsterer, als durch die drei Allerhöchsten Handschreiben an Schwarzenberg vom 31. Dezember 1851 die Aufhebung der Verfassung erfolgte und unter dem Schutze der Militärgewalt die klerikale Gegenrevolution begann.[26] Negrelli reiste nach Wien — er wollte sich Klarheit verschaffen, wollte die Lage erforschen und einige wichtige Anträge

über das Eisenbahnwesen unterbreiten. Am 8. Februar 1852 traf er in Wien ein; sein erster Weg war zur „Mutter“ — zu seiner Schwiegermutter, an der er mit zärtlicher Liebe hing; jeden Tag suchte er sie auf, verzichtete auf Theater und Gesellschaft, ging nicht auf den Technikerball und nicht zum Souper bei Pereira — um nur mit ihr über Lotti und die Kinder, über Freud und Leid plaudern zu können.... Noch am Abend seiner Ankunft in Wien eilte er zu seinem Freunde und Trauzeugen Ghega,* „das Terrain sondieren“; er hörte nichts Neues; er fand nur bestätigt, daß „Konfusion an allen Enden und Ecken herrsche“. Am nächsten Tage war „die erste Entrevue mit Minister Baumgartner“. „Der Empfang“, schreibt er an Lotti, „war kalt und formell — ich ließ mich vernehmen, sprach klar und deutlich — mehr und mehr heiterte sich sein Gesicht auf, und wir schieden nach langer Beratung als die alten guten Freunde. Ich habe bewirkt, daß morgen eine Beratung stattfindet, wo ich allein das Referat habe. Der Minister ist mit meinen Anträgen einverstanden. Von unserer Abfahrt aus Italien ist keine Rede! Er sagte mir, er hätte Niemand, mich zu ersetzen. Heß[27] ist ganz in meine Pläne und Anträge eingezogen. Sage es Sr. Exzellenz dem Herrn Feldmarschall, daß ich allen Grund habe zu hoffen, daß ich meine Vorschläge durchsetzen werde... Ghega zeigt sich sehr empressiert und freundschaftlich, so Pichler usw. — besonders nach dem Empfang, der mir beim Minister zuteil geworden. Pereira, Goldschmied, Wertheimstein und andere haben mich aufgesucht. Ich werde heiße Tage bekommen.“ Und er irrte sich nicht — mit Besuchen, Empfängen und Warten verging rasch Tag um Tag; all seine Freunde kamen, ihn zu sprechen, auch viele Schweizer freuten sich.

* Siehe: Erster Band, S. 204.

ihm die Hand drücken und mit ihm von nimmer wiederkehrenden schönen Tagen zu plaudern. Grünne und Kübeck waren schwer zugänglich; sie vergeben ihm nicht seine Freundschaft mit dem Exminister Bruck. Am 13. Februar war Audienz beim Kaiser. „Er empfing mich huldreichst und ließ sich sehr tief und mit großem Scharfblick in die Geschäfte ein; dann lange Sitzung beim Minister Baumgartner, der sich sehr freundlich und empressiert zeigt, meinen Vorschlägen Kraft und Leben einzuflößen. Dann langmächtige Visite beim Reichsrats-Präsidenten Baron Kübeck, der nie so charmant war. Alles berechtigt mich zu guten Hoffnungen. Heute Audienz bei Sr. kaiserl. Hoheit dem Erzherzog Friedrich Karl und bei der Erzherzogin Sophie. Morgen Konferenz im Ministerium; es war hohe Zeit, daß ich gekommen bin!“ Auch den Fürsten Metternich, auf dessen Anschauungen noch immer viel Wert gelegt wurde, besuchte Negrelli; überall fanden seine Vorschläge großen Beifall. „Aus den vielen Visiten von Beamten, die ich empfange, und aus den Bücklingen der Kanzleidiener zu schließen, scheinen meine Sachen auf gutem Wege. Meine Reise wird sowohl für den Dienst, als für uns gute Folgen haben!“ Bald weiß er zu berichten, daß die lombardisch - venetianischen Eisenbahnen ehestens eingelöst und in Verona eine Betriebsdirektion eingerichtet werden soll — „dann werden die Geschäfte verringert!“ Man fühlt es ordentlich, wie den Geplagten schon diese Hoffnung aufatmen ließ. Auch in persönlicher Beziehung schien sich der Himmel aufzuhellen. Baumgartner teilte ihm des Kaisers Frage mit, wieso es komme, daß Negrelli nur Sektionsrat sei — versicherte ihn seiner vollsten Zufriedenheit und stellte ihm eine „angemessene“ Stellung schon für die nächste Zeit in Aussicht; Negrelli möge nicht dem Verdachte

Raum geben, daß man seine Leistungen auch nur einen Augenblick vergessen habe.

Mit Weiß von Starkenfels, seinem Schwager, dem vielgehaßten Polizeidirektor von Wien, besuchte Negrelli wiederholt den Minister Bach; köstlich, weil unbewußt und doch zutreffend kennzeichnete Negrelli die Stellung seines Schwagers, dieses mustergültigen Werkzeuges der Reaktion, mit den Worten: „Theodor ist außerordentlich in Anspruch genommen; er ist sehr beliebt und gefürchtet.“ Seinen Sohn Oskar besuchte er in Tulln; er ist ein Prachtbursche geworden, ein schöner und braver Kerl, mit dem sein Hauptmann recht zufrieden ist. Auch Louis, der ihn mit einem Besuche überrascht, machte einen guten Eindruck auf ihn und beruhigte ihn für die Zukunft. Emsig bemühte sich Negrelli um die ernste Angelegenheit seines Neffen Antonio Zanghellini, des Sohnes seiner ältesten Schwester Anna, deren Gatte, der Arzt Dr. Pietro Zanghellini aus Valsugana schon im Jahre 1836 unerwartet gestorben war. Don Antonio war Priester — ein Mann von hohem Geiste und feurigem Mute. Negrelli erwähnt seiner zum ersten Male im Jahre 1849 in einem Briefe an Lotti, in dem er bedauert, daß „Antonio sich soweit vergessen habe“, ohne daß er des Geschehenen näher gedenkt; nach Bemerkungen in späteren Briefen läßt sich vermuten, daß Antonio den freiheitlichen Bestrebungen des Jahres 1848 nicht ferne geblieben ist, daß er an der nationalen Bewegung Italiens teilgenommen hat und auch während der Belagerung Venedigs sich in dieser Stadt aufhielt; doch war es wohl ausschließlich der freigeistige Gedanke, der ihn anzog, weit weniger, wenn überhaupt, der italienische Einheitsgedanke. Nach dem Falle Venedigs ging Antonio nach Primiero; hier widmete er sich, wie Negrelli betont, ganz den Großeltern,

denen er bis zu ihrem Tode viel Gutes erwies. Im Jahre 1851 bewarb sich Antonio um die Stelle als Pfarrverweser in Mezzano, einem Orte in der Nähe Primieros. Negrelli, dankbar für die Liebe, mit der Antonio seine Eltern in ihren letzten Tagen umgeben, bemühte sich um die Erfüllung des Wunsches. Er sprach beim Minister Grafen Thun vor; „Antonios Angelegenheit", so berichtet er, „ist erledigt. Die Wiedereinsetzung in Mezzano wurde nicht genehmigt, und zwar wegen 1848. Alles, was man sonst von neuen Verwicklungen faselt, wurde als eine Erfindung erkannt, und der Minister sagte mir, daß — wenn er unter einem ganz zuverlässigen Bischof eine Anstellung fände — die Regierung keine Schwierigkeiten machen würde; allein Vertrauen könne ihm wegen 1848 nur nach längerer Erfahrung wieder zuteil werden. Alle anderen Gerüchte waren also bloß auf Verleumdungen und Mutmaßungen begründet, und ich bin froh, daß nun die Sache aus ist. Der Klerus von Primiero und die Kurie von Trient haben dem Anton am meisten geschadet und das Jahr 1848 zu ihrem Vorteile vorgeschoben. Gott möge allen Schuldigen verzeihen!"

Negrelli war zur Faschingszeit in Wien, und wenn dieses auch nicht mehr das sorgenlose, frohe Wien aus der Zeit vor 1848 war, so sang und tanzte es doch noch immer und löste ein Fest das andere ab. Jede Post brachte Negrelli Einladungen dahin und dorthin — und dazwischen gab es noch „Billette und Karten" kurzer Hand. Bankiers, Minister und Generale hielten es für ihre gesellschaftliche Pflicht, Bälle und Abendunterhaltungen zu veranstalten und der Oberbaudirektor der italienischen Provinzen sollte dabei nicht fehlen. Zu den vornehmsten Bällen Wiens zählte der Technikerball; ihn überstrahlte allerdings noch der prachtvolle Bürgerball, von dem Negrelli seiner neugierigen Lotti viel zu

erzählen weiß: „Über 4000 Menschen haben teilgenommen; der Hof blieb eine volle Stunde und ging dann zu Pallavicini, wo ein magnifiquer Ball war, bei dem der Kaiser bis 6 Uhr morgens und viel getanzt haben soll. Im Sophienbad sind die heißblütigen Slavenbälle und beim Sperl spielt der leicht beschwingte Strauß....“ Negrelli hatte wenig Sehnsucht nach solchen Zerstreuungen; nur mit seiner Schwiegermutter, die als echte Wienerin für das Theater schwärmte, besuchte er wiederholt das Burgtheater, wo er unter anderem an Mad. Koberwein und Fichtner, die immer jung und unverändert sind, sich herzinniglich erfreute. Bei Heidler verbrachte er einen fröhlichen Abend mit alten Freunden in alter Erinnerung versunken; aufrichtig erzählt er seiner Lotti, wie er nach dieser „Biervertilgung“ um 1 Uhr heimging, wie ihm der Sturmwind den Hut am Glacis nahm und er harte Mühe hatte, ihn wieder zu erhaschen....

Unendliche Sehnsucht nach Weib und Kinder erfüllte Negrelli — hätte er nicht soviel zu tun gehabt, so wäre ihm ohne sie selbst in Wien nicht so recht wohl gewesen. Am 20. Februar verließ er Wien; kaum in Verona angelangt, nahm ihn die Kaiserreise durch Italien ungemein in Anspruch, und gleich darauf, in den ersten Märztagen (1852), reiste er in Angelegenheiten der italienischen Zentralbahn nach Modena, wo er wieder viel länger verweilen mußte, als er gedacht hatte.

Von Wien hörte er nichts! Er erinnerte seine Frau daran, daß er nun zehn Jahre wieder im Staatsdienste wäre und Anspruch auf ein Drittel seiner vollen Pension habe; wenn Baumgartners Versprechungen sich nicht erfüllen, wolle er in Pension gehen. Und fast hatte es den Anschein, als habe Baumgartner nur viel versprochen, um nichts zu halten.

In einem italienisch geschriebenen Briefe an den Bankier Revoltella in Triest vom 24. Mai 1852 beklagt sich Negrelli bitter über diese traurigen Verhältnisse. „Von oben kein Lebenszeichen mehr. Eine solche vollständige Stagnation, unerhört und ohne Beispiel, erzeugt die schlechtesten Wirkungen bei den Untertanen; viele sind in Verzweiflung. Über die Angelegenheit der Eisenbahn von Mailand nach Como, über ihre Organisation erfährt niemand mehr eine Silbe — und doch ist schon ein Monat vergangen, seit wir sie übernommen haben! Überhaupt herrscht allgemeine Verzagtheit — man kann sich kaum der Tränen enthalten, wenn man sieht, wie dieses schönste Reich der Welt mit einem Monarchen von solcher Fähigkeit, von so großem Mute und von so schönen Hoffnungen erniedrigt wird von Tag zu Tag und seine Stellung verliert, durch die Trägheit oder Unfähigkeit oder sonst welcher Ursache derjenigen, die es regieren sollten und es nicht regieren! Benachrichtigen Sie Sr. Exzellenz den Baron Bruck von diesen traurigen Verhältnissen und sagen Sie ihm auch, daß der Entwurf für den Levante-Hafen wohl genehmigt worden ist, daß man aber verlange, daß ich die Arbeiten mit den Ersparnissen aus den gegenwärtig laufenden Bauten ausführen soll, ohne zu bedenken, daß die Kosten auf die Hälfte gestrichen wurden und diese Hälfte nicht einmal genügt, jene Arbeiten zu bedecken, die schon früher wegen größter Dringlichkeit genehmigt wurden. Infolgedessen habe ich zurückgeschrieben, daß ich ohne Fonds nicht wage, die Arbeit zu beginnen und diese sonach unausgeführt bleibt. Nach der Reise von Modena habe ich keine mehr; ist diese Session beendet, kehre ich nach Verona zurück, hier von der göttlichen Vorsehung irgend eine Lösung der erstarrenden Verhältnisse erwartend, indem ich schon daran verzweifle, daß

diese durch die Tat jener Männer erfolge, die hier regieren."

Nun darf man freilich nicht vergessen, in welchem verzweifelten Zustande Freiherr von Baumgartner bei seinem Eintritte ins Finanzministerium die finanzielle Lage Österreichs vorfand. Das Jahr 1851 hatte bei einem Erfordernisse von 277 Millionen mit einem Abgange von 69 Millionen abgeschlossen; das Agio verharrte, trotz der scharfen Maßregeln, die Weiß von Starkenfels gegen die Börse anwandte, auf 20 bis 22 v. H.; Staatspapiergeld verschiedener Art war in Massen im ganzen Reiche im Umlauf; die Schuld an die Nationalbank war schon Ende des Jahres 1849 auf 256 Millionen gestiegen. Im Mai 1852 gelang es dem Minister unter Rothschilds Vermittlung in London eine Anleihe in der Höhe von 35 Millionen zu 5 v. H. und mit dem Stande von 90 glücklich abzuschließen. In den Septembertagen desselben Jahres mußte Baumgartner ein neues Anlehen von 86 Millionen zu 5 v. H. und zum Stande von 95 im Wege der freiwilligen Zeichnung aufnehmen; es wurde fast im ganzen Umfange durch die Staatserfordernisse verschlungen, die infolge der tiefreichenden Umgestaltung aller Verhältnisse in beiden Reichshälften wesentlich gestiegen waren; die Verpflichtungen gegen die Bank, für die ein großer Teil des Anlehens bestimmt war, wurden nicht gedeckt. Eine störende Zerfahrenheit, eine fieberhafte Unruhe, eine quälende Reizbarkeit beherrschte die ganze Verwaltung. Es waren der Männer und es waren der Anschauungen zu viele, die sich geltend zu machen suchten; es fehlte die große Persönlichkeit, die zielbewußt umbaute und das einmal Geschaffene ohne Rücksicht auf Links und Rechts und allen Stürmen zum Trotz sich ruhig entwickeln ließ. Die siegreich vordringenden Parteien:

Militär und Klerus, waren emsig daran, zu vernichten, was noch an das Jahr 1848, an die Bestrebungen des nach geistiger und politischer Freiheit strebenden Volkes erinnerte. Anderseits witterte man in jedem Vorschlage eines einzelnen, selbständig denkenden, tatkräftigen Mannes, wie es wohl auch Negrelli war, bedenkliche Zeichen einer Auflehnung gegen die Zentralgewalt und die leitende Politik und zögerte schon deshalb, ihm Folge zu geben. Eine übermütige Günstlingswirtschaft wurde durch die Berufung des Grafen Grünne an die Spitze der Adjutanten eingeleitet; dieser allmächtige Günstling des Kaisers drückte das Kriegsministerium zu einer reinen Intendanturbehörde[28] herab und beschränkte auch, nachdem es ihm nicht gelungen war, Radetzky in den Ruhestand zu schicken,[29] wenigstens seine Macht in Italien in empfindlicher Weise, indem er die beiden Statthalter in Mailand und Venedig seinem Einflusse entzog und unmittelbar dem Ministerium unterordnete. Daß Grünne dem Feldmarschall nicht hold und infolgedessen auch gegen Negrelli, dem Radetzky besondere Huld erwies, nicht freundlich gesinnt war, hatte Negrelli selbst bei seinem Aufenthalte in Wien erfahren; Grünne ließ ihn wiederholt lange vorzimmern, empfing ihn kühl und zeigte ihm erst dann, als der Kaiser an ihm Anteil nahm, freundlichere Miene und scheinbar verständnisvolles Eingehen in seine Vorschläge.

Diese selbst fanden unter solchen Umständen begreiflicherweise nicht die von Negrelli erhoffte, weil von allen Ministern zugesagte Erledigung. Anfangs Juni meldete Negrelli seiner Lotti aus Modena, wo alles wieder den gewohnten, behinderten Gang ging, daß aus Wien drei Dekrete eingetroffen wären, die eine baldige Änderung erhoffen lassen, sowohl im Dienste wie in seinen persönlichen Verhältnissen; gleichzeitig ersuchte

er dringend um Übersendung eines Aktenstoßes mit Entwürfen über die Zusammensetzung der Bausektion für die Staatseisenbahnen und mit dem Personalstand; am 28. Juli schrieb er aus dem damals vielbesuchten Badeort Recoaro am Valdagno, wo er zur Kur sich aufhielt, an Lotti, die vor der Hitze Veronas nach San Martino di Castrozza, dem alten Hospitz der Tempelherren in Südtirol, geflüchtet war: „Heute kam rücksichtlich des Betriebes eine halbe Maßregel aus Wien, die mich ganz mißmutig und zornig gemacht hat. Die Wirkung des Wassers war sonst herrlich. Appetit und Schlaf hatten sich prächtig eingestellt, Calori ganz weg; aber so ein Dekret aus Wien, wo man die Staatsinteressen so sehr verkennt, kann wieder alles verderben!"

Es ist aus den Briefen nicht klar ersichtlich, welche ministeriellen Anordnungen Negrelli so sehr in Erregung brachten; man darf aber vermuten, daß er eine halbe, und mithin auch ganz ungenügende Maßregel in der ihm nun amtlich bekannt gegebenen Absicht der Regierung erblickte: für den Betrieb der Eisenbahnen in der Lombardei und Venedig eine eigene Direktion in Verona zu errichten, ihm aber wie bisher das gesamte Bauwesen der beiden Provinzen zu belassen; und gerade gegen diese letztere Verfügung richtete sich Negrellis Einspruch, weil der Eisenbahnbau allein für die Arbeitskraft eines Mannes umfangreich genug war. Die Errichtung einer Betriebsdirektion schloß sich an die Schaffung ähnlicher Direktionen in den Jahren 1850 und 1851 folgerichtig an; in dieser Zeit war die Übernahme der nördlichen und der südlichen Staatsbahnen in den Staatsbetrieb nach Ablauf der Pachtverträge* durchgeführt worden; man hatte in Prag und in Graz Betriebsdirektionen errichtet; gleichzeitig war für die südöst-

* Siehe: Erster Band, S. 166.

lichen Staatsbahnen (Preßburg—Budapest, Budapest—Szolnak, zusammen 311 Kilometer) eine solche Direktion in Pest und bald darauf für die östlichen Staatsbahnen (Krakau—Myslowitz und Sczakowa—Granica, 67 Kilometer) eine Betriebsdirektion in Krakau ins Leben gerufen worden. Die Betriebsdirektion in Verona begann ihre Tätigkeit am 16. Dezember 1852; sie umfaßte damals die Strecken Venedig—Verona, Mestre—Treviso, Verona — Mantua, Mailand — Treviglio und Mailand — Como, also nicht zusammenhängende Linien in der Gesamtlänge von 252 Kilometern. Zum Betriebsdirektor wurde der Sektionsrat Wilhelm Böcking bestellt, der bis dahin als Vorstand der Generalinspektion der Kommunikationsanstalten gewirkt hatte, denn auch in der Gestaltung der Zentralbehörden des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten waren seit Oktober 1849 Veränderungen eingetreten, die hier nicht unerwähnt bleiben können, schon im Hinblick auf einige Persönlichkeiten, die sie in der Verwaltung des Eisenbahnwesens emporführten und die für die weiteren Schicksale eben dieses Verwaltungszweiges, aber auch für die Lebensgeschicke Negrellis bedeutungsvoll wurden.

Die Gestaltung der zur obersten Leitung und Überwachung des Bauwesens bestimmten II. Sektion für öffentliche Bauten, wie sie der 13. Oktober 1849 geschaffen hatte, erfuhr im Mai 1852 eine Abänderung, die aber erst mit Oktober desselben Jahres in Wirksamkeit trat: die Gliederung in ein administratives, legislatives und technisches Departement mit Bauarchiv wurde aufgehoben; an ihre Stelle traten vier Departements: Eisenbahn-Bauwesen samt Bauarchiv, Straßen- und Wasserbau, Hochbau, Administration; dieser neugegliederten „Ministerialbausektion“ verblieb als wichtigste Bestim-

mung die oberste Überwachung aller von ihr genehmigten Bauführungen; ihr Wirkungskreis umspannte alle Gegenstände, die einerseits von den Unterbehörden nicht erledigt werden konnten, die aber auch anderseits nicht der Genehmigung und Entscheidung des Kaisers bedurften. Gleichzeitig erfolgte eine Umgestaltung der Generalbaudirektion,* die als obere leitende Behörde für alle öffentlichen Bauten der Ministerialbausektion untergeordnet war und aus drei selbständig nebeneinander bestehenden Direktionen bestand. Diese Gliederung ließ, so behaupteten die Wortführer ihrer Neugestaltung, jede Einheit in der Leitung vermissen; eine Änderung in dieser Beziehung, im streng zusammenfassenden Sinne, erschien aber nur möglich, wenn der Eisenbahnbau, für den doch ganz andere Gesichtspunkte maßgebend sind, als für die anderen technischen Zweige, vollkommen selbständig gestellt würde; so löste man denn auch die Generalbaudirektion als solche auf; die von ihr besorgten Geschäfte des Wasser-, Straßen- und Hochbaues übergingen an die Ministerialbausektion, während für die Leitung der Staatseisenbahnbauten, also für die Planung, die Leitung und die Ausführung aller Staatsbahnen nach den vom Ministerium genehmigten Plänen und Kostenüberschlägen eine eigene Behörde: die „k. k. Zentraldirektion für Eisenbahnbauten" ins Leben trat, deren Wirksamkeit über alle Gebietsteile der Monarchie mit Ausnahme des lombardisch-venezianischen Königreiches sich erstreckte und deren Wirkungskreis und Geschäftsgang sich wieder in jenen einfachen und bewährten Formen bewegten, die einst Francesconi für die Generaldirektion der Staatseisenbahnen aufgestellt hatte; seinem Grundgedanken folgend, beseitigte man das rein technische Gepräge der Generalbaudirektion und verlieh dem

* Siehe: Erster Band, S. 233.

Verwaltungswesen zur Wahrung einer wohlgeregelten Wirtschaft durch die Berufung eines verwaltungstechnisch gebildeten Stellvertreters und eines Rechtsbeistandes eine maßgebende Stellung in der neuen Behörde. Der Zentraldirektion waren übrigens, gleich wie früher der Generalbaudirektion, keine außerhalb stehenden Behörden unterstellt; sie hatte ihre eigenen Ingenieure für die Ausführung ihrer Bauten.[30]

An die Spitze der Ministerialsektion trat der Sektionschef Dr. Karl Czörnig Freiherr von Czernhausen, an die Spitze der Zentraldirektion für Eisenbahnbauten der Sektionsrat Dr. Karl Ritter von Ghega mit dem Range eines Ministerialrates. Ghega, den Berufskollegen und Freund Negrellis, haben wir schon kennen gelernt; er hat sich als Schöpfer und Erbauer der Eisenbahn über den Semmering bleibenden Ruhm erworben; Baron Czörnig, um wenige Jahre jünger als Negrelli, hatte sich der Rechts- und Staatswissenschaften befleißigt, war 1828 in den Staatsdienst getreten, in dem er bis 1841 zum Hofsekretär und Direktor des statistischen Büros in Wien vorgerückt war; wenige Jahre später wurde er Hofrat im Handelsministerium, 1850 war er schon Sektionschef. Walter Rogge[27] nennt ihn den Wohldiener des österreichischen Absolutismus. Er hat oft, aber niemals zum Guten, in die Schicksale Negrelli's eingegriffen.

Nach dem österreichischen Vorbilde wollte Negrelli auch in Italien die obere Leitung des Bauwesens gestalten. Das Eisenbahnbauwesen sollte sich von dem übrigen Bauwesen lostrennen und in selbständiger Verwaltung stehen; das erschien ihm für das lombardisch-venetianische Königreich nicht minder wichtig als für die übrigen Länder, ja umso wichtiger, als hier umfangreiche und bedeutsame, dabei auch vom staatlichen und

militärischen Standpunkte aus dringende Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorlagen, die nicht gut in einem Zuge mit den anderen vielen Baugeschäften erledigt werden konnten. Negrelli's Vorstellungen in Wien waren zunächst erfolgreich gewesen; nun aber schien es, als ob man sich dort doch schließlich zu keinem weiteren Schritte bewogen fühlte, als zur Lostrennung des Eisenbahnbetriebes von den Geschäften der Oberbaudirektion. In Österreich war diese Scheidung von Bau und Betrieb bekanntlich schon im Jahre 1844 erfolgt; neben der Sektion II für öffentliche Bauten bestand hier im Ministerium für Handel und Gewerbe und öffentliche Bauten die Sektion III für sämtliche Kommunikationsmittel, also für Eisenbahnen, Post und Telegraphen; als vollziehende Behörde wurde in unmittelbarer Unterordnung unter das Ministerium eine „Generaldirektion der Kommunikationen" errichtet, die in drei Abteilungen: für Eisenbahnbetrieb, für das Postwesen und für die Telegraphie zerfiel; an der Spitze jeder Abteilung stand ein Generaldirektor; erster Generaldirektor für Eisenbahnbetrieb war Adalbert Schmid, der ehemalige Kollege Negrelli's. Als Unterbehörden mit örtlich beschränktem Wirkungskreise sollten nach Maßgabe der Notwendigkeit Betriebsdirektionen geschaffen werden; die erste dieser Direktionen war, wie schon erwähnt worden ist, jene für die nördliche Staatseisenbahn in Prag, die am 1. Mai 1850 ins Leben trat, an welchem Tage der Pachtvertrag mit der Nordbahn im Hinblicke auf die unmittelbar bevorstehende Eröffnung der Strecke Prag—Lobositz vorzeitig gelöst wurde. Die Betriebsdirektionen gliederten sich nach dem wichtigsten Zweige ihrer Aufgaben in Abteilungen für den technischen Betrieb, den Werkstättenbetrieb, die Expeditionsgeschäfte im Personen- und Sachverkehr und die

Sekretariatsgeschäfte. In der Leitung selbst war der technische Grundzug vorherrschend; der Direktor war ein Techniker, sein Stellvertreter ein technischer Inspektor. Schmid erstrebte für die Verwaltungsgeschäfte den gleichen Einfluß, den die Technik besaß; es gelang ihm auch, unterstützt durch Ministerialrat von Kalchberg, schon im Jahre 1851 durch eine Neugestaltung diesen Bestrebungen zum Siege zu verhelfen; an die Spitze der Betriebsdirektion traten von nun an zwei Vorstände: einer als Direktor, der andere als Direktorstellvertreter; nicht die fachliche Bildung allein, sondern die persönliche Befähigung sollte für die Berufung zum Betriebsdirektor maßgebend sein — und der Stellvertreter sollte unter allen Umständen stets dem anderen Zweige des Geschäftsbereiches angehören. Dem technischen Vorstande fielen der technische Betriebs- und Baudienst, der Werkstättenbetrieb und das Maschinenwesen, dem Verwaltungsvorstande der gesamte Verkehr, die Konzepts- und Kanzleigeschäfte, die Materialverwaltung und das Kassewesen zu; jenem unterstanden Inspektoren und Oberingenieure, diesem Sekretäre und Konzipisten. Diese grundlegende Scheidung der Geschäfte traf auch den ausübenden Dienst: den Ingenieursektionen mit acht bis zwölf Meilen Strecke entsprachen die Bahnämter, die auch für den Post- und Telegraphendienst bestellt waren. Eine eigene Rechnungsabteilung arbeitete bei jeder Betriebsdirektion als Hilfs- und Kontrollamt.

Auf den gleichen Grundsätzen fußte die Einrichtung der Betriebsdirektion in Verona.

So wenig Baumgartner tiefgreifenden Änderungen im allgemeinen geneigt war, so unruhig gestaltete sich seine umbauende Tätigkeit innerhalb seines eigenen Ministeriums, besonders in bezug auf das Verkehrswesen. Fast gewinnt es den Anschein, daß hier Bestrebungen

von Persönlichkeiten zum Ausdrucke kamen, die nur bei solchen stetigen Umgestaltungen eine Befriedigung ihres unersättlichen Ehrgeizes erhoffen konnten und auch tatsächlich hiebei von Stufe zu Stufe in immer einflußreichere Stellungen emporstiegen; denn wenn auch die geschaffenen Gliederungen, wie es zu allen Zeiten der Fall ist, nichts Vollkommenes boten, so wäre es doch zum Vorteile der Arbeit gewesen, sie allmählig von innen heraus sich weiter entwickeln zu lassen; so aber griff man unter mehr oder weniger zutreffender Begründung immer von außen in den Aufbau ein und wartete nicht die Erprobung einer Neuschaffung ruhig ab. So wurde auch die erst im Jahre 1850 begründete, dem Ministerium untergeordnete Generaldirektion der Kommunikationen schon ein Jahr später zu einem selbständigen Teile des Ministeriums als eine neue Sektion ausgestaltet und an ihre Spitze Ritter von Kalchberg gestellt. Fast gleichzeitig schuf man eine neue Behörde, die man der dritten Ministerialsektion einfügte; die Generalinspektion der Kommunikationsanstalten als Aufsichts- und Kontrollbehörde für Staats- und Privatbahnen, für Post- und Telegraphenwesen mit einem technischen und einem Verwaltungsvorstande; jener war Schmid, dieser Böcking, der aber, wie wir gehört haben, schon ein Jahr später am 16. Dezember 1852 als Betriebsdirektor nach Verona ging. Aber auch diese Einteilung war nur von kurzem Bestande. Als Sektionschef Kalchberg in den Ruhestand trat, beseitigte Baumgartner „im Interesse der weiteren Vereinfachung des Geschäftsganges“ die Generaldirektion der Kommunikationen und auch die Generalinspektion und vereinigte Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb in der zweiten Sektion seines Ministeriums, indem er der dritten Sektion Post- und Telegraphenwesen, Straßen- und Wasserbau und alle son-

stigen Bauangelegenheiten überwies; der zweiten Sektion des Ministeriums unterstanden die Zentraldirektion für Eisenbahnbauten und die Betriebsdirektionen. Zum Vorstande dieser Sektion wurde Freiherr von Czörnig ernannt, der bekanntlich kein Techniker war. Auch bei den Betriebsdirektionen wurde anläßlich einer neuerlichen Umänderung im Jahre 1853 der technische Einfluß vollständig zurückgedrängt, indem man die Gesamtleitung des Betriebsdienstes und die alleinige Verantwortlichkeit für den Gang der Geschäfte in einheitlicher Weise einem Verwaltungsdirektor anvertraute. Erst zu Ende des Jahres 1852 wurde Negrelli die Gewißheit, daß auch im lombardisch-venetianischen Königreiche ein Neuaufbau der Behörden durchgeführt werden sollte, der dem Eisenbahnbaue sein Recht werden ließ und ihm selbst die Möglichkeit bot, sich diesem mit voller Kraft zu widmen. Am 5. Dezember 1852 wurde — mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1853 — verfügt, daß aus den Geschäften der Oberbaudirektion in Venedig der Eisenbahnbau ausgeschaltet und für seine Wahrnehmung eine eigene Direktion ins Leben gerufen werde. Negrelli wurde zum Vorstand dieser Eisenbahnbaudirektion und gleichzeitig zum Ministerialrat ernannt. Er benachrichtigte hievon sofort die Direktion der Nordbahn, die ihm in zuvorkommender Weise die Ergänzung seines jeweiligen Gehaltes auf die Höhe von 4000 Gulden* zugesagt hatte; sie war nunmehr dieser Verpflichtung enthoben.

3. Die letzten Jahre in Verona.

Es sind Kampfjahre!

Um all die Entwürfe, die seit 1849 entstanden, die Negrelli unermüdlich mit dem Einsatze seiner vollen

* Siehe: Erster Band, S. 159.

Persönlichkeit, mit dem Opfer seines Heimes und seiner Lieben gefördert, ging der Kampf: um die Vollendung des Eisenbahnnetzes in der Lombardei und in Venetien, um den Bau der Schienenwege nach Tirol und gegen Görz; um die Ausführung der Bahn von Mantua aus gegen Parma, Modena und Rom — um diese und viele andere wichtige Fragen, die wir schon kennen gelernt und die für Österreich politisch, militärisch und wirtschaftlich wichtig erschienen... es ist ein Kampf gegen die unheimlich wachsende Verwirrung im staatlichen Leben, die wie ein schwerer Alp jede wirtschaftliche Entwicklung behinderte, gegen die Lauheit der Regierung, die bis zur Trägheit, bis zur Erlahmung aller Entschlußkraft auszuarten drohte — aber auch gegen offene und heimliche Gegner, gegen Mißgunst und Neid...

Diese letzten Jahre in Verona sind ein ergreifendes Drama, das aus dem düsteren Hintergrunde der staatlichen Zustände Österreichs in jenen Zeiten, mächtig ans Herz greifend, heraustritt... Schon verzagend an dem Erfolge seiner Bemühungen, aber den Kampf mutig fortsetzend, sieht Negrelli unverhofft seinen Stern hell aufleuchten; froher Zuversicht voll, die Gunst der Verhältnisse nützend, seine ganze Tatkraft einsetzend, schreitet er siegreich empor, um, nahe einem kaum geahnten Ziele, ahnungslos dem Ansturme der Gegner, die seine Abwesenheit aus Österreich klüglich ausnützen, zu unterliegen — so endet mit einem unerwarteten Schluß, nicht in allen Einzelheiten voll aufgeklärt, das Drama, an das sich eine neue, die bedeutsamste Tat Negrelli's anschließt: die geistige Schöpfung des Suezkanales...

In Briefen Negrelli's an sein Weib, an seine Freunde in der Schweiz, an den Bankherrn Revoltella in Triest — in Briefen Radetzky's und Bruck's an ihn — in Aktenstücken und Urkunden, die sein Nachlaß umschloß, spielt

sich stückweise und doch innerlich zusammenhängend dieser dramatisch reich bewegte Abschnitt seines Lebens ab.

Das Jahr 1853 war das düstere Vorspiel. Schwere Niedergeschlagenheit lastete auf Negrelli. Die Verhältnisse, die sich in den früheren Jahren vorbereitet hatten, traten verschärft auf. Dreimal, und jedesmal viele Wochen lang weilte er in Modena, wo die „Geschäfte ob der vielen Intriguen österreichfeindlicher Elemente und der Unaufrichtigkeit der leitenden Persönlichkeiten wie auch der geringen Unterstützung von Wien aus nicht vorwärts gehen wollen.“ Schon begann der Klatsch in Verona zu spielen und wurde zu Verdächtigungen, die gute Freundinnen seiner Lotti zutrugen. In ihrer Einsamkeit und in ihrem Unmute über diese Vereinsamung vermochte die junge Frau, ohnehin der Eifersucht leicht zugängig, unzufrieden mit dem Leben in Verona, von Sehnsucht nach ihrer Heimat gequält, den Einflüsterungen nicht stolz entgegenzutreten; manches Wort, vielleicht härter klingend als es gemeint, traf den sorgenvollen Gatten in der Fremde, verdroß, ärgerte und verstimmte ihn. Leicht erregbar, konnte auch er sich nicht beherrschen; sein Wort wird schärfer, wenn es auch immer wieder rasch hinüberfindet in den Ton versöhnender Liebe.

„Wenn Du F. v. B. oder F. M. L. Hl.* siehst, bitte ich Dich“, so äußert sich ein bitter gehaltener Brief an Lotti, „ihnen zu sagen, daß ich nicht aus Unterhaltung hier in Modena bin, daß vier andere Kommissäre mit mir verhandeln, daß jeder aus diesem Neste wegtrachte, daß es sich um 75 Millionen handle, daß die Geschäfte sich nicht abbrechen lassen und daß ich vor Schluß derselben nicht abkommen kann. Will S. E. der Marschall,

* F. v. Baum; F. M. L. Hlavaty.

daß ich nach Verona in wichtigen Geschäften komme, so soll er mir schreiben und die Verantwortlichkeit übernehmen, wenn die hiesigen Geschäfte dann krumm gehen!" Daß die letzten Zeilen sich nicht an den Marschall selbst richten, sondern an jene, die den greisen Helden vorschieben, um ihren Verdächtigungen Nachdruck zu verleihen, ist zweifellos, denn Radetzky war seinem „Gevatter und seiner Gevatterin", wie er Negrelli und seine Frau in allen Briefen nannte, in väterlich herzlicher Weise zugetan; auch die Marschallin ist beiden, namentlich Lotti, wohlgesinnt und Negrelli spricht von ihr nicht selten als von „seiner und seiner Frau zweiter Mutter". Radetzky hätte seine Wünsche und Bedenken „seinem Negrelli" wohl unmittelbar gesagt; er bedurfte nicht der Zwischenträger, die sich zu bemühen schienen, die feste Stellung Negrelli's unter Radetzky's Oberherrschaft in Lombardo-Venetien zu erschüttern. Ein köstlicher Brief Radetzky's an Negrelli gibt Zeugnis von dem freundschaftlichen Verkehr, der zwischen Beiden und beider Familien bestand, aber auch gleichzeitig von dem eigenartigen Humore, mit dem der große Feldherr gewisse „zivile Verfügungen" zu behandeln pflegte; Radetzky schreibt:

„So oft hier ein Locale zur militärischen Unterbringung nöthig wird, sich an die delegationen gewandt, diese hat das Institut delle Orfan (unleserlich), somit wäre sich an die delegation und nicht an das Militär zu wenden.

Außer der Humanitaet und Rücksicht, die man für das Wohl armer verwaister 120 Mädchen von Seite der Delegation haben sollte, tritt hier noch der Umstand ins Leben, daß man diese Mädchen in das Kapuzinerkloster übersetzen will. Sollen die Mädchen mit die Kapuziner vermengt bleiben oder sollen die auswandern? Aus die-

ser Rücksicht wird der Uibelstand des unstatthaften Antrags an die Delegation verwiesen und angetragen, ein anderes schickliches Locale zu miethen.

Dies ist, was ich hierüber beantworten kann und wünsche nichts sehnlicher, als die baldige Herstellung der Frau und Herrn Gevatters."

Negrelli nahm an den ständigen Festlichkeiten im Hause Radetzky's immer teil, wenn er in Verona weilte; er und seine Frau, die sich auch künstlerisch dabei betätigte, waren dort gerne gesehen. „Bei Negrelli", schreibt Radetzky seiner Tochter, „und bei Wollmoden haben wir deutsche Komödie." Es hat wohl auch sonst nicht an Unterhaltungen gefehlt, an Musik, Oper, Ballett, an Bällen, Tombolas und sonstigen Zerstreuungen. Freilich war Negrelli's Frau durch ihre Kinder viel beansprucht — und wo gab es ein Kräutlein gegen das Heimweh, gegen die Sehnsucht nach Wien?

Hier nun, in Wien, waren die Gegner und Neider Negrelli's erfolgreicher an der Maulwurfsarbeit. Ein Vorfall zwischen ihm und Lotti zeugt einen Brief, der tief in die Seele Negrelli's und in die Verstimmung blicken läßt, die ihn beherrschte. Negrelli war nach Modena abgereist; beim Abschiede waren Worte gefallen, die Lotti in ihrer durch die Aufregungen gereizten Stimmung auf sich bezogen hatte; grollend sendete sie dem Fernweilenden nur kurze Briefe, schwieg schließlich ganz, meldete ihm nichts von einem Unwohlsein, bis endlich der Groll verflogen war und der in den Briefen ihres Mannes stark aufflackernde Unmut sie bestimmte, ihm die Ursache der Beide quälenden Unstimmigkeit offenherzig zu schreiben. Und nun folgte ein Brief Negrelli's, der wie ein Markstein an dem Beginne des Trauerspieles steht, das sein Leben tief erschüttern, unheilbar verwunden sollte.

Ich übergehe die Zeilen, die streng vertraulicher Natur sind und nur der Aufklärung des Mißverständnisses zwischen Mann und Weib dienen. „In sechs Jahren“, fährt dann Negrelli fort, „mußt Du, liebe Lotti, doch eingesehen haben, daß ich vor jeder Abreise mürrisch bin und daß der Schmerz der Trennung es ist, der mich in diese Stimmung versetzt. Und wenn es sich gar um Modena handelt, bin ich schon immer acht Tage vorher krank! Und dann das Drängen der Geschäfte vor der Abreise — kurz alles bringt mich auf und versetzt mich in eine Stimmung, die mich oft an Wahnsinn mahnet! Der arme Gaspari, der Beppo, die Beamten zittern vor mir vor jeder Abreise, denn es kommt mir alles zu dick — alles hielt ich für möglich, aber daß Du mich so verkennen könntest, das fiel mir im Traum nicht ein!.... Kurz, es hat Dein Brief von gestern mich ganz konfus gemacht. Ich sehe wohl ein, mir hat der Himmel große Prüfungen auferlegt... Du verkennst mich ebenso gut, wie mich mein Kaiser verkennt! Mein Eifer, meine Treue für den Dienst, meine Liebe für Dich, meine Rücksichten, meine Anhänglichkeit haben mir solche Früchte gebracht. Ich werde trachten, im Dienste wie in der Liebe zu sein wie andere Menschen der Mehrzahl nach — vielleicht treffe ichs besser, vielleicht wird meinem Gemüte dadurch die Ruhe zuteil, die mir abgeht!“ In diesem Briefe kommt er auch auf Graf Rechberg zu sprechen, der damals in Verona weilte und den er gerne persönlich dort angetroffen hätte; heute ist es ihm gleichgültig, ob der Graf in Verona ist oder nicht, ob er ihn sprechen wird oder nicht: „Auf mich“, schreibt er resigniert, „hört man nicht mehr, alles geht besser ohne mir und meine Gegenwart in Verona wird den Gang der dortigen Dinge nicht im geringsten ändern. Fünf Jahre sind es, daß ich im Ge-

schäfte gemartert worden bin! Und welcher Lohn wurde mir zuteil?...“ Die tiefe Verstimmung Negrelli's wich nicht so rasch; zwischen ihm und seiner Lotti hat wohl das Wiedersehen, das Wort von Mund zu Mund, das alle Zweifel bannte, rasch die volle Aussöhnung gebracht; seine Briefe aus Ferrara, wohin er schon wieder nach einigen Tagen kurzer Rast in Verona eilte, atmen die alte, von Sehnsucht durchglühte Liebe. Anders die Verstimmung über die Widerwärtigkeiten seines Berufes, über die Anfeindungen, mit denen er hier zu ringen hatte; sie entsprang, wie man sieht, einer tiefliegenden Ursache, sie war nicht jäh aufgeschossen aus kleinen Mißverständnissen, die füglich doch nichts anderes waren, als Zeichen kräftig blühender Liebe — wie die kleinen Knorpeln, die Wespenstiche an frischkeimenden Bäumen hervorrufen.... Der ganze Gegensatz dieser Verstimmungen offenbart sich in Zeilen aus Modena, wo ihn die Geschäfte noch im Juli, in sengender und verzehrender Hitze, festhielten: „Ach, es sind nun drei Tage, seitdem ich Euch verließ, nicht ganz verflossen — und doch sehne ich mich so unendlich nach Euch! Und wenn ich auch oft brumme, so gilt es nicht Euch, sondern den Umständen, und bei Euch läßt sich alles leichter ertragen!“ Und in einem nächsten Briefe, in dem er seiner Idi, seinem jüngsten Töchterlein Marie, „un piccolo Fächa“ verspricht und in dem er beteuert, wie es ihm stets ins Herz sticht, wenn er eines Kindes Stimme vernimmt, erklärt er verzweifelt, daß er „ganz satt der Opfer sei, denn ein Opfer, was so lange dauert, übersteigt auch die festeste moralische Kraft“.

Freilich trugen auch die nicht endenwollenden Verhandlungen in Modena, wo immer wieder leeres Stroh gedroschen werden mußte und man stets verlegeneren und verlogeneren Mienen begegnete, arg zu seinem Un-

willen bei. Auch die vielfachen Störungen, denen die Eisenbahnarbeiten infolge der mehrere Monate andauernden Regengüsse ausgesetzt waren, verstimmten ihn. „Alle Flüsse“, schreibt er anfangs Juni an Escher in Zürich, „sind angeschwellt und es können die Flächen ihre Wasser nicht abführen, daher immense Länderstrecken noch unbebaut sind. Nur die Seidenzucht gedeiht dieses Jahr über alles Erwarten gut.“ Dem Regen folgte ein sengender Sommer; die brennenden „Calori“ quälten Negrelli und seine Familie, die es versäumt hatte, rechtzeitig der Glut der Veroneser Straßen zu entfliehen und, wie es Negrelli geraten, in Primieros kühlenden Talgründen Schutz und Erholung zu suchen.

Zu den großen, ernsten, quälenden Fragen des Berufes traten die vielen kleinen Sorgen und Ärgernisse, die jeder Beruf mit sich bringt und die Keinem erspart bleiben. Freilich, an der leitenden Stelle, die Negrelli einnahm, wuchsen auch diese Unannehmlichkeiten zu Ausmaßen an, die bedrückend wirkten. Die Bitten der Gemeindeverwaltungen bezüglich der oder jener Bahnlinie, die entscheidenden Wünsche einer hohen geistlichen Behörde bezüglich der Lage eines Bahnhofes, die Empfehlungen einzelner Stellensuchender seitens hoher Militärs ließen sich eben nicht mit einem kurzen „es geht nicht“ abtun. Negrelli stand immer auf dem Standpunkte, daß das allgemeine Wohl nicht persönlichen Interessen geopfert werden dürfe, und er hat diesen Standpunkt gegen jedermann, auch gegen die damals allmächtigen Größen, Klerus und Militär, streng gewahrt; besonders scharf trat er dem üppig wuchernden Gönnertum im Beamtenstande entgegen; auch ein Bruck und ein Heß konnten ihn bei der Festhaltung seiner Grundsätze über die Wertung der Beamteneignung nicht beirren; kennzeichnend ist ein Brief an Lotti, in dem

er die von einem nahen Verwandten ausgehende „Empfehlung“ eines Offiziers zur Aufnahme in den Eisenbahndienst scharf zurückweist.

„Die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen“, schreibt er, „sind keine Zufluchtsstätte übelkonduisierter Offiziere und ruinierter Menschen. Wenn Einer zu schlecht ist, um Sr. Majestät dem Kaiser beim Militär dienen zu können, so sehe ich nicht ein, wie er bei den Eisenbahnen besser dienen könne; und gerade Schuldenmacher sind die gefährlichsten Sujets... Bei mir sind überdies keine solchen Stellen, wo man derlei Menschen beschäftigen könnte, auch beim besten Willen, seitdem der Betrieb vom Baue getrennt wurde. Wenn also der Betreffende dort einkommen will, steht es ihm frei, doch wird es ihm auch bei der Betriebsdirektion nichts nützen, da sie öffentlich verkündet hat, daß sie keine derlei Gesuche mehr annimmt. So auch beim Ministerium in Wien; daher sollen die Herren, wenn sie einmal plaziert sind, sich gut aufführen, um in keine solche Verlegenheit zu geraten. Arme Eisenbahnen! Welche schlechte Meinung genießen sie, da man allgemein glaubt, daß jeder Vaurien dabei Unterkunft finden könne!“ Leider hat diese schlechte Meinung, die Negrelli so tief beklagt, in Österreich noch ziemlich lange fortbestanden, ehe es dem kraftvollen Vorstoße der Eisenbahner selbst gelang, ihre höhere Einschätzung in den leitenden Kreisen und in der Bevölkerung zu erwirken.

Die politischen Verhältnisse dürften Negrelli nicht unberührt gelassen haben. In seinen Briefen, mögen sie nun nach Zürich oder nach Verona gerichtet sein, findet sich kein politisches Wort. Allerdings war es zu jener Zeit gefährlich, über Politik zu schreiben, auch in Privatbriefen, denn das Spitzeltum blühte allerorten. Aber

immerhin waren die Zustände in der Lombardei und in Venetien und waren die Verhältnisse in der äußeren Politik Österreichs derartige, daß es schier verwundern muß, wenn Negrelli in der einen oder anderen Sache weder für noch gegen sie Stellung nimmt, sei es auch nur mit einem flüchtigen Satze, einem treffenden Worte — wie's doch sonst ihm so eigen ist. Und fällt doch gerade in dieses Jahr (1852) ein in seinen Folgen politisch wichtiges Ereignis: der Mordanfall, den der Schmiedegesell Libenyi Janos aus Stuhlweißenburg am 18. Februar auf der Kärntnerbastei auf den Kaiser versuchte.[31] Nur die Quittung über eine Spende Negrelli's für den von Erzherzog Ferdinand Maximilian angeregten Bau der Votivkirche in Wien zur Erinnerung an die Errettung des Kaisers gemahnt in seinem Nachlasse an diesen Vorfall; und doch blieb derselbe auch für die nächste Verwandtschaft Negrelli's nicht ohne Nachwirkung; sein Schwager Weiß von Starkenfels wurde seines Amtes enthoben, weil sein — „oben" bereits mißliebig gewordenes — „System" der Härte und Strenge den ruhigen Bürger drückte, aber die Schlupfwinkel, in denen ein solches Verbrechen ausgebrütet worden war, nicht entdeckt hatte;[32] übrigens ging das alte „System" nicht zugrunde; es blieb ganz besonders in Ungarn und Italien herrschend, denn die Regierung brachte den Mordanfall in Wien, den ein gewesener Honved begangen, mit der „Emeute" in Verbindung, die wenige Tage vorher, am 6. Februar, in Mailand stattgefunden hatte; hier war ein Angriff auf die Hauptwache erfolgt, der wohl rasch unterdrückt wurde, aber doch auf beiden Seiten Verluste an Menschenleben zur Folge hatte. An der blutigen Abwehr der politisch sehr ernsten Ruhestörung, die zum Belagerungszustande in Mailand, Verona und Cremona, zu Hinrichtungen, hohen Strafgeld-

verfügungen, zur Beschlagnahme von Gütern und Vermögen führte, war auch der Sohn eines guten alten Bekannten und Landsmannes Negrelli's, der als Oberleutnant in Mailand diente, Camillo Trotter, beteiligt gewesen. „Wenn der arme Oberleutnant Camillo kommt", schreibt er aus Modena an Lotti, „so lade ihn zu uns ein, wenn er einige Tage in Verona verweilen sollte. Er ist mir entfernt verwandt und wir sind seinem Vater großen Dank schuldig. Mir wäre es leid, wenn er käme während ich abwesend bin, denn gerne möchte ich ihn persönlich dem Marschall vorstellen. Er ist wegen des Mailänder Attentates ein geschichtlicher junger Offizier geworden."

Aber auch in „stiller Zeit" waren die Verhältnisse in Italien keine angenehmen, weder in Verona, wo das Hauptquartier Radetzky's lag, noch in Mailand, wo Baron Burger seinen Polizeidirektor Martinez nach Belieben schalten und walten ließ. Die Italiener haßten die Österreicher und vor allem die Offiziere, die sich in gesellschaftlicher Beziehung mit einer unübersteigbaren Mauer umgaben; der Hohn, mit dem das Offizierskorps den Italienern begegnete, die Mißhandlung italienischer Frauen, die Landesverweisungen und Gütereinziehungen führten zu tiefem gegenseitigen Mißtrauen, das auch hinter wohlwollenderen Schritten der Regierung, an denen es unter Radetzky nicht fehlte, Böswilligkeit und Verfolgungssucht witterte... Der Versuch, eingeborene Beamte heranzuziehen, welche die Mittlerrolle übernehmen sollten, mißlang; nicht nur Eingeborene, selbst Deutschösterreicher von gefestigten Grundsätzen — wollten in Lombardo-Venetien keine Dienste nehmen.[33] Negrelli war schon schweren Herzens nach Italien gegangen; unter solchen Verhältnissen mußte er umso schwerer leiden, als ihn ja seine Familienabstammung

zwischen die beiden Staatsvölker stellte, und als seine treue Anhänglichkeit an Österreich und das Kaiserhaus ihn den tiefen Zwiespalt der beiden Völker doppelt hart empfinden ließ. Von den Roheiten, die da und dort auf der Tagesordnung waren, mußte ein feinfühlender Mann, wie Negrelli, nur tief erschüttert werden; seine Trübsal war ohne Zweifel auch in diesen Verhältnissen mitbegründet. Ab und zu leuchtete wohl ein heller Lichtstrahl auf, aber nur vorübergehend; Negrelli konnte seiner düsteren Stimmung nicht Herr werden!

* * *

Im August 1853 plaudert Negrelli brieflich mit Escher in Zürich über die Linienführung der neuen Straße von Chiavenna gegen Castasegna in Graubünden und über die eben begonnene Einleitung des Eisenbahnbaues in Tirol. Sein Entwurf für die Strecke Verona—Bozen hatte schon im Frühjahre die Genehmigung des Ministeriums erhalten; die Baukosten der 19·5 Meilen langen Bahn, die einige bedeutsame Bauwerke aufwies, waren mit 10 Millionen Gulden veranschlagt.[34] Über ausdrücklichen Befehl des Kaisers[35] wurde der Bau der Strecke bis Trient im September 1853 begonnen, indem Negrelli zunächst die großen Etschdurchstiche bei Centa, Noni und Marco in Angriff nahm. „Auch der Bahnbau von Treviso zum Tagliamento", schreibt er zu Ende des Jahres an Escher, „geht rasch der Vollendung entgegen; ebenso über den Apennin gegen Florenz zu geht es rüstig vorwärts — doch ist diese eine harte Nuß und wird vor dem Jahre 1858 nicht geknackt sein können."

Für eine besondere Tätigkeit, die er noch als Vorstand der früheren, nun aufgelösten lombardisch-venetianischen Oberbaudirektion entfaltet hatte, wurde ihm schließlich Anerkennung zuteil; den von Baumgartner

gezeichneten Erlaß des Handelsministeriums vom 30. Jänner 1854 gebe ich hier wörtlich wieder:

„Indem ich — nach Ihrem Antrage — dem dermaligen Vorstande der Venediger Landesbaudirektion, Johann Roggia, meine Zufriedenheit mit seinen Leistungen bei der Entwerfung und Ausarbeitung des Projektes zur Entsumpfung der Valli grandi Veronesi in einem besonderen Erlasse bezeuge, ergreife ich mit Vergnügen den Anlaß, um auch Ihnen, Herr Ministerialrat, meine volle Anerkennung des Eifers und der Tätigkeit auszudrücken, welche Sie als Vorstand der bestandenen lombardisch-venetianischen Oberbaudirektion bei der ganz entsprechenden und in verhältnismäßig kurzer Zeit bewerkstelligten Lösung dieser wichtigen und umfangreichen Aufgabe an den Tag gelegt haben.

Ich verbinde hiermit die Ihnen gewiß willkommene Mitteilung, daß dieses Projekt soeben meine Genehmigung erhalten hat und die weiteren Einleitungen zum baldigen Beginne dieser großen Unternehmung gleichzeitig getroffen werden."

Im Spätherbste 1853 war es Negrelli gelungen, die „sechs Posten lange" Eisenbahnstrecke von Verona bis Brescia zu vollenden; schon im Oktober waren Probezüge von Verona bis Peschiera gelaufen; am Elisabethtage, am 19. November, zu Ehren der jungen Kaiserin Elisabeth, wurde dann, wie Negrelli nach Zürich berichtete, unter allgemeinem Jubel die erste Probefahrt bis Brescia unternommen, die — nach den Mitteilungen der Fachblätter — in 2½ Stunden in ihrer ganzen Ausdehnung glücklich vonstatten ging.

Besonderer Jubel herrschte in Desenzano, dem wichtigsten Hafen am Südende des Gardasees. Ursprünglich wegen bautechnischer Schwierigkeiten abseits vom Schienenwege gelassen, war der Hafen durch die Be-

mühungen Negrelli's und des Unternehmers Bossi doch schließlich in das Netz einbezogen worden. Der festlich geschmückte Bahnhof der Stadt, die schon damals einen bedeutenden Getreidehandel pflegte, trug drei Inschriften; eine Inschrift in lateinischer Sprache sagte dem Kaiser, die zweite, ebenfalls lateinisch verfaßt, dem Grafen Radetzky Dank; die dritte feierte in italienischer Sprache die Verdienste Negrelli's, der sich durch den Bau der Eisenbahn von Verona nach Brescia die Gemeinde Desenzano zur Bewunderung und Erkenntlichkeit verpflichtet habe.[36] Eine Festschrift erschien, „dankbar und huldigend" von der Gemeinde dem Feldmarschall gewidmet, sie liegt mir vor; in Oden, Terzinen und freien Versen, von Professoren und Studierenden gedichtet, feiert sie das für Desenzanos Zukunft bedeutsame Ereignis: die Verbindung des Gardasees mit dem Meere durch die Macht des Dampfes. In echt italienischer Begeisterung, die im Anblicke der prachtvollen Umgebung, mit der die Natur die Stadt geschmückt, zum hellen Jubel auflodert, wird die Erfindung der Dampflokomotive, wird der Bau der Bahn, wird der große Augenblick gepriesen, da der Gipfel des Monte Baldo den ersten Dampfwagen durch das Grün der Zitronen- und Orangenhaine fahren sieht — werden Segen und Glück einer nahenden Zukunft in allen Formen der Dichtkunst gelobt und gefeiert...

Für Negrelli sollte die neue Bahnstrecke leider eine Quelle bitterer Ärgernisse werden — ja, wie es scheint, der Ausgangspunkt der Versuche, seine Stellung und sein Ansehen in den oberitalienischen Landen zu erschüttern.

Die 60 Kilometer lange Bahn zweigt in der Nähe des Forts Wratislaw, einen Kilometer vom Stationsplatze Porta nuova in Verona entfernt, mit einem Bogen

von der Eisenbahn nach Mantua ab. Auf einem großen Teil ihrer Länge durchzieht sie ein hügeliges Gelände; seine Bewältigung bot wegen der Gestaltung der Oberfläche und wegen der geologischen Beschaffenheit des Bodens vielfache Schwierigkeiten, die einerseits in der Notwendigkeit einer großen Anzahl bedeutender und kühner Bauwerke, anderseits in dem steten Kampfe mit der Unruhe des angeschnittenen Geländes sich offenbarten.[37] Schon die Linienführung stellte den Ingenieur vor schwerwiegende Aufgaben; so insbesondere in dem wellenförmigen Gelände vor Peschiera und im Bereiche dieser Festung selbst, in dem sich der vom Mincio bedrängte Schienenweg mit drei Gegenbogen zwischen den Festungswerken hindurchwindet; weiters in dem Aufstiege der Bahn zum Bahnhofe Desenzano, der 50 m über dem Wasserspiegel des Gardasees liegt, und in dem Abstiege von dem höchsten Punkte der Bahn bei Lonato (90 m über Fort Wratislaw) gegen Brescia zu.[38] Hohe Dämme und tiefe Einschnitte waren nicht zu vermeiden;[39] die Zahl der Kunstbauten im Bahnkörper und außerhalb seiner betrug 480, darunter die im Bogen liegende, fast 200 m lange Brücke über den Mincio und der mit 1:100 (10 a.T.) ansteigende, 400 m lange Viadukt im Tale von Riofreddo bei Desenzano, dessen 17 Öffnungen mit Spitzbogen überwölbt wurden, um bei der großen Höhe der Fahrbahn über der Talsohle (bis 30 m) an Baustoff zu sparen, ferner die Brücke über den Chiese und schließlich die zwei schiefen Brücken bei Brescia. Bei einigen dieser Bauwerke überrascht die Eigenart der Bauweise, im ganzen und im einzelnen — in jedem Falle veranlaßt durch die Eigenart der Verhältnisse, aber wohl nicht in allen Fällen den geklärten statischen Anschauungen der Gegenwart entsprechend, die manche der gegebenen besonderen Aufgaben gewiß

anders lösen würde, als es hier zu einer Zeit geschehen ist, die nicht die Erfahrungen und Kenntnisse von heute besaß.[40] Die größten Schwierigkeiten und mit ihnen auch die größte Gefahr für den dauernd sicheren Bestand des Bahnkörpers barg die in vielen, ausgedehnten Teilen der Bahn herrschende ungünstige Beschaffenheit der Erdmassen und Gesteine, welche die Erd- und Kunstbauten zu tragen und zu stützen hatten. Der Einschnitt von St. Giorgio durchführt einen Tonboden, durch dessen mächtige Sandadern das Wasser der viel höher liegenden Brunnen der Umgebung durchsickerte, so daß bedeutende Erdabstürze wiederholt auftraten und das flüssige Erdreich die benachbarte Straße überschwemmte; das Gelände um den kleinen See von Peschiera bildet ein tiefer Sumpf; entlang dem Flusse Fenoletto liegt fester, mit Kalk gemengter Tonboden, der aber in Breimasse sich verwandelt, wenn Luft und Wasser längere Zeit auf ihn einwirken; an anderen Stellen besteht der tiefere Grund aus lichtem, lockeren bläulichem Sande, der auf stark abfallender Tonschichte lagert, wie dies bei St. Zeno, bei Lugano und bei Desenzano der Fall ist; hier, in den Hügelreihen am Gardasee, bildet die unteren Lagen des Bodens ein harter, trockener Tegel, den in den Tälern und Mulden mächtige Torflager bedecken, also eine Erdmasse, die Wasser gierig aufsaugt, sich aufbläht und schließlich, wenn sie sich vollgesogen hat, in mehr oder minder flüssigen Brei sich verwandelt. Bauten in solchem Gelände sind an und für sich schwierig; die Gefahren, die es bietet, lassen sich nicht immer im Vorhinein erkennen; sie treten zumeist erst während der Arbeiten zutage, oft unvermutet, mit voller Gewalt das Geschaffene bedrohend, beschädigend, vernichtend. Die Gefahr wächst, die Wirkung steigert sich unter dem Einflusse ungünstiger Witte-

rungsverhältnisse. So war es auch hier der Fall. Während der Bauzeit trat anhaltender Regen ein, dem sengende Hitze folgte, die wieder anhaltendes Regenwetter ablöste. Dämme und Einschnitte kamen in Bewegung; der große Damm am Flusse Fenoletto zerfloß und ging talwärts; der aufgewühlte Boden am Vengaflusse wich unter der Last des Dammes aus; in dem mächtigen Erddamme, der die Ostseite des Viaduktes von Desenzano begrenzte, erzeugte das vom Wasser durchsetzte Erdreich einen so gewaltigen Druck, daß man die zunächst liegende Brückenöffnung zumauern und die Flügel des Viaduktes verstärken mußte, um diese ungeahnte Kraft zu bezwingen.... So war der Bau der Bahn ein unablässiger Kampf gegen die entfesselten Naturgewalten, der aber doch siegreich bestanden wurde. Immerhin zeigten sich am Tage der übrigens gut verlaufenen Probefahrt an einzelnen Erd- und Steinwerken noch verschiedene Mängel, die die Behörde veranlaßten, die Eröffnung der Bahnlinie bis zum 1. Jänner 1854 zu vertagen. Bis dahin hoffte man, auch die letzten Spuren dieser Kämpfe behoben zu haben. Der festgesetzte Zeitpunkt wurde nicht eingehalten.

Am 30. Dezember 1853 brachte das italienisch geschriebene Amtsblatt von Verona folgende Mitteilung:

„Infolge einer Erdrutschung zwischen Lonato und Desenzano ist die Eröffnung dieser Teilstrecke der Eisenbahn, die am 1. Jänner stattfinden sollte, bis auf weiteres verschoben worden. (Österr. lithogr. Korresp.)“

Am folgenden Tage war in dem Amtsblatte zu lesen:

„In Richtigstellung einer aus Venedig der „Österr. lithogr. Korresp.“ zugekommenen Mitteilung, die aus dieser in verschiedene Tagesblätter und aus Versehen auch in unser gestriges Blatt übergegangen ist und die

Eisenbahn von Verona nach Brescia betrifft, können wir auf das Bestimmteste erklären, daß zwischen Lonato und Desenzano keine Erdrutschungen stattgefunden haben und solche daher auch nicht die Verzögerung der Bahneröffnung verursachen konnten. Wir können auch hinzufügen, daß seit der ersten Probefahrt am 19. November die Linie in ihrer ganzen Ausdehnung wiederholt von Eisenbahnzügen befahren wurde, die mit den Einrichtungen für die Wärterhäuser und die Stationen, mit verschiedenem Betriebsmaterial beladen waren und daß namentlich zwischen St. Giorgio in Salice und Lonato täglich Züge mit Kies für die künftige Erhaltung des Bahnkörpers verkehrten.

Nach allem, was wir früher in unserem Blatte anzeigten, konnte man die Eröffnung der ganzen Linie nur für den 1. Jänner präkonisieren, indem ja doch nach der Bestimmung des Artikels I des Reglements vom 16. November 1851 Sr. Exzellenz dem Minister für Handel, Industrie und öffentliche Bauten die Bestimmung des genauen Tages der Betriebseröffnung vorbehalten ist, und kann man hoffen, daß dieser Tag nicht zu ferne liegt, nachdem für die Eröffnung kein Hindernis mehr besteht."

So zweifellos die erste Mitteilung des Amtsblattes von der Regierung ausgegangen war, die sich veranlaßt fühlte, den ungeduldig werdenden Anrainern der Bahn einen triftigen Grund für die neuerliche Verzögerung der Betriebseröffnung zu nennen — ebenso zweifellos stammt die zweite Erklärung aus der Amtsstube der Baudirektion, die der Öffentlichkeit gegenüber nicht den Sündenbock für die Saumseligkeit der Betriebsdirektion oder des Ministeriums abgeben wollte. In Briefen an seine Frau und an Revoltella, dem er oft sein Herz in rührenden Worten erschloß, beklagte sich Negrelli wiederholt über die Verzögerung der Bahneröffnung, die

selbst dann noch nicht erfolgte, als die Strecke bis Coccaglio vollendet war und die erste Fahrt auf ihr am 23. Februar 1854 anstandslos sattgefunden hatte. „Ich möchte wohl wissen", so heißt es in einem Briefe vom 24. Februar, „wann die Bahn eröffnet werden wird! Mein Gott, wie sündigt man doch zum Nachteile des Ärars!" Bleistiftbemerkungen und einige Vormerkungen in seinem Tagebuche, die wohl einem amtlichen Berichte als Grundlage zu dienen hatten, lassen vermuten, daß die jung errichtete Betriebsdirektion ziemlich ratlos vor den neuen Aufgaben stand und zwischen „Bau" und „Betrieb" gewisse Unstimmigkeiten herrschten, wie dies wohl auch anderswo vorgekommen ist und noch vorkommt und immer vorkommen wird.

Im Ministerium war man über die Erklärung Negrelli's im Veroneser Amtsblatt nicht wenig überrascht und verschnupft. Es scheint auch zu ernsteren Erörterungen zwischen Verona und Wien, zwischen Negrelli und Czörnig gekommen zu sein — doch liegen mir verläßliche Mitteilungen nicht vor.

Die baldige Eröffnung der Bahnstrecke wurde immer wieder in den Tagesblättern versprochen, aber erst am 22. April 1854 übergab man die Strecke in ihrer ganzen Länge dem allgmeinen Verkehre. Die Zeitungen spendeten der Betriebsdirektion lebhafte Anerkennung über die getroffenen Maßnahmen. Negrelli empfand es bitter, daß sie der Ingenieure, die das Werk geschaffen, mit keinem Worte oder nur so nebenbei flüchtig gedachten.

* * *

Die Ereignisse bei der Linie von Verona nach Brescia waren das Vorspiel zu dem bald offen, bald verborgen geführten Kampfe zwischen Negrelli und Czörnig.

Hier, bei Verona—Brescia, trat er noch nicht klar vor Augen; aber dem tiefer Sehenden zeigen sich auch hier schon die Schattenrisse der Kämpfenden auf dem Hintergrunde der amtlichen Aktenstücke. Czörnig strebte nach einflußreicher Stellung; er suchte sich den Weg zum Minister frei zu machen; hart an der Grenze bewußten Strebertums bewegte sich der Ehrgeiz dieses Mannes, der sich um die Ausgestaltung der Statistik in Österreich große Verdienste erworben hat. Man wird nicht fehl gehen, wenn man annimmt, daß der stete Wechsel im Verwaltungsgefüge von ihm angeregt wurde, denn jede Umgestaltung führte ihn auf eine höhere Stufe, zu einem weiter ausgreifenden Machtbereiche empor. Die Unabhängigkeit der Stellung Negrelli's fügte sich nicht in seine auf starre Zusammenfassung gerichteten Wünsche und er bekämpfte sie, indem er die Persönlichkeit bekämpfte, die sie gewissermaßen verkörperte. Und das war Negrelli, selbst eine stark ausgeprägte, vorwärtsstrebende Persönlichkeit.

Die leitende Stellung, die Czörnig einnahm, war Negrelli schon gesichert, als man ihn gegen seinen Willen nach Italien schickte... Alle Ehren, die ihm hier zuteil wurden, alle Erfolge, deren er sich hier erfreuen konnte, vermochten in ihm nicht die Sehnsucht nach dem Verlorenen zu ersticken; der Stachel blieb in der Wunde, die man ihm zugefügt hatte. Mit wachsender Verstimmung sah er andere Männer, die für das Vaterland nicht Größeres geleistet hatten, von Stufe zu Stufe emporsteigen und sah er insbesondere Czörnig, der kein Fachmann war, jene leitende Stelle im Eisenbahnbau einnehmen, die das Sturmjahr 1848 ihm vorenthalten hatte . . . .

Es ist ein inhaltlich bedeutsamer Brief, den Negrelli am 27. Mai 1854 an Revoltella schreibt:

„Auch teilt mir der Marschall mit, daß Herr Czörnig auf seiner Finanzreise keine Erfolge hat. Man gustiert weder in London noch in Paris den ganz und gar unbekannten Namen; die Finanzwelt übernimmt nicht gerne Wechsel von Männern, die in ihrer ganzen Vergangenheit nichts anderes besaßen und besitzen als passive Elemente von Ziffern — nichts mehr! Der Marschall fordert mich auf, und zwar über höhere Weisung und kurzer Hand, mich um jenes Darlehen von 1852 zu bemühen, das Ihnen ja bekannt ist, doch mit der Erweiterung auf 150 Millionen Gulden und mit der Hypothek auf alle Eisenbahnen der Monarchie, deren Betrieb auf Rechnung der Besitzer der Staatsobligationen um diesen Betrag von 150 Millionen verpachtet werden soll; das Erträgnis wäre zur Bedeckung der 5%igen Verzinsung und zur Bildung des Fonds für die Amortisation innerhalb 40 Jahre bei jährlicher Verminderung durch Verlosung und mit Prämien bei bestimmter Anzahl der Aktien zu verwenden. Ich vertraue Ihnen dies sub rosa; es soll vorläufig Geheimnis bleiben; ich hoffe, über diese Sache mit Ihnen und mit Schmitz, den ich am 15. d. M. in Modena treffen werde, zu verhandeln. Von Modena reise ich nach Wien, um hier mündlich jenen Teil des Rechnungswesens zu regeln, der, wenn man nach der neuen Instruktion vorgehen müßte, jeden Schritt der Direktion unmöglich machen würde... Auch diese Instruktion ist ein geistreiches Machwerk des Herrn von Czörnig!

Ich glaube, Brassey und Jakson könnten jetzt, wenn sie wollten, das brillanteste und dabei das solideste Geschäft der Welt machen. Man sollte sie befragen; schreiben Sie mir eiligst Ihre Meinung. Ich rechne auf Ihre Hilfe und Ihre Vaterlandsliebe!“

Der Brief offenbart die ganze Verfahrenheit, die in

der staatlichen Verwaltung bestand und ihren Ursprung in der Zerrüttung der Finanzen und in der Ohnmacht der leitenden Persönlichkeiten hatte, die nicht die Kraft besaßen, den militärischen Forderungen an den Staatssäckel entgegenzutreten. Czörnig's Sendung nach Paris und London vermochte nicht einmal den für das zweite Vierteljahr erforderlichen Silbervorrat zu beschaffen; in Frankfurt am Main und in Amsterdam war Czörnig glücklicher. Davon hatte der Marschall noch keine Kenntnis; allerdings betrug das in diesen Städten mühsam aufgebrachte Anlehen nur 35 Millionen — und der Minister veranschlagte den für das Jahr 1854 zu bedeckenden Abgang auf 15·75 Millionen in Silber und 11 Millionen Papier, und Ende Mai stand die Verwaltung neuen 60 Millionen gegenüber, die unbedeckt waren. Auch die sozusagen „unter der Hand" versuchte Vermittlung Negrelli's verlief im Sande. Die Zeit war solchen Dingen nicht günstig; die Entscheidung in der Krim stand vor der Türe, die Bedürfnisse des Heeres leerten die Staatskassen; die Monarchie sah sich vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruche.[41] Die Rückwirkung der Geldnot auf den Eisenbahnbau machte sich allenthalben geltend; man sprach bereits von der Einstellung aller Bauten.

Unbeirrt durch diese Sorgen tiefgehender Natur arbeitete Czörnig unermüdlich an der Ausgestaltung jenes verhängnisvollen Polizeiwesens, dessen Herrschaft die „Rechnungszensur", die die gesamte Überwachung den Zentralbehörden übertrug, schon im Jahre 1853 eingeleitet hatte; es war aus dem Bestreben hervorgegangen, die ganze Eisenbahnverwaltung in starrer Weise zusammenzufassen und jeder freien Regung der „Untergebenen" einen sicheren Riegel vorzuschieben; so entsprach es auch dem Geiste, der damals die Verwaltung

durchflutete, und deshalb darf man in Czörnig, der von diesem Geiste tief durchdrungen war, wohl auch den Förderer der ihm dienenden Bestrebungen vermuten. Negrelli's Scharfblick traf die rechte Stelle. Czörnig beschränkte den Wirkungskreis der Direktionen nach Kräften; ihre Anregungen blieben unbeachtet; man wollte den untergeordneten Behörden jede Selbständigkeit, die leicht zu Überhebungen führen konnte, allmählig abgewöhnen; die Verrechnungen und Evidenzhaltungen wurden immer verwickelter; jede Frage, jede Angelegenheit mußte bis zur höchsten Stelle laufen, wo sie monatelang auf dem Tische der Berichterstatter ruhte, ehe sie zur Erledigung kam, oder wo sie überhaupt unerledigt in den Aktenbündeln des Vorstandes begraben blieb.[42] Negrelli klagt viel über die allzuweit gehende Selbständigkeit und Machtfülle der Rechnungsbehörde, über die zwecklosen und belästigenden „Operationen und Kontrollen dieser Zahlenmenschen" und auch über das regelrecht geübte Stillschweigen des Ministeriums, das selbst gegenüber Anfragen und Anregungen Radetzky's rücksichtslos durchgeführt wurde.

Im Sommer 1854 beschloß Baumgartner die Aufnahme eines großen Nationalanlehens: das Patent vom 26. Juni schilderte das Anlehen als eine durchgreifende und umfassende Maßregel, um dem Defizit und der Entwertung der Landeswährung abzuhelfen und um zugleich die Mittel zur Deckung jener außerordentlichen Staatsbedürfnisse herbeizuschaffen, welche die in den südlichen Gegenden des Reiches eingetretene bedrohliche Gestaltung der politischen Verhältnisse hervorgerufen haben; der Zeichnungsbetrag war mit 95 v. H. festgesetzt; die Verzinsung sollte mit 5 v. H. in Silber oder Papier erfolgen. Die Einzahlungsbedingungen waren günstige. Der Erfolg überstieg die Erwartungen;

statt der erhofften 350 bis 500 Millionen wurden rund 507 Millionen gezeichnet, allerdings unter einem gewaltigen Hochdrucke, den wohl am besten die Tatsache kennzeichnet, daß die vielen Grundbesitzer, die sich weit über ihre Kräfte verpflichtet hatten, ihre Zahlungen einstellen mußten oder den Wucherern in die Hände fielen. Auch Negrelli beteiligte sich, wie sein Rechnungsbuch aus jener Zeit beweist, für sich und für jedes seiner sechs Kinder an der Zeichnung des Nationalanlehens mit einem Gesamtbetrage von 5200 Gulden. Er war allezeit ein strenger Rechenmeister, immer sparsam und einfach, so daß er von dem bescheidenen Vermögen, dessen er sich um jene Zeit schon erfreute, mit vollem Rechte in seinem Verrechnungsbuche sagen konnte, es sei „die Frucht unendlicher Mühen und Entbehrungen" seit seiner frühesten Jugend; aber doch wohl auch, das darf hinzugefügt werden, das Ergebnis seiner kaufmännischen Begabung, die sich in der vorsichtigen Teilnahme an industriellen Unternehmungen offenbarte und ihn von jener Gewinnsucht fernehielt, der gerade damals so viele Beamte und manche seiner Freunde anheimfielen.

An einem Sommer-Sonntage des Jahres 1854 nach dem Gottesdienste reiste Negrelli mit seiner Frau und seinen drei jüngsten Kindern nach Wien; Emilie, die jüngste Tochter aus erster Ehe, befand sich „nach freier Wahl" seit zwei Jahren bei den Schwestern del sacro cuore in Padua, wo sie sich wohl fühlte und gerne verweilte. Der Sommer hatte prächtig begonnen. Herrliche Witterung lag über Italien; in der Lombardei und in Venetien war ein überaus gesegneter Weizen reif zum Schnitt; der Mais stand beispiellos schön, und so standen auch alle anderen Feld- und Baumfrüchte. Die entsetzliche Raupenkrankheit, die „Traubenfäule", die in

früheren Jahren das Land so schwer getroffen hatte, zeigte sich nur vereinzelt, kräftige Triebe an den Reben versprachen eine reiche köstliche Ernte... Jubelnd berichtete es Negrelli kurz vor der Abreise seinem Freunde Escher-Heß in Zürich; lange Zeit hatte er von ihm nichts vernommen und hatte sich begnügen müssen mit den nüchternen Zeitungsmeldungen aus der Schweiz und aus dem ihm „immer unvergeßlichen Zürich". Eschers Bruder, der Stadtpräsident, war gestorben; „ein fester Ehrenmann durch und durch, dessen Verlust", schreibt Negrelli, „von allen Bekannten nur betrauert werden kann. Friede seiner Asche — uns diene sein Vorbild als angenehme Erinnerung." Die Verhältnisse der Nordostbahn werden erörtert; Negrelli fürchtet, daß die österreichischen Aktionäre wegen der politischen Lage und bei der Schwerbelastung durch die Valuta die Einzahlung von 10 v. H. auf die Aktien kaum werden leisten können. Gerne würde er den Fortschritt der Bauten sehen, der ihn doppelt freut, weil die Bahn den von ihm vorgeschlagenen Linienzug befolgt. Die Lukmanierbahn hält er noch immer für Schwindel: „Chur wird wohl der Endpunkt der Schweizer Eisenbahnen jenseits der Alpen sein". Auch die „fameuse Hauensteinbahn" scheint ungeachtet des Druckes von Basel nicht vorwärts zu gehen. Umso besser", meldet er, „steht es in Italien: Treviso—Tagliamento, Conaglio—Bergamo, Verona—Bozen, Parma—Bologna, der große Tunnel im Apennin bei Pistoja sind im Angriffe..." „Wie oft füllt die Erinnerung an Zürich", schließt der Brief, „meine freien Momente, namentlich auf Reisen, angenehm aus! Kommen Sie, verehrtester Herr Direktor, gar nicht mehr nach Wien? Wie sehr würde es mich freuen, dort mit Ihnen zusammenzutreffen!" Negrelli glaubte noch immer nicht an die Verwirklichung des Entwurfes einer Eisen-

bahn von Basel nach Olten durch den Hauenstein, obwohl der englische Bauunternehmer Brassey damals schon den Tunnelbau begonnen hatte. Negrelli war in seiner Anschauung über die Schwierigkeiten dieses Baues[43] durch seine neuerlichen Erfahrungen nur bestärkt worden; die starke Neigung auf der Zufahrtsstrecke zum Tunnel und in diesem selbst erschien ihm ungünstig für den Betrieb und die Leistungsfähigkeit der Bahn. Seine Voraussicht ist nicht des Irrtums geziehen worden; der Hauensteintunnel, der 1858 noch zu Lebzeiten Negrelli's eröffnet wurde, erwies sich mit wachsendem Verkehr als ein bedenkliches Hindernis, das schließlich doch aus dem Eisenbahnnetze ausgeschaltet werden mußte.[44]

Der Aufenthalt in Wien überschritt die vorgesehene Zeit; erst Mitte September traf Negrelli wieder in Verona ein, ziemlich befriedigt von dem Erfolge seiner Reise. Sie hatte wohl in erster Linie der Lage der lombardisch-venetianischen Bahnen gegolten, deren geldliche Betriebsergebnisse das Anlagekapital nur schwach verzinsten und im steten Abnehmen begriffen erschienen.[45] Negrelli war für eine Verpachtung des Betriebes eingetreten, aber im Ministerium konnte man sich nur schwer dazu entschließen; hier wollte man zunächst noch einmal mit Ersparnissen in der Verwaltung das Glück versuchen und erst dann, wenn diese Schritte nicht zum Ziele führten, der Frage der Betriebsverpachtung nähertreten; daß man sie übrigens schon zu jenem Zeitpunkte ernst ins Auge faßte und den Boden für sie vorbereiten wollte, zeigt die Verpachtung der großen und kleinen Ausbesserungen der Betriebseinrichtungen der Bahn, also die Verpachtung der Werkstätten an verläßliche und erfahrene Unternehmer. Es ist eben wieder der alte Weg, der da beschritten wurde, der Weg des

Versuchens und Tastens, auf den die allgemeine Rat- und Hilflosigkeit hindrängte, wie es überall geschieht, wo den leitenden Männern die tiefere Kenntnis ihres Faches mehr oder weniger fehlt und ihre Entschlüsse daher unsicher zwischen den Ratschlägen ihrer Vertrauensmänner oder ihrer Hilfskräfte hin- und herpendeln!

Nicht mindere Sorge als die oberitalienischen Bahnen bereiteten Negrelli die Geschäfte der zentralitalienischen Eisenbahn. Die Geldbeschaffung begegnete Hindernissen; das Verwaltungskomitee der Gesellschaft suchte sich durch Männer zu ergänzen, die ihr emporhelfen könnten; man dachte an diesen und jenen; aber Negrelli wünschte vor allem solche Persönlichkeiten, die einen in der Handelswelt wohlklingenden Namen besaßen, die also jene Anziehungskraft ausübten, ohne die in der Bankwelt nichts zu erhoffen war. Revoltella, mit Negrelli eifrig um die Förderung der Gesellschaft bemüht, dachte auch an die Gewährung einer Hypothek für die Schuldscheine der Gesellschaft; Negrelli meinte, daß sie wohl zu erlangen sein dürfte, wenn die Rechtsbeistände der internationalen Kommission und die der Gesellschaft die Möglichkeit ihrer Durchführung recht eindringlich begründen würden; aber er fand es, wenigstens für seine Person, unberechtigt; ihm schien es sonderbar, ja geradezu lächerlich, eine Hypothek auf eine Sache zu geben, die überhaupt nicht vorhanden ist, auf einen nur eingebildeten Gegenstand. Er hielt diesen Schritt aber auch für überflüssig angesichts der von fünf Regierungen zugesagten Gewährleistung der Verzinsung; in einem solchen Begehren läge ein Mißtrauen, das die Kommission mit gleicher Münze gegenüber der Gesellschaft und den mit ihr verbundenen Engländern bezahlen würde. Den Bemühungen Negrelli's gelang es

endlich, von der Regierung zu der Erklärung bevollmächtigt zu werden, daß sie für die augenblicklich erforderlichen sechs Millionen Lire die Aufnahme eines Darlehens gewähre und die Sicherung der Verzinsung mit 5 v. H. auch auf dieses Darlehen, wie überhaupt auf jeden daraus folgenden Schuldscheinbetrag auf Rechnung Österreichs ausdehne. Gleichzeitig pflog Negrelli beharrlich ernste Verhandlungen mit Rothschild, der sich zunächst sehr ablehnend verhielt, aber schließlich doch der Frage werktätige Teilnahme entgegenbrachte; er war, wenn der Livornoer Bankherr Bastoggi in das Komitee einträte und mit ihm wegen einer Maklervergütung verhandelt würde, bereit, auch für die zentralitalienische Eisenbahn seine Hand zu öffnen.... So stand die Sache, als Negrelli nach Verona heimkehrte.

Um die Zeit, da Negrelli in Wien weilte, bereitete man im Ministerium zwei Schritte vor, die Österreichs Eisenbahnwesen von dem Wege abführen sollten, den Kübeck eingeschlagen: das Eisenbahnkonzessionsgesetz und den Verkauf der Staatseisenbahnlinien von Brünn und Olmütz nach Bodenbach und von Marchegg nach Temesvar und Bazias einschließlich der damit zusammenhängenden Berg- und Hüttenwerke. Beide Pläne ergänzten sich. Ihre Quelle war die damalige geldliche Notlage Österreichs, das durch die Rüstungen in Galizien und durch die Besetzung der Donaufürstentümer in solche Bedrängnis geraten war, daß die Nationalbank trotz des Nationalanlehens kein Geld zur Ordnung ihres Verhältnisses mit dem Staate erhielt. Die Überschwemmung mit Banknoten stieg neuerlich, die Valuta drohte über die gewohnten 20 v. H. emporzuschnellen, das Defizit wuchs bedenklich an, ebenso wuchsen die Zinsen der Staatsschuld und die Ausgaben für die Armee.[46] Zur Zahlung der Zinsen des Nationalanlehens fehlte es

an Silber. So entschloß sich Baumgartner, die Staatsbahnen zu verkaufen. Der Schritt wurde ihm selbstverständlich nicht leicht; es gingen ihm manche, nach anderer Richtung weisende Erwägungen voraus. Als im September 1854 die Brüsseler „Independance belge“ und nach ihr die von Klein & Etzel herausgegebene „Eisenbahnzeitung“, die als Organ des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen ein amtliches Gepräge trug, die erste Mitteilung von dem beabsichtigten Verkaufe der Staatsbahnen in Österreich und Ungarn veröffentlichte und später auch die Bedingungen, unter denen er erfolgen sollte, bekannt gab, schrieb Negrelli an Revoltella: „Ich kann es kaum glauben, was die Zeitungen erzählen. Bei meinem Aufenthalte in Wien habe ich mich, als die Frage zur Sprache kam, für die Verpachtung der Staatsbahnen und gegen ihren Verkauf ausgesprochen; ich kann diesen Schritt bei meinem wohl zu beschränktem Verstande nicht als nützlich für die Staatsinteressen ansehen. Ich kann nie und nimmer glauben, daß die Gesellschaft prosperieren kann, wenn sie nicht alle Staatsbahnen übernimmt — nun, wir werden ja sehen, wie sich das Geschäft entwickelt! Bei meiner Abreise von Wien war alles für die Verpachtung des Betriebes; man sprach davon wie von einem fertiggestellten Entwurfe; jetzt sollte man davon plötzlich abgekommen sein! Sollte man an den Verkauf gehen unter Bedingungen, die mir unmöglich erscheinen!“

Aber der Finanzminister brauchte rasch Geld und so verkaufte er denn einen Teil der Staatsbahnen, wie etwa ein Hausbesitzer einen Anteil seines Hauses verklopft in der Hoffnung, daß bessere Zeiten kommen und ihm wieder zum alten Besitze verhelfen werden. Der Käufer der geopferten Staatsbahnlinien war der Credit mobilier. Die ehemaligen Bankkommissäre und Wech-

selbänkler Emile und Isaac Pereire, Beamte im Pariser Hause Rothschild, hatten ihn (1852) ins Leben gerufen; die neue Bank war auch neu in ihrer Anlage und neu in ihren Zielen. Unterstützt von Napoleon, der in ihr ein wirksames Gegengewicht gegen die orleanistisch gesinnten Rothschilds erhoffte, getragen von dem Wohlwollen des Hochadels und der ersten in- und ausländischen Bankhäuser und Finanzmänner,[47] die als Gründer auftraten, sollten in der neuen Bank alle Kapitalien der Nation zusammenströmen und von ihr aus wieder in die Kanäle der Volkswirtschaft abfließen. Tiefgreifende wirtschaftliche Umgestaltungen des Eisenbahnwesens, des Großgewerbes und des Anleihewesens standen auf ihrem Arbeitsplane. Auf 30 Jahre genehmigt, war der Credit mobilier berechtigt, mit dem eingezahlten Kapitale von 60 Millionen Franken Geldverbindlichkeiten bis zur Höhe von 600 Millionen einzugehen. Sein Erfolg in Frankreich war ungewöhnlich. Der Credit mobilier ging aber auch bald über die Grenzen Frankreichs hinaus; eine großartig eingeführte und geregelte Werbung durch die Zeitungen bahnte ihm den Weg, indem sie die allgemeine Aufmerksamkeit für die Neugestaltung des Anleihewesens wachrief. Der Ankauf der Staatsbahnen in Österreich schien ein verlockendes Geschäft, das auch geeignet war, weitere erfolgreiche Wege der Tätigkeit in Österreich zu erschließen. Im Bunde mit den Wiener Bankhäusern S. G. Sina und Arnstein & Eskeles wurde eine Gesellschaft mit einem Aktienkapitale von 200 Millionen Franks gegründet, der auch mehrere französische Eisenbahnunternehmer und Bankherren beitraten; der Herzog von Galliera zeichnete für sich allein den zehnten Teil der Aktien.[48] Das Übereinkommen mit dem Staate trägt die Zeitmarke vom 1. Jänner 1855, der Kaufschilling war mit 200 Millionen Franken, das waren

77 Millionen Gulden Konventionsmünze, festgesetzt, während die tatsächlichen Kosten der Bahn sich auf 94 Millionen Gulden Konventionsmünze beliefen; die Zahlungen hatten am 1. März 1855 zu beginnen und sollten in 36 Monatsteilen erschöpft sein. Die Gesellschaft hatte die Verwendung ausländischer Beamte und Ingenieure verlangt und Baumgartner bemäntelte das in dieser Richtung gegebene Zugeständnis mit der Begründung, daß dem österreichischen Volke fremde Intelligenz, französische Betriebsamkeit, ausländische Regsamkeit nur frommen könne.... Von jener Zeit her stammte die französische Herrschaft in Österreich, die gewiß auch manches Gute im Gefolge hatte, die aber auch Verhältnisse zeitigte, die dem Staate durchaus nicht zum Besten dienten. Mit den ersten Franzosen im Jahre 1855 kam neben anderen auch ein Bontoux nach Österreich, der sich nach seinem Abgange aus diesem Reiche in Paris offen rühmte, als Generaldirektor österreichischer Eisenbahnen stets französische Vorteile vertreten zu haben.

Wohl gleichen Erwägungen, wie der Verkauf der Staatsbahnen, entsprang auch das „Eisenbahnkonzessionsgesetz", das am 14. September 1854 die Allerhöchste Genehmigung erhielt und dessen Schöpfer der Sektionsrat Dr. von Maly war: es entsprang der Überzeugung, daß der Staat infolge seiner mißlichen Geldlage nicht in der Lage sei, das Eisenbahnnetz so auszubauen, wie es die wirtschaftlichen und militärischen Vorteile des Reiches erfordern, daß also die Heranziehung des Privatkapitales eine unerläßliche Notwendigkeit sei. Die noch vom Jahre 1838 in Geltung stehenden Grundsätze für die Genehmigung des Eisenbahnbaues durch Einzelpersonen oder Unternehmungen wurden daher den neuen Zielen entsprechend geändert; die weitläufigen Förm-

lichkeiten wurden vereinfacht und abgekürzt, den Baulustigen die Aussicht auf eine sichere und lohnende Kapitalsverzinsung eröffnet; dagegen wahrte sich der Staat eine angemessene Einflußnahme auf die Feststellung der Fahrpreise und Frachtsätze und auch andere Vorrechte, die einen Einklang zwischen dem Wohl und Wehe der Unternehmung und dem der Öffentlichkeit zu schaffen haben.[49]

Hand in Hand mit dieser Tätigkeit ging der Entwurf eines Eisenbahnnetzes für die Monarchie, das den Unternehmungslustigen die Linien bezeichnete, die zum Vorteile des Staates und des Volkshaushaltes ehestens auszubauen wären und auf die daher das Privatkapital vor allem das Augenmerk zu richten habe. Dieser große Plan, den Ritter Carl von Ghega als Vorstand der Zentraldirektion für Eisenbahnbauten entworfen hatte, wurde am 10. November 1854 veröffentlicht. Er umfaßte 32 Linien mit einer Gesamtlänge von 744 Meilen (rund 5600 Kilometer); je drei Hauptlinien durchschnitten das Reich von Westen nach Osten und von Süden nach Norden; die wichtigsten Orte waren untereinander verbunden. Wien stand im Mittelpunkte des Netzes; alle Kronländer waren angemessen berücksichtigt.[49] In den italienischen Provinzen waren als neue Linien Bergamo —Lecco, Mailand—Piacenza und Mailand—Pavia geplant; auch war ein Anschluß über Mantua und Borgoforte an die italienische Zentralbahn vorgesehen; es erschienen also die Vorschläge, die Negrelli seinerzeit für ein zweckmäßiges Eisenbahnnetz in der Lombardei und in Venetien gemacht hatte, genau befolgt.

Die Aufzeichnungen und Briefe Negrelli's schweigen über diese Tätigkeit der Regierung, obwohl er an den Vorbereitungen bei seinen Aufenthalten in Wien beratend teilgenommen hatte. Das Schmerzenskind

seiner Sorgen und seines Wirkens war und blieb die italienische Zentralbahn, in deren Verwirklichung er seinen ganzen Ehrgeiz legte, für die er seine volle Tatkraft einsetzte. An Revoltella fand er einen gleichgesinnten, gleich strebenden Freund. Der rege Briefwechsel zwischen Verona und Triest drehte sich um die Zentralbahn; nur flüchtig wurden andere Fragen, wurde persönliches Leid und Wohl berührt. In den ersten Dezembertagen 1854 weilte Negrelli wieder in Modena; die internationale Kommission hatte eine Tagung angesetzt. Der Aufenthalt stand unter keinem günstigen Sterne; die Geschäfte waren sehr verwickelt und sehr trübe, sehr schlecht; sie wollten sich trotz aller Mühen Negrellis nicht entwirren; seine Kinder erkrankten, kaum daß er Verona verlassen hatte; unaufhörlich plagten den von Sorge Gequälten langatmige „Visiten", die ihm die Zeit raubten und die Ruhe nahmen. Es regnete, als ob der Himmel offen wäre; es war nachts so finster in Modena, daß man nicht zwei Schritte weit sehen konnte; ihm bangte um den Bestand der Eisenbahn zwischen St. Giorgio in Salice und Lonato, wo das Regenwetter leicht zu Rutschungen Anlaß geben konnte. Ferne, düstere Stunden wurden in ihm lebendig. Es kam der Todestag seiner ersten Frau; bangend frägt er Lotti, ob sie vielleicht daran gedacht und wie alljährlich die Messe in St. Maria habe lesen lassen, er habe im Trubel der bösen Geschäfte vergessen, sie darum zu bitten. Am Po gab es Anstände, die sich schwer beheben ließen, und die Post kam sehr verspätet nach Modena. Auch sie brachte nichts Gutes. Es gab Verdrießlichkeiten in der Baudirektion in Verona, eine kleine Palastrevolution; Negrelli's Stellvertreter hatte Lotti von der „Gärung" berichtet und ein angst- und sorgenvoller Brief war nach Modena gegangen. Negrelli antwortete,

wie immer, mit rückkehrender Post: „Was Du mir schreibst von Formularen, verstehe ich gar nicht, denn von M. begehrte ich keine solchen. Wohl habe ich für das Amt und für die uffici tecnici Formulare vorgeschrieben, wie nämlich die Schriften äußerlich verfaßt sein sollen und wie solche schon in vielen der mir unterstehenden Ämtern bestehen und beobachtet werden, um auch in dieser Hinsicht jener Ordnung nachzustreben, welche täglich minder wird und in Anarchie überzugehen droht; jeder will nach dem eigenen Kopf vorgehen und ich kann dem nicht gleichgültig zusehen. Übrigens wundert es mich, daß auch M., dem ich speziell gar nichts und folglich auch keine Formularien vorschrieb, gegen dieses mir von der Pflicht auferlegte Bestreben sich sträuben zu wollen scheint und mit mir nicht sprach, wohl aber mit Dir, und dieses wundert mich enorm und ich ersehe daraus, daß es in die Natur der Klatschereien[50] verfällt. Es muß also ein Mißverständnis sein, und Du kannst und sollst ganz ruhig sein, Dein Mann weiß, was er tut und wird alle seine Handlungen leicht vertreten können. Nur keine Nachgiebigkeit gegen Untergebene soll man mir vorwerfen können, denn dieses Volk will mit eiserner Festigkeit geleitet werden. Also keine Pettegolezzi;* spreche nichts von ämtlichen Sachen, die nur mir übertragen sind; in der Selbständigkeit des Handelns bin ich alt geworden und doch nicht zu alt, um zur Zeit von irgend jemand bevormundet zu werden. Ich schreibe heute an M., aber in ämtlichen Dingen und erwähne davon gar nichts; ich glaube, es wäre eine Beleidigung. Deine große Unruhe ist mir ganz unbegreiflich. Diesen Brief schicke ich direkt durch die Post und wünsche, daß wir so selten als möglich Gebrauch der Pakete[51] machen, denn wer

* Klatschereien.

weiß, was die Beamten davon denken und welchen Gebrauch davon machen! Die Zeitung können wir schikken, weil sie ohnedem Postporto gezahlt haben.

Gestern waren wir bei S. k. Hoheit, der uns sehr zuvorkommend empfing und nie so leutselig wie diesesmal war. Morgen sind wir dort zum Diner.

Lebewohl, liebste Lotti! Nur keine Einmischung in ämtlichen Dingen — um dieses bitte ich Dich!

Küsse mir die Kinder und gehabe Dich wohl!

Dein alter Louis."

Negrelli kommt einige Tage später neuerlich auf diese Angelegenheit zurück. „Ich weiß noch immer nicht", schreibt er an Lotti, „ob Martello abgereist ist und was die Klatscherei mit den Formularien eigentlich ist. Überhaupt bin ich mit dem Personale sehr ungehalten und will und muß ich darum, weil die Nachsicht nur Undankbare erzeugt, die Zügel von nun an straffer anziehen."

Man darf den Vorfall, den diese Briefe berühren, nicht für so kleinlich halten, daß er unerwähnt bleiben könne, im Gegenteil; aus dieser scheinbar rasch überwundenen „Palastrevolution", die einen Blick eröffnet in die Beamtenverhältnisse Italiens, deren Eigenart ich schon besprochen habe, aus dieser Unzufriedenheit mit einer nur auf Vereinfachung und Ordnung des Dienstes abzielenden Verfügung des Direktors, aus diesem Widerwillen Einzelner heraus ist ohne Zweifel den Gegnern Negrelli's die Hilfe gekommen, die ihnen einen billigen Sieg werden ließ. Unter den Beamten Negrelli's gab es Leute, die sich keiner Ordnung und Regel fügen wollten — mehr als anderswo. Der altösterreichische Geist, der die Beamten der Stammländer beseelte, war hier nicht zu Hause, wo ein Teil sich nicht heimisch, ein Teil sich unterdrückt fühlte.... Schon anläßlich

der Eröffnung der Bahnstrecke nach Desenzano hatte Negrelli — wie wir erzählten — böse Veranlassung, sich über Eigenmächtigkeiten der Beamten zu beschweren; nun spricht er von Unbotmäßigkeit und Auflehnung, ja er besorgt schon Verdächtigungen und Verleumdungen seiner Untergebenen, eine Ahnung, die ihn nicht getäuscht zu haben scheint. Er denkt an strengere Zucht. Hatte er bisher im Geiste Radetzky's gewaltet, so nahm er nun andere Maßregeln in Aussicht. Vielleicht, aber ich kann es bei der seelischen Art des Mannes nicht glauben, ging er nun schärfer ins Zeug, als es nach der Milde der früheren Tage gut war. Eines mag wohl gelten: Negrelli selbst fand nicht die Zeit, sich in all die kleinen Fragen hineinzuarbeiten, die von jeder Verwaltungstätigkeit untrennbar sind, und seine engeren Mitarbeiter waren wohl auch nicht die rechten Männer, die ein Arbeitsfeld, wie das Negrelli's, erforderte. Martello, den Radetzky als einen Mann von bedeutenden Fähigkeiten schildert, war erst seit April 1854 als Stellvertreter tätig; er war aus Rovereto, hatte bei Fiskal- und Gerichtsämtern in Tirol gewirkt, war schon 1831 nach Mailand gekommen und hatte hier Land und Leute gründlich kennen gelernt; aber vielleicht trug er, der fast ein Vierteljahrhundert im Polizeidienste tätig war, doch zuviel polizeiliche Schlauheit und zuviel polizeiliches Wesen in einen Beamtenkörper hinein, der solches nicht verträgt und sich dagegen aufzulehnen begann; es liegt nichts Klares über diese Verhältnisse vor.

Zu allem Unangenehmen jener Tage in Modena gesellten sich auch trübe Nachrichten aus Wien. Wohl waren es nur flüchtige Worte über die Erfolglosigkeit irgendwelcher Schritte seines Schwagers in Wien, die in den Briefen sich vorfinden; aber aus ihnen heraus wächst eine stürmische Offenbarung der Gefühle und

Gedanken, die uns die Seele dieses Mannes offen erschließt; denn was er da mit erregter Hand niederschreibt, ist nur für seine Lotti geschrieben, ist nur für sie allein, der einzigen Vertrauten seiner Sorgen, bestimmt. Und ihr allein sagt er es: „Was immer die Zukunft bringen mag, erfülle ich in der Gegenwart meine Pflicht als treuer Diener des Kaisers und als eifriger Österreicher, unbekümmert, was eben jene Zeit mir bieten wird. Nur eines wünsche ich — Ruhe — Ruhe, und noch einmal Ruhe, weil die wichtigen Geschäfte, die mir obliegen, meine ganze Geistesgegenwart in Anspruch nehmen, und weil ich auch meiner lieben Familie, die Gott segnen möge, leben will und leben muß, denn nur aus dieser entspringt mir Trost und Freude und sie ist der Born, aus dem ich die Kraft schöpfe, meine schweren Berufspflichten zu erfüllen, und alle Widerwärtigkeiten der Zeit zu überwinden. Künftige Woche komme ich gewiß heim, Gott wird mir beistehen, die hiesige schwere Stellung mit Erfolg auszufüllen und meines Kaisers Interessen zu fördern ..."

Seine Hoffnung und sein Glaube sollten ihn wenigstens in einer Richtung nicht täuschen. Schon drei Tage später, am 14. Dezember 1854 meldet er seiner Lotti: „Nun ist es mir gelungen, die finanzielle Lage der Zentralbahn durch Abschließung eines Vertrages mit dem Bankier Bastoggi aus Livorno namens des Barons Rothschild und des Fürsten Torlonia endlich sicher zu stellen, während das Ministerium (Czörnig) bisher nur leere Phrasen geleistet hat."

Wieder tritt Negrelli's und Czörnig's Gegnerschaft auf den Plan — schon schroffer als zuvor; nicht mehr in der italienischen Frage allein, sondern auch in einer anderen Frage, die Negrelli beschäftigte; in der Frage des Suezkanales. Baron Baude aus Lyon war nach

Modena gekommen, um über weitere Schritte in dieser Angelegenheit zu beraten; er berichtete Negrelli, daß auch Czörnig sich damit beschäftige. Negrelli ist empört. „Dieser Czörnig", schreibt er seiner Lotti im Anschlusse an die oben wiedergegebenen Zeilen, „beginnt sich auch hier einzumischen, wo ich doch allein und ausschließlich in Österreich mit dieser Sache betraut bin. Es lebe Baron C.! Dieser Herr wird sich nunmehr auch gleich die gelungene finanzielle Aktion der zentralitalienischen Bahn aneignen und das Verdienst sich beimessen, sie erwirkt zu haben." Und in einem späteren Briefe heißt es wieder: „Das große Geschäft mit Bastoggi, Rothschild und Torlonia ist nun endgültig abgeschlossen; Bastoggi ist schon abgereist. Es wird sich nun weisen, was der weise Herr v. C. daran zu tadeln finden wird."

Erst unmittelbar vor den Weihnachtsfeiertagen kehrte Negrelli heim; die Abreise hatte sich verzögert. Wegen des großen Marienfestes am 15. Dezember, an dem der Hof in feierlichem Umzuge teilnahm, waren zwei Verhandlungstage entfallen. Noch war daheim nicht alles Ungemach gewichen, aber schon konnte ihm Lotti melden, daß das Fieber bei den Kindern zu weichen begonnen habe. Mit den Genesenen und seiner Lotti konnte er im trauten Heime zu Verona auch seine lieben Blumen begrüßen, vor allem seine prächtigen Hyazinthen, die um drei Wochen früher aufgeblüht waren, als gewöhnlich: „eine gute Vorbedeutung für ein fruchtbares Jahr."

Der heilige Abend brachte schweres Leid über die Familie seiner Frau; Lotti's Schwester, die Gattin Erbs, starb an diesem Tage. Aber hoffnungsfreudig blickte Negrelli in das neue Jahr hinüber, das ein herrliches Wetter mit leichtem Froste zur Nachtzeit und mit wär-

mender Sonne tagsüber so günstig einleitete. „Ich habe dem Himmel für tausend Wohltaten im entlaufenen Jahr zu danken“, schreibt er an Martin Escher, den er wie alljährlich am Sylvestertage über seine Arbeiten und seine Familie erzählt und dem er die herzlichsten Wünsche übermittelt, für alle seine Schweizer Freunde und für die Schweizer Eisenbahnen.

* * *

Bedeutsame politische Ereignisse eröffnen das Jahr 1855. Ereignisse, die auch in das Schicksal Negrelli's mächtig eingriffen, ihn zu dem Höhepunkte seiner Beamtenlaufbahn emporführen, aber auch schon ihre Umkehr vorbereiteten.

Am 15. Jänner 1855 wird es bekannt, daß Finanzminister Baumgartner, der auch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten inne hatte, sein Entlassung erbeten und auch erhalten hat. Der unglückliche Gang der Regierung, klagt er Kübeck,[52] die verzweifelte Lage der österreichischen Finanzen, die dadurch erzeugte Aufregung seines Gemütes zwingen ihn zu diesem Schritte. Man läuft in den hohen Beamtenkreisen geradezu Sturm um die erledigten Ministertaschen; das Handelsministerium soll wieder getrennt werden; unter den Bewerbern nennt man Ghega und ganz besonders Czörnig, der sich auch befähigt hielt, die beiden Ministerien gemeinsam zu leiten. Da taucht unerwartet der Name Brucks auf. Baron Bruck war Internuntius in Konstantinopel. Die Nachricht rief mächtiges Aufsehen hervor. In dieser Zeit des kräftig aufblühenden Rückschrittes ein Mann des Sturmjahres mit seinen freiheitlichen Anschauungen, mit seinen weitreichenden Umgestaltungbestrebungen! Hier zitterte man — dort hoffte man! Alle Einrichtungen, alle höheren Beamtenstellen schienen ins Wanken gebracht:

selbst der Reichsrat schien in seinem Bestande erschüttert, denn Bruck war sein entschiedener Gegner. Schon am Tage nach dem Bekanntwerden von der Absicht der Berufung Brucks stürzte Czörnig zu Kübeck und klagte ihm seine Sorgen und seinen Kummer... Wer hat des Kaisers Gedanken zu Bruck geleitet? Fürst Metternich vermutete als Urheber den Feldzeugmeister Heß, der in Bruck eine Stütze gegen Bach und Buol zu gewinnen hoffe; Kübeck dachte an den Erzherzog Ferdinand Max, der Bruck aus Triest in seinem dortigen Wirken kennt, meinte aber doch auch, daß die Berufung ein motu proprio des Kaisers sein könne.

Negrelli begrüßte mit lebhafter Freude die unerwartet kommende Kunde. Er kannte die Tatkraft Brucks, seine große Begabung für die Lösung wirtschaftlicher und finanzieller Aufgaben; er erhoffte den Anbruch einer neuen Blütezeit, einer Zeit des Wohlergehens für sein geliebtes Vaterland. Und seine Freude teilte Radetzky. Der greise Marschall sah es gerne, daß Negrelli nach Triest eile, um Bruck zu begrüßen und ihm auch sein Willkommen zu überbringen; aber auch um mit ihm noch vor der Reise nach Wien verschiedene Fragen zu erörtern, namentlich die Frage über die Wahl der Personen, die seine nächste Umgebung bilden, seine Ratgeber und seine Hilfsarbeiter werden sollen. „Von der richtigen Wahl der Personen", schreibt Negrelli an Revoltella, „hängt der Erfolg seiner Unternehmungen ab. Ich habe die Männer einschätzen gelernt, die jetzt am Ruder sitzen und die Gedanken Brucks nicht zur Wahrheit werden ließen. Die Güte seines Herzens wird diese Männer verschonen — sein Edelmut wird überall verzeihen. Aber wohin wird er mit diesen Männern kommen? Bei der Großartigkeit seiner zutreffenden Pläne braucht er Männer, die ihn begreifen, die

die moralische und geistige Kraft besitzen, seine Gedanken zu verwirklichen, seine Anordnungen auszuführen — die keinen verzehrenden Eigennutz kennen und keinen zügellosen Ehrgeiz, denn diese Eigenschaften sind es, die in Österreich die größten und wohldurchdachten Pläne verkümmern lassen. Ich hoffe, daß Sie diesen Ansichten, die auch die Ansichten unseres Feldmarschalles sind, vollständig beipflichten. Ich muß Bruck über so viele Dinge sprechen, die durch Unwissenheit und Halsstarrigkeit gewisser Herren schwer, unausgesetzt leiden. Jetzt schiebt man oben jede Entscheidung hinaus, indem man behauptet, sie Baron Bruck überlassen zu müssen — welche geschmacklosen, beleidigenden Ausreden!"

Bald verlautete, daß Bruck nur das Finanzministerium übernehmen solle; es wurde ernstlich daran gedacht, das Handelsministerium aufzugeben und seinen Wirkungskreis auf die anderen Ministerien zu verteilen. Der Gedanke bestand schon, ehe Baumgartner um seine Dienstenthebung angesucht hatte, denn schon am 10. Jänner bemerkt Kübeck in seinem Tagebuche: „Ref. zu Sr. Majestät über das Handelsministerium, dessen Beseitigung man anstrebt, um die Funktionen desselben sich anzueignen. Der Kaiser scheint für eine solche Maßregel sehr geneigt. Er hat mir aufgetragen, ihm darüber meine Ansicht schriftlich zu entwickeln." Schon nach vierzehn Tagen überreichte Kübeck dem Kaiser, den er nach einer Rücksprache mit Baron Heß sehr bewegt, fast gereizt und wie immer sehr verschlossen findet, das verlangte Gutachten.[53] Es ist eine umfangreiche Arbeit, mit jener Klarheit, Übersichtlichkeit und Offenheit geschrieben, die alle wichtigen Erlässe dieses Mannes auszeichnen. Sie gibt zunächst einen Überblick über die „Attributionen" des einseitig als Handelsmini-

sterium bezeichneten Ministeriums, dem zu jener Zeit Gewerbe und Handel, Staats- und Privatbauten, Eisenbahnen, alle Kommunikationen, Staatsanstalten und Verkehrsmittel, die administrative Statistik und schließlich auch die Leitung dieser verschiedenen Dienstzweige im Innern des Ministeriums zugewiesen waren; Kübeck erörtert ausführlich, wie die Attributionen vor dem Jahre 1848 unter den Hofkanzleien und der Hofkammer beziehungsweise der Eisenbahndirektion und dem Staatsrate geteilt waren und welche Mißstände aus dieser Zersplitterung hervorgingen, die endlich glücklicherweise durch die Errichtung des Handelsministeriums wesentlich gemildert wurden. Schon aus diesem einen Grunde erscheint ihm die Aufhebung des Handelsministeriums nicht rätlich; aber abgesehen von der dienstlichen Rücksicht, so betont Kübeck in sehr ausführlicher Darlegung, treten noch einige Betrachtungen für die Aufrechthaltung des Ministeriums ein, nämlich die Notwendigkeit, die Ministerkonferenzen zu stärken, um der Übermacht einzelner Minister vorzubeugen — und weiters die tatkräftige, nur durch ein eigenes Ministerium erfolgreich zu bewirkende Förderung der Industriellen, „dieser wichtigen, weit verzweigten, heute so einflußreich gewordenen Klasse der Bevölkerung, welche zugleich die beweglichste und reizbarste ist, welche das immer sehr ausgebreitete bewegliche Kapital besitzt und beherrscht und für deren Aufschwung die österreichische Regierung seit jeher, Eure Majestät in neuester Zeit aber ganz besonders so Vieles getan.“ Freilich ist es notwendig, bemerkt der erfahrene Staatsmann, daß die fehlerhafte Organisation behoben werde, die in der Anhäufung und Vermischung der rein technischen mit den administrativen Organen in den Bau- und Kommunikationszweigen liege, und daß wieder ein eigener Chef, eine der Auf-

gabe gewachsene Persönlichkeit an die Spitze des Ministeriums gestellt werde. Sollte aber die Aufhebung des Handelsministeriums Tatsache werden, dann hält es Kübeck für rätlich, die eingehenderen Vorschläge über die Geschäftsverteilung von den Ministerkonferenzen ausarbeiten zu lassen und solche dann dem Reichsrate zur Überprüfung vorzulegen, nicht aber unmittelbar vom Throne aus diese genau zu erwägende und zu prüfende Verteilung auszusprechen. Das treffliche Gutachten bestimmte den Kaiser, das Handelsministerium nicht aufzulassen.

Am 3. Februar erhielt Negrelli aus Konstantinopel Briefe von Baron Bruck und von seinem Schwager Weiß-Starkenfels, der dort bei der Gesandtschaft in Verwendung stand; keiner der beiden Briefe erwähnt die Berufung Brucks, die also zum Zeitpunkte der Absendung der Briefe am 22. Jänner dort noch nicht bekannt war. Erst am 23. oder 24. erfolgte die telegraphische Berufung Brucks. Der 7. Februar brachte die Ernennung v. Toggenburgs, des früheren Statthalters von Triest, zum Handelsminister. Negrelli erhielt die Nachricht hievon am 10. Februar durch ein Staatstelegramm aus Wien; am 17. hatte er eine lange Unterredung mit dem neuen Minister in Verona. Ihren Mittelpunkt bildete die zentralitalienische Eisenbahn; Negrelli legte den ihm nahestehenden Minister offenherzig die Verhältnisse dar, in denen sich dieses staatswichtige Unternehmen befand, und wies entschieden darauf hin, daß die Unentschlossenheit des Ministeriums, das seit zweieinhalb Jahren nur leere Redensarten statt Taten gezeigt habe, die ganze Angelegenheit ins Verderben zu ziehen drohe; er bewies eingehend, daß der zentralitalienischen Bahn, der Poschiffahrt, allen anderen Geschäften, die ihm anvertraut sind, am besten gedient

wäre, wenn man den Sitz ihrer Direktion nach Wien verlege, von wo aus die Reisen nach Ferrara und Modena ebenso wie von Verona aus gemacht werden können und wo es leichter möglich sei, die Wirkungen der Ansprüche und der Unwissenheit anderer erfolgreich auszugleichen. „Ritter von Toggenburg", äußert sich Negrelli zu Revoltella, „ist ein Mann von Talent; ich bin überzeugt, daß er keine Neuerungen vornehmen wird, ohne Baron Bruck gesprochen zu haben, für den er eine besondere Vorliebe besitzt. Im allgemeinen bin ich mit der Unterredung zufrieden; wenn es mir gelingt, mich auch mit Baron Bruck gleicherweise zu verständigen, so kann ich wohl hoffen, daß die Dinge von nun an einen günstigeren Verlauf nehmen werden."

Am späten Abend des 28. Februar traf Bruck in Triest ein. Der Bürgermeister von Triest und Negrelli begrüßten ihn an Bord des Lloyddampfers, der ihn und seine Familie von Konstantinopel brachte. Am andern Tage war ganz Triest auf den Beinen. Jeder wollte Baron Bruck sehen und begrüßen. Negrelli war schon in früher Morgenstunde zu ihm berufen. Es war eine lange und bedeutungsvolle Unterredung. Negrelli war glücklich, sich aussprechen, sein Herz ausschütten zu können — nach vielen düsteren Jahren ein sonnenheller, frohe Zeiten kündender Tag! „Ich hoffe", jubelt er seiner Lotti, „ich hoffe alles von ihm, ich weiß, daß er das Herz haben wird, in Wien klares Wasser einzuschenken!" Und schon am nächsten Tage konnte er ihr neue gute Botschaft senden; er hatte die Damen Brucks besucht; seine Frau, die Freude strahlte, seine Tochter, die ihre Fülligkeit verloren und sich sehr zu ihrem Vorteile ausgewachsen hatte, und Frau von Preu; er fühlte, daß Bruck mit den Damen über ihn und seine Zukunft gesprochen hatte, denn Frau von Prenn bemerkte ge-

heimnisvoll: „Sie werden wohl auch bald nach Wien kommen — ich freue mich um Ihrer Frau willen."

Am Nachmittage des 2. März reiste Bruck ab. „Auf baldiges Wiedersehen in Wien!" rief er Negrelli beim Abschied zu. Brucks Familie verblieb in Triest; nur ein Privatsekretär begleitete ihn, der im Extrawagen mit vier Pferden und mit einem Postillon in Gala die Fahrt antrat. Am 10. März, nach einem Vortrage bei dem Monarchen wurde Baron Bruck zum Finanzminister ernannt; er war, wie Kübeck in seinem Tagebuche etwas spöttisch und ärgerlich verzeichnet, der Löwe des Tages. Negrelli wurde anfangs April nach Wien berufen. Die Reise dauerte 50 Stunden; in Görz traf er Rivoltella, um mit ihm über höhere Weisung einige Fragen der zentralitalienischen Bahn zu erörtern. Auf schlechten, an vielen Stellen verschneiten Straßen ging es über Präwald nach Laibach; von hier mit dem Schnellzug gegen Wien; auf der Semmeringbahn sah es nicht gut aus; ein Tunnel war zum Teile eingebrochen; mehrere Brücken mußten gestützt werden. Er bat seine Lotti, davon nichts weiter zu erzählen; denn „durch die Entfernung werden die Sachen leicht vergrößert".[54] In Wien tagte noch die „Friedenskonferenz"; noch schwebte die Frage, ob Österreich in den Krimkrieg eingreifen solle oder nicht; der Vertreter Frankreichs, Drouin de Lys, der nach Negrelli's Aussagen der Lion des Tages war und alle Wiener ob seines Äußeren und seines Benehmens bezauberte, und Lord Russel, Englands Bevollmächtigter, waren emsig bemüht, Österreich gegen Rußland zu hetzen. Schwer lastete die Unentschiedenheit auf dem ganzen öffentlichen Leben und auf allen innerpolitischen Verhältnissen — selbstverständlich auch auf den Verhandlungen, zu denen Negrelli nach Wien berufen worden war und die einen großen finanziellen

Operationsplan zum Gegenstand hatten. Die Zukunft Negrelli's schien mit dem Erfolge dieses Planes, an den Bruck und Toggenburg gemeinsam arbeiteten, eng verbunden. „Bruck", schreibt er seiner Lotti streng vertraulich, „Bruck ist bemüht, mir eine Stellung in Wien zu creiren, das hängt aber mit dem Operationsplane zusammen."

Im besonderen Maße beschäftigte wohl die italienische Eisenbahnfrage die drei Männer, die fast täglich stundenlang miteinander berieten; Schriftstücke amtlicher Natur, die sich im Nachlasse Negrelli's vorfinden, Entwürfe und Berechnungen, die ihn manche Nachtruhe geraubt haben, amtliche Drahtberichte mit Zahlen und Daten aus Italien, auch Bemerkungen in den vertraulichen Briefen, die an Lotti nach Verona gingen, sind Zeugen dafür. Beachtenswert unter diesen Schriftstücken ist eine sorgfältig durchgearbeitete Zusammenstellung der einzelnen Linien des geplanten lombardisch-venetianischen Bahnnetzes, der für sie bisher aufgewandten Beträge und der zu ihrem Ausbaue noch notwendigen Geldsumme.[55] Die Länge dieses Bahnnetzes mit seinen Anschlüssen an Piemont und an die italienischen Herzogtümer ist mit rund 998 Kilometer angegeben; einschließlich des nur annähernd geschätzten Betriebsgerätes waren zu jenem Zeitpunkte 120 Millionen Lire — ich nenne die Zahlen nur abgerundet — aufgewendet worden, während noch rund 160 Millionen Lire erforderlich erschienen; der Gesamtaufwand stellte sich also auf 280 Millionen Lire. Es war natürlich unmöglich, diese Summe aus Staatsmitteln aufzutreiben, und doch erschien der Ausbau dieses Bahnnetzes aus staatlichen Gründen ungemein dringend; war doch auch Piemont schon ernstlich darauf bedacht, durch ein Bahnnetz Anschluß an Frankreich und an die Schweiz

zu gewinnen. Negrelli vertrat wieder den Plan einer Verpachtung der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen; man zog ihn diesmal auch ernstlicher in Erwägung, als je zuvor; der Gedanke lag Bruck wohl umso näher, als er sich erst kurz vorher über den Verkauf der nördlichen Staatsbahnen mit tadelnden Worten geäußert hatte. Im Nachlasse Negrelli's findet sich ein Entwurf für „Grundzüge zu einem Übereinkommen, die Verpachtung der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen betreffend". Danach wäre der Gesellschaft die Nutznießung der Bahnen von Vollendung der Hauptbahn an auf 90 Jahre um 80 Millionen österr. Lire zu überlassen; 50 Millionen wären in Teilbeträgen bar zu erlegen; für 30 Millionen hätte der Staat eine Schuldverschreibung zu erhalten, deren Tilgung erst begänne, wenn der Reinertrag des Betriebes 7½ v. H. des gesamten, durch sichere Aktien oder Obligationen vertretenen Kapitals übersteigen würde; von dem Reinertrage wäre an den Staat jeweilig ein Drittel zu überweisen. Der Staat sollte Eigentümer des gesamten beweglichen Betriebsgerätes bleiben, es jedoch der Gesellschaft gegen Instandhaltung und seinerzeitige Überschiffung nach Triest zur unentgeltlichen Benützung auf längstens zwei Jahre überlassen; für das aufgewendete Gesellschaftskapital hätte der Staat einen Reinertrag von 1 v. H. und eine Abschreibung von 0·2 v. H. zu sichern, wobei aber etwaige Zinsenzahlungen zu berücksichtigen und nach Maß, als der Reinertrag 5·2 v. H. übersteigt, wieder zu vergüten wären. Als Gegenleistung für die Sicherung sollte der Staat von dem Überschusse des Reinertrages über 12·2 v. H. und über den statutenmäßigen Rücklagebetrag die Hälfte erhalten. Die Gesellschaft hätte gewisse Bauverpflichtungen und Baurechte zu übernehmen, würde dagegen Steuerbegünstigungen, Taxenbe-

freiungen und Zollerleichterungen im weitesten Umfange genießen.

Ob nach irgend welcher Richtung hin ernste Verhandlungen auf dieser Grundlage angeknüpft wurden, kann bezweifelt werden; es ist vielleicht die Annahme zutreffender, daß man den Gedanken einer Verpachtung nicht schärfer verfolgte, weil er sich doch nicht so recht in die weitausgreifenden Pläne Brucks fügte. Nur durch den Verkauf von Staatsgütern — und das mochte Bruck bald erkannt haben — war es möglich, die stetig wachsende Schuld des Staates bei der Nationalbank abzutragen und das beiderseitige Verhältnis endgültig günstig zu gestalten. Um jene Zeit, da Negrelli in Wien weilte, faßte der Credit Mobilier, nachdem er sich — wie schon erwähnt — durch den Erwerb der nördlichen Staatsbahnen in Österreich sozusagen vorgestellt hatte, den Versuch, in Wien ein Zweiggeschäft seiner Pariser Bank zu gründen, sehr tatkräftig an. Die Nachricht hievon wirkte in Österreich günstig. Baron Bruck stand dem Gedanken freundlich gegenüber. Seine Bestrebungen begegneten sich mit den Zielen der Brüder Pereire. Wenn diese die todliegenden Geldkräfte der Länder heben und beleben wollten, um die Kulturtätigkeit zu steigern und zu erweitern, so hatte Bruck sich als Leitstern seines Wirkens die Hebung der Erzeugungskraft gewählt, weil er der richtigen Anschauung war, daß nur auf diesem Wege die Geldlage des Reiches gebessert werden könne. Und so ist es begreiflich, daß er die Bemühungen der Brüder Pereire, mit dem Credit mobilier in Österreich festen Fuß zu fassen, kräftigst unterstützte, wie wohl auch die lebhafte Teilnahme beweist, die die halbamtliche „Austria“ für die Gründung des Credit mobilier in Österreich bekundete. E. Pereire kam im April nach Wien; er gab glänzende Festmahle

und Abendgesellschaften; auch Negrelli wurde zu diesen mit „sardanapalischer Pracht“ ausgestatteten Festen beigezogen. Pereire suchte mit ihm nähere Fühlung zu nehmen, ja es hat den Anschein, als ob eines der Gastmahle nur in der Absicht veranstaltet worden wäre, um in dem lebhaften und bunten Getriebe die rechte Muße für eine ungezwungene „nichtamtliche“ Aussprache Pereires mit Negrelli zu ermöglichen, der mit dem Hause S. M. Rothschild, das dem Credit mobilier geradezu feindlich gesonnen war, wegen der Förderung der zentralitalienischen Eisenbahn in erfolgreich scheinender Verbindung stand.

Die Frage dieser Bahn war in eine Sackgasse geraten; Parma und Modena bereiteten fortgesetzt Schwierigkeiten; es gewann mehr und mehr den Anschein, als ob man hier nach Vorwänden suche, die Vereinbarung überhaupt zu lösen und eigene Wege zu gehen. Die Bauarbeiten zwischen Piacenza und Bologna wie auch am großen Apennintunnel gerieten ins Stocken, denn es fehlte an Geldmitteln, die Ansprüche der Unternehmung zu befriedigen. Rasche und zielbewußte Entschlüsse der Regierung hätten noch eine günstige Wandlung schaffen können; aber in Wien blieb man unentschlossen, zaghaft, schweigend. Dazu traten auch Meinungsverschiedenheiten zwischen Negrelli und Czörnig; die persönliche Spannung vergrößerte sich; Czörnig wollte die scheinbaren Mißerfolge der Tätigkeit Negrellis verwerten, um das Ziel seines Ehrgeizes zu erreichen und die zentralitalienischen Bahnen ausschließlich in seine Hand zu bekommen. Rechtzeitig für Negrelli und seine Sache änderten sich die Machtverhältnisse in Wien; es gelang ihm, den Bestrebungen Czörnigs einen Riegel vorzuschieben; in einer Sitzung im Handelsministerium, an der der Minister selbst und

Baron Schlechta als Vertreter Brucks teilnahmen, erstattete Negrelli einen ausführlichen Bericht über die Sachlage, entwickelte seine Ziele und seine Vorschläge, sie zu erreichen, widerlegte Czörnigs Einwände und Gegenanträge und errang einen vollen Sieg. „Gewisse Pläne C.'s zu einer Erholungsreise als außerordentlicher Kommissär an die Höfe von Rom, Florenz, Modena und Parma", berichtet er seiner Lotti, „sind gründlich vereitelt worden; die geträumten Ordensauszeichnungen haben sich in Seifenblasen aufgelöst!" Aber die Kämpfe ruhten nicht. Konnte Czörnig nicht selbst nach Italien gehen, so suchte er in Grafen Thun einen Ersatz seiner selbst, der Negrelli aus den Sattel heben sollte. Er empfahl an maßgebender Stelle, doch ohne Erfolg, die Entsendung Thuns nach Parma. „Es mengen sich immer andere ein", klagt Negrelli seinem treuen Weibe, „da trete ich zurück. Sie sollen entweder das Ganze tun oder gar nichts! Durch das ewige Einmischen wird alles verdorben! Wenn sich der politische Horizont nur einmal aufheitert, wird man neue Operationen vornehmen und die Herzogtümer schon zur Nachgiebigkeit zwingen: die Zeiten sind andere, als unter dem früheren Minister." Und schon im nächsten Briefe betont er, daß die Reisen nach Parma und Modena auch künftighin, wenn Brucks Pläne sich verwirklichen, in seinem Wirkungskreise verbleiben werden.

Die geheimen Gegenspiele gingen weiter. Man benützte die Abwesenheit Negrelli's aus Italien, um zwischen ihm und Radetzky Widersprüche wachzurufen. Triumphierend erzählte ihm Czörnig, daß Radetzky über eindringliches Zureden des Grafen Pachta gegen den Vorschlag Negrelli's, eine Bahnlinie nach Piemont über Novara gegen Vicevano zugestanden habe. Negrelli war empört; die Bahn über Bergamo war von

Radetzky im Beisein des Baron Bruck und auf Rat des Feldzeugmeisters Heß „ aus strategischen Rücksichten“ beschlossen und ebenso war aus gleichen Rücksichten als einzig zulässige Verbindung mit Piemont jene über Pavia erklärt worden; und diese sollte über ausdrücklichen Wunsch von Heß und nach Entscheidung Radetzky's zuerst gebaut werden. Negrelli ersuchte seine Frau, sofort beim Feldmarschalle, ihrem Herrn Gevatter, vorzusprechen und Aufklärung zu erbitten. „Es macht mich unendlich traurig“, heißt es in dem erregt geschriebenen Briefe, „daß man so mit dem edlen Geiste spielt. Überhaupt das Intriguenspiel wird heutzutage ins Großartige getrieben. Glücklich diejenigen, welche sich davon entfernt halten und reines Gewissen und festes Bewußtsein des Rechtes haben! Übrigens siegt das Recht doch immer!“ Und fast schien es, als sollte das Wort auch jetzt seine Wahrheit erweisen. Czörnig konnte weder hier noch dort durchdringen, wenn er auch hier und dort verzögernd wirkte. Die tiefe Verstimmung über Toggenburgs Berufung auf einen Ministerposten, den er sich gesichert hielt, bestand noch fort; auch der Minister zeigte sich anfangs ihm nicht freundlich gesinnt; er ließ Czörnig oft lange vorzimmern und dieser vertraute es sogar Negrelli an, daß er in den Ruhestand treten wolle, da ihn die Undankbarkeit der neuen Regierung tief kränke. „Auch gut“, meint Negrelli, „God save the Queen!“

Negrelli verweilte viel in der Gesellschaft Brucks; er war stundenlang in dessen Arbeitszimmer beschäftigt; er speiste mit ihm zusammen im Hotel. Auch Toggenburg erwies ihm Anerkennung und Bevorzugungen; Minister Krauß pflegte nahezu freundschaftlichen Verkehr mit ihm, kam öfters zu ihm in den Gasthof, besuchte mit ihm das Theater; auf den schönen Abend-

gesellschaften Bachs erfreute sich Negrelli großer Aufmerksamkeit; selbst bei Grünne, dem damals Allmächtigen in der Nähe des Thrones, bei Thun, der Kultus und Unterricht beherrschte, bei Kempten, dem gefürchteten Polizeiminister, bei Feldmarschalleutnant Keller v. Köllensteim wurde er stets freundlich aufgenommen. Am 23. April empfing ihn der Kaiser. Negrelli berichtete über diese Audienz: „Mit der herzlichsten Herablassung wurde ich begrüßt — und dann haben mir S. M. das Feld eröffnet, mich über alle meine Verwaltungsgeschäfte auszulassen. Es war herrlich, wie S. M. alles mit aufmerksamer Teilnahme entgegennahm — welche triftige Bemerkungen er machte und wie er noch immer weiter forschte. Zum Schlusse erkundigte sich S. M. über das Befinden und über das Tun und Lassen unseres verehrten Marschalls; er wußte, daß er nach Florenz gereist war und in Venedig erwartet wurde, und hat mit wahrer Freude alles vernommen, was der Feldmarschall auch in den Geschäften veranlaßt, und namentlich war es S. M. sehr lieb, daß die Bahn bis zum Tagliamento, und jene bis Ceraino so weit vorgerückt sind, was dem Antreiben des Feldmarschalls zu verdanken sei. Man sah aus allen Fragen, daß S. M. unsere Liebe und Anhänglichkeit zum Feldmarschall bekannt sein müssen. Bruck hatte S. M. von meiner Anwesenheit schon unterrichtet. Ich hoffe, daß diese Audienz nicht ohne Nutzen für unsere Zukunft und für die Geschäfte sein werde — und danke Gott dafür!“

Die ungewöhnliche Aufnahme, deren Negrelli sich in den hohen und leitenden Kreisen erfreute, besonders aber auch der rege Verkehr mit Bruck, auf den sich alle Teilnahme der Bevölkerung vereinigte, blieben in der Beamtenwelt und füglich auch darüber hinaus nicht unbemerkt. Negrelli schien der kommende Mann zu sein.

Die ahnungsvollen Vorboten des erwarteten Ereignisses stellten sich ein: die Streber, die rechtzeitig der Gunst des künftigen Machtgebers sich versichern wollten, und die Zurückgesetzten, die rechtzeitig ihre Wünsche und Hoffnungen ihm ans Herz zu legen suchten. „Leute beehren mich mit Besuchen, die mich vorlängst am liebsten mit einem Stricke bedacht hätten.“ Die ersten Familien Wiens baten ihn zu Abendunterhaltungen, musikalische Beamte widmeten ihm ihre Tonschöpfungen, und die Türsteher, die stets gute Witterung haben, beugten sich tiefer vor ihm als vor den Sektionschefs; ja schon erschien ein hoher Beamter im glänzenden Staatskleid vor ihm und begrüßte ihn als seinen Vorgesetzten. Sein Bruder, Monsignore Nikolaus, beglückwünschte ihn vom Hradschin aus zu der neuen Stellung eines Sektionschefs, für die er nach der Überzeugung der Prager Staatsbeamtenschaft ausersehen wäre.

„Aber dies ist nicht der Fall, liebste Lotti, meine Stellung wird eine ganz andere sein. Meiner neuen Bestimmung müssen große, administrative Maßnahmen vorausgehen — meine Stellung hier muß aus denselben entspringen. Bruck wird mir diese verschaffen, es wird ihm gelingen, aber nur Geduld, Geduld — und Stillschweigen, bis es schwarz auf weiß vorliegt...“ So und ähnlich klingt es wieder und immer wieder durch die Briefe an sein Weib, seine einzige Vertraute, Bangend verfolgte Negrelli den jähen Wechsel der Bilder auf der politischen Bühne, die gegen Ende April sich unheimlich verdüsterte. Die Friedenskonferenz ging auseinander. Die Gefahr eines „Bruches“ stand vor der Türe. Russel reiste ab, Drouin folgte ihm; die Börse geriet in gewaltige Erregung; mehrere Regimenter erhielten Marschbereitschaft; Feldmarschalleutnant Keller ging nach Galizien; Heß sollte ihm ehestens

folgen. Bruck war für den Frieden und bemühte sich, ihn zu erhalten; er war auch guten Mutes trotz aller Trübsal des Augenblicks und hoffte das Beste. Allmählich verzogen sich denn auch die dunkelsten Wolken; aber der Himmel sah trübe aus; die Lage blieb ungewiß und schwankend und die Pläne Brucks ließen sich nicht so rasch verwirklichen, wie Negrelli es wohl ersehnte.

Während seines Aufenthaltes in Wien, am 30. April 1855 wird die Eisenbahnstrecke von Treviso bis Pordenone eröffnet. Diese Eröffnung hat eine Vorgeschichte, die an und für sich bedeutungslos erscheint und sich ähnlich im Beamtenwesen nur allzuoft abspielt; aber für Negrelli's Zukunft wurde sie doch auch verhängnisvoll — nicht durch sich allein, sondern durch das Zusammenwirken mit vielen anderen „Kleinigkeiten". Ich kann sie deshalb nicht ganz übergehen. Der Unterbau der Linie war schon im November 1854 bis an den Tagliamento fertiggestellt, in der letzten Strecke allerdings noch zu frisch, um schon das Gleis aufnehmen zu können; die Verzögerung der Schienenlieferung aus England hatte schließlich auch die Vollendung der Strecke bis Pordenone verzögert. Radetzky hatte besonders großen Wert auf die Eröffnung dieser Bahn gelegt; er hatte bei Negrelli nach ihrem Schicksale gefragt, und Negrelli, der zu diesem Zeitpunkte, anfangs November 1854, noch die über See kommenden Schienen aus England erwartete, gab die einzig richtige Antwort, daß er diesen Zeitpunkt so lange nicht bestimmen könne, als die Schienen noch nicht auf dem Bauplatz sich befänden. Unterdessen lief das ersehnte Eisen im Hafen von Venedig ein und Negrelli berichtete dem Ministerium, bei dem Radetzky wahrscheinlich etwas nachdrücklich wegen der erwarteten Schienen angeklopft

hatte, daß die Baudirektion nunmehr vorläufig die Eröffnung bis Pordenone ins Auge gefaßt habe, da für die weiterreichende Herstellung des Oberbaues ohnehin auch Dämme und Einschnitte noch zu wenig gefestigt seien.... Das Ministerium erblickte in dieser Äußerung und in der Mitteilung an Radetzky einen Widerspruch und einen Vorwurf — unbegründeterweise, denn die Ankunft der Schienen in Treviso war doch der entscheidende Umstand für den Zeitpunkt der Bahnvollendung. Allerdings begegnete Negrelli dem Ministerium mit Mißtrauen; er fürchtete, daß dieses, wie es schon einmal getan hatte, die Schienen noch im letzten Augenblicke auf ein anderes Baugebiet leiten, so die Arbeiten der Baudirektion in Verona verzögern und diese bei Radetzky in ungünstiges Licht stellen könnte. Diesem Streiche war Negrelli nun wohl glücklich begegnet; aber das Ministerium machte es ihm zum Vorwurfe, daß er zu Radetzky über den unfertigen Zustand in der letzten Strecke an den Tagliamento hin geschwiegen habe....

Diese und ähnliche Vorkommnisse brachte Negrelli nun auch in Wien zur Sprache. Er hatte manche Vorwürfe des Ministeriums, manche Nadelstiche seiner Gegner in Wien, manche Zurücksetzungen, die man dem seine Selbständigkeit verteidigenden Manne zuteil werden ließ, stillschweigend geduldet, in dem beruhigenden Bewußtsein, daß er seine Pflicht tue, für Kaiser und Reich arbeite und die Anerkennung nicht ausbleiben werde. Nun hatte er einen mächtigen Freund, dem er sagen konnte und dem er es zum Wohle seines Amtes und seiner Tätigkeit sagen mußte, mit welchen großen Schwierigkeiten er zu kämpfen habe. „Ich hatte wieder", vertraut er seiner Lotti an, „eine langmächtige Expektoration mit Baron Bruck über meine persönliche Stellung und über alle Verdrießlichkeiten, die mir seit

drei Jahren gespendet wurden. Der liebe Freund hörte mich bis auf den letzten Tropfen an, sah Aktenstücke durch, erstaunt, billigte mein Verhalten, versprach festzuhalten an seinen über unsere Zukunft entworfenen Plänen und ich ging ganz erleichtert und getrost von dannen."

Der Aufenthalt in Wien brachte Negrelli auch eine große, rein persönliche Freude, die er hell wie Lerchensang in seinen Briefen wiederklingen läßt. Sein Sohn Oskar, der als Leutnant in Galizien liegt, hatte einige Tage Urlaub erhalten und begrüßte ihn in Wien.[56] Mit welchem freudigen Vaterstolze meldete er seiner Frau, wie herrlich, wie aristokratisch vornehm sein Sohn in seiner Adjustierung sich ausnehme, wie ganz merkwürdig er an der Familie hänge und daß er ihm noch die Hände küsse wie vordem; wie alle Welt ihn lieb habe, und daß er überall Erfolge erringe, besonders auch bei den Wiener „Madeln", die nicht wenig auf den braunen, schlanken blühenden Jüngling „spienzeln"; Negrelli fühlte sich fast vereinsamt in Wien, als Oskar ihn wieder verlassen hatte, aber er dankte inbrünstig dem Himmel für die fünf Tage, da er ihm seinen „herzlichen Buben" wieder geschenkt hatte.

Über allem Kummer und allem Leid, das er in seinen Briefen an Lotti sich vom Herzen zu schreiben suchte wo er auch weilte, lag doch jederzeit, sanftes Licht verbreitend, der Schimmer stillen Glückes, das ihm sein Familienleben, seine Freude an der Natur, seine tiefe Religiosität bereiteten und bewahrten. Es war der junge Negrelli noch, der einst in Bregenz sein Gärtchen bebaut, seiner Blumen und Früchte sich gefreut hatte — wenn er jetzt an weittragenden Plänen mitarbeitend im Lärm der Großstadt ängstlich um die Pflege jeder einzelnen seiner Blumen sich sorgte und sich über die

frischen Blüten freute, die seine Kinder ihm in Briefen sendeten, und wenn er von der Pracht entzückt war, die auf der Blumenausstellung ihm entgegenleuchtete. Es war der junge Negrelli noch, der zum ersten Male in Wien alle Eindrücke mit seinem empfänglichen Herzen und mit seinem kindlichen unbefangenen Gemüte aufgenommen und beurteilt hatte, wenn er — von Aufregungen erbittert und von Kämpfen um seine Zukunft bedrückt — seiner lieben, guten Lotti von seinem ersten Besuch im Prater erzählte, wie alles so öde war: „Ich entdeckte nur einen Fiaker, ein Comfortable, eine Gendarmerie-Patrouille und im Wurstelprater ein einziges Ringelspiel, ein Kanonier mit seiner vazierenden Kuchelmagd, drei Hunde ... und der Hase ... weißt Du, der Hase ...? war noch nicht da. Das Gras traut sich nicht heraus. Die Vögel wissen nicht, ob sie Frühling, Herbst oder Winter haben, und die Bäume sind ganz abgedorrt“ ... Oder wenn er dann von der Praterfahrt am 4. Mai erzählt: „Der Prater war herrlich besetzt; Kaiser, Kaiserin, Erzherzog Wilhelm mit einem herrlichen Postzug, Erzherzog Ludwig und viele herrlichen Equipagen waren da. Auch Lädi Weinberl (die Kucheltrampl, die eine immense Erbschaft gemacht hat, und unserer ehem. Dorothea auf ein Haar ähnlich sieht, nur daß sie etwas mehr kupferfarbig ist) war da und saß aufgedonnert auf dem Bock, vom Lord Gaisbock (ihr Gemahl) ganz duftig und leger kutschiert. Alles lachte ob der interessanten Erscheinung.“ Oder wenn er von der Ausfahrt der schönen Kaiserin erzählt, die der Kaiser am Kutschenschlag begleitet, und wenn er begeistert hinzufügt: „Es lebe der Kaiser“ — oder von einem „Spaziergang“ der kleinen Prinzessin auf der Bastei, die ihre Pepi am Arm trug und mit einem Parasol schützte, während eine andere Dame daneben ging, zwei Damen

und ein Hoflakai in Livree folgten — und wie er bei dem Anblick der allerliebsten Prinzessin an seine Frau und seine Kinder und die Pepi denkt und der Neugeborenen wünscht, daß ihre Pflege gleich guten Erfolg habe, wie jene seiner lieben Kinder haben möge.

Es war noch der junge Negrelli, den uns sein Tagebuch aus Wien kennen und lieben gelernt hat, wenn er nun als vielerfahrener Mann die italienische Oper tadelt, die ihm gar nicht gefallen will, wenn er in „Lucrezias Borgia“ alles nur „so, so . . . la la“ findet; oder wenn er im „Fechter von Ravenna“, der mit spärlichem Beifall aufgenommen wurde, so viele unmoralische Wendungen und auch sonst viele Mängel entdeckt. Auch manche Ereignisse aus der Theaterwelt und der Gesellschaft erzählt er seiner Lotti, die ja mit allen Fasern ihres Herzens an ihrem schönen Wien hängt, nachdem es wieder ruhig und kaisertreu geworden; von Verlobungen und Vermählungen in der hohen Aristokratie und den Kreisen ihrer Bekannten; von des Schwagers Erb Verzweiflung über den Tod seiner Frau, von Theodors Exaltation über seine Enthebung als Polizeidirektor von Wien; von der schönen Miß Ella im Zirkus Renz, der aber kaum besser sei als der Zirkus Ciniselli, und von der Tänzerin Pepita de Oliva, die sich ein reicher russischer Fürst gekauft habe und die zum Ärger aller Welt mit diesem im Kärntnertor-Theater in der Dietrichsteinischen Loge neben der Kammerherren- und Hofdamenloge erschienen sei. „Sie ist eigentlich keine Tänzerin, sondern sie ist eine hübsche Person, die springt und sehr feurig ist. Sie ist aber passé — und viel dezenter gekleidet als Mad. Majwood. Sonst aber voll Feuer und herausfordernd.“ Jetzt schlägt er freilich kein Kreuz mehr, wie vor dreißig Jahren, damit er nicht in Versuchung geführt werde, im Gegenteil: „An uns“, be-

ruhigt er seine Lotti, und meint damit sich und Minister Krauß, „hat sie keine Eroberung gemacht.“

Der Lenz war diesmal — 1855 — nicht schön und machte Wiens grüne Umgebung nicht so bezaubernd und begehrenswert wie sonst; spät wurde es warm und grün und als es rings zu blühen und zu duften anfing, kam Regen und wieder Regen; die Wien und der Alserbach schwellten hoch an und traten aus ihren Ufern, alle Straßen verwandelten sich in Seen, die man nicht durchwaten konnte; „es ist noch am schönsten in seinem Zimmer, wenn's auch nur ein schlichtes Hotelzimmer ist“. Negrelli's Schwiegermutter weilte nicht in Wien; sein Schwager August, der im Hotel Wandl ein einfaches Zimmer im 5. Stock bewohnte und dafür 200 Gulden bezahlen mußte, besuchte ihn oft und bat um sein Fürwort, auf daß er bald Hauptmann werde; alte gute Freunde klopften an seine Türe und holten ihn zur „Biervertilgung“ und zu erinnerungsvollem Plaudern. Kein Tagewerk beginnt er, ohne die Messe zu hören; das war ihm von der Kindheit geblieben und war ihm Herzensbedürfnis; die Ostertage ließ er nicht vorübergehen, ohne bei den Franziskanern seiner Pflicht als „braver Christ“ durch eine Beichte zu genügen. Und wie auch die Tage in Arbeit und leichter Zerstreuung dahineilten — die Zeit wurde ihm zu lange, die er ferne von seinen Lieben verbringen mußte. Endlich schlug die Stunde der Heimkehr, in den letzten Tagen des Wonnemonds: „Morgen reise ich ab, bald bin ich bei Euch und bringe meinen braven Kindern ein Herz voll Liebe und Sehnsucht für sie und ihre brave, liebe Mutter!“

Kaum daß er heimgekehrt war, die liegengebliebenen Schriftstücke erledigt, wichtige Entscheidungen getroffen und die Eisenbahnbauten besichtigt hatte, nahm die zentralitalienische Eisenbahnfrage ihn wieder

voll in Anspruch. Es war Czörnig nach Negrelli's Abreise von Wien gelungen, den Handelsminister für seine Anschauung zu gewinnen und die Vorschläge des Bankherrn Bastoggi zu Falle zu bringen. Das schuf neue und ernste Verwicklungen. Aber Negrelli verlor nicht den Mut und vor allem nicht die Geduld. Freilich drohte für einen Augenblick der Zusammenbruch des ganzen großen Unternehmens, denn die Herzogtümer lagen untereinander in Streit und Widerspruch; Modena und Rom griffen sich an „wie zwei Geier" und Toskana und Parma verstanden es gut, alle Entscheidungen in die Ferne zu rücken. Baron Hügel arbeitete in Toskana, Graf Esterhazy in Rom, Negrelli selbst in Parma und Toskana und schließlich auch persönlich in Modena. Österreich sollte alle Sicherstellungen für die Weiterführung des Bahnbaues auf sich nehmen. Negrelli erstrebte auch eine entsprechende Umgestaltung des „permanenten Buraus", um die Ränke gewisser Herren, wie er an Revoltella schreibt, unwirksam zu machen. Er fand bei Baron Bruck und bei Radetzky wertvolle Unterstützung. Im Begriffe, nach Parma abzureisen, wurde ihm eine nicht gerade angenehme Überraschung zuteil: über Auftrag des Kaisers sollte in Verona eine „Spezialkommission" eintreffen, um über einige Beschuldigungen bezüglich der Arbeiten und Arbeiter bei den Eisenbahnbauten der Baudirektion Verona Erhebungen zu pflegen. So berichtete Negrelli in wenigen Zeilen an Revoltella, die Verzögerung seiner Reise begründend. Keine Zeile mehr findet sich in seinem Nachlasse, mit keinem Worte kommt er auf diesen Vorfall zurück; er schien ihm wohl eine Sache, die seine Person nicht berührte und nicht berühren konnte.

Wenige Tage vor dem Abschluß dieser Untersuchungen, am 25. Juni 1855, erhielt Negrelli von Bruck

den telegraphischen Auftrag, in Udine die Kommission zu empfangen, die sich für die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen interessiert, und sie auf ihrer Reise durch Venetien und die Lombardei zu begleiten. Baron Schlechta vom Finanzministerium führte die Gesellschaft, der auch Sektionsrat Ritter von Schmid als Vertreter des Handelsministeriums angehörte und der sich später noch Baron Anselm von Rothschild anschloß. Der berühmte Baudirektor der Paris—Marseiller Eisenbahn Paul Talabot war Mitglied der Kommission; ihm stand neben anderen Ingenieur Crochett zur Seite. Der Gedanke der Verpachtung war endgültig aufgegeben; eine französisch - englisch - österreichische Gesellschaft wollte das Bahnnetz erwerben. Baron Czörnig eilte — wie Kübeck in seinem Tagebuche vermerkt — unverzüglich zu Freiherrn von Kübeck, ihm das Ereignis zu melden; alles sei schon für den Verkauf vorbereitet, nur über die Ziffer sei man noch nicht einig; die Reise durch Italien soll diese letzte Schwierigkeit beseitigen. Kübeck fand es sonderbar, daß Bruck, der über den Verkauf der Nordbahn gebrummt, jetzt das ähnliche Geschäft mit der für das Staatsinteresse so wichtigen lombardisch-venetianischen Bahn betreibe. Czörnig erblickte die Ursache in dem Wunsche Brucks, die von ihn angeregte italienische Zentralbahn in die Hände Rothschilds zu bringen, da die Triester Gesellschaft in Agonie verfallen sei und die italienischen Regierungen sich zurückziehen.... Sicher hat Bruck auch diese Möglichkeit für die zentralitalienische Bahn schon damals ins Auge gefaßt; aber es war von Czörnig wohl nur eine etwas böswillige Vermutung, daß Bruck die lombardisch-venetianischen Bahnen seiner zentralitalienischen Bahn zuliebe opfern wolle, denn noch gegen Mitte Juli erhielt Negrelli von Baron Bruck die Ver-

sicherung, daß er mit größter Entschiedenheit in Rom und Modena und Parma tätig sei, um die zerstörenden Zwistigkeiten zu beheben; hier lag wohl nicht die Triebfeder für den Verkauf der norditalienischen Bahnen, so hoch Bruck auch selbstverständlich ihre wirtschaftliche und militärische Bedeutung einschätzte; die Unmöglichkeit, das Baukapital für die lombardisch-venetianischen Bahnen zu beschaffen und die dringende Notwendigkeit, sie zu vollenden, zwangen zu einem Schritte, der sich von dem Verkaufe der nördlichen Staatsbahnen insofern unterschied, als es sich im Norden des Reiches um eine vollendete Bahn handelte, dort im Süden aber um ein Bahnnetz, das ausgebaut werden sollte und raschestens ausgebaut werden mußte; die Verkaufssumme der nördlichen Staatsbahn war schon vor vornherein für andere Zwecke bestimmt, als für die Vollendung wichtiger Schienenwege.

Am 25. Juni schrieb Bruck an Negrelli:

„Verehrtester! Ich ersuchte Sie telegraphisch, sich nach Udine zu begeben, um dort mit der Kommission zusammenzutreffen, welche wegen des Geschäftes der ital. Bahnen sich dorthin begibt. M. Rat Frh. v. Schlechta weiß genau meine Absichten; der Kürze wegen erlaube ich mir, Sie an ihn zu verweisen, da er Ihnen mündlich alles besser sagen kann, als dies schriftlich zu tun möglich ist. Sie wollen diese Angelegenheit in allem möglichst unterstützen; denn gelingt das Geschäft, so ist dann Ihr Wunsch, hieher versetzt zu werden, um so leichter zu erfüllen; und daß Ihnen dies sehr am Herzen liegen muß, ist mir ganz begreiflich. Also tun Sie Ihr Bestes, die Sache gut zu leiten, damit die Kommission gut berichtet zurückkehre und so schnell als möglich.

Ich erhielt Ihren Brief und danke Ihnen. Mit Talabot können Sie jetzt über die Suez-Angelegenheit sprechen.

Wegen der Centralen treibe ich so viel ich kann.

In Eile Bruck."

Am 28. Juni trat die Kommission ihre Reise in Udine an; sie ging über Verona, Coccaglio und Mailand. Am 1. Juli berichtete Negrelli von Mailand:

„Liebste Lotti! Gestern war ein heißer Tag, aber ein herrlicher Tag. Talabot ist entzückt über unsere Eisenbahnen! Vom Viadukt in Desenzano sagte er: c'est magnifique et ce qui est plus, il est tres solide![57] Von der Minciobrücke sagte er: c'est une idée geniale, et d'une parfaite construction[58] usw. usw. Sie sind alle sehr befriedigt und ich habe nach Wien telegraphiert.

Ich segne Dich und die Kinder — schwitze stark — gehe heute nach Monza und morgen nach Como. Addio liebste Lotti! Dein Louis."

In der Tat hatten die Fachmänner der Gesellschaft von den unter Negrelli's Leitung erbauten Bahnen einen sehr günstigen Eindruck gewonnen, während sie behaupteten, für die gute Instandsetzung der Bauten älterer Zeit größere Summen aufwenden zu müssen. Das Lob eines Talabot, als eines hervorragenden Fachmannes, war um so höher einzuschätzen, als die Gesellschaft, die er vertrat, alles Interesse daran haben mußte, den Stand der Bauten nicht allzu sehr zu loben, denn mit dem Steigen und Sinken des Lobes stieg und sank die Verkaufssumme... In Italien war die allgemeine Meinung entschieden zugunsten der „anglo-französischen Gesellschaft", denn man hoffte, daß die bedeutenden Geldmänner und Industriellen, die ihr angehörten, der Entwicklung des Landes jene mächtige Anregung

verleihen würden, an dem es bei den mangelnden Verbindungsgeiste der einheimischen Geldkräfte bis dahin leider gebrach.[59]

Von Buffallo aus ging Negrelli's Weg nach Parma und von hier heim nach Verona. Die Dinge strebten einer gewissen Ruhe zu. Die Hitze im Lande wurde unerträglich; die Cholera breitete sich immer mächtiger aus, neunzig von hundert aller Erkrankten fielen ihr zum Opfer, auch Freiherr von Kübeck wurde von ihr jäh dahingerafft; wie ein schwerer Alp lag auf allem und jedem die bange Furcht vor dem unheimlichen Gaste, der so erbarmungslos wütete. Negrelli schickte seine Familie nach Primiero. Von dort begab er sich im Monate August mit Lotti nach Wien; auf der Semmeringbahn herrschte große Unruhe; an Felswänden und Kunstbauten hatten sich Lockerungen gezeigt; man plante Schutz- und Verbesserungsarbeiten, die die Güte und Sicherheit dieses großartigen Schienenweges wesentlich erhöhen sollten, und man dachte daran, wie die „Presse" meldete, den Verkehr auf einige Zeit einzustellen; die Posthalter zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag hatten bereits die Weisung bekommen, Pferde und Wagen für die Überfuhr der Reisenden über den Paß in Bereitschaft zu setzen; es kam aber nicht so weit; die Bauten wurden während des Betriebes ergänzt und vervollständigt. In Wien erfuhr Negrelli, daß der Ankauf der italienischen Bahnen durch den „Credit mobilier" eine Verzögerung erleide, weil die französische Regierung jede Ausgabe neuer Art von Wertpapieren der Pariser Börsen eingestellt hatte. Der Credit mobilier unternahm Schritte, um für seine Pläne in Italien die Zustimmung seiner Regierung zu erwirken. Gegen Ende des Monats reisten Negrelli und Frau zur großen „Internationalen Ausstellung" nach Paris. Ne-

grelli hatte Direktor Escher von seiner Durchreise durch Zürich verständigt, denn er wollte gerne seine Freunde und Bekannte einmal wieder sehen und begrüßen, namentlich aber ihn, den Unvergeßlichen. So gab es nun in Zürich große Freude; ein glänzendes Festessen, von Escher vorbereitet, vereinigte alle, die einst mit Negrelli gearbeitet hatten und ihm nähergestanden waren und noch standen: die Schindlers, Eschers, die Imhofers, Bodmers, Wieser, Pestalozzi und viele andere. Es war nur ein Tag, den er in Zürich sich gönnte — aber ein Tag glücklicher Erinnerungen, dessen froher Zauber auch seine Frau gefangen nahm, die ob der freundschaftlichen Ehren, die ihrem Manne und durch ihn auch ihr so überreich zuteil wurden, hell aufjubelte.

4. Enthebung von der Dienstleistung in Italien.

Durch die bedeutsamen Erfindungen im Maschinenbau belebt, suchte das aufstrebende und mächtig emporringende Gewerbe aller Staaten nach Erweiterung ihrer Absatzgebiete, nach neuen Anregungen und nach neuen Quellen für ihre Erzeugnistätigkeit. Das Bedürfnis, die Ergebnisse ihrer Arbeit über die engen heimatlichen Grenzen hinaus weiteren und weitesten Kreisen bekannt zu machen, steigerte sich umso mehr, je mehr die Ausbreitung der Eisenbahnen die Möglichkeit bot, diesem Bedürfnisse in verhältnismäßig leichter Weise zu entsprechen. Die Gewerbe-Ausstellungen, die schon bald nach Beginn des Jahrhunderts in einzelnen Großstädten ins Leben getreten waren, förderten die Verwirklichung dieser Absichten und Bestrebungen auf erfolgreiche Art, und so kam es, daß sie immer größere Bedeutung und damit größeren Umfang erlangten. In Wien und Paris

wurden sie zu regelmäßig sich wiederholenden Einrichtungen. Ihr anfangs ausschließlich oder doch vorwiegend örtlicher, auf engeres Landesgebiet beschränkter Grundzug änderte sich mit der Zeit; die Ausstellungen gewannen allmählich breiteren Boden und wurden schließlich zwischenstaatliche Ausstellungen, die alle Gewerbeländer zur Vorführung ihrer Erzeugnisse und zur Betrachtung der Erzeugnisse anderer Länder einluden.

Der „Industrie-Ausstellung" in Paris im Jahre 1844 folgten im nächsten Jahre die „dritte österreichische allgemeine Industrie-Ausstellung" in Wien und die „Allgemeine deutsche Gewerbe-Ausstellung" in Berlin; Gent und Petersburg veranstalteten im Jahre 1849 neben Paris mit seiner regelmäßig wiederkehrenden Ausstellung ebenfalls Gewerbe-Ausstellungen; die Leipziger Ostermesse im Jahre 1850 war mit einer Industrie-Ausstellung verbunden. Weit hinaus über den Rahmen dieser Unternehmungen schritt London mit seiner Industrie-Ausstellung aller Völker (1851), der ersten Weltausstellung im neuzeitigen Sinne. Newyork erbat sich drei Jahre später ebenfalls die Teilnahme aller Völker an seiner großen Industrie-Ausstellung. Alle diese Veranstaltungen sollte die Welt-Ausstellung in Paris in den Schatten stellen, die im Jahre 1855 die ganze Welt in der aufblühenden Hauptstadt an der Seine versammelte. Der Industriepalast, für diese Ausstellung neu erbaut, übertraf mit seiner Grundfläche von 82.500 Quadratmetern den Kristallpalast in London, der 1851 alle Länder empfangen hatte, um 2500 Quadratmeter. Abweichend von London war in Paris zum ersten Male mit der Industrie-Ausstellung auch eine „internationale Ausstellung der schönen Künste" verbunden, für die man einen herrlichen Palast von 25.000 Quadratmeter

Grundfläche errichtet hatte. Einige tausend Aussteller erschienen mit über 10,000 Nummern auf der von Napoleon feierlich eröffneten Ausstellung. Österreich stand mit 1298 Ausstellern, wenn man von Frankreich absieht, unmittelbar hinter Großbritannien und Preußen, auch auf dem Gebiete der Kunst. In Österreich war die Anteilnahme der Gewerbe und der Kunst kräftig gefördert worden; besonders lebhafte Anteilnahme hatte Baron Bruck bekundet, der in der österreichischen Sonder-Ausstellung vor allem ein Bild über das Verhältnis der Industrie Österreichs zu der des Zollvereins bieten wollte. Der umfassende Bericht des Ministerialrates Dr. Ritter von Hock, des Präsidenten des „Österr. Central-Comitees", bekräftigte durch die Erfahrungen der Ausstellung die Bestrebungen Brucks, denn Hock, der vor allem den großen Rückstand der gesamten Eisenindustrie und der Maschinenfabrikation beklagte, gelangte zu der bemerkenswerten Folgerung: „Was wir brauchen sind vor allen große geistige und materielle Kapitalien, die wir nach unserer Geschichte und unserem Bildungsgange unmöglich besitzen können. Wir müssen die geistigen Erfahrungen und Kräfte, sowie die Geldkräfte der großen Kulturvölker, der Engländer und Franzosen, uns anzueignen streben. Einzig durch die Zolleinigung mit Deutschland können wir sie nicht in hinreichendem Maße erwerben!" Aus solchen Grundgedanken heraus, die damals gewiß nicht unbegründet waren, wird die Bevorzugung, die Österreich im nächsten Jahrzehnt besonders französischem Gelde und französischer Bildung zuteil werden ließ, immerhin begreiflich.

Negrelli fand in Paris allenthalben ein reiches Feld für Studien, die er vorwiegend unter dem Gesichtspunkte ihrer Verwertung für das Bau- und Verkehrs-

wesen der italienischen Länder betrieb. In dieser Hinsicht schien ihm eine neue Eisenbahnbauart ganz besonders wichtig, weil sie eine Belebung des Verkehrs durch die Benutzung der vielen breiten Straßen dieser Länder, also auf eine ebenso billige als zweckmäßige Weise zu ermöglichen schien. Es war in diesem „Eisenbahntransport-System der Compagnie des chemins de fer departementaux", über das er ausführlich dem Ministerium berichtete, zum ersten Male der Gedanke verwirklicht worden, die Landstraßen dem Eisenbahnwesen dienstbar zu machen, ohne die Eigenart ihres Verkehres zu beeinträchtigen. Eine Probestrecke führte von der Place de la Concorde zwischen dem Industriepalaste und der langen Avenue längs den elysäischen Feldern auf der Hauptstraße nach St. Cloud; zwei Pferde zogen die großen Wagen, die 72 bis 80 Personen in ihrem Innern, auf dem „Verdeck" und auf den Plattformen aufnehmen konnten; trotz der großen Belebtheit des Concordiaplatzes und der Straße durch die elysäischen Felder wickelte sich der Betrieb während der Ausstellung ohne Störung und Unfall ab.[59] Ein gewisser Angelo Lué beabsichtigte, vielleicht über Anregung Negrelli's selbst, in der Lombardei solche Straßenbahnen anzulegen und bewarb sich auch bald nach Schluß der Ausstellung um die Genehmigung hiefür beim österreichischen Handelsministerium, dem Negrelli einen umfassenden Bericht erstattete und alle Pläne aus seiner Privatsammlung überließ.

Auch die Verhandlungen über die Frage des Suezkanales durch die Landengen von Suez nahmen Negrelli in Paris in Anspruch.

Es herrschte Leben und Lust allüberall! Prächtiges Wetter begünstigte die Ausstellung; alle Völker gaben sich in ihr ein Stelldichein und die politischen Verhält-

nisse schienen das Sonnenlicht nicht trüben zu können, das sich über die aufblühende Weltstadt an der Seine ergoß. Auch Alois und Lotti genossen den Zauber dieser Tage, aber die neidischen Götter waren wach: Ihr freudiges Glück trübte die Nachricht von der Erkrankung Oskars; es schien ein Leberleiden im Anzuge zu sein. Sorgende Ratschläge von Vater und Mutter gingen nach Prag, wo Oskar weilte. Oskar sollte Urlaub nehmen, nach Karlsbad gehen. Onkel Nikola, der als Beichtvater und Bibliothekar des Kaisers Ferdinand auf dem Hradschin lebte, sollte ihn mit allen Mitteln unterstützen; die ängstliche Mutter empfahl vor allem Diät und wieder Diät, „das ist bei Fieber das allerwichtigste" schreibt sie. Die Briefe liefen von Prag nach Paris mehrere Tage; Negrelli schöpfte Verdacht, daß sie geöffnet werden, denn die Reise von Prag nach Paris dauerte nur 50 Stunden. Er wollte mit Lotti über Prag heimreisen, um Oskar zu besuchen. Ein Vormerkbuch Negrelli's bringt einige flüchtige Aufzeichnungen, gleichsam am Wege hingeworfen, von der Ausstellung, von Paris, von der Rückreise, die über Saarbrücken, Frankfurt, Hanau, Aschaffenburg, Würzburg und Schweinfurt ging. Alles, was Kunst und Technik ist, erregte seine Aufmerksamkeit: da ein Zelt, dort eine Drehscheibe, hier Armangauds neue Säge; am meisten selbstverständlich, was mit dem Eisenbahnwesen, mit dem Eisenbahnbau zusammenhängt, mit dem ihm das Leben so innig verbunden hatte; die verschiedenartig erstrebte Lösung der Schienen- und Schienenstoßfrage[60] beschäftigte ihn lebhaft; er lobt die gute Einrichtung zur Verschiebung von Fahrzeugen, allem Anscheine nach eine Art unversenkter Schiebebühne, auf dem Lyoner Bahnhof in Paris, bei der auch, wie er kurz bemerkt, sein „System zur Vermeidung großer Ausfüllungen angewendet

wurde". Den Straßburger Bahnhof in Paris findet er „magnifique"; er bewundert die große Personenhalle mit fünf Gleisen, tadelt die Anlage einer Drehscheibe zur Verbindung der Gleise, findet aber die unversenkte Schiebebühne in den Wagenschuppen besser als jene auf dem Lyoner Bahnhof, da sie mit sechs Rädern auf drei Gleisen „marschiert". Die kurzen Rauchfänge der französischen Lokomotiven,[61] der ruhige Lauf der Züge infolge enger Kuppelung der Wagen, deren „Stoßballen ganz nahe sind", fallen ihm ins Auge: „Wilhelmsbad", schreibt er, „herrlich; Station gut, mit Vordach, wie ich sie wünsche. Aschaffenburg superbe; Bahnhof — alles Quadern! Würzburger Station Kopie von Prag, aber in Kurve. Von Frankfurt nach Würzburg (herrlich) 3½ Stunden gefahren. Schöne Bahn und Anlagen. Wein, gute Pflege! Von Würzburg ab Doppelbahn bis kurz vor Schweinfurt — herrlich! Bahnhof herrlich! Alles Quadern mit langen Vordächern nach meiner Idee in Mantua — aber mit gußeisernen Säulen, Blech- und Glasdach, sehr leicht und zweckmäßig — überall Sinn und Kopf! Schöne und zweckmäßige Auffahrtsrampen. Abtritte links und rechts. Sollten für Damen durch Weiber bewacht werden, wie in Frankreich..." hier brechen die Vormerkungen plötzlich ab; es war am 22. September....

In Verona hatte sich sein Verhängnis erfüllt. Um die Mitte des Monates September (1855) überraschte die Beamten der Eisenbahndirektion in Verona die amtliche Mitteilung von der Dienstenthebung ihres Vorstandes. Der Erlaß des Handelsministers an den Ministerialrat Alois Ritter von Negrelli, gefertigt am 8. September, lautet:

„Zufolge Allerhöchsten Befehles Seiner k. k. apostolischen Majestät vom 1. September d. Js. sind Sie,

Herr Ministerialrat, von Ihrem dermaligen Dienste zu entheben, und es ist über Ihre weitere Verwendung der Antrag zu erstatten.

Indem ich Sie sonach Ihrer Funktionen als Direktor und Vorstand der lombardisch-venetianischen Eisenbahnbau-Direktion enthebe, setze ich hievon gleichzeitig diese Behörde in Kenntnis und weise sie an, Ihnen Ihren Gehalt bis auf weiteres flüssig zu erhalten.

Wegen Ihrer Geschäfte bei den internationalen Kommissionen für die Po-Schiffahrt und für die mittelitalienische Zentral-Eisenbahn behalte ich mir die Weisung vor.

Wien, den 8. September 1855.

Toggenburg."

Der Erlaß überraschte selbst Radetzky, den Gouverneur der italienischen Provinzen; unter dem Eindrucke der Nachricht, die ihm mächtig berührte, schrieb er am 19. September an Negrelli:

„Mein lieber Freund!

Herzlich erfreut über Ihr Andenken und erstaunt über die mir eben zukommende Mitteilung der Veränderung Ihrer Anstellung mangeln mir die Worte des schmerzlichen Ausdruckes hierüber. Doch schon gewohnt der Überraschung von unglaublichen Ereignissen, sehe ich auch hier und schmeichle es auch mir eine frohe Umänderung; ich bitte, nur Ruhe des edlen Mannes nicht zu verlieren und sehne Sie bald zurück. Nebst herzliche Empfehlung Ihrer Frau Gemahlin empfiehlt der Fortdauer Ihres Andenkens

Ihr Freund Radetzky, FM."

In seiner unbeholfenen, ehrlich-schlichten Schreibweise, in der die ganze Erregung des Augenblicks nachzittert, sagt der greise Feldmarschall mit wenigen Wor-

ten, was in mehr oder weniger lebhaften Sätzen aus den zahlreichen Briefen wiederklingt, die Negrelli in diesen Tagen aus allen Teilen der italienischen Länder zukamen; namentlich beklagten seine Ingenieure, die unmittelbar die Baustrecken leiteten und die Baubezirke verwalteten, überaus bitter sein Scheiden; bangend sahen sie der Zukunft entgegen — und immer wieder dankten sie ihm für die fachliche Führung, die er ihnen geboten, für das reiche Maß des Wissens und Könnens, das er ihnen offenbart, für das Wohlwollen, das er ihnen erwiesen hatte .... Jedermann hoffte und glaubte es, gleich dem Marschall, daß dem Manne, der um das Eisenbahnwesen in Italien und um das Wohl des Staates so hervorragende Verdienste sich erworben hatte, wohl gewiß eine bessere Zukunft vorbehalten sei; ja viele wollten in der plötzlich erfolgten Abberufung Negrelli's nur den ersten vorbereitenden Schritt für eine Berufung auf eine bedeutsame Stelle erblicken.

Professor Brentari, der Herausgeber der Zeitschrift „Italia Bella" will von seinem Großonkel Michelangelo Negrelli, dem Bruder unseres Alois gehört haben, daß es sich nicht um eine Bestrafung, sondern um eine Beförderung gehandelt habe. „Man darf nicht übersehen", schreibt er mir,[62] „daß Negrelli das volle Vertrauen Radetzkys genoß, der sich nie der Dienste seines Vertrauensingenieurs begeben hätte." Brentari übersieht, daß der Schlag gegen Negrelli über den Kopf Radetzkys hinweg erfolgte, daß dieser ebenso von der Tatsache überrascht wurde, als jener .... Das beweist der oben wiedergegebene Brief Radetzkys, dessen Urschrift sich im Nachlasse Negrelli's befindet. Und dieser Umstand eben ist es, der die Sache so geheimnisvoll erscheinen ließ und zu so vielen Vermutungen und Geschichten Anlaß gab; denn jeder sagte sich: Wenn Negrelli einer

Unterlassung schuldig war, die gesühnt werden mußte, dann war es nicht notwendig und nicht gerecht, sie in ein Dunkel zu hüllen, sie selbst vor Personen geheim zu halten, die wie Radetzky zuerst mit berufen waren, über den Schuldigen zu Gericht zu sitzen und von denen man strenge Gerechtigkeit erwarten durfte, — wenn es eben nicht vielleicht gerade diese war, von der gewisse Kreise nichts wissen wollten!

Wir wollen uns zunächst nur an die nackten Tatsachen halten. Sie erhellen aus den Akten, die im Archiv des österreichischen Staatsamtes für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten erliegen und mir zur Einsichtnahme überlassen wurden. An die Tatsachen sollen dann jene Erwägungen geknüpft werden, die zur Klarstellung der Angelegenheit führen können.

Am 19. Mai 1855 erging an den Handelsminister Ritter von Toggenburg das folgende Allerhöchste Handschreiben:

„Lieber Ritter von Toggenburg! Ich habe den Feldmarschall-Leutnant von Trattnern befehligt, sich über Tyrol in das lomb. venez. Königreich zu begeben und nach der in Abschrift hier zuliegenden Instruktion sowohl die bereits vollendeten, als die noch im Bau begriffenen Arbeiten der Staatseisenbahn in Südtirol und in meinen Provinzen Italiens einer sorgfältigen Untersuchung zu unterziehen. Sie haben die Veranlassung zu treffen, daß diesem Feldmarschall-Leutnant ein höherer Beamter Ihres Ministeriums zur Verfügung gestellt werde, welcher Ersterem in jeder Hinsicht untergeordnet bleibt, insolange er denselben auf gegenwärtiger Mission begleitet. Franz Joseph."

Noch am selben Tage wurde Bauinspektor Josef Weindl dem Feldmarschall-Leutnant Trattner zugeteilt.

Die im kaiserlichen Handschreiben erwähnte In-

struktion beleuchtet die Angelegenheit so kräftig und kennzeichnet den damals herrschenden Polizeigeist so scharf, daß es notwendig ist, sie wortgetreu hieher zu setzen. Sie lautet:

„Der Herr FML. werden mit der Aufgabe betraut, die teils vollendeten, teils noch in der Ausführung begriffenen Bauten der Eisenbahnen in Süd-Tyrol und im lomb. venez. Königreiche durch eigene Anschauung einer Kontrolle zu unterziehen und namentlich zu konstatieren, inwiefern die verschiedenen Andeutungen über namhafte Übervorteilungen des Aerars, mangelhafte Bauführung und Bedrückung der Arbeiter auf Wahrheit sich basieren.

Vor Allem werden Sie sich mit dem Herrn Chef der Obersten Polizeibehörde FML. Baron Kempten ins Einvernehmen zu setzen haben, welcher Ihnen an die Hand gehen wird, welche Unzukömmlichkeiten und Unterschleife beim Baue der besagten Eisenbahnen bemerkt wurden und um welche Konstatierungen es sich eigentlich handelt.

FML. Baron Kempten hat bereits die Veranlassung getroffen, daß der beim lomb. venez. General-Gouvernement angestellte kais. königl. Polizeirat Felix Griffini Sie zu Innsbruck erwartet und dort sich Ihnen zur Disposition stelle.

Dieser Polizeirat, auf dessen Verläßlichkeit gezählt werden kann, hat die Vorerhebungen bezüglich der bei den Eisenbahnbauten vorgekommenen Unzukömmlichkeiten gepflogen. Derselbe ist demnach in der Lage, Euer Hochwohlgeboren auf alle in dieser Beziehung bemerkten Details aufmerksam zu machen, und er wird auch angeben können, wo vor kurzem Mängel bestanden, die man in neuerer Zeit vielleicht zu verdecken gesucht hat.

Nach Besichtigung der im Bau begriffenen Bahnstrecke Trient—Verona werden der Herr FML. in letzterer Stadt dem Herrn General-Gouverneur FM. Graf Radetzky sich vorstellen, demselben den Zweck Ihrer Mission melden und dann bei sonstiger strengster Geheimhaltung auf die rascheste Weise diese Mission in Bezug auf die lombardischen, ferner auf die venezianischen Eisenbahnen durchführen.

Bei diesen Erhebungen ist im Einvernehmen mit jenem höheren Beamten vorzugehen, welchen das Handelsministerium Ihnen zu dem erwähnten Zwecke beigeben wird, welchen jedoch Ihr selbständiges Auftreten umso weniger beirren wird, als er Ihnen nicht koordiniert, sondern untergestellt ist.

Nach Vollführung dieser Mission werden Sie auch das Gebahren der Eisenbahnbaudirektion zu Verona einer sehr eindringlichen Untersuchung namentlich in Bezug auf den Umstand zu unterziehen haben, inwiefern dieselbe durch Convenienz oder durch Lässigkeit in der Oberaufsicht an den von den untergeordneten Bauführern verübten Übervorteilungen des Aerars eine Mitschuld trägt.

Es versteht sich von selbst, daß Ihnen hier sowohl als bei allen den zu visitierenden Unterämtern und Bureaus das volle Recht zusteht, die Einsicht in alle auf den Eisenbahnbau und das hiezu nötige Materiale bezüglichen Verhandlungen, Kontrakte, Rechnungen und sonstige Schriften zu nehmen.

Übrigens wird Ihnen noch das Recht eingeräumt, bei Konstatierung besonderer, namentlich in Bezug auf das Beste des Aerars pflichtwidriger Gebahrungen die schuldtragenden Beamten und sonstige Angestellte ohneweiters vom ferneren Dienste zu entheben, ebenso

auch die weiteren Leistungen von Lieferanten, Baupächtern u. dgl. sogleich zu suspendieren.

Über jede solche Verfügung ist sogleich eine spezielle Anzeige zu erstatten.

Über den Fortgang Ihrer Mission haben Sie fortlaufend Berichte einzusenden und am Schlusse derselben sind alle Wahrnehmungen in einem Totalberichte detailliert darzustellen."

Trattner hat seine Erhebungen am 25. Mai 1855 in Bozen begonnen und fortlaufend eine Reihe von Berichten an Exzellenz Grafen Grünne, Ersten General-Adjutanten des Kaisers, erstattet. Am 8. Juli schloß er seine Reise in Pordenone ab und übersandte an Grünne einen Schlußbericht, der in zwei Teile zerfällt. Im ersten Teil bespricht er, nach Strecken zusammenfassend und alle jene Bauten, über die nichts zu bemerken war, übergehend, nur jene Anlagen und Vorkommnisse, worüber „höhere Verfügungen zu erlassen notwendig sein dürfte". Der zweite Teil, der die Punkte 43 bis 60 umfaßt, kennzeichnet in gedrängter Form das Ergebnis der Untersuchung, die Soldat, Techniker und Polizeirat „mit größter Hingebung, Eifer und Fleiß" durchgeführt haben. An diesem Schlußteile des letzten Berichtes kann nicht vorbeigegangen werden. Ich will die für unsere Betrachtungen wichtigsten Punkte hervorheben und werde dort, wo es zum klaren Einblick in die Verhältnisse erforderlich ist, einige Ergänzungen aus den übrigen Berichten einfügen.

Der erste Absatz des Punktes 43 lautet:

„Aus meinen detaillierten Berichten geht unzweifelhaft hervor, daß die konfidentiellen Anzeigen über die Eisenbahn-Arbeiten in Südtyrol und im lombardisch-venezianischen Königreiche im Allgemeinen sich bestä-

tigen. Bei vielen Objekten* ist die Konzeption, die Arbeit, das Material schlecht. Bei vielen ist ein unnützer Aufwand, geschmackloser Luxus zur Schau getragen worden. Mehrere große Objekte sind in der Ausführung ganz verunglückt."

Hier muß ich auf einige Einzelheiten hinweisen, aber vorausschicken, daß viele Bemängelungen nur auf Mitteilungen beruhten, nicht aber auf eigener Anschauung, wie aus der Sache selbst und aus Einschiebungen, wie: „allem Anscheine nach" oder „es scheint" u. dgl. hervorgeht. Wenn Trattner Dämme wünscht, wo Mauern stehen oder umgekehrt, wenn er weiche Schwellen statt Eichenschwellen wünscht, wenn er die Anpflanzung der Böschungen mit verschiedenen Pflanzengattungen tadelt und den Gedanken einer künftigen Nutznießung belächelt, wenn er die Anwendung von Ziegeln und Quadern bei einem Bauwerke, die Abdeckung mit Steinplatten tadelt, Stützpfeiler und Piloten „allem Anscheine nach" zu stark oder zu schwach findet, wenn er die Anbringung eines Zementüberzuges der Gewölbe als unzweckmäßig erachtet und gut gedichtetes Erdreich bevorzugt, weil der Zementüberzug beim Setzen des Gewölbes feine Risse erhält, wenn ihm die Wohnzimmer in den Beamtengebäuden zu groß, die Zimmer der unteren Beamten zu klein erscheinen, wenn er die Anwendung der Spitzbogen bei der Brücke von Desenzano, die Talabots Entzücken wachriefen, entschieden gefährlich hält und den Einbau eines gemauerten Gerüstes empfiehlt — so sind dies Fragen, über die drei Techniker füglich auch drei verschiedene Meinungen haben können! Wenn Trattner hie und da die Verwendung schlechten Mörtels oder „ordinäre" Arbeit feststellt,

* Objekt ist die in Österreich üblich gewesene sehr unschöne Bezeichnung für Bauwerk.

wenn ihn an einer einfachen Bezirksstraße ein großstädtisch ausgeführtes Geländer überrascht oder die Säulen eines Holzgeländers in angeschüttetem Boden mit Pilotenschuhen versehen wurden, so sind das Unzukömmlichkeiten, die er mit Recht durch die sofortige Dienstenthebung des betreffenden Bauführers, der dies im „eigenen Wirkungskreis" veranlaßt hatte, bestrafte. Der Vorwurf der Verschwendung betrifft insbesondere die Stationsanlagen in Conegliano — ob er heute noch berechtigt wäre?

Im 2. Absatze des Punktes 43 heißt es:

„Die Verdächtigungen der Personen konnten trotz meiner und des Polizeirates Bemühungen nicht bewiesen werden; es wird auch immer schwer halten, für solche Fälle Beweise zu erhalten. Die Gerüchte eines unlauteren Vorganges einiger angestellter Beamten bestehen; aber bestimmte Tatsachen konnten nicht erhoben werden. Der Staatsschatz ist, wenn auch im eigentlichen Sinne des Wortes, nicht betrogen, doch vielfach übervorteilt worden, und hätte die Bauobjekte durch redliche Unternehmer und strenge Aufsicht gewiß besser und wohlfeiler haben können."

Trattner rügt in seinen Einzelberichten die Vergebung der Bauarbeiten in Südtirol durch die Hauptunternehmer an Afterunternehmer bis in die dritte und vierte Hand und die dadurch hervorgerufene schwere und geringe Verdienstmöglichkeit der Arbeiter; er weist aber darauf hin, daß diese Vergebungsweise geradezu landesüblich sei und nicht abgeschafft werden könne, daß es aber durch die von ihm vorgeschlagenen beschränkenden Bedingungen möglich wäre, die mißlichen Folgen zu mildern.

Von besonderer Wichtigkeit für die Lebensgeschichte Negrelli's ist Absatz 44 des Schlußberichtes:

„Eine Hauptursache aller dieser Übelstände liegt in der Baudirektion selbst und in ihren Individuen. Der Baudirektor Ritter von Negrelli wird von keiner Stimme verdächtigt; er macht keinen Aufwand und lebt seinen Einkünften gemäß. Aber er ist, wie ihn die Italiener treffend bezeichnen ‚piu Cavaliere che Direttore'.* Er dringt in kein Detail ein, nimmt alle ihm vorgelegten Anträge ohne Prüfung an, und führt keine Oberaufsicht. Er sieht, möchte ich sagen, seine Eisenbahnen nur in der Vogelperspektive; er freut sich der Fahrt, der Huldigungen, die ihm gebracht werden, und ist von dem Weihrauche, den ihm die Italiener in pomphaften Reden spenden, so betäubt, daß er die Mängel seiner Bauten nicht sieht. Er findet, wie ich vermute, zu nichts Zeit. Er ist während vieler Monate im Jahre abwesend, wo ihn der Vicedirektor Martello, der kein Techniker, sondern ehemaliger Polizeibeamter ist, vertritt. Dieser ist dann der Spielball seiner Inspektoren und gibt zu allem Technischen nicht sein Urteil, sondern nur seine Unterschrift her.

Der Ober-Inspektor Presani ist ein alter praktischer Ingenieur, aber bei seinem vorgerückten Alter fehlt ihm die Energie. Er ist ohne allen Einfluß. Die Inspektoren sehen den Objekten nicht fleißig nach, sonst könnten unmöglich so arge Verstöße, solche schleuderische Arbeiten geschehen. Aufgefallen ist es mir, bei der Baudirektion den Ingenieur Bourelly, einen Franzosen, angestellt zu finden, der zu Venedig die Batterien gegen uns baute. Welche Liebe für seines Kaisers Interesse soll ein solcher Ingenieur nur haben?

Sieht man den unmäßigen Aufwand bei den Stationsgebäuden zu Brescia, Desenzano, Treviso, Conegliano u. a., so muß man wohl der Meinung derjenigen

* „Mehr Ritter als Direktor".

beipflichten, welche behaupten, daß die projektierenden Ingenieure sehr große Bauten ausführen wollen, damit die Einkünfte des Landes nur ja im Innern aufgehen und kein Heller den Weg in die Erbländer finde."

In engerem Zusammenhange mit diesem Absatze stehen die Punkte 46 und 55. Jener lautet: „Höchst wünschenswert erscheint es mir, die höheren technischen Stellen der Baudirektion mit tüchtigen Männern aus den anderen Kronländern zu besetzen." Absatz 55 verlangt, daß der Baudirektor selbst oft die bauleitenden Ingenieure auf ihren Objekten überrasche, sich aber nicht schon vorher ansagen lasse, oder eine ganze Linie bereise, weil sonst der Telegraph sein Erscheinen auf allen Punkten verkündet."

Die hier nicht besonders erwähnten Absätze sprechen gegen die Aufnahme ehemaliger, „entlassener" Staatsingenieure durch die Unternehmer, verlangen die ausgedehnte Anstellung ausgedienter Soldaten, rügen die Kautionswirtschaft, tadeln die Fahrordnung, fordern eine Geschäftsordnung, die es den Inspektoren unmöglich mache, ihnen mißliebige Anträge der Bauführer der Direktion nicht vorzulegen und nehmen in der Frage der direkten Verbindung Verona—Mailand entschieden Stellung gegen Negrelli und Radetzky. Zum Schlusse beantragt Trattner die unbedingte Aufrechterhaltung der Trennung von Bau und Betrieb der Eisenbahnlinien, empfiehlt aber, den Betriebsdirektor aus den Reihen der Techniker zu wählen.

Diesen Schlußbericht hat Trattner am 8. Juli abgesendet. Einige Tage vorher hatte die Kommission in Angelegenheit des Ankaufes der italienischen Bahnen ihre Reise in Udine angetreten; anfangs August begab sich Negrelli nach Wien, von dort nach Paris. Am 1. September unterschrieb der Kaiser den Entscheid, daß

„Eisenbahnbaudirektor von Negrelli und Vizedirektor Martello der Dienstleistung zu entheben und Oberinspektor Dr. Valentino Presani mit der interimistischen Leitung der Eisenbahnen in Südtyrol, Venetien und der Lombardei zu betrauen sei".

Das ist der Vorgang, soweit er aus den vorhandenen Schriftstücken amtlicher Natur sich ergibt. Nichtamtliches fehlt; die ganze Angelegenheit ging ja verborgene Wege, und was sich zwischen den amtlichen Verlautbarungen in den Ämtern der Ministerien, in dem Empfangssaal Grünnes, im Kabinett des Kaisers abspielte, ist Geheimnis. Die ganz eigenartige Einleitung und Durchführung der Untersuchungen, die rasche Entscheidung des Kaisers, deren Härte mit dem Ergebnis der Trattnerschen Entsendung nicht in Einklang steht, insbesondere aber die Wahl des Zeitpunktes für die Aufrollung dieser italienischen Affäre und die Verhältnisse, unter denen sie abgewickelt wurde, stellen es über jeden Zweifel, daß es sich letzten Sinnes nicht um das Wohl des Staatsschatzes und der Arbeiter handelte, sondern daß dies nur vorgeschützt wurde, um bei dem Kaiser den Sturz Negrelli's zu erreichen. Negrelli's Festhalten an seiner Selbständigkeit in Italien, seine Erfolge auf dem ihm überlassenen Arbeitsfelde, die andere gerne für sich geltend gemacht hätten, sein scharfes Widerstreben gegen solche Anmaßungen waren einigen Strebern in Wien unangenehme Hindernisse für ihren Aufstieg; die innige Freundschaft mit Baron Bruck, der diesem Manne eine Stelle vorbehalten wollte, wo er in seinem Geiste wirken konnte, ließ manchen, der seine Macht gefährdet sah, nicht ruhig schlafen. Schon sprach man in Wien und Prag von Negrelli als den kommenden Mann. Der eine oder andere, dessen Ehrgeiz diesen Gedanken nicht vertrug, bebte wohl auch vor dem Augen-

blicke schon, da Negrelli's Hoffnungen sich erfüllen sollten. In gewissen Kreisen, die dem jugendlichen Kaiser nahestanden, war Negrelli nicht der Mann, den man in dieser Zeit besondere Neigung entgegenbrachte. Seine politische Richtung war nicht ihre Richtung mehr. Die italienische Bevölkerung zufrieden zu stellen und sie auf solche Weise für die Monarchie zu gewinnen, war ein überwundener Standpunkt, den man auch Radetzky nicht verzieh; die wohlhabenden, fruchtreichen italienischen Länder sollten von ihren Erträgnissen die übrigen Provinzen unterstützen und den Überfluß an Arbeitskräften der Monarchie aufnehmen — darum war alles Verschwendung, was über das Notwendige und Genügende hinausging! Negrelli stürzen hieß auch den verhaßten Liberalen Bruck einen Nadelstich versetzen und war schließlich ein Dolchstoß gegen Radetzky, den der am Hofe allmächtige Grünne schon längst in Pension schicken wollte. In diesen Kreisen kannte man anderseits den Rechtlichkeitssinn und das rasche Urteil des Monarchen und wußte, welchen Erfolg es haben mußte, wenn die an und für sich gewiß nicht zu vernachlässigende, aber für die Allgemeinheit wenig bedeutungsvolle Sache zum wichtigen Staatsereignis aufgebauscht wurde. Zur rechten Zeit kam diesen Männern die Anzeige über angebliche Mißstände auf den Bauplätzen der südtiroler und italienischen Bahnen.

Diese „konfidentiellen" Anzeigen betrafen Arbeits- und Bauverhältnisse. Erstere konnten aus Arbeiterkreisen, letztere nur aus eingeweihten Kreisen stammen; und daß diese Kreise auch weiterhin bei den Erhebungen eine wichtige Rolle spielten, ist den Berichten Trattners klar zu entnehmen, denn sie berühren Einzelheiten, die ihm nur von dritter Seite zugetragen worden sind — und gerade diese Berichtstellen klingen stets ungünstig

für die Baudirektion, ihren Leiter, ihre Ingenieure. Man geht kaum fehl, wenn man annimmt, daß ihre Quellen in der Betriebsdirektion zu Verona fließen. Zwischen der Bau- und Betriebsdirektion bestanden keine freundschaftlichen Beziehungen — im Gegenteile. Negrelli war gegen die Selbständigkeit des Betriebes, gegen die Trennung von Bau und Betrieb; dennoch war sie verfügt worden. Trattner berührt diesen Punkt in seinen Berichten, und wenn er auch bemüht ist, in den Streitfragen parteilos zu erscheinen, so fühlt man doch, wie sein Herz für den Betrieb freundlicher schlägt, als für den Bau. In Venedig war, nur um ein Beispiel zur Kennzeichnung der gegenseitigen Stellung beider Direktionen anzuführen, ein Güterschuppen gebaut worden; die Betriebsdirektion übernahm ihn nicht, weil er ihr in jeder Beziehung ungeeignet zur Lagerung der Waren erschien und sie auch behauptete, daß die Gründung der Mauern ungenügend sei; so stand das Gebäude schon anderthalb Jahre unbenützt. Die Vorwürfe der Verschwendung bei den Aufnahmsgebäuden gingen von der Betriebsdirektion aus, die unter anderem auch eine Änderung der Fahrpläne verlangte.

Es ist nicht festzustellen, ob die vertraulichen Anzeigen an das Ministerium liefen oder unmittelbar an die höchste Stelle oder ob sie dem Kaiser in die Hände geleitet wurden. Ich möchte das letztere vermuten — eben im Zusammenhange mit all den obwaltenden Verhältnissen, die ich oben dargelegt habe. Negrelli war nur durch eine Entscheidung des Kaisers zu stürzen! Für diesen Zweck war der Bericht des Feldmarschallleutnants vortrefflich abgefaßt; er hebt scharf unterstrichen alles hervor, was Negrelli belastet, er stellt auch das gegenüber, was ihn entschuldigen könnte; aber während die Anwürfe überzeugungsvoll klingen, gehen

die Entschuldigungen niemals auf die letzten Gründe zurück, unter denen Negrelli selbst litt, die zu beseitigen ihm aber nicht gelang, trotz aller Bemühungen.

Trattner verwechselt — man weiß nicht, aus Überzeugung oder in besonderer Absicht — die Stellung und die Aufgabe eines Baudirektors mit denen eines Bauleiters. Er verlangt von dem Baudirektor, daß er die Maurerarbeiten strenger überwache, daß er unerwartet auf den Bauplätzen erscheine und die Richtigkeit der Baubücher prüfe; daß er die Handwerker, die Unternehmer scharf im Auge behalte; daß er die Pläne nicht unterschreibe, ohne sich von der Richtigkeit der Einzelheiten und der statischen Berechnungen zu überzeugen.

Aus den Vormerkbüchern Negrelli's von seinen Reisen geht einwandfrei hervor, daß er auf seinen Bereisungen stets ein offenes Auge für alle bautechnischen Fragen hatte; von jeder Reise bringt er Vormerkungen heim über Mängel, die er bemerkt hat, über Ausführungen, die nicht seinen Wünschen entsprachen, über Ungehörigkeiten, die rasch zu beheben waren; aber als Baudirektor mußte er doch mehr seine Blicke auf das Große, auf das Ganze richten und durfte dies nicht über das Kleine aus den Augen verlieren. Gerade jene Vormerkungen, die sich in seinem Nachlasse vorfinden, beweisen, daß es eine Verleumdung war, seine Bereisungen als „Huldigungsfahrten" zu bezeichnen. Daß sich die Vertreter der Gemeinden und der Behörden, daß sich Anrainer der Bahn, daß sich Beschwerende und Bittende einfanden, wenn der oberste Leiter des Eisenbahnbauwesens, der in vielen Dingen zu entscheiden hatte, auf der Durchreise erschien — ist nicht nur begreiflich, sondern selbstverständlich. Der Weg nach Verona war weit und beschwerlich und kostspielig... Und daß unter den Anwesenden auch Dankende waren

und dieser Dank lebhafter zum Ausdrucke kam, als es in anderen Provinzen üblich war, kann bei dem Wesen des leicht erregbaren, immer lebhaften Italieners nicht wundern. Dem Feldmarschalleutnant mag das ritterliche Auftreten Negrelli's, der liebenswürdig und zuvorkommend und auch im Abweisen nicht schroff war, allerdings sonderbar geschienen haben; er hätte den Baudirektor lieber als „energischen Soldaten" gesehen, der den Italienern, die ja doch noch immer nicht für Österreich schwärmen wollten, den k. k. Beamten in unnahbarer Würde gezeigt hätte. Seinem liebenswürdigen, vermittelnden Auftreten verdankte Negrelli die Zuneigung der Bevölkerung; man scheint ihm in Wien, wo man andere Wege bevorzugte, auch dies aufs Kerbholz geschrieben zu haben.

Wie ein Vorwurf klingt es, wenn Trattner sagt: „Er (Negrelli) findet, wie ich vermute, zu nichts Zeit." Und es soll wohl auch ein solcher sein, denn der Mangel an Zeit wird nicht näher begründet. Hätte sich Trattner, wie es doch füglich seine Aufgabe als parteiloser Beauftragter war, zu einer Begründung aufgeschwungen, dann wäre freilich aus seiner Anklage gegen Negrelli eine Anklage gegen die Regierung geworden und wäre die Verurteilung des ganzen Verwaltungsaufbaues noch schärfer hervorgetreten, als sie zwischen den Zeilen des Berichtes doch zu lesen ist. Trattner hätte zunächst schon darauf hinweisen müssen, daß die Gestaltung des Eisenbahnnetzes an und für sich schon besondere Schwierigkeiten für die Überwachung von Verona aus bot; das Eisenbahnnetz, das Negrelli unterstand, war 402 Kilometer lang, bildete aber noch immer zwei verbindungslose Strecken: Venedig — Verona — Coccaglio mit Zweig nach Mantua (327 Kilometer) und Mailand—Como—Camerlata und Mailand—Treviglio; im Bau be-

fanden sich die Linien von Coccaglio nach Bergamo und Treviglio (51 Kilometer), das Verbindungsstück von Casarsa nach Nabresina (100 Kilometer) und die südtiroler Strecke Bozen—Verona (200 Kilometer). Die Bereisung dieser Betriebs- und Baustrecken war zeitraubend und umständlich. Nun war aber Negrelli auch noch mit den schwierigen Verhandlungen über die zentralitalienische Bahn betraut, die allein eine Persönlichkeit voll in Anspruch genommen hätten. Wiederholt wurde Negrelli nach Wien berufen, wo ihn amtliche Beratungen wochenlang aufhielten. Und zu allem trat der von Negrelli selbst und wiederholt bedauerte Mangel an tüchtigen Hilfskräften, insbesondere in der Direktion selbst. Es gab, ich habe ein Beispiel angeführt,* mehr oder minder lebhaften Widerspruch, der bis zu einer gewissen Arbeitsenthaltsamkeit aufstieg, wenn Negrelli Neuerungen einführte. Wenn Trattner wünscht, daß Leute aus den anderen Provinzen berufen werden sollen, so übersieht er, daß die politischen und völkischen Verhältnisse in Italien niemanden anlockten; nur die im Leben Schiffbruch gelitten hatten, kamen nach Italien und erhofften hier ihre wirtschaftliche und gesellschaftliche Rettung. Es wurde schon weiter oben** darauf hingewiesen. Bezeichnend ist, daß zum Nachfolger Negrelli's der Oberingenieur Dr. Presani berufen wurde, den Trattner in seinem Berichte als einen alten, aber schwachen Praktiker schildert, mit dem die Untergebenen machen, was sie wollen.

Es war ein krummer Weg, den man gewählt hatte, um die Wahrheit zu erforschen — aber es hatte sich eben nicht um die Wahrheit, sondern um den Sturz Negrelli's gehandelt. „Man begreift nirgends", schreibt

* Seite 129.

** Seite 17 und 106.

Negrelli an Revoltella, „die Gründe dieser Härte, deren unschuldiges Opfer ich bin. Aber in dem Bewußtsein, stets und allerorten nur den Vorteil des kaiserlichen Dienstes gewahrt zu haben, kann ich ruhig der Zukunft entgegensehen nach diesem unerwarteten Blitzschlage.“ Negrelli konnte sich auch tatsächlich von aller Schuld frei fühlen; sein Vormerkbuch über die letzten Jahre in Verona ist ein unanfechtbarer Beweis für die eifrige und ständige Überwachung, die er seinen Beamten zuteil werden ließ — ein Beweis für seine eingehende Anteilnahme an allen Einzelfragen des Baues, die ihn auf dem Bauplatze, in Verona, in Wien beschäftigen. Er blieb denn auch in jenen Tagen bitterster Enttäuschung unverzagt und ruhig; und darum schrieb er denn auch am Silvester dieses für ihn so schweren Jahres, da er am Bord der Dampferfregatte „Nil“ von Pelusium aus der Heimat zufuhr, in sein „ägyptisches Tagebuch“ die zuversichtlichen Worte: „Und somit schließe ich dieses für mich verhängnisvolle Jahr, Gott dankend für alle Wohltaten, alle Unbilden vergessend, und mit vollem Vertrauen auf die göttliche Gnade, welche das Recht und die Wahrheit nicht im Stiche lassen wird. Ich hoffe zu Gott, daß mein Kaiser mir wird Gerechtigkeit widerfahren lassen, denn nur Gutes habe ich für Kaiser und Vaterland gewirkt!“ Dies ist die einzige Äußerung, die sich in Negrelli's Briefen über das Ereignis vorfindet.

Nach der Abberufung Negrelli's verwirklichte Czörnig sofort seine langgehegten Absichten. Die Tätigkeiten Negrelli's verbleiben nicht mehr in einer Hand; ein Anderer wird Eisenbahnbaudirektor, ein Anderer Vorstand der internationalen Kommission für die zentralitalienische Bahn und ein Dritter Präsident der internationalen Kommission für die freie Schiffahrt auf dem Po. In der

Hand Czörnigs laufen straffer als bisher alle Fäden zusammen; Radetzky's Einfluß schwindet.

Am 14. März 1856 wurde das Übereinkommen zwischen der österreichischen Staatsverwaltung und der „Aktiengesellschaft der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen" wegen Übernahme der italienischen Bahnen unterzeichnet; am 1. September desselben Jahres ging die Bauleitung, wenige Wochen später der Betrieb in die Hände der Gesellschaft über. Einige Monate danach erfolgte die Auflösung der Bau- und Betriebsdirektion in Verona. Noch im Jahre 1856 war die Gesellschaft auch in die Rechte jener Unternehmung eingetreten, der die Ausführung der zentralitalienischen Eisenbahn übertragen worden war.

Negrelli beschloß, nach Wien zurückzukehren. Fast jubelte seiner Lotti Herz — und ihm selbst war's wie Erlösung und Erfüllung einer stetig quälenden Sehnsucht. Während seine Frau in Verona zur Übersiedlung rüstete, eilte er nach Primiero, wo die Kinder den Sommer verbrachten. Auf der Reise besuchte er die Eltern seiner ersten Frau. Im Vaterhause, das nun seine Schwestern bewirtschafteten, verbrachte er im Zauber des südlichen Herbstes und pietätvollen Gedenkens stille, herzerquickende Tage. Er freute sich über das prächtige Aussehen der Kinder, die stark geworden und sehr gewachsen, lustig und munter geworden waren. Seine Absicht, an einem Freitag abzureisen, scheiterte an dem Widerstande der treuen Dienerin Pepi, die in Primiero dick und rund geworden war und es nicht für gut hielt, am Freitag zu reisen. So wurde denn am nächsten Tage erst aufgebrochen; bis Fonzaso, der ersten Poststation, führte ein schlechter Pfad; alle gefährlichen Stellen wurden zu Fuß zurückgelegt; der Himmel war günstig, das Wetter herbstlich schön. Das Gepäck war voraus-

gesandt; alles stimmte und klappte, wie es bei einem Eisenbahner nicht anders sein konnte, und am Sonntag führte er denn auch pünktlich die Kinder in die Arme seiner Frau. Er ist schweren Herzens von der teuren, heiligen Heimat, aus dem schönen Tale von Primiero geschieden; es ging ihm ahnend durch die Seele, daß er sie nicht wiedersehen werde . . . .

Am 27. Oktober 1855 verließ Negrelli mit seiner Familie Verona, vor dem ihm so gebangt und das ihm soviel Kämpfe und Sorgen und schließlich noch so schweres Leid gebracht hatte. Wohl tröstete es ihn zu solcher Stunde, daß ihm das ganze Land bis zum Po freudige Beweise der Teilnahme und Zuneigung gab und daß der greise Marschall ihm beim Abschiednehmen wieder und wieder die Hand drückte und nicht aufhörte, seine Abreise zu beklagen. Ein sonniger Strahl fiel in den Abschied. „Von Wien", so schreibt er an Revoltella noch am letzten Tage in Verona, „läßt man nichts hören; aber von Paris erhalte ich die Einladung, Mitte November in Angelegenheit des Suezkanals nach Ägypten zu reisen." Und so begleitete ihn auf der Fahrt nach Wien die beglückende Hoffnung, nun mit aller Kraft an der Verwirklichung eines Gedankens teilnehmen zu können, der in seiner Bedeutung für den Weltverkehr über alles hinausragte, das zu schaffen und zu begründen ihm bisher ein günstiges Geschick ermöglicht hatte.

II.

Der Suezkanal

1. Negrelli und die „Studiengesellschaft“

Jener Abschnitt in der Geschichte des Suezkanales, der mit der Bauvollendung dieses Verkehrsweges abschließt, knüpft in seinem Anfange an den Namen „Père Enfantin“ an. So nannten die Anhänger der Lehre des Grafen Claude Saint-Simon ihren Führer Barthelemy Prosper Enfantin, der nicht nur die Wahrheit der Simonistischen Lehre mit Worten und Schriften zu verteidigen, sondern diese Lehre auch mit Aufopferung seiner Persönlichkeit in Taten umzusetzen bemüht war. Enfantin, 1796 als der Sohn eines Pariser Bankherrn geboren, trat mit 16 Jahren in die Polytechnische Schule ein, aus der man ihn nach zwei Jahren auswies, weil er auf den Höhen von Montmartre gegen die Verbündeten gekämpft hatte. Als Handlungsreisender und Bankbeamter ging er in das Ausland. Zurückgekehrt nach Paris, schloß er sich den Saint-Simonisten an. Ein neues, ein praktisches Christentum sollte erstehen, dem Gewerbe und der Technik sollten Wege erschlossen werden, die die Kulturbestrebungen der Menschheit zum Siege führen. Die Herrschaft in Staat und Gesellschaft mußte die Industrie sich erringen, denn nur ihr, nicht aber dem Adel und dem Bürokratismus gebührte die führende Stelle; Industrie aber ist jede auf Erwerb gerichtete und

der Gesamtheit nützliche Tätigkeit im weitesten Sinne des Wortes. Und so galt den Simonisten als Ziel ihres Strebens die allgemeine Verbrüderung aller Menschen zum Zwecke der friedlichen Arbeit — eine Verbrüderung, deren Grundlage und Verheißung sie in der Lehre Jesus Christus erblickten.

Es ist begreiflich, daß ein Streben, das dem Schwärmenden wie dem Ausübenden in gleicher Weise entgegenkam, das mit einen Fuße auf der Erde, mit dem andern im Himmel stand, freier denkende, junge empfängliche Geister tief erfaßte und für sich gewinnen mußte, daß es sie aber auch leicht auf Irrwege führen konnte. So geschah es denn auch den Simonisten. Die von Enfantin nach Saint-Simons Tod (1825) begründete „Patriarchalisch - sozialistische Gesellschaft" betätigte ihre Anschauungen in einer Weise, daß die Regierung einschritt, sie auflöste und die Führer, auch Enfantin, in das Gefängnis brachte.[63] Nach wenigen Monaten aus der Haft entlassen, wandte sich Enfantin mit aller Tatkraft nun jenem Teile seiner Lehren zu, der die schaffensfrohe Tätigkeit zum Nutzen der Allgemeinheit predigte, und griff einen Gedanken auf, den Napoleon Bonaparte bei seinem Aufenthalt in Ägypten ausgesprochen hatte: den Bau einer Wasserstraße durch die Landenge von Suez.

Enfantin bereiste Frankreich und sammelte Gelder für die Ausführung seines Gedankens. Die Ernte war bescheiden, aber sie genügte. Im Frühherbste 1833 sandte Enfantin eine Schar junger Architekten, Schriftsteller, Ingenieure, Ackerbauer — aus der überschäumenden Jugend Frankreichs gewählt — nach Afrika. Am 23. Oktober 1833 landete Enfantin selbst in Ägypten.[64] „Wir haben", schreibt er an Emile Barrault, den ersten Schriftleiter des „Courier francais", der schon vorausgeeilt war, „wir haben zwischen dem antiken Ägypten und

dem alten Judäa eine der zwei neuen Verkehrsstraßen von Europa nach Indien und China zu schaffen; später werden wir auch die andere in Panama bauen.“ Und an Ardois, einen der vornehmsten Finanzmänner in Paris, schreibt er: „Der Durchstich von Suez, schon so lange vorbereitet, ist eingeschlafen. Er muß gemacht und er wird gemacht werden, durch uns oder gegen uns. Ich habe zwanzig Männer in Ägypten, die das Werk vorbereiten. Fünf Mäner gehen jetzt mit mir dahin; mehrere sind Ingenieure, ich hoffe, noch vor sechs Monaten ans Werk rufen zu können. Wir sind nicht Männer, die gleich den englischen Ingenieuren und Unternehmern Millionen benötigen; wir leben wie Arbeiter; wir sind daran gewöhnt; meine Söhne arbeiteten in Werkstätten; ich arbeitete im Gefängnis. Dieses große, wahrhaft der Welt gehörende Werk muß ein Werk der Begeisterung und Aufopferung sein, wie es der Krieg war. Nur der Ruhm kann diese friedfertigen Soldaten belohnen. Und so wird es auch sein — und das wird uns vor jedem Wettbewerbe seitens eines so maßlosen Faiseurs, wie Mehemet, sichern.“

Mehemet-Ali, Vizekönig von Ägypten, war bestrebt, die wirtschaftlichen Kräfte des Landes durch Straßen- und Kanalbauten zu fördern; er war dem Vorschlage Enfantins wohl geneigt, aber schwankte anfangs noch zwischen der Durchstechung der Landenge und der Regelung des Nils, der mit seinen Wasserfällen ein großes Hindernis für die Schiffahrt bildete. Es war für Ägypten von besonderer Wichtigkeit, einen großen und guten Schiffahrtsweg zwischen Kairo und Chartum zu erhalten, damit die Karawanen, die aus den südlich liegenden Landstrichen mit arabischem Gummi, mit Straußfedern und Elefantenzähnen, mit Goldstaub und Alaun, mit Peitschen und Fellen, auch mit jungen Sklaven und Skla-

vinnen nach der Küste des Mittelmeeres strebten, den Strom schon von Chartum aus benützen konnten und nicht hinab bis Dongola und Siut wandern mußten. So hielt Mehemet-Ali diese Aufgabe für wichtiger als die Durchstechung des Isthmus von Suez; dazu trat die Rücksichtnahme auf die religiösen Gefühle der Mohammedaner, die mit Kummer das ihnen heilige rote Meer durch die Schiffe der Ungläubigen entweiht und durch den wachsenden Einfluß ihrer religiösen Gegner die Sicherheit von Mekka bedroht sahen.[65] Gleichzeitig ließ Mehemet die Anlage eines Dammes unterhalb von Kairo, in der Nähe der großen Pyramiden von Gizeh studieren, um mit Hilfe dieser gewaltigen Sperre das Wasser des Nils wie auch seine Hochfluten segenbringend über Unterägypten zu verbreiten und so die Oberfläche des Landes in einer der Kultur günstigen Weise zu verändern. Enfantin blieb mit seinen Schülern in Ägypten und nahm werkkräftigen Anteil an den technischen Arbeiten im Lande. Die Leitung aller Bauten lag in den Händen Linant's, der ebenfalls mit Enfantin nach Ägypten gekommen war. Enfantin und seine Freiwilligen litten aber schwer unter der Witterung und unter der Härte der ungewöhnlichen Arbeit. Fünfzehn seiner jungen Mitarbeiter starben in kurzer Zeit an der Pest, an Strapazen und an Not; sie starben, so schreibt Enfantin in einer Denkschrift über jene Zeit, auf dem Felde der Ehre in dem Bewußtsein der Größe der Aufgabe, der sie ihr Leben geweiht.

Die zunehmenden politischen Wirren, durch Mehemet-Alis Streben nach der Unabhängigkeit seines Landes von Konstantinopel wachgerufen und genährt, zwangen schließlich zur Einstellung der meisten begonnenen Arbeiten, auch der Vorarbeiten für die Regelung des Nillaufes. General Edhem Bey, Minister des öffentlichen

Unterrichtes, und Soliman Pascha, Generalmajor der ägyptischen Armeen, schätzten aber die Dienste, die Enfantin und seine Schüler dem Lande geleistet hatten und noch zu leisten vermochten, hoch ein und wollten wenigstens einzelne von ihnen an Ägypten fesseln. Eine polytechnische Schule und eine Artillerieschule wurden gegründet und unter die Leitung zweier Anhänger Enfantins, ehemaliger Schüler der polytechnischen Schule in Paris, gestellt: Lambert, Ingenieur der Minen, übernahm die polytechnische Anstalt in Kairo, Brumeau trat an die Spitze der Artillerieschule in Thora. Gleichzeitig wurde ein „Ingenieurcorps" ins Leben gerufen und Linant zum Oberingenieur für Brücken und Straßenbau ernannt. Die meisten Jünger Enfantins verließen Ägypten, gingen nach Algerien, nach Kleinasien, nach England oder wieder zurück in die Heimat.[66]

Enfantin kehrte im Jahre 1837 nach Frankreich zurück. War die Zeit seinem Unternehmen nicht günstig, so war die Arbeit doch nicht ganz vergebens gewesen. Der Boden für die geplante Schöpfung war bearbeitet und vorbereitet, der Samen war ausgestreut, der Frucht bringen sollte. Enfantin ließ auch den Gedanken nicht fallen, für den er so eifrig gewirkt und für den soviele Jünglinge sich geopfert hatten. Mit froher und frommer Beharrlichkeit hielt er an ihm fest. Seine Mitwirkung bei den ersten Bahnbauten in Frankreich, seine Anteilnahme an dem Bau der Eisenbahn von Paris nach Lyon, bei der er als Generalsekretär wirkte, schufen ihm Verbindungen mit einflußreichen Männern, die er für seinen Suezgedanken zu gewinnen wußte. Die französische Presse griff die Frage der Verbindung der beiden Meere, die die Landenge von Suez scheidet, mit lebhaftem Eifer auf und drängte sie immer mehr auf das Gebiet der zwischenstaatlichen Aufgaben und der zwischenstaatlichen

Politik. Zu jener Zeit schien auch der Vorschlag einer Eisenbahn von Kairo nach Suez, den Waghorn schon 1832 dem Pascha unterbreitet hatte und der besonders von England aus warm unterstützt wurde, Leben zu gewinnen. Waghorn's Freund, Bey Gallowey, hatte über Auftrag Mehemets eingehende Vorarbeiten, insbesondere Höhenaufnahmen durchgeführt, die den Pascha von der leichten Ausführbarkeit des Eisenbahnentwurfes überzeugten. Auch wirtschaftlich schien er gerechtfertigt: das Getreide, das nach Arabien lief, Arabiens Erzeugnisse, die nach Ägypten gingen, die Steinkohlen für Suez, die Pilger nach und von Mekka, die Reisenden nach und von Indien, deren Zahl jährlich 2000 erreichte — das alles mußte Fördergut der Eisenbahn werden, die in vier Stunden die Wüste durchfahren konnte, deren Durchquerung ohne sie 28 Stunden erforderte. Mehemet-Ali erteilte denn auch Gallowey die Genehmigung zum Bahnbau; der Schienenweg sollte Alexandrien, Kairo und Suez verbinden, also den Isthmus von Suez queren. Gallowey hatte schon Schienen und Lokomotiven bestellt, als er starb. Mit ihm ruhte vorläufig auch der Gedanke. Immerhin aber lenkte dieser Eisenbahnentwurf die Aufmerksamkeit Österreichs neuerlich und nachhaltig auf die „Suezfrage".

Die englische Regierung hatte schon seit Jahren die Notwendigkeit einer leichteren und unmittelbaren Verbindung mit den ostindischen Besitzungen geltend gemacht und einen Wasserweg über Ägypten und den arabischen Meerbusen ins Auge gefaßt. Aber politische Erwägungen ließen sie nicht tatkräftig eingreifen; daß diese Straße allen Kauffahrteischiffen zugänglich sein, also den leichteren Schiffen des Mittelmeeres einen gewissen Vorrang vor den Ozeanschiffen Englands einräumen sollte — war England nicht genehm; auch die

unerläßliche Mitwirkung Frankreichs an dem großen Unternehmen erregte im englischen Kabinett ernste Bedenken. England wollte durch die Bevorzugung des Schienenweges an Stelle des Kanals seinen Handel nach Ostindien erleichtern, aber den Schiffahrtsländern am Mittelmeere keinen Vorteil gönnen. Anderseits war Mehemed-Ali mißtrauisch gegenüber den Vorschlägen Englands, auf dessen Betreiben hin die Hohe Pforte alle wichtigen Verbesserungen in Ägypten von ihrer Zustimmung abhängig gemacht hatte. So wurde die Frage für Österreich von wachsender Bedeutung.[67]

Im Jahre 1843 unterbreitete der österreichische Generalkonsul Laurin in Alexandrien dem Fürsten Metternich Vorschläge über den Bau eines Kanals vom mittelländischen in das arabische Meer, indem er gleichzeitig berichtete, daß Mehemed-Ali wohl bereit wäre, diesen Kanal, der keine ausschließlich ägyptische Bedeutung, wie der Nildamm, sondern eine umfassende Weltbedeutung besitze, zu bauen oder seinen Bau zu fördern, wenn ihm Sicherheit dafür geboten werde, daß der Kanal für alle Zeiten in dem Besitze seiner Familie bleibe und er entsprechende Entschädigungen für alle Schiffe und Waren erhielte, die den Kanal durchfahren. Metternich stimmte in einem Schreiben an Laurin vom 25. April 1843 dem letzteren Wunsche bezüglich des Fruchtgenusses zu und bemerkte, daß die Versicherung des Besitzes in der, den Nachkommen Mehemed-Alis gesicherten Folge im Paschalik von Ägypten ohnehin begründet liege. Mehemed-Ali, meint Metternich, möge sich nur offenherzig an ihn wenden; alle Verhandlungen sollen streng geheim gehalten werden. Unter Einem schrieb Metternich auch an Kübeck; er sieht den Kanal als Weltereignis erster Größe an; er wird Österreich eine neue Zukunft eröffnen, wird es in die Reihe der vorzüglichsten Han-

delsstaaten stellen, wird einen unmittelbaren Verkehr zwischen Österreich und Indien ins Leben rufen; die englisch-ostindische Post soll künftig ihren Weg über Triest nehmen. Kübeck möge, daraufhin zielt das Schreiben, dem Gegenstand unverwandt die größte Aufmerksamkeit schenken. Diese entschiedene Anteilnahme Metternichs für den Kanal, die durch Alexander von Humboldt rege erhalten und gesteigert wurde, war auf Mehemed-Alis weitere Entschlüsse nicht ohne Einfluß. Schon im Sommer 1844 meldeten die Zeitungen von seiner Absicht, den Isthmus von Suez durchstechen zu lassen.[68]

Enfantin verdoppelte seine Tätigkeit; er ließ in England und in Frankreich eingehende Erhebungen über Handel und Verkehr nach Ägypten und Indien vornehmen, um eine sichere Grundlage für die Erträgnisberechnung des Kanals zu gewinnen. Sein Freund Arles Dufour, der viel zur Hebung der französischen Industrie getan hat, vermittelte Enfantins Bekanntschaft und Verbindung mit seinem Vetter, dem Bankhalter Dufour in Leipzig, der dem Unternehmen in Deutschland einen festen Stützpunkt schaffen sollte. Am 28. Juni 1845 richtete Enfantin an einige hervorragende Handelshäuser in Frankreich, England, Deutschland und Österreich, unter anderem auch an den Österreichischen Lloyd in Triest, ein längeres Schreiben, in dem er eine Darstellung der bisher durchgeführten vorbereitenden Arbeiten und ein Verzeichnis jener Männer gibt, die mit ihm in Ägypten gewesen waren und von denen viele dort ihr junges Leben geopfert hatten.

„Wir haben", heißt es am Schlusse dieses wichtigen Schriftstückes, „das Bewußtsein, dieses großartige Werk vorbereitet zu haben, wie noch nie ein industrielles Unternehmen vorbereitet worden ist; es erübrigt uns nur

noch, es mit Ihnen auszuführen, wie noch kein industrielles Werk ausgeführt worden ist, das heißt ohne völkische Nebenbuhlerei, mit dem herzlichen Wettbewerbe dreier großer Völker, die die Politik so oft getrennt hat und die Industrie nun vereinigen soll. Es steht nur noch die Aufgabe bevor, eine industrielle Gesellschaft zu begründen, was die Diplomatie bisher ohne uns erfolglos versucht hat; wir müssen auf der Weltkugel selbst die Linie des Friedens ziehen, oder um offen zu sagen: den Bindestrich zwischen den zwei Teilen der alten Welt, zwischen dem Osten und dem Westen; nicht ein Schienenweg oder ein Kanal — das würde zu gering sein für eine solche Verbindung — ein neues Meer! Wenn durch unsere Bemühungen seit zwölf Jahren der Gedanke einer Verbindung der zwei Meere nicht auf dem Boden philosophischer und religiöser Begriffe geblieben ist, wo wir ihn im Jahre gefunden und aufgenommen haben; wenn wir ihn seit mehreren Jahren in das Gebiet der Staatskunst verpflanzt haben, so müssen wir ihm heute, mit Ihnen, Eintritt verschaffen, ihm Kredit eröffnen neben den größten Unternehmungen der Industrie. Es ist nicht mehr ein philosophischer Gedanke oder etwa eine politische Frage, es ist ein Ereignis.“ „C'est une affaire“ sagt Enfantin.

Dufour-Leipzig nimmt die Angelgenheit sofort zielbewußt in die Hand. An den Fürst Staatskanzler von Metternich wird eine Gedenkschrift gerichtet, die Alex. v. Humboldt befürwortet. Auch der Schweizer Geschäftsträger in Wien, von Effinger, der Zutritt bei Metternich hat, wird für die Sache gewonnen. Dufour wendet sich an Martin Escher, der als kgl. sächsicher Konsul in Zürich tätig ist. Er möge Negrelli, seinen großen Freund aus der Schweiz, der Sache zuführen. Es soll nach dem Vorschlage Dufours ein technisches „Triumvirat“ ge-

bildet werden, dem alle technischen Fragen zu unterbreiten sind. England und Frankreich haben zwei würdige Vertreter in Stephenson und Talabot gefunden; „in Deutschland“, schreibt Dufour, „haben wir nur einen Mann, der diesen Zweien an die Seite zu stellen ist und der sie in vielen Beziehungen überragt: Negrelli.“ Escher braucht wohl nicht erst, wie Dufour es wünscht, bei Negrelli anzuklopfen; er weiß, wie dieser schon seit längerer Zeit für den Gegenstand begeistert ist; denn bereits in der Schweiz war Negrelli durch Alexander von Humboldt auf die bedeutsamen Worte aufmerksam gemacht worden, die Goethe am 21. Februar 1827 zu Eckermann gesprochen und die in dem schier traumhaften Wunsche gipfelten, die Durchstechung der Landenge von Suez und Panama zu erleben. Der große Gedanke war nicht mehr von Negrelli gewichen. Nun sollte er Leben erhalten! Mit der ihm eigenen Tatkraft ergriff Negrelli sofort die Gelegenheit, für die Verwirklichung zu arbeiten. Er trat mit Dufour in den regsten Briefwechsel und übernahm es, in Österreich das Verständnis für die Bedeutung des Unternehmens in weiten Kreisen wachzurufen und fördernde Aufmerksamkeit bei den maßgebenden Personen zu erwecken. Aufsätze im „Österreichischen Lloyd“ und in der „Gazetta di Venetia“ sollten der Öffentlichkeit zeigen, daß der Sache keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen — sollten die großen Vorteile kennzeichnen, die der Kanal für den Welthandel und besonders für den Handel des Adriatischen Meeres erlangen muß, welch letzterem er die Bedeutung geben würde, die er zu der Zeit der Größe Venedigs hatte. Negrelli und Dufour nahmen die Angelegenheit gemeinsam in die Hand; Dufour lieferte die Unterlagen für die Abhandlungen; mit Anfang des Jahres 1846 begann durch die Anregung Negrellis auch in

Österreich die Tätigkeit der Presse, durch die allein, wie Dufour in einem Schreiben betont, alle guten Köpfe in Europa gewonnen werden können.

Die technische Grundlage für das Unternehmen war geschaffen. Linant, der Oberingenieur des Vizekönigs von Ägypten, hatte einen Plan für den Kanal in allgemeinen Zügen entworfen. Der Kanal sollte von Suez ausgehen und bei Tineh in das mittelländische Meer einmünden; nur bei Suez und bei Tineh waren Durchstiche von zusammen acht Meilen Länge erforderlich; in dem dazwischen gelegenen Lande mußten sich nach dem Durchstiche die beiden Meere begegnen. Linant rechnete mit einem Höhenunterschiede der beiden Meere von rund neun Metern; er sollte durch zwei Schleusen ausgeglichen werden. Zur Erleichterung der Einfahrt vom Mittelländischen Meere aus war ein Damm gleich dem Molo von Venedig geplant, der bis zu einer Wassertiefe von 27 Fuß, der durchlaufenden Tiefe des Kanals, in das Meer hineinreichen sollte. Die Überreste des von den Pharaonen begonnenen Kanals zwischen dem Nil und dem Roten Meere hätten für die Leitung des Nilwassers bis in die Gegend von Suez zu dienen, die Sandflächen zu befeuchten und die Ostindienfahrer in der Bucht am Timsah-See mit frischem Wasser zu versehen. Noch ließen sich die Baukosten nicht verläßlich ermitteln, aber Linant schätzte sie auf 45 Millionen französischer Franken. Und diese verhältnismäßig geringe Höhe der Kosten rief in Negrelli den großen Gedanken wach, daß sich Deutschland — und da ist im Sinne jener Zeit Österreich mit inbegriffen, ja gewissermaßen an leitender Stelle gedacht — als führende Macht an die Spitze des Unternehmens stellen möge. In einem Berichte, den er nach Vorlage der Pläne für den Kanal an den Hofkammerpräsidenten Freiherr von Kübeck im

Hochsommer des Jahres 1846 erstattete, entwickelte und begründete er, wohl im Einvernehmen mit Dufour, den Gedanken sehr ausführlich. Nachdem er die Haltung Englands gegenüber der Kanalfrage erörtert und die Schwierigkeiten dargelegt hat, die aus dieser hinhaltenden und hinterhältigen Politik des auf Frankreich und Österreich eifersüchtigen Inselstaates entspringen — nachdem er weiters die Grundlagen des technischen Entwurfes Linant's kurz besprochen hat, fährt er also fort:

„Euer Exzellenz mögen daraus ersehen, daß zur Aufbringung dieses Kapitals die Hilfe Englands nicht unmittelbar notwendig ist und daß eine Gesellschaft deutscher Kapitalisten, wenn auch mit Zuziehung französischer und englischer Geldkräfte, angesichts der politischen Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung des Unternehmens durch andere Mächte bis dahin entgegenstellen würden, zumeist geeignet ist, dasselbe zum allgemeinen und zum eigenen Nutzen ohne Eifersucht zu erregen, in das Leben zu rufen. In einem solchen Falle wäre den deutschen Großmächten Veranlassung gegeben, das Protektorat über die Unternehmung zum Schutze der Interessen ihrer Untertanen zu beanspruchen und die übrigen Großmächte aufzufordern, sich zu diesem Zwecke an sie anzuschließen. Auf diese Weise allein dürfte am nächsten zum Ziele zu gelangen sein und zum Heil aller europäischen Staaten, ohne Begünstigung einer Flagge, ein dem Welthandel dienendes Werk dem allgemeinen Verkehr geöffnet werden können.

In Ägypten dürften Anträge von Seiten deutscher Kapitalisten unter dem Schutze der deutschen Großmächte mit desto größerer Bereitwilligkeit Anklang finden, je mehr es bekannt ist, daß außereuropäische Gebietserweiterungen nie in den Absichten deutscher

Staaten lagen, und je mehr der Pascha in einer Annäherung an die deutschen Großmächte eine moralische Verstärkung seiner Stellung den ihn im Osten und Westen bedrohenden Gebietsnachbarn gegenüber erblicken müßte. Und in der Tat sollen Eröffnungen, welche bereits dem Pascha darüber gemacht worden sind, mit Gunst und Interesse aufgenommen worden sein.

Die Bildung einer solchen Mitteleuropäischen Gesellschaft zur Herstellung des Kanals von Suez dürfte unter gewissen Voraussetzungen nicht außer dem Bereiche des Möglichen liegen und die in den Haupthandelsplätzen Deutschlands, Frankreichs und Englands vereinigte Anzahl einsichtiger geld- und einflußkräftiger Männer treffen nun die Vorbereitungen, welche geeignet sein dürften, das Unternehmen seinem Ziele zuzuführen.

Welche Wichtigkeit das Unternehmen zu allernächst für Österreich hat, braucht Unterzeichneter Euer Exzellenz nicht auseinanderzusetzen. Am Tage, wo der Kanal eröffnet würde, hätte die Entdeckung Vasco de Gamas ihre große Bedeutung eingebüßt — und Venedigs Größe nebst dem Flor ihrer neuen Schwester an Adriens Gestade würde von demselben Tage an wieder aufblühen und der Segen des Handels würde erst durch Österreich-Italien, Tirol, Kärnten und Krain, kurz durch das weite Gebiet Österreichs zu dem Nachbarlande gelangen.“

Fast zu gleicher Zeit (1846) hatte in der zweiten Kammer des sächsischen Landtages der Kaufmann Robert Georgi, der in den Sturmjahren 1848 und 1849 sächsischer Finanzminister wurde, anläßlich der Verhandlungen über die Handels- und Schiffahrtsverträge des Zollvereins auf die Wichtigkeit der Kanalverbindung zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meere hingewiesen und diese Frage der Anteilnahme und dem

Wohlwollen der Staatsregierung empfohlen — ein Aufruf, der, wie wir noch hören werden, nicht erfolglos geblieben ist.

In voller Erwägung der staatlichen Verhältnisse in Ägypten und der daraus sich ergebenden Schwierigkeiten für ein vorwiegend staatliches Eingreifen, faßten nun die führenden Männer die Bildung eines „kosmopolitischen Vereins“ ins Auge, dessen Aufgabe es sein sollte, „die Vorarbeiten zur Erbauung des Kanals von Suez durchführen zu lassen“. Diese Gesellschaft trat am 27. November 1846 in Paris zusammen. Anwesend waren: Ingenieur Stephenson und Henry Starbueck als Vertreter englischer Anteilnehmer; Ingenieur Louis Negrelli, Dufour-Feronce (Leipzig) und L. Sellier (Leipzig) im Namen deutscher und österreichischer Kapitalskräfte; Arles Dufour, Enfantin, Julet Talabot, Leon Talabot, Paulin Talabot als Vertreter französischer Geldmänner. Sämtliche Teilnehmer sind aber, wie in der Niederschrift der Verhandlungen und Beschlüsse ausdrücklich bemerkt ist, nur „im eigenen Namen“ erschienen.

Negrelli, der damals schon von der Nordbahn beurlaubt war, hatte von Kübeck einen „unter keiner Bedingung zu überschreitenden Urlaub von vier Wochen“ erhalten, damit er den technischen Beratungen der stets ausdrücklich als „Privatverein“ bezeichneten Gesellschaft für den Bau des Suezkanls beiwohnen könne; es wird in dem Erlasse besonders bemerkt, daß Negrelli an der beabsichtigten Versammlung in Paris bloß als „Privattechniker mit Vermeidung jeden Anscheines einer amtlichen Sendung“ teilzunehmen habe. Über die Ergebnisse der Beratung erwartete Kübeck ausführlichen Bericht. Negrelli reiste über Leipzig, wo Dufour und Sellier sich anschlossen, nach Paris; sie mußten auf Stephenson acht Tage warten, die Negrelli — wie er an

Escher schreibt — lieber in Zürich bei seinen Freunden als in Paris bei den ewigen Diners, die ihn schier erwürgen, verlebt hätte. Die nasse Witterung brachte ihm „Strauchen und Husten“, von denen ihn auch die homöopathische Kur des Herrn Arles nicht zu befreien vermochte, denn noch auf der Heimreise nach dem 1. Dezember fühlte er sich unwohl und nahm in Straßburg einen längeren Aufenthalt, um sich zu erholen.

Nach Ankunft Stephensons in Paris wickelten sich die Beratungen rasch ab. Am 30. November 1846 wurde der Gesellschaftsvertrag von sämtlichen Teilnehmern unterzeichnet. Die Gesellschaft nahm den Titel an: „Studiengesellschaft für den Suezkanal“; ihr Sitz war in Paris bei Enfantin, Rue de la Victoire 34. Das Gesellschaftsvermögen wurde mit 150.000 Franken festgesetzt und in 30 Anteile zu je 5000 Franken gegliedert. Festhaltend an dem Grundsatze, daß ein Unternehmen, wie das geplante, den großen Völkern Europas gemeinsam sein müsse, teilte sich die Gsellschaft in drei Hauptgruppen: einer englischen Gruppe mit Stephenson, einer deutschen mit Negrelli, einer französischen mit Paulin Talabot als Ingenieur. Jede Gruppe umfaßte zehn Mitglieder und sollte ein Drittel des Gesellschaftsvermögens beisteuern; die Ingenieure standen außerhalb der Gruppe und hatten beratende Stimme; sie widmeten der Gesellschaft ihre Zeit und ihre Arbeit, sollten aber zur Bildung des Vermögens nicht beitragen. Zuerst wollte man der deutschen Gruppe nur sieben Stimmen zugestehen; dem kräftigen Auftreten Dufours und Selliers gelang es aber, auch für die „Deutschen“ zehn Stimmen zu erringen: fünf für Österreich, fünf für Deutschland — und so den österreichisch-deutschen Einfluß auch für die Zukunft zu sichern. Die Satzungen der Gesellschaft sorgten auch für den Zeitpunkt vor, da die Vorarbeiten vollendet sein

würden und die Studiengesellschaft als solche keine Berechtigung mehr zu ihrem Dasein besitzen würde. Für die Auflösung, über die eine besondere Tagung entscheiden sollte, waren zwei Wege vorgesehen: die Verzichtleistung auf den Entwurf und die Aufteilung des Vermögens oder die Bildung einer neuen Gesellschaft für die Ausführung des Entwurfes; im letzteren Falle sollten hundert Gründeranteile gebildet werden und auf jeden Anteil der Studiengesellschaft zwei Anteile der neuen Baugesellschaft, auf jeden Ingenieur aber fünf Anteile entfallen; die restlichen 25 Anteile sollten als Anerkennung für besondere Dienste vorbehalten bleiben; man dachte dabei namentlich an Enfantin und seine Jünger, die mit ihm in Ägypten gearbeitet hatten. Innerhalb von sechs Wochen, vom 30. November 1846 an gerechnet, mußte die bestimmte Erklärung der einzelnen Gruppen über ihre Bildung vorliegen; die Unmöglichkeit auch nur einer Gruppe, die erforderlichen zehn Mitglieder zu gewinnen, sollte die Auflösung der ganzen Studiengesellschaft zur Folge haben.

Die Ingenieure der Gesellschaft erklärten auf Grund der vorliegenden Arbeiten Linants den Kanal für ausführbar und beschlossen im Laufe des Winters 1846/47 die weiter erforderlichen Vorarbeiten durchzuführen. Negrelli sollte die nördliche Küste der Landenge aufnehmen und die Tiefen des Mittelländischen Meeres bei Tineh, dem Pelusium der Alten, erheben lassen, um die Ausmündung des Kanals an dieser Stelle in günstigster Weise festzulegen; Stephenson übernahm dieselben Arbeiten im Roten Meere, wozu ihm die dort lagernden und der Post harrenden Dampfschiffe der Ostindischen Kompagnie und die in den Archiven der Englischen Admiralität vorhandenen Nachweise über diese Gegend behilflich sein sollten; Talabot verpflichtete sich, von Mar-

seille aus, wo er den Bau der Eisenbahn nach Avignon leitete, Ingenieure nach Ägypten zu entsenden, damit sie die von Bonaparte's Technikern begonnenen und von ägyptischen Ingenieuren ergänzten Höhenaufnahmen zwischen Tineh und Suez überprüfen und ergänzen und die notwendigen Bodenuntersuchungen vornehmen. Im Herbste 1847 wollten Negrelli, Stephenson und Talabot gemeinsam nach Ägypten reisen und in Verbindung mit Linant an Ort und Stelle den Entwurf fertigstellen, der die Grundlage für die Bauausführung zu bilden bestimmt war.

Die deutsche Gruppe entwickelte sofort die größte Tatkraft. Zuerst von allen drei Gruppen war ihre Gründung vollzogen. Neben Dufour, Sellier und Georgi traten der sächsische Großindustrielle Harkot und der Geh. Reg. Rat Thieriot bei. In Österreich hatte Bruck an der Werbung für die Gesellschaft sich eifrig beteiligt; ihm war es zu danken, daß die Stadt Triest, die Handelskammer Triest und der Lloyd ihren Beitritt zu der Gesellschaft erklärten. Negrelli gelang es auch, den niederösterreichischen Gewerbeverein und die Handelskammer Venedig zu gewinnen. Dufour meldete am 2. Jänner 1847 satzungsgemäß die Bildung der Gruppe nach Paris, erledigte im Sinne der Bestimmung des § 14 der Vereinbarung die erste Einzahlung von 10.000 Franken und gab einige Tage darnach auch die Namen der Teilnehmer dem Vorsitzenden in Paris bekannt. Unterdessen hatte auch das sächsiche Ministerium des Innern dem in Sachsen gebildeten Ausschusse einen bedeutenden Vorschuß bewilligt, dessen Rückzahlung es nur für den Fall der Ausführung des Kanals beanspruchte. Wohl gab es auch manchen Nörgler und manche Zweifler; unter letzteren befand sich Negrelli's Schweizer Freund Baumgartner, den Negrelli für die Studiengesellschaft als Sekretär ge-

winnen wollte, der aber dieser Einladung, obwohl er in bedrängter Lage sich befand, nicht Folge leistete, weil er den Gedanken eines Suezkanals für unausführbar hielt und sich nicht durch leere Hoffnungen täuschen und vielleicht noch tiefer ins Elend führen lassen wollte!

Am 1. Februar 1847 erfolgte in der ersten satzungsgemäßen Sitzung die Gründung der „Studiengesellschaft". Es war Dufour und Negrelli nicht möglich, zu erfahren, wer den beiden anderen Gruppen beigetreten ist. Enfantin und Stephenson hüllten sich in tiefes Stillschweigen auf jede dahin abzielende Anfrage. Stephenson, vermutete man, hätte alle Zahlungen persönlich geleistet, weil er nicht jene Mitglieder finden konnte, die ihm genehm waren. Fast drängte sich der Gedanke auf, daß in Paris und in London eine gewisse Eifersucht auf die deutsche Gruppe bestehe, die so glänzende Namen aufwies und eine so kräftige Tätigkeit entfaltete. Das Geheimnis, mit dem sich Enfantin und die Engländer umgaben, erweckte bei Negrelli und Dufour zunächst Verwunderung, dann im Hinblick auf die deutschen Teilhaber schwere Bedenken, das sich zum Unwillen steigerte, als Talabot erklärte, seine Ingenieurabteilung entgegen allen Vereinbarungen erst im August oder September nach Ägypten senden zu können. Dufour wendete sich wiederholt mit sehr entschiedenen Worten an Enfantin. „Nur wir, Negrelli, Sellier und ich", heißt es in einem dieser bitteren, stellenweise scharfen Briefe, „haben das Schriftstück ernst genommen, das wir in Paris unterzeichneten. Wir haben den Personen, die wir eingeladen haben, sich mit uns für das große Werk zu verbinden, die Überzeugung beigebracht, die uns selbst beseelte: daß die Gruppen gemeinsam wie ein Mann handeln würden. Bedenken Sie selbst, welche Wirkung wir erzielen werden, wenn wir ankündigen, daß nichts

von allem geschehen ist, was vereinbart wurde. Wird es uns je gelingen, in Deutschland das Vertrauen wieder zu gewinnen? Das ist bedauernswert! Und Talabot hat eine sehr große Verantwortlichkeit auf sich genommen, indem er die vereinbarten Anwerbungen nicht durchführte! Negrelli schreibt mir, daß er mit Ungeduld die Geldbeträge erwarte, die er von Ihnen für Wien und Alexandrien verlangt hat, um seine kleine Expedition in Marsch setzen zu können. Ich hoffe, daß diese Summen bereits in seiner Hand sind, wenn Sie diesen Brief erhalten; aber wenn dies unglücklicher Weise noch nicht der Fall sein sollte, bitte ich Sie inständigst, sie ihm sogleich bereit zu stellen, damit Negrelli wenigstens in dieser Beziehung gegenüber dem Österreichischen Lloyd und den anderen Körperschaften nicht bloßgestellt werde. Ich drücke Ihnen die Hand mit sehr bekümmertem Herzen, denn wenn wir so weiter arbeiten, wie wir anfangen, werden wir nie den vollendeten Kanal sehen.“

Trotz der Zurückhaltung, die man in Paris beobachtete, waren Dufour und Negrelli unermüdlich tätig, die Arbeiten zu fördern. Man richtete das Augenmerk zunächst auf Bayern und auf Holland; für Bayern erhoffte man die Unterstützung des Konsuls Schletter in Leipzig; beim holländischen Gesandten in Wien sollte Negrelli vermitteln; Harkor sollte, um Einfluß zu gewinnen, zum Konsul ernannt werden; der König der Niederlande sollte unmittelbar oder durch holländische Geldmänner in London oder Paris an den Gruppen sich beteiligen. Durch Gewinnung der kleinen Staaten sollte der vorwiegende Einfluß der großen Seestaaten im Zaume gehalten werden, damit die Gleichheit der Behandlung aller Schiffe gewahrt würde. Negrelli verhandelte mit Dufour persönlich in Leipzig. Er war damals noch Bräutigam und zeigte dem Freunde das Bild seiner

Lotti.* Dufour beglückwünschte ihn zu seinem Geschmacke und zollte ihm auch nochmals in einem Briefe aufrichtigen Beifall zu der getroffenen Wahl. „Wenn Sie", schließt er den Brief, „nur unseren liebenswürdigen, braven Stephenson auch so glücklich aus seiner Verlassenheit helfen könnten. Er sagt aber: how can find I the time to look out for a wife! zu deutsch: Wo soll ich Zeit hernehmen, um mich nach einer Frau umzusehen!"

Als bis zum 10. März 1847 weder Brief noch Geld aus Paris eingelangt war, stellte Dufour für die Ingenieurabteilung Negrelli's die notwendige Summe zur Verfügung, indem er ihm bei seinem Hause einen Kredit auf 10.000 Franken eröffnete. Den Körperschaften in Österreich sollte dieser Vorgang verborgen bleiben; sie durften nicht in die Lage kommen, irgend eine Klage über die Saumseligkeit des Zentralkomitees zu führen — „Il faut laver son linge sale en famille!", wie Napoleon sagte. Gleichzeitig ging ein Brief an Enfantin: „Wir wissen nichts, gar nichts aus Paris — ich bin versucht zu glauben, daß Sie alle dem Gedanken des Suezkanals entsagt haben.... Wenn dies der Fall ist, warum es nicht freimütig aussprechen? Das wäre besser, als uns unsere Kräfte erschöpfen zu lassen, indem Sie uns das Leben mit Täuschungen verbittern, wie Sie es seit vier Monaten getan haben!" Auf alle diese, wie Dufour selbst Negrelli gegenüber bemerkt, „etwas derben" Anrempelungen erhielt Dufour endlich im März eine Lebensäußerung aus Paris. Enfantin war Wochen hindurch in Lyon und in Marseille gewesen; die schwierige Geldlage der Eisenbahngesellschaften Lyon—Avignon und Avignon—Marseille hatte ihn in Atem gehalten; aber er hatte doch auch die Zeit für die große Sache ausgenützt, für die

* Siehe: Erster Band, S. 203.

jeder, wie er annimmt, nach Kräften wirke; die Handelskammern von Lyon und Marseille sind der Studiengesellschaft beigetreten. „Der Beitritt der Lyoner und Marseiller Handelskammer ist gut“, berichtet Dufour an Negrelli, „aber besser wäre es gewesen, die französische und englische Gruppe wären aus den schlichtesten Mitgliedern zusammengesetzt worden und die technischen Arbeiten wären vorangegangen, als daß man ein Jahr versäumte, um nach großen Namen von Korporationen und Privaten zu angeln.“

Der deutsche, arbeitsame und pflichtbewußte Kaufmann steht so im scharfen Gegensatze zu dem schwärmerischen, begeisterten Franzosen, dem schließlich doch der äußere Glanz das Wichtigste war! Übrigens schwieg auch jetzt noch Enfantin über die Mitglieder der französischen und englischen Gruppe, über die Abhaltung von Sitzungen, die an dem ersten Montage jedes Monats in Paris stattfinden sollten, über die Untätigkeit Talabots und Stephensons, von dem übrigens Arles aus London berichtete, daß er noch immer „enthousiasme“ für die Sache sei; nur das Geld wurde endlich flüssig gemacht: 8000 Franken wurden in Alexandrien, 2000 Franken in Wien angewiesen; 5000 Franken gingen an Linant-Bey.

Am 25. März 1847 trat die österreichische Ingenieur-Abteilung im Namen der „Groupe allemande de la Société d'études du Canal de Suez“ ihre Reise über Triest und Korfu nach Alexandrien an.[69] Sie bestand aus den Ingenieuren T. Pottika, L. Mayer und C. Junker; als Leiter hatte Negrelli den Ingenieur Jaßnüger bestellt. Unter den jungen Ingenieuren in Österreich und Deutschland hatte die Kunde von einer Entsendung einer „Ingenieurbrigade“ nach Ägypten eine freudige Bewegung hervorgerufen, zahlreiche Ansuchen und Angebote überschwemmten den Tisch Negrellis, der unter den

vielen Tatenlustigen sorgfältige Auswahl traf. Dufour sandte von Leipzig aus die herzlichsten Wünsche für einen recht glücklichen Erfolg; aber er sah nicht ohne Besorgnis politische Ereignisse nahen, die geeignet waren, alle Bestrebungen auf undenkliche Zeiten zu verschieben. Negrelli hatte seine Ingenieure mit vorzüglichen Instrumenten und mit einer kurzen Anleitung versehen, die in klarer Weise ihre Aufgabe und deren Durchführung festlegte. Linant und auch Lambert Bey, der Direktor der technischen Schule und des Fabrikswesens in Ägypten, ein warmer Förderer der Kanalfrage, spendeten den Vorbereitungen und Weisungen Negrelli's vollen Beifall. Die Anleitung bezeichnet als Ziel der Ingenieurabteilung die Erforschung der Schiffahrtsverhältnisse des Mittelländischen Meeres von Alexandrien bis jenseits Tineh mit besonderer Rücksichtnahme auf die Nilmündungen, sowie die Aufnahme und Höhenmessung der Meeresuferstrecke vom See Menzaleh bis jenseits Tineh und schließlich die Erforschung des Meeresgrundes östlich von Tineh an jener Stelle, wo Linant die Ausmündung des Kanals beantragte. Es war die Richtung der vorherrschenden Winde zu bestimmen; es waren weiters die Wirkungen der Nilüberschwemmungen auf den Meeresgrund und die Bestandteile des Nilgeschiebes zu ermitteln, die Wärme- und Witterungsverhältnisse zu beobachten, die Höhenunterschiede zwischen Ebbe und Flut zu erheben; sorgfältig war zu erforschen, ob und welches Trinkwasser in der Umgegend von Tineh vorhanden sei, wo gute Baustoffe lagern, wie die Frage der Arbeiterbeschaffung gelöst werden könne, wie hoch sich die Löhne der Handwerker und Arbeiter und die Förderkosten für Baustoffe stellen werden und welche Jahreszeit für den Bau am günstigsten wäre. Füglich wurde die Abteilung ermächtigt, günstigenfalls eine Reise nach

Suez zu unternehmen, um durch sie wegweisende Aufklärung zu gewinnen. Die genaueren Aufnahmen mit dem Meßtische wurden auf die Umgebung von Tineh für jenen Teil beschränkt, in dem sich ein günstiger Punkt für die Kanalmündung ergeben dürfte und an dem die französischen Ingenieure für ihre weiteren Erhebungen anknüpfen können; entferntere Punkte der Küste waren nur zu triangulieren; die Einzeichnung des Landes zwischen diesen Punkten hatte „a la vue" zu erfolgen. Die Sondierung der Küste, so bestimmte die Anleitung im weiteren, hat in das Meer bis zu einer Tiefe von 27 Schuh beim Ebbewasserstand einzudringen; diese Tiefe genüge für den ungehinderten Lauf eines beladenen Ostindienfahrers; Untiefen, die der Schiffahrt hinderlich oder gefährlich werden könnten, waren natürlich genau zu erheben und in der Küstenkarte zu verzeichnen.

Negrelli's Ingenieure landeten am 3. April 1847 in Alexandrien. Mehemed-Ali, ehrgeizig nach dem Ruhme eines Förderers seines Volkes und mißtrauisch gegen die europäischen Staaten, war entschlossen, selbst den Suezkanal zu bauen und von vorneherein jede Unternehmung, die mit der Absicht des Kanalbaues sich trage, abzulehnen. Ingenieur Jaßnüger wurde von Linant Bey auf diese wichtige Tatsache aufmerksam gemacht und bat den Pascha in einer Audienz am 17. April um die Förderung der Vorarbeiten, die seine einzige Aufgabe bilden. Die Antwort des Paschas, über die Jaßnüger ausführlich an Negrelli berichtete, ist beachtenswert. Nachdem der Pascha seine Zustimmung zur Vornahme von Studien bei Tineh gegeben und die weitgehendste Unterstützung dieser Arbeiten zugesagt, aber auch die Vorlage der Pläne verlangt hatte, erklärte er mit größter Entschiedenheit, daß unbedingt er selbst den Bau des Kanals unternehmen wolle und würde; Europa, aber besonders Österreich,

solle ihm brave Ingenieure senden, er wolle sie bezahlen, wie nur immer ein Staat Europas ihre Dienste lohnen könne, aber bauen würde er selbst. Bevor er den Bau beginnen werde, wünsche er, daß die Großmächte Europas ihm Gewähr leisten, daß keine von ihnen je von Sonderinteressen geleitet sein Werk an sich ziehen wolle oder sich ein Vorrecht zu erstreben suche, sondern daß der Kanal der ganzen Welt eröffnet werde, daß jeder nach seinen Verhältnissen einen gleichen Anteil an den Vorteilen, die der Kanal bieten würde, genießen solle. Der Nutzen aber, der ihm gebühre, den er aus der Unternehmung ziehen wolle, werde gewiß nur ein billiger sein und sein Werk werde das Gepräge der Weltpolitik tragen. Hinweisend auf Veröffentlichungen über die Bildung einer Gesellschaft für den Bau des Suezkanals betonte der Pascha, daß ein Erschleichen oder ein Erzwingen der Baubewilligung ausgeschlossen sei; hege man dennoch einen anderen Glauben, so kenne man ihn und Ägypten zu wenig; er besitze die Mittel, jeden solchen Vorgang zurückzuweisen. Jaßnüger mußte ihm die bestimmte Versicherung geben, daß eine solche Baugesellschaft nicht bestehe, wofür der Pascha den Beweis auch darin erblicken könne, daß man erst jetzt erforschen wolle, ob und wie überhaupt ein Kanal von Suez nach Tineh zu führen sei. Durch diese Erklärung beruhigt, erteilte Mehemed-Ali der deutschen Gruppe und gleichzeitig auch der englischen und französischen Gruppe, die aber bisher nicht den geringsten Schritt getan, die Bewilligung zu den Vorarbeiten, beauftragte die Gouverneure von Alexandrien, Mansura und Damiette, die Arbeiten der Ingenieure Negrelli's tatkräftig zu fördern und stellte diesen für die Dauer der Erhebungen ein Schiff unentgeltlich zur Verfügung: eine Brigantine mit 18 Kanonen und 120 Leuten Bemannung, schmuck herausge-

putzt, mit jeder wünschenswerten Sicherheit und Bequemlichkeit ausgestattet und von einem braven, tüchtigen Seemanne als Kapitän geleitet. Ein guter Backschisch — 400 Franken für die Bemannung, eine goldene Zylinderuhr für den Kapitän — machte die Bemannung willig und zuvorkommend. Bei der bekannten türkischen Behaglichkeit, mit der alle Vorbereitungen vor sich gehen, wurde es Mai, ehe die Ingenieure ihre Arbeiten beginnen konnten, die aber nun mit größtem Eifer, freilich auch unter ungewohnten Schwierigkeiten durchgeführt wurden.[70]

Tineh war zu jener Zeit den Bewohnern Ägyptens ein unbekanntes Land; der Name umfaßte die ganze Gegend um die Bucht und bis auf eine Stunde in die Wüste hinein; nur ein alter Fischer wußte überhaupt, wo diese Bucht liegt und führte die Brigantine. Die Gegend war unberührt; selten, und nur auf wenige Tage, kamen Schiffer und Fischer hieher. Eine Stunde weit in die Wüste hinein, lagen die Ruinen des alten Pelusiums auf einer die Umgebung beherrschenden Höhe; einzig die Überreste eines verfallenen Tempels bezeichneten die Stätte, die damals Hyänen, Schakalen und Geiern als Heimat dienten. Jaßnüger zahlte dem Beduinenhäuptling der Wüste einen Tribut, wogegen dieser feierlich versprach, daß keine Horde der Wüste die Arbeiten stören, daß aber jede gern bereit sein würde, sie zu fördern. Die Beduinen erzählten ihm von einem großen See, drei Stunden südlich von Pelusium, der süßes und trinkbares Wasser enthalte; es sei in der ganzen Wüste kein anderes Wasser zu finden und das Wasser des Sees Menzaleh sei unbrauchbar, weil dieser See an mehreren Stellen mit dem Meere verbunden sei. Der ganze Wasserbedarf der Abteilung, und er war bei dem unerträg-

lichem Durste aller Teilnehmer nicht gering, mußte aus Damiette gedeckt werden.

Schon in den ersten Tagen des Monates Mai meldeten sich die Vorboten einer mächtigen Hitzwelle. Lokkerer Sand fing die Strahlen der Sonne auf, wurde heiß und ermüdete die Arbeitenden. Im Juli steigerte sich die Hitze; die Luft zeigte 33 Grad, der Sand bis über 40 Grad Celsius; es war unmöglich, mehrere Minuten auf einem Platze zu stehen; aus der Erde, die schon in drei Meter Tiefe Meerwasser führt, drangen in der Nacht feuchte, ungesunde Dünste empor, die die Luft in den Zelten verdarben; die Arbeiten mußten schon vor 3 Uhr morgens beginnen, und die kurze Nachtruhe störten die Heuschreckenschwärme, die mit dem Südwinde herbeikamen. Aber siegreich überwanden das Pflichtgefühl und der Ehrgeiz der Ingenieure alle Hindernisse und Schwierigkeiten. Wertvolle Ergebnisse ihrer Studien brachten die Ingenieure zurück nach Wien, wo Negrelli in den ersten Tagen des Monates August sie empfing und mit aufrichtig lobenden Worten begrüßte. Mit den Ingenieuren kam die frohe Botschaft, daß an der Möglichkeit im Verhältnisse zur Großartigkeit des Baues nicht mehr zu zweifeln sei. Man hatte den abreisenden Ingenieuren in Wien, in Triest, auch noch in Alexandrien und in Kairo, selbst noch auf der Reise bis Tineh von fabelhaft großen Schwierigkeiten erzählt — nichts hatte sich bestätigt; man hatte behauptet, daß der Nil bei seinem jährlichen Austritte die Einfahrt in den Kanal verschlämmen würde; die sorgfältigen Erhebungen über die Art des Geschiebes und des Schlammes, den der Nil mit sich führt, sowie über die Richtung, das Gefälle und die Geschwindigkeit dieses Stromes, hatten diese Behauptung widerlegt. Die Tiefe von 27 Schuh im Meere konnte im Durchschnitte bei einer Entfernung von bei-

läufig drei Seemeilen von der Küste erreicht werden; die Unterschiede zwischen Ebbe und Flut zeigten sich sehr unregelmäßig, aber auch sehr gering; sie schwankten zwischen 2 Zoll und 1 Schuh 8 Zoll. Bei dem Beduinendorfe Gnatieh, fünf Stunden südlich der Küste, rings von Palmen umgeben, wurde eine Quelle gefunden. Reisende erzählten, daß längs der wahrscheinlichen Richtung des Kanals noch einige solche Quellen bestehen. Die Einwohner brechen sich Bausteine aus den Katakomben, holen sie aus den verschüttetem Stadtteile Alexandriens und Rosettas, aus den allerdings wenig ergiebigen Marmorbrüchen bei Kairo; die evangelische Kirche in Alexandrien hatte man aus Steinen von der Insel Malta erbaut; für den Kanal konnte der Stein durch die schon in Triest vorteilhaft angewandte Santorinerde von der nahen Insel Santorino im griechischen Archipel ersetzt werden. Die Gegend bei Tineh und längs des zukünftigen Kanals war unbewohnt; Arbeiter im Lande zu finden, erschien schwer. Der Araber ist Soldat oder Sklave oder so träge, daß er sich nur soviel zu verdienen sucht, als er zum Leben gerade braucht: einige Oliven oder Zwiebel, höchstens etwas Reis oder Bohnen oder Zwieback. Nur der Pascha mit seinen Soldaten, mit seinen Fördermitteln, seinen Baustoffen und Lebensmitteln konnte es möglich machen, das großartige, technisch durchführbare Unternehmen zu einem gedeihlichen Ende zu bringen, wenn die Oberleitung tüchtigen europäischen Ingenieuren anvertraut wurde . . . .

In diesem Gedanken gipfelte das Ergebnis der Vorarbeiten Negrelli's. Die Berichte Jaßnügers, die — stetig die fortschreitenden Arbeiten darlegend — Negrelli immer klarer den künftigen Plan des Kanals vor Augen treten ließen, erweckten bei allen Mitgliedern der deutschen Gruppe lebhafte Freude und steigerten den

Wunsch, endlich auch die Ingenieure aus London und Paris an der Arbeit zu sehen. Aber erst im September 1847 entsandte Talabot eine Ingenieurabteilung nach Ägypten. Enfantin's Sohn nahm an den Arbeiten teil. Sie gingen langsam vorwärts und wurden so kostspielig, daß man in Paris schließlich froh war, als Stephenson erklärte, daß in den Archiven der Admiralität in London und in den Bureaux der Oriental Steam Navigation Company erschöpfende Aufnahmen des Roten Meeres vorhanden seien und neue Arbeiten dieser Art unnötig erscheinen. Die Arbeiten der Ingenieurabteilung Talabots lieferten Ergebnisse von entscheidender Bedeutung. Bis zu diesem Zeitpunkte galten die Höhenaufnahmen, die im Jahre 1799 anläßlich der Unternehmung Napoleons in Ägypten vorgenommen worden waren, als richtig. Diese Aufnahmen lieferten einen Höhenunterschied von 8·12 Meter zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meere, das um diesen Betrag höher liegen solle als jenes — ein Unterschied, der bei der Entfernung der beiden Endpunkte von etwa 16 deutschen Meilen (118·7 km) doch auffällig erschien. Die Arbeit war im Zeichen des Krieges gestanden; mitten unter den Wechselfällen der Kämpfe, mit hastender Eile, ohne jede Überprüfung, war sie durchgeführt worden; schon diese Umstände hätten Bedenken wachrufen sollen, ob denn das Ergebnis ohne weiteres als richtig hingenommen werden darf. Als eine der scheinbar am meisten einleuchtenden Ursachen des Höhenunterschiedes galt der Einfluß der in den beiden Meeren herrschenden Winde; sie wurde aber hinfällig, als sich bei genauerer Untersuchung zeigte, daß diese beständigen Winde im Roten Meere von Norden her wehen, also den Spiegel dieses Meeres senken, mithin gerade das Gegenteil des im Jahre 1799 gefundenen Ergebnisses — Rotes Meer höher

als das Mittelmeer — hätten bewirken müssen. Die Zweifel an der Richtigkeit der Höhenaufnahme vom Jahre 1799 wurden immer größer und mächtiger. Besonders war es Negrelli, der zu dem Ergebnis kein Vertrauen hatte und mit vollem Nachdrucke auf einer strengen Überprüfung bestand. Talabot hatte die Messungen derart angeordnet, daß sie ergänzend ineinander griffen und jeden Fehler sofort erkennen ließen; überdies wurde die genaue Aufnahme durch eine Messung in großen Zügen überprüft. Es ergab sich bei mittlerem Spiegel:

Rotes Meer bei Suez höher als Mittelmeer bei Tineh um 0·80 Meter oder 0·41 Toise. Wenn man die Fluthöhen von Alexandrien und Tineh gleich voraussetzt — eine Annahme, die wohl einwandfrei ist — so stellen sich die größten Höhenunterschiede beider Meere wie folgt:

höchste (Äquinoktial-)Flut bei Suez höher als bei Tineh um 1·22 Toises;

niederste Ebbe bei Suez tiefer als bei Tineh um 0·23 Toises.[71]

Wie die Ingenieure Negrelli's, so brachten also auch die Ingenieure Talabots wichtige Ergebnisse heim, die eine sichere, bahnweisende Grundlage für die weiteren Arbeiten, für den Entwurf des Kanals zwischen den beiden Meeren darboten.

Die führenden Männer der Studiengesellschaft, namentlich die der deutschen Gruppe, hielten nun die geplante Reise der Gesellschaftsingenieure in das Kanalgebiet für dringend notwendig; nur die persönliche Kenntnisnahme aller obwaltenden, der technischen wie der politischen Verhältnisse durch Negrelli, Talabot und Stephenson konnte der in Aussicht genommenen großen Arbeit die gewünschte und unerläßliche Anregung geben, die sie in Lauf brachte, und konnte einem Abflauen der

Anteilnahme der einflußreichen Kreise, der leitenden Staatsmänner, der Diplomaten und Geldmänner entgegenwirken. Negrelli leitete denn auch sofort mit großer Entschlossenheit und Beschleunigung die Sache in die Wege. Seinen Freund, den Architekten W. Kubli in St. Gallen,* bat er, die Reise nach Ägypten mitzumachen; freudige Zusage wurde ihm zuteil. Kubli, den Negrelli, sich selbst Mehemed-Bey nennend, als seinen lieben „Ali Ben-el Bakir abd-el-Kader" anspricht, sollte Pläne zu neuen Ansiedlungen, für neue Städte und Niederlassungen entwerfen. Auch ein tüchtiger junger Wiener Arzt, Dr. Raffey, wurde für die Reise angeworben. „Er ist ein herrlicher Kautz", schreibt Negrelli an Kubli, „lustig und guter Dinge, geschickt und glücklich als Arzt, und werden wir krank, so wird es höchstens vom Lachen sein, da er die Gabe besitzt, die Leute kranklachen zu machen." In Kairo war schon ein Haus mit Garten zur Verfügung gestellt. Es verging kein Tag, an dem sich nicht Teilnehmer meldeten. Aus allen Gauen Deutschlands kamen Negrelli Briefe zu; auch Inspektor Hartmann aus St. Gallen wollte mit nach Ägypten; aber die Zahl der Mitreisenden war beschränkt und Negrelli mußte viele seiner eigenen Beamten abweisen... Die Reise verschob sich. Talabot und Stephenson hatten noch keine Zeit. Talabot war durch die schwierigen Eisenbahnfragen in Frankreich zu sehr in Anspruch genommen und Stephenson behauptete, daß ihn der Bau seiner großen Eisenbrücken über den Conway und Menai und der schwebenden Tunnelbrücke unter den Tweed in England festhalte und daß er auch als Vertreter Whitby's dem Parlamente nicht so lange ferne bleiben könne.

So sollte nun Negrelli allein reisen; wenigstens

* Bd. I, S. 95.

wünschte es Dufour, damit der Welt ein Lebenszeichen der Studiengesellschaft gegeben werde. Negrelli weigerte sich. Er wollte nicht unnütz die Eifersucht der anderen Ingenieure erregen. Dufour, Sellier und Thieriot in Dresden waren bemüht, ihn umzustimmen; Negrelli wollte sich von allem abwenden, wenn Talabot und Stephenson sich von der Reise zurückziehen. Schließlich einigte man sich doch und bestimmte den Monat Jänner 1848 zur gemeinsamen Reise. Negrelli erbat bei Kübeck einen dreimonatigen Urlaub. „Beruhige dich“, tröstet er den ungeduldigen Kubli, „du wirst die Pyramiden, den Nil, l'arabie felice e la Fata morgana sehen.... In Ägypten finden wir im Februar Frühlings- oder Sommeranfang, 18—24 Grad über Null. Doch für die Reise müssen wir uns warm halten und auch für die Nächte in Ägypten, die gewöhnlich etwas kühl sind. Also einen guten Mantel und einen Schlafsack — die Hauptsache. Was die übrige Equipierung anbelangt, werden wir uns mündlich bei Enfantin erkundigen, ein rarer Kerl, der nicht mehr St.-Simonist ist und über die Verirrungen seiner Jugend lacht. Jedenfalls reichst Du mit 400 bis 500 F. für Deine Verschönerung aus, und für die Reisekosten hast Du nicht zu sorgen, so wie Schiff, Kost, Kamele und Krokodile, die frei verabreicht werden.“ Negrelli wollte am 1. Februar in Paris eintreffen; da kam von dort und fast gleichzeitig aus London die Nachricht, daß weder Talabot noch Stephenson die Reise vor dem Spätherbste antreten könnten. Talabot begründete es mit dem Umstande, daß die Arbeiten seiner Brigade noch nicht beendet seien; Stephenson gebrauchte Ausflüchte aller Art. Negrelli war betroffen, ärgerlich, verstimmt, fügte sich aber darein; ja, er suchte seinen Freunden gegenüber in der ärgerlichen Sache selbst noch etwas Gutes zu finden. Die Monate Februar und März, meint

er, sind die schädlichsten in Ägypten; und für Hartmann erwächst die Hoffnung auf Mitreise; selbst Dr. Raffey habe sich nach dem ersten Paroxismus in Geduld ergeben und seine Frau, „die im März nach Rom reist" — sie steht vor der Entbindung — läßt ihrer Freude wegen der Verschiebung der Reise vollen Lauf. Auch dem Minister Kübeck weiß er die Verschiebung als richtig und notwendig darzustellen. Aber in Leipzig war man über den Gang der Dinge geradezu ungehalten. Man beschwor Negrelli, auf die Mitreise Talabots und Stephensons zu verzichten; man bat ihn, fest zu bleiben, sich nicht nach Talabots Wunsch zu richten. Dufour versicherte ihm: „Es ist in dieser Sache entschieden etwas jalousie de metier. Talabot wünscht lieber die Sache verschoben, eventuell vielleicht gefährdet zu sehen, als daß die Ehre, das Avantprojekt gemacht zu haben, ihm entgehen sollte, so scheint es mir wenigstens, und ich wünschte, daß Sie sich selbst durch eine persönliche Unterredung mit den Häuptern der französischen Gruppe überzeugen könnten, ob ich denselben mit diesem Verdachte zunahe trete. Die Franzosen haben seit Bildung der Société d'études eine schlechte Rolle gespielt und ihre Nationaleitelkeit will es nicht zulassen, daß auch unser Ingenieur en chef der erste auf dem Platze sei. Ich kenne meine Pappenheimer, sie gefährden lieber die ganze Sache, als die zweite Violine zu spielen."

Während noch die Briefe über diese Angelegenheit zwischen Leipzig, Paris und Wien hin- und hergingen, brach in Paris und in Wien die Revolution aus. Die Frage der Reise nach Ägypten erledigte sich vorläufig. Bis zum Herbste erhoffte Dufour die Aufheiterung des politischen Himmels und eine den friedlichen Arbeiten am Suezkanal günstigere Stimmung. Auch Enfantin war voll Zuversicht auf die Zukunft. In dieser Zeit allgemeiner

Erregung, die ganz in Politik getaucht erschien, waren es schließlich nur noch Negrelli und Dufour, also die Vertreter der deutsch-österreichischen Gruppe, die das begonnene Werk nicht versumpfen ließen, sondern die Geister wachhielten und die auch immer wieder da und dort, bald in Wien, bald in Paris oder in London, bei den Mitgliedern der Studiengesellschaft und bei den Staatsmännern, deren Name und Wort von Einfluß waren, an den großen Gedanken erinnerten.

* * *

Es kamen die Oktobertage des Jahres 1848; Österreich wurde in seinen Grundfesten erschüttert; ganz Europa erbebte. Der Gedanke wurde wieder lebendig: Österreich und das übrige Deutschland zu einem großen mitteleuropäischen Zollstaate von 70 Millionen Seelen zusammenzuschließen, dessen Handel, wie Dufour hoffnungsvoll betont, auf den vier durch Eisenbahnen und Strömen verbundenen Meeren (Nordsee, Ostsee, Adriatisches und Schwarzes Meer) blühen wird. Dann kommt auch Suez wieder an die Reihe. Wohl bedauerten Negrelli und Dufour, auch Bruck und Georgi, daß die schönen Arbeiten, welche deutsche und französische Ingenieure unter schweren Mühen in Ägypten geschaffen hatten, so lange unbenützt liegen bleiben müssen, wohl bangte auch Diesem und Jenem um die Zukunft des großen Gedankens; aber schließlich hob sie alle doch wieder die Hoffnung empor, daß solche Arbeiten nicht untergehen können und nicht untergehen werden, und der Gedanke, daß das gegenwärtige Geschlecht, wenn es das vollendete Werk nicht mehr sehen sollte, durch seine Arbeiten und Bestrebungen doch auch einen Stein zu dem gewaltigen Baue beschafft habe, der einst Europa mit Asien in nähere und innige Berührung bringen soll.

In diesem Gedanken lag für Negrelli und seine Freunde ein männlicher Trost.

Wie alles, was jene Tage brachten und schufen und was sie bewegte, so atmete auch der briefliche Verkehr zwischen Dufour, Negrelli und Enfantin, der wohl von Jahr zu Jahr seltener wurde, aber nicht erstarb, den aufregenden Hauch der Politik; aber über diese hinüber richtete sich immer wieder der Blick nach Suez. Was in der Welt geschah und vorging, was Frankreich oder Rußland, England oder Österreich oder das übrige Deutschland unternahm, alles wurde im Zeichen dieses Friedensgedankens betrachtet und beurteilt.

Allmählich glätteten sich die politischen Wogen, man hatte oben und unten, in den leitenden Kreisen wie in der gebildeten Welt wieder Zeit und Muße, auch an kulturelle Aufgaben zu denken. Das Verkehrswesen trat in den Vordergrund aller Bestrebungen, die der Hebung der inneren Kraft der Völker und Reiche gewidmet waren. Die Orientfrage wurde brennend, wurde Tagesfrage insbesonders in Österreich, wo der Österreichische Lloyd unter Brucks Führung seine Tätigkeit auf dieses Gebiet verlegt hatte. Die überlieferten Verkehrsverhältnisse genügten nicht mehr. Der Weg über Ägypten bedurfte gründlicher Umänderungen.

Zwei Linien, von Bombay und Kalkutta aus, führten die Überlandpost von Indien nach Suez; das war das Verdienst des Leutnants Waghorn, der 1838 die Bombay-Dampfschiffahrt begründete und bald darnach das Rote Meer den Dampfschiffen eroberte. Die Schiffe verkehrten nur einmal im Monate; in den Monaten Mai bis Juli ruhte die Schiffahrt von Bombay aus vollständig. Von Suez aus ging der Verkehr auf der von Mehemed-Ali erbauten, 10 bis 15 Klafter breiten, teilweise makadamisierten Straße nach dem gegen 70 englische Meilen

entfernt liegenden Kairo; 15 Poststationen vermittelten den Pferdewechsel; europäisch eingerichtete, von Italienern betriebene Gasthäuser boten Labung. Das Wasser wurde aus dem Nil bei Kairo bezogen und in Fässern zugeführt; kein Strauch, kein Baum, kein Grashalm erquickte das Auge des Wanderers auf der nur mangelhaft erhaltenen Straße. Der Verkehr lag in den Händen der „Transitgesellschaft"; vierrädrige Omnibusse zu 12 und zweirädrige leichte Wagen zu 4 Plätzen, für Personen und Schnellgüter bestimmt, durchfuhren die trostlose Gegend in zwölf Stunden; die Güterbeförderung fand mit Kamelen statt, die in langen Karawanen dahinzogen und drei Tage von Suez bis Kairo benötigten. In Bulak, dem Hafen von Kairo, übernahmen die Raddampfer der Transitgesellschaft die Reisenden und einen Teil der Güter, während der andere Teil von den Kamelen weiterbefördert wurde, die einen schmalen Pfad neben der alten zerfallenen Straße benützten. Die Dampfer fuhren 120 englische Meilen weit, bis Atseh, wo der Mahmudjeh-Kanal mit dem Nile sich verbindet und wo die Fahrt auf diesem letzteren bis Alexandrien, das 48 englische Meilen entfernt liegt, in flachen, von Dampf getriebenen oder von Pferden gezogenen Booten fortgesetzt wurde. In Alexandrien übernahmen englische Boote der Peninsular and Oriental Company die Überlandpost und brachten sie nach Marseille.

Der Österreichische Lloyd hatte um 1850 schon eine Kalkutta-Linie eröffnet; allmonatlich ging ein Dampfer von Triest nach Alexandrien und zurück. Das war das besondere Verdienst Brucks zur Zeit, da noch die Verwaltung des Lloyd in seinen Händen lag. Zahlreiche Probefahrten, Erörterungen, Werbungen in den Zeitungen Deutschlands, Englands, Belgiens, persönliches Einwirken in allen wichtigeren Städten längs des vorge-

sehenen Reiseweges — das alles vermochte doch nicht den englischen Einfluß zu unterdrücken oder nur entschieden zu mindern. Die englische Regierung sandte fortlaufend alle Post über Marseille und nur jene Post über Triest, die ausdrücklich diesen Weg vorschrieb; selbst nach Wien, ja sogar nach Triest ging die Post englischer Häuser über Marseille.

In den Bestrebungen, den orientalischen Verkehr zeitgemäßer zu gestalten, machte sich ein scharfer Wettbewerb geltend. London war der Ausgangspunkt, Ostindien der Endpunkt des Weges; Frankreich wollte in den Weg auch Marseille einschalten. Hier war um das Jahr 1851 eine mächtige Dampfschiffahrtsgesellschaft im Werden, die anschließend an die zur Vollendung reifende Eisenbahn von Calais nach Marseille und an die Dampfschiffahrt von Chalons an der Saone den Personen- und Frachtverkehr nach dem Oriente über Lyon bis Avignon leiten wollte. Der Österreichische Lloyd mußte sich fest in den Sattel setzen, um sich zu behaupten. Die Vollendung des Schienenweges von Prag nach Dresden gab dem englisch-ostindischen Verkehre neue Anregung. In London und Ostindien wurden Reisehandbücher für die Fahrt zwischen London und Triest aufgelegt; die Reisezeit der Dampfer wurde gekürzt, die Zahl der Fahrten vermehrt.

* * *

Unerwartet reiste Stephenson im Winter 1850 nach Ägypten. Enfantin erhielt keine „offizielle“ Mitteilung über seine Reise; auch berichtete er darüber weder ihm noch anderen Mitgliedern der Gesellschaft. Umso lauter waren die englischen Zeitungen, als Stephenson im Frühjahr 1851 wieder heimgekehrt war. Zu ihrer Überraschung und zu ihrem Bedauern aber erkannten Ne-

grelli und seine Freunde aus diesen Zeitungsstimmen, daß Stephenson in Ägypten das Gegenteil dessen getan hatte, was sie bei der Gründung der Gesellschaft, der auch Stephenson angehörte, im Auge hatten: er war für den Bau einer Eisenbahn über die Landenge von Suez eingetreten. Die englischen Zeitungen berichteten, daß Stephensons Eisenbahnentwurf die Zustimmung des Paschas gefunden, aber einer entschiedenen Einsprache Rußlands in Konstantinopel begegnet sei. Nicht ohne leisen Vorwurf gegen Dufour, der sich gegen jede Ausschaltung Englands aus der Studiengesellschaft ausgesprochen hatte, betonte Enfantin in einem Briefe an ihn, daß man von England wohl kaum ein anderes Vorgehen erwarten konnte und daß es geboten sei, sich dagegen zu schützen, ja daraus selbst Nutzen zu ziehen, sich gegen England und Stephenson zu wenden und die wichtige Frage auf das Gebiet der „offiziellen Diplomatie“ zu verlegen. „Negrelli“, schreibt er, „hat allen Grund, beleidigt zu sein über einen Vorgang, den seine österreichische Loyalität nicht erfaßt, der Deutschland und Frankreich außerhalb des großen Werkes läßt... Darum glaube ich, daß Negrelli und Sie Herrn von Bruck bitten müssen, zu bewirken, daß die Vertreter Österreichs auch in Konstantinopel gegen dies heimliche Ansichreißen Ägyptens durch England Einspruch erheben. Ich habe immer gehofft, ich, der ich ebenso Erhalter als Neuerer bin (und das will nicht wenig besagen), daß die Suezaffäre gelöst würde nur mit Zustimmung und über Auftrag der Mächte des Orients und nicht allein durch den Willen eines Volkes, oder selbst aller Völker des Okzidents, wenn es so sein soll. Dann müssen der Sultan und der Zar sich offenbar verständigen mit dem Kaiser, während das englische Parlament und die französische Republik nur einem unnützen Kampfe dienen

würden, ähnlich jenem von 1840 — das heißt sehr indecent! Und all dies drängt mich, immer wieder und wieder Ihnen zu sagen, daß die Anregung und die diplomatische Führung unserer Sache in Österreich gelegen sein oder vielmehr noch liegen sollte! Heute ist es mehr denn je notwendig, daß Herr von Bruck von dieser Überzeugung durchdrungen ist; bieten Sie gemeinsam mit Negrelli alles auf, ihn dazu zu bringen. Der Protest Rußlands und Österreichs würde zur unvermeidlichen Wirkung haben, die Frage dorthin zu tragen, wohin sie durch die ganze europäische Diplomatie geführt werden muß, nach Konstantinopel. Dorthin muß Österreich die anderen Mächte: Italien, Spanien und Frankreich, verstärkt durch Rußland, Preußen und Holland, führen, um den englischen Egoismus in einer Frage zu besiegen, die wahrhaftig das Symbol der gegenwärtigen Zivilisation der ganzen alten Welt, des Orients und des Okzidents darstellt und in der England die Interessen aller bekämpft!"

Dufour anerkannte die Richtigkeit dieser Anschauung. In einem Berichte über den Stand der Suezkanal-Angelegenheit und über die teilweise Verwendung des gewährten Beitrages an das sächsiche Ministerium des Innern verwies er auf die politische Eifersucht zwischen den europäischen Großmächten, die bewirkt, daß keine gern die Angelegenheit offen in den Vordergrund stellen wolle, aus Furcht, Ursache zu aufregenden Fragen zu geben; er wies aber auch darauf hin, daß man in Österreich diese Befürchtungen am wenigsten zu hegen scheine, daß Negrelli am wärmsten für die Sache sei und daher auch in Österreich der sächsische Einfluß zugunsten des Kanals mit den besten Aussichten auf Erfolg in Anwendung zu bringen sein dürfte. Dufour blieb übrigens bei der Überzeugung, daß die Form der Privat-

Unternehmung unter dem Schutze der Großmächte wohl als die günstigste erscheine. Übrigens teilte er nicht die Verstimmung Enfantins und Negrellis gegen Stephenson; während Negrelli in seiner nicht unberechtigten Abneigung gegen England in dem Vorgehen Stephensons englische Hinterlist erblickte, sah Dufour darin nur die kluge Tat eines berechnenden Geschäftsmannes, zu dem Robert Stephenson schon vom Vater her erzogen worden war. Es behagte ihm nicht, daß die Kanalfrage scheinbar nicht vorwärts kam; sie war nach seinem Gefühle eingeschlafen. Er kümmerte sich nicht weiter um sie; er zahlte und hielt damit vorläufig seine Pflichten gegen sie für erledigt. Nun bot man ihm, so meint Dufour, den Bau der Eisenbahn an; dieser Bau versprach ihm Ehre und Nutzen; so hatte er umso weniger Grund, ihn abzulehnen, als sich ja andernfalls im In- und Auslande genug Ingenieure gefunden hätten, das Werk zu vollführen. Stephenson nahm, wie Dufour behauptet, den Standpunkt ein, daß „die Eisenbahn in diesem Falle, wie in allen übrigen, den Kanal, wenn er sich als ausführbar erweist, nicht entbehrlich machen wird.“ Diesen Standpunkt teilte Dufour selbst. Die Eisenbahn würde nach seiner Meinung erst recht dazu beitragen, die Notwendigkeit des Kanals unwiderlegbar zu beweisen. „Die Eigentümlichkeit aller Eisenbahnen“, schreibt er an Negrelli,[72] „ist: eine Zunahme des Verkehrs hervorzurufen, welche nur durch die größten Anstrengungen bewältigt werden kann; oft aber, wie z. B. bei den königl. bayerischen Eisenbahnen, bei unzulänglichen Einrichtungen gar nicht bewältigt werden kann und in Geschäftsbankerott endet. Wenn die Eisenbahn fertig sein wird, sind nur zwei Fälle denkbar: entweder sie ist gut gebaut und verwaltet, dann wird sie einen so großen Verkehr hervorrufen, daß die Notwendigkeit

des Kanals recht in die Augen springen wird, oder sie ist schlecht gebaut und verwaltet, so bewährt sich ihre Unzulänglichkeit und sie wirkt ebenfalls zu unseren Gunsten.“ Die gleiche Anschauung vertritt auch Bruck, den Charles Duveyrier in Konstantinopel über diese Sache befragt.

Eine neue unangenehme Überraschung wurde Enfantin und seinen Freunden in Deutschland zuteil, als Talabot ohne Zustimmung der Gesellschaft einseitig seine Erhebungen in Ägypten veröffentlichte und den Bau eines Nilkanales, der vornehmlich der Hebung Alexandriens dienen sollte und die Seeschiffe zur Umladung ihrer Güter nötigen würde, warm empfahl. Dufour, Negrelli und Enfantin erblickten in diesem Vorschlage eine halbe Maßregel, an der sie sich nicht beteiligen möchten. Es kann unter solchen Umständen nicht verwundern, wenn Enfantin und Dufour auf die Techniker der Gesellschaft nicht gut zu sprechen sind. Politiker und Ingenieure, behaupten sie, werden die Sache verzögern. Es war ein Irrtum, gesteht Dufour seinem Schwager Arles in einem vertraulichen Briefe, die Ingenieure in die Suezfrage einzumengen, ehe sie finanziell gesichert war. Der Anfang hätte Sache der Finanziers sein sollen. An die Ingenieure hätte man erst appellieren dürfen, als man die Subskriptionen von 5 Millionen Livres Sterling in der Hand hatte.....

* * *

Im Sommer 1854 starb Abbas Pascha, der Mehemed Ali gefolgt war, nach sechsjähriger Regierung. Ihm folgte sein Oheim Said Pascha, damals 32 Jahre alt, ein Mann von hoher europäischer Bildung, von aufrechtem ehrlichen Wesen, ein gewiegter Staatsmann. Und nun tauchte unvermutet die Persönlichkeit auf, der es

gelang, die Suezangelegenheit an sich zu reißen und sich den Ruhm des Schöpfers jener Meeresstraße zu erringen und bis in die Gegenwart, allen Bemühungen unabhängiger Geschichtsschreiber zum Trotze, zu erhalten: Ferdinand von Lesseps.

Im Jahre 1805 in Versailles geboren und für die diplomatische Laufbahn bestimmt, war Lesseps zu Beginn der Dreißiger-Jahre als Vizekonsul nach Kairo gekommen, wo er das Glück hatte, mit dem jungen Prinzen bekannt zu werden, dem er, selbst ein vorzüglicher Reiter, Unterricht in dieser Kunst erteilen durfte. Hier lernte er auch Enfantin und seine großen Pläne kennen. Von Kairo ging er als Konsul nach Rotterdam, nach Malaga und Barcelona; in den Jahren 1848 und 1849 war er Gesandter in Madrid, dann in Rom; aber hier erlitt seine diplomatische Laufbahn einen Schiffbruch, der ihn zwang, sich dem Privatleben zu widmen. Von Haus aus ohne Mittel, lebte er zuerst auf dem Landgute seiner Schwiegermutter Frau Delamalle im Berry, auf der Suche nach Beschäftigung und Verdienst. Er ging nach Paris, wo er Enfantin aufsuchte, der damals eine angesehene gefestigte Stellung besaß und ihm durch seine bedeutenden Verbindungen förderlich sein konnte. Damals weilte in Paris auch der junge ägyptische Prinz Said. Es wurde Lesseps, als einem alten Bekannten, nicht schwer, sich ihm zu nähern. Sein gewinnendes Benehmen, sein umfangreiches, wenn auch nicht tiefgehendes Wissen, sein gutmütiges Äußere — das waren Eigenschaften, die im Vereine mit seiner echt französischen Lebhaftigkeit für ihn einnahmen, so daß er in ein sehr freundschaftliches Verhältnis zu dem Prinzen trat — ein Verhältnis, für dessen Entwicklung es jedenfalls sehr günstig war, daß er die junge Kaiserin Eugenie seine Nichte nennen konnte.

Abbas Pascha starb unerwartet. Said war plötzlich Vizekönig in Ägypten. Lesseps sah den günstigen Augenblick für sich und seine Zukunft gekommen, und rasch entschlossen erfaßte er ihn mit beiden Händen. Er eilte zu Enfantin. Enfantin wußte von dem Verhältnis Lesseps zu dem neuen Pascha, kannte die Tatkraft und Beredsamkeit Lesseps und begrüßte es als gutes Zeichen, daß Lesseps ihm seine Dienste anbot, nach Ägypten zu reisen und von Said Pascha die Genehmigung zum Baue des Kanals von Suez zu erwirken. Talabot und Arles waren mit ihm eines Sinnes; man war überzeugt, daß es Lesseps gelingen werde, den jungen Vizekönig für das große Werk zu gewinnen. Lesseps drängte zur Entscheidung; man müsse das Eisen schmieden, so lange es warm sei, man solle den Augenblick nicht versäumen, man solle Frankreich den Ruhm lassen, den entscheidenden Schritt getan zu haben, den Grundstein zum Bau zu legen, wie es den Unterbau für die Vorarbeiten schuf. In Deutschland und Österreich werde man vielleicht Bedenken haben, vielleicht Eifersucht — es werde wieder viel hin- und hergeschrieben und wenig gehandelt werden. Besser wäre es, die beiden Gruppen vor die vollendete Tatsache zu stellen. Die drei Führer der französischen Gruppe ließen sich überreden und überzeugen, sie gewährten Lesseps aus eigener Machtvollkommenheit einen Reisevorschuß, übergaben ihm alle wichtigen Papiere, Aktenstücke und selbst die Listen der Zeichner, auf die Lesseps besonderen Wert legte, denn sie würden dem Vizekönig zeigen, welche hervorragenden Persönlichkeiten dem Unternehmen beigetreten sind. Die drei Führer gingen aber noch einen Schritt weiter: sie erhoben Lesseps zu ihrem „Mandatar und Associé“ und erteilten ihm den Auftrag, für die „Studien-Gesellschaft“ die Baugenehmigung zu

erwirken. Man wollte ihm diesen Auftrag, man wollte ihm die Ernennung zum Bevollmächtigten der Gesellschaft schriftlich ausdrücken, damit er sich legitimieren könne, aber Lesseps hatte Eile, er verzichtete darauf, er schien es vorteilhafter zu finden, nicht schriftlich gebunden zu sein. Und merkwürdiger Weise begnügten sich Enfantin und seine Mitarbeiter mit einer mündlichen Vereinbarung.

Lesseps hat als hochbetagter Mann — im Jahre 1887 — eine Sammlung von Abhandlungen veröffentlicht: „Erinnerungen von vierzig Jahren“. Da findet sich auch ein Aufsatz: „Rome — Suez — Panama“, der den großsprecherischen Gedanken verfolgt, daß der Fehlgang seiner diplomatischen Sendung in Rom den Suezkanal geboren habe — „Voilà l'origine du canal de Suez“ — sagt er wiederholt. Diese Lüge ist ihm leider ungeprüft nachgebetet worden. Die Dokumente, die Georgi und Dufour zur Geschichte des Suezkanals veröffentlicht haben, und die Schriftstücke, die mir im Urtexte vorliegen, diese Quellen, die nicht Jahrzehnte später entstanden sind, um der Welt die eigenen Verdienste zu künden, sondern aus jenen Tagen selbst stammen, zeihen Lesseps der bewußten Unwahrheit. Nach seinen „Erinnerungen“ traf Lesseps die Nachricht von der Thronbesteigung Said Paschas bei einer Bauarbeit auf dem Gute seiner Schwiegermutter; Lesseps beglückwünschte seinen hohen Freund sofort und erhielt von ihm umgehend Dank und Einladung nach Ägypten. „Da ich“, erzählt er weiter, „seit meiner Flucht ins Privatleben alle den Suezkanal betreffenden Fragen gründlich studiert hatte, so kannte ich vollkommen den Isthmus; ich war überzeugt von der Möglichkeit seiner Durchbrechung, die meine Phantasie beschäftigte, seit ich die Memoiren Lepère's, des Chefingenieurs der Ex-

pedition Bonapartes, gelesen hatte. Ich nahm unverzüglich meine alten Arbeiten auf, überzeugt, daß ich die Genehmigung zum Bau erhalten werde. Der Vizekönig rief mich nach Kairo."

So erzählt Lesseps — mehr als vierzig Jahre später. Tatsache aber ist es, daß Lesseps, den sogar deutsche Fachschriftsteller zu der Würde eines hervorragenden Ingenieurs emporgehoben haben, von den Führern der französischen Gruppe in ihrem Namen und mit ihrem Gelde nach Ägypten entsandt wurde, um den Suezkanal zu fördern. Eben dieser Schritt Enfantins und Arlès' war es, der zu einem regen und erregten Briefwechsel zwischen den beiden Franzosen einerseits und Dufour und Negrelli anderseits führte — zu einem Briefwechsel, der das beweist, was Lesseps verschweigt.

Lesseps reiste also im Oktober 1854 als Mandatar Enfantins, Arlès' und Talabots nach Ägypten. Er begleitete den jungen Vizekönig auf einer Reise durch sein Land und überreichte ihm am 15. November ein „Memorandum" über den Bau des Suezkanals. In diesem Memorandum[73] spricht Lesseps zunächst von Sesostris und den Pharaonen und erwähnt an einer Stelle flüchtig die Société d'études wie eine Sache, die längst der Vergangenheit angehört; nur in einer Fußnote bemerkt er, daß Negrelli der Ingenieur für Österreich gewesen sei. Ängstlich aber vermeidet er auszusprechen, daß er nur im Namen der Studiengesellschaft verhandle, daß er nur deren Bevollmächtigter sei. Hier liegt der Verdacht vor, daß Lesseps bei der Veröffentlichung der Dokumente eine Fälschung begangen habe. Der Öffentlichkeit von der Studiengesellschaft viel zu erzählen, erschien ihm nicht zweckmäßig; in der Öffentlichseit mußte Lesseps die wichtigere Person sein, damit sie sich langsam daran gewöhne, in ihm auch den Schöpfer des großen Werkes

zu sehen. Dem Vizekönig gegenüber genügte jedoch nicht die Person des guten Gesellschafters und Reitgenossen Lesseps; hier mußte er sich auf die Studiengesellschaft stützen, die gefestigt dastand und hervorragende Männer zu ihren Führern zählte. Daß er dies auch getan und daß die ägyptische Regierung diese Gesellschaft auch als den festen Pol der Frage erkannte, geht aus der sogenannten „Konzessionsurkunde“ hervor, die Lesseps am 30. November vom Vizekönig erhalten hat.

Auch mit diesem Schriftstücke hat es ein sonderbares Bewandtnis, das freilich erst klar wird, wenn man die Umstände schärfer ins Auge faßt, unter denen es Lesseps der Studiengesellschaft und der teilnehmenden Welt kund gibt.

Noch am Tage, da er den Erlaß des Vizekönigs erhielt, teilte er in einem jubelnden Schreiben den französischen Führern der Studiengesellschaft mit, daß der Vizekönig die „Konzession“ für den Suezkanal erteilt habe, jedoch ihm (Lesseps) persönlich, weil den Orientalen eine „anonyme Gesellschaft“ ein „unsympathischer Begriff“ sei. Er sandte seinen Auftraggebern auch eine französische Übersetzung der „Konzession“, die neun Artikel umfaßte. Am 2. Dezember schrieb er an den Generalkonsul Huber in Konstantinopel, daß ihm der Vizekönig die Vollmacht erteilt habe, eine internationale Gesellschaft für den Suezkanal zu begründen (constituer) und zu leiten. Er spricht darin kein Wort von einer ihm erteilten Konzession, im Gegenteil, zum Schlusse des Briefes bemerkt er so leichthin: „Der Vizekönig, dessen gute Beziehungen zur Pforte Sie kennen, zweifelt nicht an der Zustimmung des Sultans, mit dem er sich unmittelbar ins Einvernehmen setzen wird“ — hier bewegte sich Lesseps auf dem Boden der Tatsache.

Dem Generalkonsul konnte er nichts von einer Konzession vormachen; aber die Männer, denen er nach Paris von der „Konzession“ berichtete, waren keine Juristen; sie zweifelten auch keinen Augenblick an der Wahrheit der Worte Lesseps'; sie atmeten in heller Freude auf und priesen die Geschicklichkeit ihres Mandatars, der es verstanden habe, in der persönlich erlangten Konzession auch ihre Gründerrechte zu wahren.

Negrelli und Dufour waren allerdings auch erfreut über den erfolgreichen Schritt, aber Dufour konnte sich der Sorge nicht erwehren, daß in der Sache nicht alles sich so zu entwickeln scheine, wie es wohl das Rechte wäre.

„Jetzt betrachte ich“, schreibt er an Negrelli, „als das größte Übel, daß in Ägypten alle, die sich für die Sache interessieren, fast ausschließlich Franzosen sind; zum großen Teile mögen sie auch der Klasse der Aventurieurs angehören und es scheint, daß in jenem Lande, ungeachtet der „entente cordiale“ der Regierungen und Armeen, eine gereizte Stimmung zwischen Engländern und Franzosen fort und fort vorherrscht.“ Dufour beklagt es, daß die Kanalangelegenheit immer mehr ihren kosmopolitischen Charakter verliert und dadurch die Eifersucht der Engländer erregt, ohne deren Willen der Kanal, wie er meint, nicht zur Ausführung kommen könne. Und weiter schreibt er: „Es ist unglücklich, daß die Konzession auf einen Mann und nicht auf unsere Gesellschaft lautet“, und er hält es für dringend notwendig, daß der kosmopolitische Grundzug der Unternehmung wieder hergestellt werde. „Sollte es nicht möglich sein“, der Gedanke fließt ihm beim Schreiben in die Feder, „daß die an Herrn de Lesseps gegebene Konzession an die Monarchen Königin Viktoria, Kaiser Franz Joseph und Napoleon III. gemeinschaftlich abge-

treten, von diesen aber unserem, aus den drei Nationen gebildeten Komite oder einer Ausführungs-Kompagnie übertragen würde?... Warum sollten die Monarchen der ersten Länder der Welt nur zu blutigen Kriegszwecken zusammenwirken können und nicht stolz darauf sein, das schönste Werk des Friedens durch den großartigen Einfluß ihrer Namen zu fördern und so ihr Andenken als erhabenste Wohltäter der Menschheit gemeinschaftlich zu verewigen?“

Es war wohl kaum die Absicht Enfantins, auch nicht jene Arlès' gewesen, das Unternehmen mehr oder weniger rasch zu einem vorwiegend oder ausschließlich französischen zu gestalten und die deutsche, wie auch die englische Gruppe nur mittun zu lassen, um sie füglich ganz auszuschließen. Es waren wohl nur die französische Lebhaftigkeit und die Begeisterung Enfantins, die den Mann, der doch soviel von der Weltstellung des Kanals schwärmte, und mit ihm auch Arles hinrissen, gegen ihre deutschen Verbündeten jede Freundschaftlichkeit und jede durch die gegenseitigen Verhältnisse gebotene Form scheinbarer Verständigung außer Acht zu lassen. Negrelli und Dufour fühlten sich immerhin verletzt, daß sie von jedem Schritte der französischen Mitarbeiter erst nachträglich erfuhren, daß Enfantin bereits französisches Geld für den Bau warb und daß er sich schon aus eigener Machtvollkommenheit als Generaldirektor der Baugesellschaft fühlte und benahm. Negrelli gab seinem Unwillen über dieses Vorgehen der „Zentralgruppe“ in einem Briefe an Dufour sehr ernsten Ausdruck, und Dufour, mit Negrelli eines Sinnes, hielt auch mit seiner und seines österreichischen Freundes tiefer Verstimmung gegenüber Arles und Enfantin nicht zurück. „Wir können uns“, schreibt er an Negrelli, „doch den Stuhl nicht vor die Türe setzen lassen.“

Während Enfantin in Paris die Anteilnahme des Kaisers für den Suezkanal in wiederholten Audienzen rege zu erhalten suchte — während Dufour und Negrelli bemüht waren, die Rechte der deutschen Gruppe zu wahren und den Weltcharakter des Unternehmens zu festigen — während Palmerston in England offen gegen den Kanal auftrat und selbst den Einfluß Napoleons auszugleichen suchte — war Lesseps in Ägypten und in der Türkei sehr eifrig am Werke, die ganze Angelegenheit auf Wege zu leiten, die seinem Streben und seinem Ehrgeize besser entsprachen als die Bahnen, die seine Auftraggeber ihm vorgeschrieben hatten. Die Kanalfrage war Lesseps nicht eine Frage von allgemeiner kultureller Bedeutung, sie war für ihn eine Frage von rein persönlichem Werte. „Eine entscheidende Frage für meine Zukunft" nennt er sie in einem Briefe, in dem er seiner Schwiegermutter mit großem dichterischen Schwunge den Augenblick schildert, da er im Feldlager von Marea dem Vizekönig „sein Projekt" erläuterte und das von ihm verfaßte „Memorandum" überreichte. Man fühlt schon aus diesem Briefe, wie sehr Lesseps bemüht war, die Angelegenheit als seine eigene zu betrachten, wenn er es auch hier noch nicht offen ausspricht.

Lesseps' Bemühungen, die Genehmigung der Hohen Pforte für den Kanalbau zu erlangen, blieben erfolglos. Der Einfluß Englands war zu mächtig. Die Nutzlosigkeit aller weiteren Schritte in Konstantinopel erkennend, beschloß Lesseps, nach Paris zu reisen, wo Enfantin und sein Anhang bei Kaiser Napoleon für die Studiengesellschaft wirkten. Unmittelbar vor seiner Abreise, am 30. April 1855, überreichte Lesseps dem Pascha den allgemeinen Entwurf der Ingenieure Linant-Bey und Mougel-Bey für den Suezkanal und beantragte in einem längeren Berichte, ihn einem Ausschusse hervorragen-

der Wasserbau-Ingenieure Englands, Frankreichs, Deutschlands und Hollands zur Begutachtung zu unterbreiten. Nach Festlegung der endgültigen Linie durch diese Fachleute soll mit der Aktienzeichnung begonnen werden und er — Lesseps — würde rechtzeitig für den Beginn und den ungestörten Fortgang der Arbeiten vorsorgen.

„Eure Hoheit", heißt es in dem Berichte, „haben schon ein erstes Verzeichnis von sechzig Gründern, welche die durch den Artikel 11 des Ferman vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, bestimmt. Eure Hoheit lassen mir die Sorge, sie zu vervollständigen durch Hinzufügung von Personen, die mich in Europa und Amerika bei der Gründung des Werkes unterstützen werden und wünschen nur, daß die Gesamtzahl der Gründer sich nach Möglichkeit nicht über Hundert erhebe."

Der Vizekönig nahm in einem besonderen Schreiben vom 19. Mai Kenntnis von diesem Berichte, der Lesseps an Stelle einer Instruktion dienen sollte. Am selben Tage erhielt Lesseps eine Abschrift des Ferman vom 30. November 1854 mit folgendem Begleitschreiben:

„Nachdem die der internationalen Suezkanal-Gesellschaft erteilte Konzession durch S. M. den Sultan genehmigt werden muß, übergebe ich Ihnen diese Abschrift zur Aufbewahrung. Die auf den Kanal bezüglichen Arbeiten dürfen erst nach Autorisation durch die Hohe Pforte begonnen werden."

In einem Briefe an Baron Bruck vom 4. Mai 1855, den Lesseps ebenfalls aus seinen „Erinnerungen" ausgeschieden hat, der sich aber in der Arsenal-Bibliothek in Paris vorfand, machte er diesem Mitteilung von seinen Erfolgen in Ägypten und fügte hinzu: „Sr. Königl. Hoheit beauftragt mich, Ihnen mitzuteilen, daß Sie Ihren

Namen und den Namen des Herrn von Negrelli unter die Gründer seiner Unternehmung einschreiben hat lassen, die keine erlauchteren und mächtigeren Beschützer finden kann, als den erlauchten Minister Österreichs und den berühmten Bauingenieur der Lombardei und Venetiens."

In seiner Antwort stellte sich Bruck entschieden auf den Standpunkt der Studiengesellschaft und betonte ausdrücklich, daß er hoffe: „Sr. Hoheit werde auch die gleiche Güte den anderen Gründern der Gesellschaft erweisen." Das lag nun freilich nicht mehr in der Absicht Lesseps', der nach seiner Rückkehr nach Paris den offenen Bruch zwischen sich und der Studiengesellschaft herbeiführte. Er erklärte seinen ehemaligen Associés, daß die Gesellschaft, die zu gründen ihn der Vizekönig anvertraut habe, der Studiengesellschaft vom Jahre 1847 nicht mehr schulde als allen anderen Planverfassern, verbündeten oder vereinzelt stehenden, die sich — in großer Zahl — seit fünfzig Jahren mit der Kanalfrage befaßt haben. Seinen rastlosen und rücksichtslosen Bemühungen gelang es denn auch bald, die Studiengesellschaft kalt zu stellen, sie bei Hof und in der Öffentlichkeit auszuschalten. Im Jahre 1855 veröffentlichte Lesseps unter der Überschrift: „Die Durchbohrung des Isthmus von Suez"[73] alle Schriftstücke und Urkunden, die auf sein Unternehmen Bezug hatten. In der Einleitung findet sich der Satz: „Ich habe von niemandem irgend eine Art Auftrag erhalten." Unter den Urkunden ist auch der „Ferman de Concession de S. A. Mohammed Saïd, Vice-roi d'Egypte" abgedruckt; er trägt die Zeitangabe: 30. November 1854, unterscheidet sich aber in wichtigen Punkten von jener ersten Übersetzung, die nur in wenigen geschriebenen Stücken an einige Mitglieder der Studiengesellschaft gelangte und

erst später aufgefunden wurde. Die neue, von Lesseps eigenmächtig abgeänderte Fassung gibt dem Ferman tatsächlich die Form einer Konzession, die er in der Urfassung nicht ist. Als Bevollmächtigter des Vizekönigs von Ägypten wendete sich Lesseps nun auch in dessen Auftrag an alle europäischen Kabinette mit Ausnahme des englischen, von wo aus eine Abweisung drohte, und bat sie, die Ingenieure für die Kommission zu bestimmen, die den Kanalvorentwurf begutachten, die Kanallinie festlegen und die erforderlichen Bauten vorschlagen sollte. Den Vertreter Englands berief Lesseps aus eigener Machtvollkommenheit.

Wesentlich verspätet, im September 1855, traten die Mitglieder der Studiengesellschaft in Paris zusammen. Auch Negrelli nahm an den Beratungen teil. Es fehlt jede glaubhafte Äußerung über ihren Verlauf; nur eines läßt sich aus den Andeutungen in verschiedenen Briefen, die zwischen den Mitgliedern der deutschen und französischen Gruppe gewechselt wurden oder die Lesseps an seinen Vertreter in Ägypten und an Baron Bruck richtete, mit Gewißheit erkennen: das Spiel der Studiengesellschaft war verloren. Lesseps erklärte ganz entschieden, daß er diese Gesellschaft nicht als Grundlage seiner internationalen Baugesellschaft anerkenne. Negrelli bemühte sich vergebens, einen Ausgleich herbeizuführen. Die Studiengesellschaft ging an dem Mangel ihres inneren Zusammenhanges zugrunde; die Sonderbestrebungen Enfantins und Talabots, die beide nach der Führung der Gesellschaft strebten und sich über ihre französischnationale Selbstsucht nicht zu erheben vermochten, der Ehrgeiz Talabots, der ihn verleitete, seine Vorarbeiten ohne Wissen der deutschen Gruppe zu veröffentlichen, die Teilnahmslosigkeit Stephensons, dem der Eisenbahnbau höher stand als der Kanal —

das waren die Sünden, die sich jetzt rächten. Nur die deutsche Gruppe — nur Dufour, Georgi und Negrelli — hatten ernste Arbeit geleistet und waren bemüht gewesen, die innere Festigkeit zu erhalten und zu stärken. Lesseps hatte mit Negrelli in Paris unmittelbar vor dessen Abreise nach Wien eine längere Unterredung. Negrelli erklärte sich schließlich bereit, an der vom Vizekönig von Ägypten berufenen Kanalkommission teilzunehmen. Diese Erklärung geschah im vollsten Einvernehmen mit den übrigen Mitgliedern der Studiengesellschaft, mit denen er nach wie vor im innigsten Verkehre blieb. Es ist eine Lüge Lesseps', wenn er in seinen „Erinnerungen" behauptet, daß seine offenen und freimütigen Darlegungen über das Vorgehen Enfantins und Talabots Negrelli bewogen hätten, sich von der Studiengesellschaft abzuwenden. Die Studiengesellschaft löste sich nicht auf, sie entsagte auch nicht ihrer Aufgabe. Noch im Jahre 1861 erklärte Dufour in Leipzig, daß die Zeit für die weitere Tätigkeit der Studiengesellschaft noch kommen werde, wenn die Bestrebungen Lesseps', dessen Wege er des Tadels wert fand, scheitern sollten.

Auch Baron Bruck hielt an der Studiengesellschaft und ihren Rechten unwandelbar fest. Ein Schreiben vom 1. Oktober 1855 an Lesseps, das wir mit Hinweglassung aller nebensächlichen Sätze und Wendungen nachstehend wiedergeben, straft Lesseps' „Erinnerungen", daß Bruck gleich ihm die Studiengesellschaft als überwundenen Standpunkt hielt, entschieden Lügen.

Bruck schreibt: „.... ich beeile mich, nachdem ich durch Herrn von Negrelli alle Aufklärungen über die Zusammenkunft in Paris mit Ihnen am 18. September erhalten habe, Ihnen zu eröffnen, daß ich die Spaltung

der Meinungen zwischen Ihnen und der Studiengesellschaft bedaure, aber ich schätze Ihre loyale Absicht über die künftige Stellung und über die Mitwirkung, die Sie den Mitgliedern der genannten Gesellschaft für den Augenblick vorbehalten, in dem — nach der Lösung der technischen Frage — die Zusammensetzung der Baugesellschaft stattfinden muß, deren Erfolg wesentlich von der Vereinigung und der vollständigen Übereinstimmung der geistigen und materiellen Kräfte abhängt, die zum guten Teile durch die Gruppen der genannten Gesellschaft repräsentiert werden.

Übrigens ist es nach der Veröffentlichung des Entwurfes von Talabot und der Erklärung des Vizekönigs von Ägypten unabweislich, die Anschauung anderer wohlerfahrener und in hydraulischen Fragen tiefbewanderter Techniker hierüber einzuholen. In Übereinstimmung mit dem Minister des Handels und der öffentlichen Arbeiten genehmige ich, daß Herr von Negrelli an der dem Vizekönig vorzuschlagenden Kommission teilnimmt und er sich mit Ihnen nach Ägypten begibt, sobald die Ingenieure des Vizekönigs die in Ihrer Instruktion vom 30. April d. J. festgelegten Arbeiten vollendet haben werden.

Erst nach Ihrer Rückkehr von Ägypten werden wir uns mit der finanziellen und administrativen Organisation der internationalen Baugesellschaft befassen; ich behalte mir vor, Ihnen zu diesem Zeitpunkte die Namen jener Personen bekannt zu geben, die auf Grund ihrer Stellung dem Erfolge des großen Unternehmens am besten dienen können....“

So erachtete man eben in den führenden Kreisen der Studiengesellschaft für das zu verfolgende große Ziel als entschieden vorteilhaft, wenn die Beziehungen zu der Suezkanalfrage durch die Anteilnahme Negrelli's

an der Ingenieur-Kommission trotz der gegenüber der Studiengesellschaft ablehnenden Stellung Lesseps' aufrecht erhalten blieben — und so fiel Negrelli abermals eine jener bedeutsamen technisch-diplomatischen Rollen zu, in denen er sich schon wiederholt glänzend bewährt hatte.

2. Negrelli's Vorarbeiten für den Suezkanal in Ägypten.

Am 30. Oktober 1855 versammelte sich in Paris die „Internationale Kommission für den Suezkanal": Rendel und Mac Clean, Ingenieure in London; Conrad, der leitende Ingenieur für Wasserbauten in den Niederlanden; Lentze, Rat im Ministerium für Handel und öffentliche Bauten und leitender Ingenieur der Wasserbauten in Preußen; Alois Negrelli; Ingenieur Paleocapa, Minister der öffentlichen Arbeiten in Sardinien; Renaud, Generalinspektor und Mitglied des Generalrates für Brücken- und Straßenbauten in Frankreich; Lieussou, Wasserbauingenieur der kaiserlichen Marine in Paris. Es wird eine Verstärkung der Kommission durch die Wahl einiger hervorragender Persönlichkeiten beschlossen: Karl Manby, Sekretär des Institutes der Zivilingenieure in London; Cipriano Segundo Montesino, Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten in Madrid; Harris, Kapitän der kgl. großbritannischen Marine, ein gründlicher Kenner des Roten Meeres, der sich schon mit Studien über den Kanal befaßt hatte; Rigaut de Genouilly, Kontre-Admiral der kaiserlichen Marine Frankreichs; Jaurès, Schiffkapitän der kais. französischen Marine und Mitglied des Admiralrates. Außer Negrelli gehörte ihr also kein Mitglied der Studiengesellschaft an.

Die Kommission ging auf keinen der vorgelegten Entwürfe für den Kanal näher ein, sondern beschloß, die Verbindung der beiden Meere an Ort und Stelle zu studieren. Die Studienreise wurde im November angetreten. Negrelli nahm an ihr teil. Am 8. November verließ er Wien; nie war ihm die Trennung von seinen Lieben so schwer geworden; seine Frau war leidend und verstimmt. Die Ereignisse der letzten Monde lasteten schwer auf ihr; ihr Sinnen und Sehnen war immer nach Wien gerichtet gewesen — und sie mag es wie geheime Schuld empfunden haben, daß ihr Gebet sich unter Umständen erfüllt hatte, die ihren Gatten tief niederdrückten. Bis Laibach führte die Eisenbahn, dann mußte Negrelli die Straße benützen; sie war in schlechtem Zustande; die Fahrt im „Curierwagen" währte von Laibach bis Nabresina von 10½ Uhr abends bis 8 Uhr morgens und von hier bis Triest noch 7 Stunden. In Triest war die Bevölkerung in lebhafter Bewegung; Erzherzog Max, der Liebling der Triester, war bei einer Fahrt auf der Promenade von St. Andrea verunglückt; in einer Fischerhütte hatte man ihn gebettet; die Ärzte waren in Besorgnis um sein Leben; der Kaiser war nach Triest geeilt, um seinen Bruder zu besuchen; auch Erzherzog Karl Ludwig kam aus Innsbruck. Negrelli's erster Gang war zum Erzherzog; er erfuhr zu seiner Freude, „daß es ihm leidlich gehe und Hoffnung auf Erhaltung vorhanden sei".

Revoltella hatte alles für die Reise vorbereitet; ihm vertraute Negrelli seinen „letzten Willen" an. Am 9. November trafen Kubly und Dr. Ganz aus Venedig ein; sie reisten mit nach Ägypten, nicht als Mitglieder der Kommission, sondern über deren Einladung als Begleiter Negrelli's, als Architekt und Arzt für die ganze Gesellschaft. Der Dampfer stach am 10. November in

See. Er führte viele Reisende, deren Ziel Kalkutta war. Das Meer lag still und ruhig; bei klarer, sonniger Luft durchfuhr das Schiff die schönen Inselgruppen entlang der dalmatinischen Küste; auf der Fahrt nach Korfu, die zwei Tage und zwei Nächte währte, wurden viele Reisende seekrank, auch Dr. Ganz und Negrelli's treuer Diener Giuseppe. Korfu war von der Cholera heimgesucht; das Schiff durfte nicht landen. Nur vom Verdeck aus konnte Negrelli Korfu bewundern; er wirft einen Handriß der Stadt in sein Tagebuch, in dem er auch den Anblick der Albaner Berge mit flüchtigem, aber treffendem Griffel festhält. Der Dampfer übernachtete im Hafen, um die gefährliche Fahrt durch den Archipel bei Tag zurückzulegen und auch bei Tageszeit in Alexandrien zu landen, in dessen Hafen kein Schiff während der Nacht einlaufen durfte. Erst am 18. November wurde mit drei Tagen Verspätung die Küste Ägyptens erreicht. Die Fahrt dahin war stürmisch, der Himmel trüb; aber er störte nicht den Anblick der jonischen und griechischen Inseln. Der Sturm zwang in Navarino, am Gestade Moreas, vor Anker zu gehen. „Wir blieben", schreibt Negrelli aus Alexandrien, „siebzehn Stunden in jenem, von der Natur gebildeten, altberühmten, jetzt aber ganz öden Hafen, ohne jedoch ans Land zu gehen. Welche Illusion ist Navarino! Ein solcher Name und dabei solches Elend! Es ist ein elendes, kleines, unregelmäßiges Dorf zwischen Steinen, wie am Karst, doch ist die Gegend am Karst viel schöner und kultivierter. Überhaupt bietet die ganze Küste Albaniens und Moreas bis gegen Cerigo ein trauriges Bild von Vergangenheit und gegenwärtigem Elend! Wir sehen in der Ferne den Olymp, den Taygetos bei Sparta, Modon, Coron, Itaca, die felsige Insel Patmos und unzählige andere Inseln und Eilande, und bei Candia, wo

wir bei Blitzenschein den Monte Ida bewunderten, wurde das Mittelländische Meer in 42 Stunden traversiert bis hieher!"

Auch in seinem Tagebuche schreibt er unter die Skizze des Hafens von Navarino elegische Worte über den gewaltigen Widerspruch zwischen dem Klange des Namens und der Gegenwart! War doch Navarino das altgriechische Pylos! Knüpfte sich doch an seinen Namen, den ihm zur Zeit seiner großen Bedeutung als Hafenstadt navarresische Abenteurer gaben, mächtige Erinnerungen an den griechischen Freiheitskampf und an die furchtbare Seeschlacht vom 20. Oktober 1827, in der die türkische Flotte von der Flotte der Engländer, Franzosen und Russen bedrängt wurde. Die mächtige Zitadelle, im Jahre 1572 von den Türken erbaut, war längst verfallen; aber auch die neue Festung, meint Negrelli, „ist nur eine Miserabilität, schlecht plaziert und schwach gebaut"!

In Alexandrien wurde die kleine, aber auserlesene Gesellschaft auf Befehl des Vizekönigs mit allen Ehren empfangen. Auch der Dampfer, der Lesseps, Mac Clean, Conrad, Renaud und Lieusson brachte, war eingelaufen. Paleocapa und Lentze hielt die Seekrankheit in Malta zurück. Die Konsulen Alexandriens begrüßten die Mitglieder der Kommission, die nach einem „sardanapalischen Dejeuner" und nach Gegenbesuch bei den Konsuln noch am selben Tage zu ihrer ersten Sitzung zusammentrat, in der Negrelli die von ihm schon im Jahre 1847 veranlaßten Aufnahmen im Hafen von Pelusium, ferner den von ihm ebenfalls im Jahre 1847 ausgearbeiteten, in dem Archive des österreichischen Handelsministeriums aufbewahrten Lageplan des Kanals und einen Übersichtsplan von Suez, der

im Jahre 1843 von Moresby in London veröffentlicht wurde, zur Vorlage brachte.

Die beiden nächsten Tage waren Ausflügen nach Osten und Westen gewidmet, um Erhebungen über die Natur der Felsen und der Sandablagerungen, die sich entlang der Küste bis zu den Mündungen des Nil erstrecken, zu pflegen. Dazwischen liefen Empfänge bei den Ministern, Besuche und Gegenbesuche, kleine Ausflüge und Spaziergänge, Dejeuners und Diners, bei denen Militärmusik Straußische Walzer spielte. Am 21. November fand die Abreise nach Kairo statt. Die Kommission sollte zunächst Ägypten durchreisen, um die Kanalisation des Landes kennen zu lernen und dem Vizekönig Vorschläge für deren Ausgestaltung zu unterbreiten. „Mein Kreuz nun ist", klagt Negrelli seiner Lotti, „daß sich viele Engländer und Franzosen mit liebenswürdiger Unverschämtheit der Expedition als Amateure angeschlossen haben — und wurden vom Herrn v. Lesseps nicht zurückgewiesen. Unter anderem drei alte Frauen und Kinder mit alten Gemahlen..., ich habe bereits gegen diesen Troß protestiert. Wir sind unsere 6 Kommissäre, und der ganze Troß beträgt über 50 Köpfe, wobei mehrere Engländer! Kurz, dies ist die Partie honteuse."

In seinen „Souvenirs de quarante ans" hat Lesseps die Briefe veröffentlicht, die er über diese Reise seiner Schwiegermutter geschrieben. Es sind geschwätzige Reisebeschreibungen mit wissenschaftlichen und künstlerischen, auch mit vielen, seine eigene Person verherrlichenden längeren und kürzeren Mitteilungen; es sei aus diesen Briefen nur eine Stelle hervorgehoben, die Negrelli betrifft:

„Wir alle", schreibt Lesseps, „sind mit unserem neuen Reisegefährten Herrn von Negrelli zufrieden; es

ist ein tadelloser Mann von Weltbildung; unsere Beziehungen sind angenehm. Er zeigte mir Briefe, die er seiner Regierung von Kairo aus geschrieben hat. Er beharrt darauf, die Vermittlung der Diplomatie ausschließlich zu gutem Dienste und zur Ermutigung bei der Pforte anzurufen, damit diese den Plan des Vizekönigs genehmige. Die Arbeiten der Ingenieure, die Negrelli im Jahre 1846 nach Pelusium gesandt hat, sind hochinteressant. Sie bestehen aus einem Dutzend sehr ausführlicher Pläne, welche die Meerestiefen, die Erhebungen und Vertiefungen des Bodens unter dem Wasser vom Ufer bis auf eine gewisse Entfernung ins Meer hinaus darstellen. Herr v. Negrelli ist auf Grund seiner Beobachtungen überzeugt, daß der Sand in der Bucht, wo der Ankerplatz günstig ist, wenig Bewegungen unterliegt, weil die Kriegsbrigg mit den österreichischen Ingenieuren in den Monaten März, April und Mai ohne irgend welchen Übelstand oder Nachteil hier ständig vor Anker liegen konnte."

Negrelli, ein selten fleißiger Briefschreiber, hat auch von dieser Reise durch Ägypten seiner Lotti mit großem Eifer Tag um Tag geschrieben; aber diese Briefe sind eben vom liebenden Manne an die geliebte Frau gerichtet, sind aus augenblicklichen Eindrücken und Gefühlen heraus entstanden und darin liegt der eigenartige Zauber dieser Briefe, die für die Öffentlichkeit nicht berechnet waren, die uns Negrelli menschlich nahe bringen und die aber auch zugleich vielfach in wenigen, treffenden Worten und Sätzen ein Bild des mittleren und unteren Ägyptens, seiner Bevölkerung und ihrer Sitten in jener Zeit entwerfen. Deshalb mögen hier einige Stellen aus diesen Briefen ihren Platz finden.

„.... Wir reisten am 21. November von Alexandrien ab und gelangten am 22. um 3 Uhr morgens wohl-

behalten in Kairo an. Die Reise fand bis zum Nil per Eisenbahn, dann per Dampfboot statt und war daher ganz bequem, zumal im ganzen Lande für alle unsere Bedürfnisse mit wahrhaft königlicher Munifizenz gesorgt ist. Wenn nicht die Entfernung von Euch wäre, kann ich es wohl sagen, daß ich mich in diesem Lande der Geschichte, unter diesem heiteren Himmel und milden Klima, beständig beschäftiget oder in gespannter Aufmerksamkeit, ganz glücklich fühle — dabei der herrlichsten Gesundheit mich erfreue und die tausend Aufmerksamkeiten, die mir in diesem Weltteil, sei es durch meine europäische Umgebung oder sei es durch die hiesigen Machthaber zuteil werden, triefen wohltätigen Balsam auf die tiefe, schmerzliche Wunde, die mir so höchst unverdient in der Heimat geschlagen wurde."

Im Weiteren beschreibt er den Empfang, den ihnen Soliman Pascha in seinem duftenden, von Orangen, Bananen, Datteln, Mandarinen und tausendfältig mit allen Blumen und Pflanzen des Orients beschatteten Garten bereitete. „Darauf aber stand uns die höchste Herzensfreude bevor. Es wurde uns nämlich die Grotte Mariae in einem Koptenkloster gezeigt. In dieser Grotte lag die heilige Familie durch ein Jahr verborgen und über dieselbe ist seit dem 3. Jahrhundert eine Koptenkirche gebaut worden. Ich kann Dir nicht beschreiben, liebste Lotti, welche Empfindung dabei mein Blut umrieselte. Denn aus jener Grotte ging der Tag der Christenheit, der Zivilisation hervor! Leider ist das Kloster so arm, daß die Grotte nicht gehörig in Stand gehalten wird, und der Wunsch und die Hoffnung in mir rege wurde, daß die Kaiserin Marie Anna ihre Hand dafür ausbreite, damit die heilige Stätte anständiger repariert werde; es kann kaum einige 100 fl. kosten — den Plan bringe ich mit."

Mit einem festlich geschmückten Dampfer fuhr die Kommission in das Lager der ägyptischen Armee, wo der Vizekönig sich befand und die Kommission mit fürstlichen Ehren überhäufte. Die Reise ging weiter bis Theben. Negrellis Tagebuch füllte sich mit flüchtigen Entwürfen der Wunder, die er hier überall schaute. „Mein Gott", schreibt er von Lugsor am 2. Dezember, „welche Größe und welche Pracht, welche Kunst! Wie weit war die Wissenschaft in Ägypten schon vor 4000 Jahren und durch welche Spuren menschlicher Größe wird sie uns überliefert! Überwältiget vom Staunen und von dem Eindruck der Bewunderung schreibe ich diese Zeilen an Dich, Liebste! Ach, könnte ich Dich hierher zaubern!"

Oberhalb Theben begegneten die Reisenden den ersten Krokodilen; große, aber wenig schmackhafte Fische wurden gefangen; das gereinigte Nilwasser war herrlich zu trinken, „besser als jenes in Verona". Im Garten des Vizekönigs pflückten die Reisenden Orangen und Mandarinen. Daneben pflegten die Kommissionsmitglieder gewissenhafte hydrotechnische Untersuchungen. „Es war der Zweck der Reise!", bemerkt Negrelli. Am 6. Dezember wurde der erste Katarakt bei Assuan erreicht. „Welches Naturschauspiel! Da stürzt der Nil mit haushohen Wogen herab! Und 24 Nubier hatten den Auftrag, vor unseren Augen sich schwimmend in die Katarakte zu stürzen! Es war furchtbar! Aber gottlob, es kamen alle schwimmend und singend wieder zum Vorschein." Nach einem langen Ritt durch die Wüste gelangte die Reisegesellschaft zur Insel Philae, an die Grenze von Ägypten.

Zurückgekehrt nach Assuan, erstattete die Kommission (Conrad, Negrelli, Renaud, Mac Clean und Lieusson) an den Vizekönig den von ihm gewünschten Be-

richt über die Art der im oberen und mittleren Ägypten anzulegenden Bewässerung. Der Bericht ist in französischer Sprache verfaßt. Nach einer gedrängten Darstellung des Geländebaues im Niltale beschreibt er die Anlagen, die im mittleren und oberen Niltale geschaffen wurden, um bei Hochwasser die am linken Ufer sich hinziehenden tiefen Landstriche in wirksamer Weise zu bewässern. Dämme teilen das kulturfähige Land in Becken, denen Kanäle das segenbringende Nilwasser zuführen, das längere Zeit in einem Becken verweilt und dann in das nächste, niedriger gelegene abgeleitet oder auch in den Strom zurückgeführt wird, falls dieser bereits wieder gesunken ist. Die Kommission zollt diesen Einrichtungen ihren Beifall und wendet sich dann der Frage der Bewässerung zu, die auf den hochragenden Geländen des rechten Nilufers bis jetzt in ganz unzulänglicher, kostspieliger Art geübt wird, indem Maschinen, von Menschen oder Ochsen bewegt, das Wasser aus dem Nil emporheben. Zwei Wege nennt der Bericht, die zu wirksamer Abhilfe führen können. Die Anwendung von Dampfmaschinen zur Hebung des Wassers und die Anlage eines Bewässerungskanales in Verbindung mit einer Talsperre. Das ersterwähnte Mittel ist in seiner Anlage billig, in seinem Betriebe kostspielig; das letztere ist kostspielig im Baue, billig in der Verwertung; die Kommission stellt einen einfachen Überschlag der Kosten auf und empfiehlt schließlich den Bau eines Kanals; bei Dzebel-Silsilis, wo die felsigen Ufer das Tal verengen, ist die meistgeeignete Lage für die Sperre; der geologische Aufbau des Bodens ist dem Bau des Kanals günstig, dessen zweckmäßige Führung nur eingehende Studien festlegen können — diese aber waren nicht Aufgabe der Kommission. Der Bericht wurde mit Anerkennung und Dank zur

Kenntnis genommen; der Vizekönig verlangte nun auch eine Äußerung über die geplanten Verschlüsse der Durchflußöffnungen bei dem Wehre von Saidieh an der Südspitze des Nildeltas („Nilbarrage") und über die Ausmaße der drei großen Bewässerungskanäle, die aus dem hier gebildeten Staubecken ihr Wasser entnehmen sollten. Ingenieur Mougel, der Erbauer des großartigen Werkes, das sich als eine Brücke mit 72 Bögen von 5 Meter Spannweite über den Arm von Damiette und als Brücke mit 162 Bögen gleicher Weite über den von Rosette sich darstellt, plante den Verschluß auf neuartige Weise: das Tor jeder Öffnung war gewissermaßen als eine Trommel mit zylindrischen Wänden gedacht, die sich um wagrechte Achsen drehen; füllt sich die Trommel mit Wasser, so sinkt sie und schließt sich, füllt sie sich mit Preßluft, so öffnet sie sich und schwimmt; die Preßluft sollte eine Maschine liefern, die der Fluß selbst bewegt und deren Arbeit ein Schwimmer regelt, so daß das Nilwasser niemals eine bestimmte Höhe überschreiten kann. Die Kommission bezeichnete den Vorschlag als geistreich und fachgemäß — wollte aber nicht dazu raten, ihn auszuführen, weil ein so ungewöhnlicher neuer Gedanke doch vorerst in kleinerem Maße erprobt werden müßte; sie hielt auch bei dem langsamen und regelmäßigen Anschwellen des Nils eine selbsttätige Abschlußvorrichtung nicht für erforderlich und empfahl die schon bewährte Bauart der Schützenwehren mit Roll- oder Dammbalken.

Nach kurzem Aufenthalte trat die Kommission für den Suezkanal ihre Reise durch die Wüste an, um nun ihre eigentliche Aufgabe durchzuführen. Das Tagebuch Negrelli's mit zahlreichen Bleistiftskizzen ergänzt die Berichte, die er in seinen Briefen an Lotti über die Reise entwirft. Schon der erste dieser Briefe, am 19. Dezem-

ber 1855 in Suez geschrieben, bietet köstliche Schilderungen, offenbart anziehende Gedanken und Gefühle. Bezeichnende Stellen lauten:

„Suez ist eine Stadt von 5000 Einwohnern. Als wir einrückten, flaggten die Konsulate und Österreichs Banner nahm sich zu meiner Freude am stattlichsten aus. Weder in Suez noch in der Umgebung erblickst Du einen Baum oder eine Blume; das Wasser wird aus der Ferne und aus Moses Quellen geholt. Das Gasthaus ist ganz herrlich ausgestattet worden und der Vizekönig fährt fort, uns mit königlicher Munifizenz zu bewirten. Wenn Du Gelegenheit hättest, S. E. Baron Bruck zu sehen, könntest Du ihm sagen, daß die Kommission, selbst der englische Kommissär, über die Herrlichkeit der Rhede von Suez, die wir nun ganz durchforscht haben, ganz erstaunt war! In Europa sind wenige Rheden, die der von Suez gleichkommen! Wir sind immerwährend beschäftigt, die Abwicklung unserer Aufgabe dem Ziele näher zu rücken — und mit einem Blicke glaube ich die Ursache losgekriegt zu haben, durch welche das Rote Meer vom Lac Timsah abgeschnitten wurde! Gestern haben wir die Moses-Quellen besucht. Sie liegen am asiatischen Ufer, östlich von Suez, ungefähr 1000 Klafter vom Meere entfernt. Seit ohngefähr 15 Jahren haben einige christliche Kaufleute von Suez einige Gartenanlagen in dieser Quellengegend errichten lassen. Herr Coste, unser Konsularagent, hat die Anlagen in seinen Schutz genommen. In seinem Hause fand sich das Bild unseres Kaisers, die Kaiserin am Arm, was mich sehr erfreut hat. Auch in diesen Gärten blühen die schönsten Mairosen und andere Blumen, wovon ich Dir einige mitbringen werde. Auch mit herrlichem Rettich wurde uns aufgewartet und ein vom Vizekönig angeordnetes Dejeuner a la Fourchette, wobei viel Cham-

pagner floß, hat uns erquickt. Sonderbarer Kontrast... Moses war vor 2500 Jahren froh um die Quellen zur Labung seiner durstenden Scharen — und wir armselige Jetztmenschen laben uns an gleicher Stätte mit Champagner!....

Seit 11½ Monaten hat es hier nicht geregnet, ja oft vergehen drei Jahre ohne Regen.

Meine Gesundheit ist gottlob so gut, wie sie seit vielen Jahren nicht war! Kein Husten hat sich eingestellt, und da kein moralischer Verdruß mich quält und kein grobes ämtliches Schreiben oder keine Schlechtigkeit der Menschen mich plagt und ich mit einer der herrlichsten Aufgaben der Welt beschäftigt bin, so ist es kein Wunder, daß auch die Gesundheit diesem glücklichen Zustand entspricht.

Du und all die Lieben, die mir am Herzen liegen, sind mir immer gegenwärtig und oft möchte ich Euch gegenwärtig, wenn etwas großartig Schönes oder Heiliges vor Augen liegt.

Heute reisen wir nach dem Frühstück zum Berg Attaka, westlich von Suez, um Steinbrüche und Kalk für die hiesigen Bauten aufzusuchen. Morgen geht die Untersuchung nördlich vor, und übermorgen werden wir gegen Pelusium vorrücken, wo wir durch den Isthmus gegen Neujahr zu gelangen gedenken."

Am ersten Tage des Jahres 1856 lief das Schiff in Alexandrien ein. Die Studienreise war vollendet. Der Vizekönig war über den Erfolg der Mission entzückt. Vor ihrer Abreise betraute die Kommission noch ihren Marineingenieur Larousse mit Erhebungen der Meeresverhältnisse in der Bucht von Pelusium. Das Ergebnis dieser Arbeiten ließ den Vorschlag Negrellis, den Hafenplatz des Kanals nicht gegenüber den Ruinen von Pelusium, wie ursprünglich geplant war, sondern gegen-

über dem antiken Said zu verlegen, als einzig richtig erscheinen; wenn auch der Kanal durch die Wahl dieses Hafenplatzes beiläufig 6 Kilometer länger wird, als im Falle seiner Ausmündung bei dem alten Pelusium, so ist doch daselbst die genügende Tiefe in nicht zu weiter Entfernung vom Ufer vorhanden; es besteht hier keine Gefahr der Versandung und die Lage ist vor den Westwinden geschützt. Die Kommission war zu der Überzeugung gelangt, daß die von Negrelli vorgeschlagene „direkte Linie" mit einer Abzweigung zum Nile die beste Lösung der großen Aufgabe einer Verbindung der beiden Meere darstelle, und erklärte einmütig, daß die Ausführung, deren Kosten 200 Millionen Franken nicht übersteigen werden, technisch und wirtschaftlich mit sicherem Erfolg möglich sei.

Am 5. Jänner traten die Mitglieder der Kommission auf dem „Kalkutta" die Heimreise an. Die See war stürmisch: fast alle Reisenden wurden seekrank, eine Sitzung war unmöglich. Negrelli hielt sich wacker; „ich bin nicht seekrank, aber seemüde", schrieb er angesichts Cattaros. Der „Kalkutta" landete am 11. Jänner 1856 in Triest. Zwei Tage verweilte hier die Kommission, um die Protokolle abzuschließen. Negrelli kehrte nach seinem heißersehnten Wien zurück, zu Lotti und den Kindern.

Eine große Arbeit war getan, die Grundlage geschaffen für ein gewaltiges Werk. Negrelli durfte mit Stolz sagen, daß er „für Österreichs Wohlfahrt wohl mehr getan habe, als mancher, der hoch in Ehren und Gunst lebt". Es ist wahrlich nicht seine Schuld, wenn Österreich aus dem bedeutsamen Unternehmen so wenig Förderung seiner Wohlfahrt schöpfte!

3. Rastlose Tätigkeit für den Suezkanal.

Von Triest aus hatte Negrelli den Erfolg der Reise nach Ägypten sofort an Radetzky gemeldet, der ihm umgehend antwortete:

„15. Januar 1856.

Lieber Freund!

Die mir gütigst mitgeteilte telegraphische Mitteilung Ihres glücklichen Eintreffens in Triest hat mich sehr angenehm und freudig überrascht. Noch mehr aber das gefällige Schreiben an Bord des Schiffes, welches ich gestern erhielt. Nehmen Sie meinen lebhaften Dank hiefür geneigt an. Es erregte allgemeines Interesse und den Wunsch, daß der Ausführung nichts im Wege stehen möge.

Wir leben überhaupt in einer merkwürdigen Zeit, haben kein Geld und werfen mit Millionen wie mit einem vertrockneten Stück Brot. Hier lebt alles in einem dumpfen Besorgen der politischen Welt.

Ihrer Familie, der ich mich bestens zu empfehlen bitte, wird Ihr Rückeintreffen viele Freude verursachen. Was nun mit Ihnen erfolgt, ist die allgemeine Frage.

Mit der alten Ergebenheit, Ihr alter

Radetzky, Feldmarschall."

Aus diesen Zeilen spricht ungesucht die feste Überzeugung des greisen Feldherrn von der tadellosen Reinheit des Wesens und Wirkens Negrelli's in Verona; die Ungnade des Kaisers, die Negrelli getroffen, erschütterte nicht Radetzky's Hoffnung an seine Zukunft im Staatsleben Österreichs.... Und die Hoffnung sollte sich rasch erfüllen. Am 15. Jänner 1856 war Negrelli in Wien eingetroffen, am 20. Jänner wurde er vom Kaiser in langer Audienz empfangen und mußte ihm über die Suezkanalfrage eingehend berichten; mit Allerhöchster

Entschließung vom 17. Februar wurde seine Verwendung im Handelsministerium genehmigt, und schon nach acht Tagen konnte er seinem Freunde Revoltella vertraulich mitteilen, daß er zum Generalinspektor der Eisenbahnen ernannt werden soll; „es ist dies", schreibt er, „jene Stelle, für die mich schon Baron Bruck vor einem Jahre bestimmt hatte, ehe die bösen Anschläge gegen mich angezettelt worden waren, die mich verderben sollten." Mit Erlaß des Handelsministers vom 8. März wurden Negrelli „die Funktionen des General-Inspektors der Eisenbahnen" übertragen; mit Ende März erfolgte die Einstellung der Bezüge in Verona und vom 1. April an wurde der Gehalt von 4000 fl. mit dem Quartiergeld von 600 fl. für Negrelli flüssig gemacht.

Unter den Glückwünschenden, die sich über die Wendung der Dinge aufrichtig freuten, war Radetzky einer der ersten. Sein Schreiben, das auch für die politischen Anschauungen des Marschalles bezeichnend ist, lautet:

„19. März 1856.

Lieber Freund!

Mit der herzlichsten Teilnahme und Freude habe ich durch Ihre gefällige Mitteilung die Bestätigung Ihrer glänzenden Stellung erhalten und gratuliere von ganzer Seele. Es ist ein schöner Beleg für die Geschichte unseres Herrn und Kaisers Gerechtigkeitsliebe.

Über die Vergangenheit läßt sich nicht schreiben, daher nur mündlich.

Alles beklagt den Umweg der Eisenbahn und nicht die gerade Verbindung mit Mailand. Ich sage mir immer: nur bald! Durchführung, gleichviel mit welcher Trasse.

Daß Ihre Frau sich in gesegneten Umständen be-

findet, freut mich einerseits, bedaure jedoch die arme Frau, mit den besten Wünschen der baldigen und glücklichen Entbindung begleitet.

Die Zustandebringung des Kanals von Suez ist eine Weltbegebenheit von großen Folgen, welche der siechen türkischen Regierung den Gnadenstoß bringen wird. Sie mögen nun in Paris ein Kotelette oder Fricassee zusammenkochen, sie zahlt doch die Zeche.

Wenn wir dabei nur nicht vergessen, daß wir im Besitze des Außenlandes und Dalmatiens sind.

Ich hoffe, daß Ihre Anstellung Sie bald in unsere Gegend bringt. Somit auf Wiedersehen!

Empfehlen Sie mich dem Andenken Ihrer Frau und Ihrer Kinder.

Mit aller Hochachtung Ihr ergebenster

Radetzky FM."

Eine Behörde zur Überwachung der genauen Einhaltung aller für den Eisenbahnbetrieb geltenden Gesetze und aller Bestimmungen der „Eisenbahnbetriebsordnung" vom 16. November 1851 war schon in dieser selbst vorgesehen. Minister v. Baumgartner rief sie denn auch noch im selben Jahre ins Leben — allerdings in einer von dem Grundgedanken wesentlich abweichenden Form, indem er ihre Wirksamkeit auch auf das Post- und Telegraphenwesen ausdehnte und an die Spitze neben einem technischen Vorstande noch einen administrativen stellte. Schon nach zweijähriger Tätigkeit wurde die Generalinspektion — am 21. November 1853 — gleichzeitig mit der Generaldirektion der Kommunikationen aufgelöst; ihre Geschäfte gingen an die Sektion für Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb im Handelsministerium über, an deren Spitze Freiherr von Czörnig stand. Durch diese Umgestaltung suchte

Minister Baumgartner die beabsichtigte weitgehende Geschäftsvereinfachung und starre Zusammenfassung aller Geschäfte im Ministerium zu verwirklichen.

Unterdessen war man zum Verkaufe der Staatsbahnen und zum Baue von Privatbahnen geschritten. Als Negrelli aus Ägypten heimkehrte, waren die Verhandlungen wegen der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen noch im vollen Gange. Erst am 7. März 1856 wird der Vertrag mit der neu gegründeten Gesellschaft abgeschlossen; sie übernahm das Netz um den Betrag von 100 Millionen Lire und verpflichtete sich zu seinem Ausbau innerhalb einer bestimmten Zeit, wogegen der Staat ihr 5 v. H. Verzinsung und $^1/_5$ v. H. Kapitalstilgung zusicherte. Zu dieser Zeit hatte auch der Privateisenbahnbau in Österreich einen mächtigen Anlauf zu rascher Entwicklung genommen; im Jahre 1855 wurde einer Reihe von Privateisenbahnen die staatliche Genehmigung erteilt. Unter solchen Umständen wuchs das Bedürfnis einer einheitlichen staatlichen Überwachung des Bahnbetriebes in der ganzen Monarchie; und so stand denn die erst vor kurzem begrabene Generalinspektion wieder auf, aber mit der durch die Eisenbahnbetriebsordnung gegebenen Beschränkung auf die Eisenbahnen allein.

Die unter dem 8. März 1856 vom k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ausgegebene Instruktion bestimmte als Wirkungskreis die Aufsicht über alle auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahndienstes abzielende Vorkehrungen und Einrichtungen, die Überwachung der schleunigen Behebung aller von ihr wahrgenommenen Gebrechen an der Bahn und den Fahrbetriebsmitteln und die Heranziehung der an dienstwidrigen Vorgängen schuldtragenden Beamten zur gesetzlichen Verantwortung. Eine persönliche Ver-

fügungs- oder Disziplinargewalt besaß die Generalinspektion nur in dringenden Fällen oder auch bei Lässigkeit in Ausführung erteilter Aufträge. Dem Generalinspektor, der die Stellung eines Departements-Vorstandes einnahm, waren Kommissäre untergeordnet. Diese einfache und klare Gestaltung wurde dem Wesen und der Aufgabe der Generalinspektion als einer staatlichen Aufsichtsbehörde der Staats- und Privatbahnen strenge gerecht; sie war ohne Zweifel ein Werk Negrelli's selbst, der bei allen Schöpfungen solcher Art, die von ihm ausgingen, die Reinheit des Grundwesens der zu gestaltenden Behörde, die Absichten und die Grundgedanken ihrer Schöpfung in Inhalt und Form zu wahren verstand und ängstlich vermied, verschiedenartige Aufgaben in einen Verwaltungskörper zum Nachteile seiner Wirksamkeit zusammen zu drängen. Schon wenige Wochen später wurde Negrelli die ehrenvolle und wichtige Aufgabe übertragen, im Vereine mit dem geistreichen Schöpfer der Eisenbahnbetriebsordnung, dem Sektionschef Dr. Vinzenz Maly, die Unterhandlungen wegen Verbindung der piemontesischen und lombardischen Eisenbahnen zu führen und den betreffenden Vertrag im Sinne der gegebenen Weisungen zum Abschluß zu bringen.

Und wie selten ein Unglück allein, so kommt auch zumeist eine Freude nicht vereinzelt. Am 16. März 1856 beschenkte Lotti ihren lieben Alois mit einem kräftigen, gesunden Mädchen, das er Elisabeth nannte nach der schönen jungen Kaiserin auf dem Habsburger Throne.

* * *

Der Bericht der Suezkanalkommission an den Vizekönig rüttelte Europa aus seiner etwas verblaßten Anteilnahme an der Suezkanalfrage wach; der Eindruck,

den er hervorgerufen, spiegelte sich in Abhandlungen wieder, welche die großen Zeitungen aller Länder veröffentlichten. „Der Vizekönig“, schrieb Lesseps am 19. Jänner 1856 an Negrelli, „befindet sich heute in günstigster Lage, durch die Schritte, die seit einem Jahr unternommen worden sind, durch einen den Nutzen des Unternehmens anerkennenden Brief des Großwesirs, durch die Zustimmung und die Zuneigung Europas“ — aber dennoch, meint Lesseps, wird der Vizekönig in Konstantinopel keine Schritte tun, bevor er nicht der Sanktionierung sicher ist, denn er werde schon aus nationaler Eigenliebe die Schwäche Konstantinopels und seine eigene Ohnmacht gegenüber England nicht bloßstellen. Lesseps empfahl daher ein kräftiges Weiterschreiten; wenn die Gesellschaft gegründet, das Kapital gezeichnet sein wird, unbeschadet der Erwartung des kaiserlichen Irades für die Ausführung des Kanals — dann würde die Unternehmung aus dem Zustande des Entwurfes in jenen der vollendeten Tatsache übergehen; „man wird“, betont Lesseps, „mit ihr rechnen müssen und wir werden in der Lage sein, unter dem Schutze des Vizekönigs, von Macht zu Macht zu verhandeln, denn die Kraft und das Recht werden unbedingt auf unserer Seite sein.“

Bezeichnend für die allgemeine Aufmerksamkeit, die die Suezfrage nach der Rückkehr der Fachmänner aus Ägypten erregt hatte, ist der Briefwechsel Negrelli's mit seinen Schweizer Freunden, voran Direktor Escher-Heß, der ihm anfangs April von dem großen Festzug beim „Sechseläuten“, dem berühmten alten Volksfeste der Züricher berichtete. Der Festzug zeigte Zürich als Knotenpunkt aller Eisenbahnen, auch die Suezkommission war vertreten — nur die Kamele mußten weggelassen werden, fügt Escher hinzu; alles verlief zur Zu-

friedenheit, 40 bis 50 Tausend Menschen belebten die Straßen. „Auf der Maisen", schreibt er, „geht es noch immer ganz wie zu Ihren Zeiten zu, nur sind größtenteils andere Leute." Er dankt Negrelli, daß er ihn bei der Suezaffäre beteiligen will, zeichnet für sich und seinen Bruder 400 Anteilscheine zu 500 Franken und will die Vertretung für die Schweiz übernehmen, wenn sie nicht zuviel Arbeit macht, denn er hält Großes vom Suezkanal und setzt große Hoffnungen auf ihn, schon deshalb auch, weil Negrelli dabei ist! Doch schon am nächsten Tage bat er telegraphisch um 450 Anteilscheine. „Ich habe", schrieb ihm Negrelli, „sogleich Herrn von Lesseps ersucht, diese Anzahl Aktien in Vormerkung zu nehmen; zugleich habe ich hier den Herrn Finanzminister Baron v. Bruck davon benachrichtigt. Ob das Ganze erhältlich sein wird, hängt von den Umständen ab, da der Zuspruch von allen Seiten erstaunlich ist, daher seinerzeit eine Reduktion eintreten dürfte."

Wenige Tage später konnte Negrelli seinem Freunde Escher melden, daß Lesseps seine Aktien vorgemerkt habe und an ihn (Escher) schreiben werde. „Die Opposition Englands", heißt es weiter in dem Briefe, „verliert täglich mehr an Terrain, und Herr von Lesseps ist in London, wo er, unterstützt von M. Ellice, früherem Kriegsminister, vom Lord J. Russel und von den influentesten Mitgliedern der Kammer der Kommunen und des Handels sowie von dem Generaldirektor der Compagnie des Indes die letzten Überreste von Opposition von Seite Lord Palmerstons zu überwinden bemüht ist. Wir werden gegen Ende Mai alle in Paris zusammentreffen, um das Programm festzustellen und die Gesellschaft zu konstituieren." Und zum Schlusse: „Heute wird der Friede gefeiert. Wir leiden sehr von

Trockenheit. So ein März und April in Wien sind unerhört."

Escher war aber doch besorgt um seine Anteilscheine, denn Negrelli versichert ihm in weiteren Briefen wiederholt, daß er ihretwegen ruhig sein und auf ihn zählen könne; Lesseps warte nur auf die Beschlüsse des Kongresses in Paris, um die Promessen förmlich zu konstatieren. In diesen Briefen berührt Negrelli auch wiederholt das Schicksal der schweizerischen Nordostbahn; obwohl er nicht mehr Aktionär war, freut er sich dennoch über das Steigen der Aktien, bedauert das Ausscheiden Eschers aus der Direktion, hält die Vereinigung mit der Zentralbahn und der Westbahn, die vorbereitet wird, wohl im allgemeinen für nützlich, nicht aber für die Nordostbahn, die ihre Gleise bereits bis Oerlikon vorgestreckt hatte und den schwierigen Bau gegen Zürich betrieb.

Auch Architekt Kubly, der seine Briefe an Negrelli humorvoll mit Soliman zeichnet, meldete sich um Suezaktien. Er ist kein Spekulant, meint er, es fehlen ihm auch die Fonds dazu; wenn es aber keine Schande sei, sich nur mit 8 oder 10 Stück zu beteiligen, so würde er darum bitten, denn über 4000 bis 5000 Franken sei er schon Meister, besonders da nicht alles auf einmal einbezahlt werden muß. „Ich male mir dann", schreibt er, „den Herrn ... (unleserlich) ... als Zahlmeister vor Augen, wie er mit meinen fünf Fränklen die armen Fellachs ausbezahlt, die mit den Händen den Sand herausgraben, in den Strohkorb werfen und auf den Damm tragen. Das Andenken an die Reise nach Ägypten und an die Wüste ist nun doch fortan mein Leben; es wäre mir leid, wenn ich nicht durch ein paar Aktien dasselbe noch mehr würzen könnte."

Der größere Teil dieses Briefes Kubly's beschäftigt

sich mit der Absicht Negrelli's, die von Kubly gemachten Aufnahmen des bis dahin noch unbekannten Marienklosters mit der unterirdischen Grotte in dem unregelmäßigen festungsartigen Bau Quasr el Châma in Alt-Kairo in Kupfer stechen zu lassen und im Prachteinband dem Kaiser zu überreichen. Kubly macht Negrelli aufmerksam, daß die Derwische ihm nicht Zeit ließen, alles genau zu verzeichnen; besonders habe er die schönen Holzmosaiken an den Verschlägen, die Chornischen und Altarbögen nur skizzenhaft andeuten können; der Pavillon ist nur nach dem Gedächtnis gezeichnet. „Das", schreibt Kubly in seiner köstlich burschikosen Art, „fühle ich mich gedrungen Dir noch zu sagen, damit Du im Texte auf eine Reiseskizze hindeuten kannst — damit nicht etwa hintennach irgend ein Berliner, wenn er beim Namensfest seines Königs Salven beschreibt, die er gebracht, mich nebenbei der Untreue in der Aufnahme dieser Grotte beschuldigen könnte."

Auf die für die Suezkanalfrage entscheidende Sitzung der Internationalen Kommission bereitete in Österreich, in Deutschland und in der Schweiz eine Abhandlung Negrelli's vor, die unter der Überschrift: „Die gegenwärtigen Transport- und Kommunikationsmittel Ägyptens mit Beziehung auf die beantragte Durchstechung der Landenge von Suez" im XVII. Hefte des Jahrganges 1856 der Wochenschrift „Austria" veröffentlicht wurde. Negrelli bespricht darin die Eisenbahn von Alexandrien bis Kairo, die im Dezember 1855 dem Betriebe übergeben worden war und deren Bau nach Suez rasch fortschritt; ferner die „optischen Telegraphen", die in Ägypten nach mehreren Richtungen hin zu einer Zeit angelegt wurden, da sie in Europa nur in wenigen Ländern bestanden, und den elektrischen Telegraphen längs der Bahn von Alexandrien bis Kairo;

er beschreibt in anziehender Weise die Straßen in Kairo, die Fahrstraße von Kairo nach Suez, die Schiffahrt auf dem Nil, die Küsten- und Binnenseefahrt, die wegen der Gestaltung der Küste, der Erzeugungskraft und der eigenartigen Handelsverhältnisse Ägyptens nur eine sehr beschränkte ist, und schildert schließlich die Landenge von Suez und den in Aussicht genommenen Meereskanal; in diesem letzten Abschnitt betont er mit besonderem Nachdrucke seinen Widerstand gegen Schleusenanlagen in diesem Kanale.

Nachdem die Gleichheit der Höhe der beiden Meere, schreibt er, konstatiert ist und die Hindernisse, welche dereinst diese Meere aus ihrem Gebiete verdrängten, mittels Durchstechung beseitigt werden müssen, damit die gleichen Meere diese Gebiete frei und unbeschränkt wieder einnehmen können, dünkt uns der Bau von Schleusen an den beiden Mündungen des Kanals nicht nur nicht gerechtfertigt, sondern erscheint uns vielmehr, daß sie die Lebensfrische des maritimen Kanals unterbinden würden. Dabei würden der Schiffahrt künstliche Hindernisse in den Weg gelegt, und die Schleusen wären für alle Zeiten maßgebend für die Größe der nach dem Indischen Ozean fahrenden Schiffe.“ Negrelli hielt es nämlich für sehr wahrscheinlich, daß die beiden Meere dereinst im Zusammenhange standen und durch das von außerordentlichen Elementarereignissen verursachte Entstehen des großen Schuttkegels zwischen Suez und dem Bittersee, ferner durch die Sandhügel zwischen Timsah-, dem Bitter- und dem Mensalesee voneinander getrennt wurden, so daß die abgeschnittenen Meeresteile nach und nach durch Verdunstung austrockneten.

„Also keine Schleusen!“ heißt es gegen den Schluß der Abhandlung, „sondern ein allzeit freier, durch das

Wasser der beiden Meere stets sattsam gespeister, für Kauffahrteischiffe aller Größen immer zugänglicher Kanal!"

Unmittelbar vor der Tagung veröffentlichte Lesseps den zweiten Teil des von ihm herausgegebenen Werkes: „Percement de L'Isthme de Suez. Rapport et Projet de la Commision internationale. Documents publiés par M. Ferdinand de Lesseps". Der Band brachte einen Überblick über den Stand der Angelegenheit aus der Feder Lesseps', eine geschichtliche Mitteilung von Barthelémy Saint-Hilaire über die Landenge von Suez, ferner Auszüge über die Verhandlungen der Internationalen Kommission in Ägypten, ein „Mémoire" von dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Sardinien, eine Erwiderung auf die Angriffe der „Revue d'Edinburg" gegen die Bestrebungen Lesseps', eine Mitteilung über die Bedeutung des Kanals für Handel und Meeresschiffahrt und schließlich den Genehmigungsakt mit dem Bedingnisheft und den Statuten der Allgemeinen Suezkanalgesellschaft. Noch vor Erscheinen dieses zweiten Bandes hatte Lesseps eine Zeitschrift ins Leben gerufen: „L'Isthme de Suez, Journal de l'Union des deux Mers", die fortlaufend über alles berichten sollte, was den Kanal betraf.

Die wissenschaftliche internationale Kommission sollte nach der Absicht Lesseps' Mitte Juni in London tagen. Negrelli bevorzugte Paris und Lesseps entsprach seinem Wunsche, dem sich auch die Vertreter Englands bereitwilligst fügten. In der Einladung zur Tagung wurde auch dem Vorschlage Negrelli's gedacht, den Kanal ohne Schleusen zu bauen. Lesseps erklärte, daß dieser Gedanke auch der seinige sei und forderte Negrelli auf, seine Batterien mit nach Paris zu bringen, um seine Meinung zu unterstützen, die übrigens — wie

er glaubt — stetig mehr Anhänger unter Negrelli's Kollegen gewann. Die Mitteilung Lesseps', daß auch Ingenieur Mougel über Auftrag des Vizekönigs den Sitzungen in Paris beiwohnen werde, erfreute Negrelli; „ich rechne", antwortete er Lesseps, „auf seinen Beistand für die Unterdrückung der Schleusen... Meine Batterien sind bereit, um meine Anschauung zu stützen, und ich bin sehr froh zu sehen, daß auch Sie dieselbe teilen... Gott segne Sie!" Am 16. Juni teilt Lesseps mit, daß die Tagung der Kommission am 23. Juni stattfinden soll und daß er dringend seine frühere Ankunft wünsche, damit er an der Vorbereitung der Fragen teilnehmen könne. „Sie sind die Säule des Kanals ohne Schleusen!"

Am 20. Juni verließ Negrelli seine Lieben in Wien. Der Abschied wurde ihm schwer wie immer. Sie sollten nach seiner Abreise in den Prater fahren und sich zerstreuen. „Seid Ihr in den Prater?" frägt er im ersten Briefe aus Paris, „oder haben Euch die Fiaker wieder sekkiert?" Die Reise ging über Prag und Köln, sie dauerte 49 Stunden; er hat immer an Lotti gedacht, ob sie recht gesund sei, ob sie viel zu tun habe, alles in Ordnung halten müsse, ob sie viele Visiten gemacht und empfangen habe? Ob die Bettina noch lange schlief, ob die Kinder brav seien... Er meldete seiner Lotti kurz, daß die erste Sitzung stattgefunden und seine Meinung vollständigen Sieg davongetragen habe. Ausführlicher berichtete er über die Tagung an Revoltella in Triest in einem Briefe vom 26. Juni: „Wie Sie wissen, war mein Vorschlag immer für einen Kanal frank und frei von jedem Hindernisse, ohne Schleusen, mit Speisung durch das Meereswasser; die Engländer wollen einen Kanal, der das Rote Meer mit dem Nil verbindet, nur in Hafenanlagen, deren sechs entworfen sind, zugängig ist und

Schleusen besitzt; die Franzosen wünschen einen Kanal wie der meinige es ist, aber mit Schleusen an den beiden Meeren; Holland neigt sich auch den Schleusen zu, will sie aber nur zur Vorsicht errichten und ist im übrigen für die Durchfahrt. Die Erörterung war lang und lebhaft. Die Vertreter der englischen und französischen Marine, auch der sardinische Minister Paleocapa unterstützten meinen Vorschlag, welcher schließlich den Vorzug erhielt und von der Kommission angenommen wurde. Das Programm ist jetzt beendigt und wir bereiten die Einzelheiten vor; dann wird der allgemeine Bericht der Kommission veröffentlicht und der Vizekönig von Ägypten wird seinen Minister des Äußern nach Konstantinopel senden, um dort, unterstützt von Österreich und Frankreich, die Genehmigung der Pforte zu erwirken. Das günstige Votum der englischen Marine ist von großer Bedeutung, weil es bewirken wird, daß in England das ungünstige Vorurteil, das aus dem egoistischen und monopolischen Geiste Palmerstons geboren ist und durch ihn verbreitet wird, endlich verschwindet..."

Am selben Tage schrieb Negrelli seiner Lotti... Wieder eröffnet den Brief eine Reihe von Fragen nach jedem und allem, was daheim ist und daheim geschieht, man fühlt die sorgenvolle Hast, die sie in die Feder gibt, die Sehnsucht, mit der er ihrer Antwort harrt. Und dann kommt die Mitteilung von dem Siege seines Kanalsystems, von den Arbeiten, die geschehen sind, die eben vollzogen werden und die noch zu tun sind. Hier deckt sich der Brief von Lotti mit dem italienisch geschriebenen Brief an Revoltella; wie diesem erzählt er Lotti, daß die französischen und englischen Seeleute für ihn eingetreten seien, daß der preußische Vertreter wohl nichts gesprochen, aber für ihn gestimmt habe, daß beim

Kaiser keine Audienz mehr stattfindet, da dieser nach Plombieres reist, daß also Uniform und Degen umsonst waren, daß er immer bei Lesseps gespeist habe, wo auch eine immense Notabelnsoirée stattfand. „Sie behandeln mich wie einen Bruder. Dufour aus Leipzig war hier und ist gestern zurückgereist. Talabot reist nach Wien und geht nach Italien. Talabot, Lesseps, Dufour haben sich alle um Dein Wohlsein erkundigt.“ Dann geht der Brief zu häuslichen Geschäften über, deren Besprechung den fürsorglichen Gatten, den ängstlichen Vater zeigt, und schließt: „In Ploschkowitz* war meine Ankunft ein Evenement. Ihre Majestät die Kaiserin hat mich huldreich empfangen, mir ihr ganzes Apartement gezeigt, dann zu S. M. den Kaiser geleitet, der auch seinen Teil zeigte und mich engagieren wollte, wenigstens den Sonntag dort zu verbleiben! Ruhe und Frieden herrscht in Ihnen und in der ganzen Umgebung...“ Ein zweiter Brief frägt wieder um dies und jenes, um die Bekannten, um Ghegas Besuch; seine kleine Bettina liegt ihm besonders am Herzen: in jedem kleinen Kinde, das ihm begegnet, erscheint ihm ihr Bild. Leider brachte ihm die Post aus Wien keine Nachrichten; es war ihm, als ob er niemanden dort kenne und habe — es duldete ihn nicht mehr in Paris; kaum der Geschäfte ledig, verließ er die Hauptstadt an der Seine und kehrte in Gesellschaft Lesseps', der nach Alexandrien eilte, nach Wien zurück.

* * *

Am 23. Juni 1856 um 8 Uhr morgens war von Lesseps die erste Sitzung der Internationalen Kommission des Meereskanals von Suez eröffnet worden; in Anwesenheit aller Mitglieder, mit Ausnahme des erkrank-

* Kaiserliche Besitzung in Böhmen.

ten englischen Ingenieurs Rendel, und in Gegenwart Jouards, Lesseps', Saint-Hilaires und Mougel-Beys. Lesseps hatte mit der ihm eigenen Beredsamkeit den Zweck der Verhandlungen dargelegt, eingehend geschildert, was bisher für den Kanal geschehen war und schließlich alle Beschlüsse, die zur Erledigung der Aufgabe notwendig waren, der Versammlung unterbreitet. Zum Vorsitzenden wurde Conrad (Holland), zu Sekretären wurden Lieussou (Frankreich) und Manby (London) berufen.

Die erste Frage, mit der die Kommission sich zu befassen hatte, war die Frage der Linienführung. Hier stießen zwei scharfe Gegensätze aufeinander. Dem Entwurfe Negrelli's, der eine unmittelbare Verbindung der beiden Meere im Auge hatte, standen die Entwürfe Lepére's, Paulin Talabots und Barraults entgegen, die eine Wasserstraße von Alexandrien aus quer durch das Nildelta gewählt hatten. Lepére, ein Teilnehmer der ägyptischen Expedition Napoleons im Jahre 1799, schlug vor, den alten zerfallenen Königskanal von Suez durch die Bitterseen bis Bubastum am Nilarme von Damiette wieder herzustellen, im weiteren Verlaufe die Verzweigungen und Kanale des Niles zu verwerten und schließlich wieder den alten Kanal bis Alexandrien zu benützen. Der Kanal sollte in seiner ersten Teilstrecke vier Schleusen erhalten; seine Bauzeit schätzte Lepére auf fünf Jahre, seine Baukosten auf 30 Millionen Franken. Die gerade Verbindung durch die Landenge von Suez hält Lepére, der seine Vorschläge im Jahre 1808 in dem großen Werke über Ägypten veröffentlichte, wegen des Mangels eines Hafens in Pelusium und wegen des sandbringenden Nordwestwindes für unausführbar. Bekanntlich haben die Studien Negrelli's in Pelusium diese Bedenken Lepéres als vollständig unbegründet bewie-

sen. Talabots Kanal sollte von Suez aus durch das Wadi Tumilat bis gegen Kairo gehen, den Nil oberhalb des Wehres von Saidieh an der Spitze des Nildeltas überschreiten und dann nach Alexandrien laufen und im alten Hafen münden; er würde eine Länge von rund 100 lieues, eine Breite von 100 Metern, eine Tiefe von 8 Metern erhalten und wäre durch den Nil zu speisen; den 1000 Meter breiten Nil sollte er entweder in Wasserhöhe oder mit einer Brücke kreuzen. Gegen den Entwurf wurden viele technische Bedenken laut; so waren namentlich die großen Schlammhäufungen durch das Nilwasser zu befürchten, die nur durch kostspielige ununterbrochene Baggerungen beseitigt werden könnten; weiters erschienen die zahlreichen Schleusen, die den Verkehr erschweren mußten, als großer Übelstand. Die Förderung der Schiffe durch Pferde, die Störung der Bewässerungsanlage, auf der die Fruchtbarkeit des Landes beruht, und die für große Schiffe ungünstigen Verhältnisse des Hafens von Alexandrien sprachen nicht für den Vorschlag. Die Ingenieure Emile und Alexis Barrault empfahlen in der „Revue des Deux Mondes" (1856) einen Kanal, der von Suez nach dem See Mensale läuft, diesen auf seine ganze Länge durchschneidet und dann in einer Entfernung von 4 Lieues vom Meeresufer zum neuen Hafen von Alexandrien führt. Das Nildelta wird nicht an der Spitze, wie bei Talabot, sondern an den beiden Armen von Rosette und Damiette, also unter günstigen Verhältnissen überschritten, aber dennoch galt die Mehrzahl der Bedenken, die gegen Talabot geäußert wurden, auch für diesen Vorschlag; die technischen Schwierigkeiten sind hier noch größer als dort.

Die Linie Negrelli's deckte sich zum großen Teile mit dem Vorentwurfe Linant-Beys und Mougel-Beys,

wies aber doch einige wirtschaftlich und technisch vorteilhafte Änderungen dieses letzteren auf. Sie war die gerade und daher kürzeste, aber auch die technisch einfachste und mithin billigste Verbindung der beiden Meere. Von Suez ausgehend, zieht der Kanal in gerader Richtung bis zu den Bitterseen; hier macht er eine schärfere Wendung, durchfährt den kleinen und großen Bittersee, zieht bis zur Schwelle von Serapeum, ändert im weiteren Zuge wiederholt mit schwachen Krümmungen seine Richtung, durchschneidet den Timsahsee, umfährt die Schwelle von El-Guisr und läuft dann, die eingeschlagene Richtung unverändert festhaltend, nach dem innersten Golfe von Pelusium zwischen dem alten Schlosse Tineh und Pelusium.

Nach einer lebhaften Erörterung aller Vorschläge in der ersten Sitzung wurden die Vorschläge Lepéres, Talabots und Barraults abgelehnt und die von Negrelli empfohlene Linienführung angenommen. Die Kommission verwarf auch nach eingehender Beratung den Vorschlag, den Meereskanal durch eine Abzweigung beim Timsahsee mit Nilwasser zu speisen; ein solcher Speisekanal würde in dem sandigen Boden schwer auszuführen und zu erhalten sein, er würde hohe Anlage- und Betriebskosten erfordern, weil er jährlich an 200 Millionen Kubikmeter Nilwasser mit fast 800.000 Kubikmeter Schlamm verbraucht, dessen Ausräumung zwölf Maschinen und einen Kostenaufwand von einer Million Franken erheischen würde. Dieser wichtigen Entscheidung folgte die nicht minder bedeutsame Frage der Schleusenanlagen an den Kanalmündungen. Die Geister stießen hart aufeinander. Negrelli ergriff wiederholt das Wort, um mit aller Entschiedenheit gegen die Schleusen zu sprechen. Die Gegner stützten sich auf nicht leicht wiegende Gründe: Die Anlage von Schleusen ermög-

licht die Höherlegung der Kanalsohle um einen bis anderthalb Meter und ergibt so eine Ersparnis von 17 Millionen Kubikmeter Erdaushub; sie erhöht die Sicherheit des Kanals gegen Versandung und Verschlämmung und gewährleistet die Ruhe des Kanalspiegels, die die Strömungen des Meeres nicht stören würden. Negrelli und seine Anhänger bemerkten dagegen, daß die Ersparnisse beim Erdaushub durch die notwendig werdende Errichtung von Dämmen in den Bitterseen ausgeglichen würden; sie betonten, daß die 330 Millionen Quadratmeter fassende Fläche dieser Seen die Macht der Strömung wesentlich mäßigen werde und sie legten ganz besonderen Nachdruck darauf, daß die Errichtung von zwei bis vier Schleusen an jeder Kanalmündung die Schiffahrt in hohem Grade beeinträchtigen würde. Die Reden gingen hin und wieder; hervorragende Ingenieure wie Conrad neigten sich mehr oder weniger den Schleusen zu; da verwies Lieussou, Hydrograph der kaiserl. französischen Marine, auf die Möglichkeit der nachträglichen Anlage von Schleusen, wenn sie sich notwendig erweisen sollten, und Negrelli's Vorschlag siegte durch die Gewalt seiner Verkehrsbedeutung! Eine Reihe technischer Fragen waren rasch erledigt: der Kanal sollte eine geringste Tiefe von 8 Metern erhalten; seine Breite wurde von Suez bis zu den Bitterseen mit 100 Metern im Wasserspiegel und mit 64 Metern an der Sohle, von den Bitterseen bis Pelusium mit 80 und 44 Metern festgesetzt. Länger verweilte die Kommission bei der Beratung der Hafenanlagen in Said und Suez. Besonders wichtig schien die Wahl der Mündung im Golf von Pelusium; der westliche Teil der Bai versandete noch jetzt, der östliche Teil seit 2000 Jahren nicht, denn die Ruinen von Pelusium liegen noch in derselben Entfernung vom Wasser, wie zu Strabos

Zeiten; der im allgemeinen sehr flache Meeresboden fällt am steilsten bei Said ab, wo in der Entfernung von 3000 Metern vom Ufer das Meer 10 Meter tief ist. Alle diese Umstände, ferner die volle Sicherheit vor Erhöhung des Meeresbodens wie auch die gegen Westwinde geschützte Lage hatten Negrelli veranlaßt, den Kanal an diesem Punkte münden zu lassen, trotzdem sich seine Länge um sieben Kilometer vergrößert gegenüber seiner Ausmündung ins Meer bei Pelusium. Die Kommission stimmte dem Vorschlage Negrelli's bei und beschloß, durch die Anlage zweier Dämme in 400 Meter Entfernung einen Hafen von 72 Hektaren Fläche und einen dahinterliegenden Hafen von 64 Hektaren Fläche zur Ausführung zu beantragen. Schneller erledigt war die Frage der Hafenanlage in Suez. Vor der Rhede von Suez konnten 500 Schiffe ankern; der meist auftretende Nordnordwest-Wind ist nicht gefährlich, der Südsüdost-Wind hält nicht lange an; Ebbe und Flut sind schwach; Störungen treten nicht auf; das Rote Meer erhält keinen Zufluß; die flachen Ufer werden vom Wasser wenig benetzt; so darf man den Meeresgrund als unveränderlich ansehen. Die Kommission beschloß, einen 500 Meter breiten Teil der Bucht 8 bis 9 Meter tief zu graben, mit zwei Dämmen zu begrenzen und einen 800 Meter langen Kai entlang einem 200 Meter breiten Bassin anzulegen. Der Entwurf einer ausgedehnten Kaianlage beim Timsah-See, der sich mit seiner 2000 Hektar großen Oberfläche zu einem Stapelplatz der Schiffe eignet, wurde gutgeheißen, doch sollten alle Einrichtungen nach Maßgabe des Erfordernisses schrittweise beschafft werden.

Schließlich erledigte die Kommission noch die Fragen der Küstenbeleuchtung, der Fähren bei Suez, bei Menzaleh und den wichtigen Karawanenstraßen, der

Anlage einer Telegraphenverbindung und der Herstellung eines Süßwasserkanales, der von Kasr-el Nil nach Raz-el-Wadi im Wadi Tumilat führen, sich hier in zwei Arme nach Said und Suez teilen und sowohl zur Versorgung der Kanalarbeiter mit Trinkwasser wie zur Bewässerung ausgedehnter Landesfläche dienen soll. Der von Mougel-Bey verfaßte Überschlag, der die Baukosten des 168 Kilometer langen Kanals ohne Nebeneinrichtungen mit 162 Millionen Franken und die jährlichen Unterhaltungskosten mit 1.6 Millionen Franken einschätzt, wurde von der Kommission gutgeheißen. In sechs Sitzungen waren die Fragen erledigt, die Lesseps der Kommission zur Beantwortung unterbreitet hatte. Am 25. Juni wurden die Beratungen geschlossen, nachdem ein Unterausschuß mit der Aufgabe betraut worden war, einen Bericht auszuarbeiten, der nach Anerkennung durch die einzelnen Mitglieder den endgültigen Entwurf für den Kanal bilden sollte.[74]

III.

Letzte Kämpfe

1855—1858

„Ihr Triumph in der Suezfrage", schreibt ein Freund an Negrelli nach Paris, „hat, wie er mich mit Jubel und herzlicher Freude erfüllt, hier in Wien erstaunliche Sensation erregt — partout et chez tout le monde. Ich bin so glücklich in dem Gedanken, wie Ihr geistreicher Blick jetzt Freude strahlen muß, wo das Großartigste Ihrer Schöpfungen so siegreich durch das Scherbengericht der emporragendsten Intelligenzen europäischer Technik ging, daß ich nur eine Stunde Sie sehen möchte ..."

Der Suezkanal stand eine Zeitlang im Mittelpunkte der öffentlichen Erörterungen in Europa. Dennoch mußte die Angelegenheit vorläufig ruhen, weil augenblicklich keine Aussicht bestand, die Zustimmung der Pforte zum Baue zu erwirken. Auch Negrelli wurde durch seine amtlichen Arbeiten von der Kanalfrage abgelenkt. Als Vertreter der Regierung ging er zur Generalversammlung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen, die am 21. und 22. Juli 1856 in Frankfurt a. M. stattfand. Er war Vorsitzender der technischen Abteilung, die über den Bau eiserner Brücken, über Schwellentränkung, über Schienenbefestigung und Bremsvorrichtungen verhandelte, und saß als solcher im großen Kaisersaale „neben dem Bilde des unvergeßlichen Kaisers Franz". Besondere Beratungen hielten

ihn bis 28. Juli zurück; auf der Heimreise verweilte er einige Tage in Linz, wo seine „liebste Lotti“ mit den Kindern den Sommer verlebte. „Die vier Tage, die ich bei Euch verbrachte, werden mir unvergeßlich sein und ich danke Dir dafür“, schreibt er seiner Frau aus Wien. Und nun geht Tag um Tag ein Brief an seine Lotti und berichtet über alle häuslichen Sorgen und alle Tagesereignisse; von der Langeweile der Köchin und des Dieners, von dem „alten Weib“, das ihm morgens in dem kleinen Souterrain neben dem Theseustempel im Volksgarten das Rohitscher Wasser kredenzt; von den Spaziergängen auf dem Glacis, wo Czapka — der damalige Polizeigewaltige Wiens — große Ordnung hält, indem er „alle molestierenden Elemente radikal ausgemerzt hat“; von Saphirs Sieg über den Herausgeber der „Presse“ und den Kritiker Valdeck, über Semlitsch und E. v. Schwarzer, die wegen Ehrenbeleidigung bestraft wurden; über Bachs Reise nach Dalmatien und Italien als Quartiermacher für Erzherzog Karl Ludwig, den Vizekönig Italiens. Er sendet seiner Lotti zum Geburtstage eine prächtige Ananas und schildert ihr, welche „unendliche Fröhe“ (Scholz)[75] ihn ergriff, als er von der Eröffnung der Eisenbahn von Raab nach Komorn heimkehrte und nach der „oberägyptischen Hitze“ wieder in seinem reinen langen Bette gut ausruhen konnte.

Eine Dienstreise nach Italien eröffnete er mit einem Besuche in der Heimat. Sonnenschein liegt über seinen Briefen an Lotti, sie atmen das tiefe Glück des Wiedersehens und der Erinnerung. Er verzeichnet die Stunde und Minute, da er auf der heimatlichen Schwelle von den Verwandten begrüßt wird; er berichtet von den Schwestern, die sich mit den Kleidern geschmückt haben, die Lotti ihnen gebracht, von den Brüdern Franz

und Michele, die vorausgeeilt sind, von der Polenta und dem Käse, von der guten Reissuppe und dem köstlichen „Eingemachten", von dem Obst im Garten, von den Blumen und Vögeln und auch von dem Grabe der Eltern. Des Abends gibt es Musik und Tanz, ein Ständchen mit Gitarre. „Das Wasser ist herrlich, die Luft ist köstlich — könnten sie doch der ganzen Welt zugänglich sein!" Volksfeste, Kirchweihjubel in allen Orten; in Canale zu Ehren des Kirchenpatrons eine große dramatische Vorstellung über das Märtyrertum des heiligen Bartholomäus, die fünf Stunden dauert und in der auch drei Teufel beschäftigt sind... Ein Bruder nach dem andern verließ die Heimat, zuletzt Louis.

Auf der Reise durch Italien vermißte er schwer die ersehnten Nachrichten über Frau und Kinder; in Monza begrüßte er den Feldmarschall Radetzky; er war stark gealtert; resigniert deutete er auf seine widerspenstigen Füße: „Mit mir ist es bald aus — da fehlt es — ich kann nicht mehr reiten." Die anstrengende Reise, der Empfang der verschiedenen Abordnungen und der vielen Bittsteller ermüdeten Negrelli; auch in der Familie gab es Sorgen und Kummer — seinen alten Tiroler Freund Trotter entriß ihm der Tod — nur ein Lichtstrahl fiel in das Trübe dieser Tage, in denen er sich immer wieder aus „diesem Lande" hinwegsehnte; die Bauwerke, die unter seiner Leitung geschaffen worden waren, zeigten festen Bestand und die Anpflanzungen, die er veranlaßt hatte, gediehen prächtig.

Nach seiner Rückkehr nach Wien führte Negrelli elfhundert Teilnehmer der Versammlung der deutschen Naturforscher und Ärzte auf den Semmering, wo die Stadt Wien ihnen ein reiches Frühstück, bei dem die „Frankfurter mit Krenn" nicht fehlten, darbot. Kommissionen, Audienzen und Reisen nahmen seine Zeit in

Anspruch; sehnsuchtsvoll harrt er der Heimkehr seiner Lieben; er wird, meint er, wenn er sie erblickt, das Anlegen des Schiffes nicht abwarten können und schwimmend zum Schiffe gelangen; und wenn sie heimkommen, wollen sie mit Gott lustig sein und nur lustig: „Juchheura!“ Der Briefwechsel nach der Schweiz wurde wieder lebendig. Es gefiel Negrelli nicht, daß Escher und Ott aus der Direktion der Nordostbahn ausgeschieden waren. Er verkaufte seine Aktien; er konnte das Geld in österreichischen Papieren besser anlegen; auch Escher wollte österreichische Werte; Negrelli riet ihm zum „Nationalanlehen“, „das 83 steht und sichere 6 % stellt“, zu den Grundentlastungsobligationen, zu Aktien der Theißbahn und vor allem zu Nordbahnpapieren, die wohl augenblicklich auf 262 gesunken waren, aber bald wieder gegen 300 steuern würden, denn „es ist eine Dividende von 15 bis 20 % zu gewärtigen und die Nordbahn ist doch unter allen Unternehmungen die solideste“. Mit der Gestaltung des Eisenbahnwesens in der Schweiz konnte sich Negrelli nicht befreunden; mehrere Linien hielt er für verfehlt, die neu entstehenden für zu teuer, als daß sie ein einträgliches Geschäft bilden könnten.

Auch die Suezkanalfrage erklingt in den Briefen nach der Schweiz und nach Triest. Sie wird wieder lebendig. In der k. k. geographischen Gesellschaft in Wien hielt Negrelli am 31. März 1857 einen Vortrag über den Kanal; es wurde eine Kommission gewählt, die eine umfangreiche Denkschrift verfaßte, auf Grund deren die Gesellschaft die kräftige Unterstützung des Unternehmens für unbedingt notwendig erklärte. Lesseps nahm den Kampf gegen Palmerstone, der die Pforte von der Genehmigung des Suez-Erlasses ihres ägyptischen Statthalters abhielt, mit voller Tatkraft auf.

Aber Palmerstone war mächtiger als Lesseps. Palmerstone erklärte im englischen Parlamente, daß der Kanal den Interessen Englands zuwiderlaufe und nur ein Nebenbuhler der Eisenbahn von Alexandrien über Kairo nach Suez sei, der er den Vorzug gebe. Lesseps wählte nun einen anderen Weg: die Eitelkeit und Ruhmsucht seiner Landsleute kennend, spielte er nun auf seiner Lockflöte das Lied von der französischen Natur des Unternehmens und setzte ganz Frankreich in einen Begeisterungstaumel für den Kanal. Er suchte dem Plane auch eine festere Grundlage zu geben und veranlaßte den Vizekönig von Ägypten, Negrelli zum Generalinspektor der Suezkanalbauten zu ernennen. In seinen „Erinnerungen" hat er allerdings auf diese Ernennung ganz vergessen; aber aus den mir vorliegenden Urkunden geht hervor, daß Negrelli von seiner Berufung zum Vorstande der technischen Oberleitung des Suezkanal-Unternehmens durch ein über Auftrag des Vizekönigs verfaßtes Schreiben Lesseps' vom 20. August 1857 Kenntnis erhielt.

* * *

Im Frühjahre 1857 hatte Negrelli abermals Italien bereist; er hatte Radetzky besucht, der ihn immer wieder umarmte und küßte und weinte, hatte dem Einzuge des Erzherzogs Max in Mailand beigewohnt, hatte alte Bekannte gesprochen, Gutes und Böses gehört — und über alles berichtete er seiner lieben, neugierigen Frau eingehend. Die Verhältnisse in Italien schienen ihm ungünstig. „Die Verwirrung ist unbeschreiblich; die Fremdherrschaft ist drückend, die französischen Oberbeamten sind nicht beliebt. Und es ist schwer zu helfen — es müßte eigentlich, wie ehedem, von vorne angefangen werden." In einem langen vertraulichen

Berichte an den Handelsminister lenkte er dessen Aufmerksamkeit auf die Förderung, die die lombardisch-venetianische Eisenbahngesellschaft den Bestrebungen zur Abtrennung des lombardisch-venetianischen Königreichs von der Monarchie zuteil werden läßt, wie überall, in Bau, Erhaltung und Betrieb, nach französischen Vorbildern vorgegangen wird und alle Baustoffe aus Frankreich bezogen werden...[76]

Negrelli kränkelte seit längerer Zeit. Seine Gesundheit wurde immer schwankender. Professor Schuh, ein Kollege Hyrtls, Oppolzers, Rokitanskys und Skodas, auch Dr. Heidler, der Direktor des Josephinums, und sein Hausarzt Dr. Mayer empfahlen ihm dringend einen Aufenthalt an der Nordsee. Die Abreise wurde ihm herzlich schwer. Er schrieb seinen letzten Willen; die traurige „Katastrophe" in Italien bildet dessen Grundton. „Meinem Kaiser und dem Staate habe ich immer treu und redlich gedient; was ich im Jahre 1848 für die Rettung der kaiserlichen Familie getan, gereicht zu einer meiner angenehmsten Erinnerungen. Daß mir dafür mit Undank begegnet wurde, haben nur böswillige Neider zu verantworten. Ich habe ihnen und ihren Schergen verziehen; möge jeder von ihnen ein so reines, ruhiges Gewissen wie ich mit hinüber nehmen." Der letzte Wille, kurz und sachlich geschrieben, drückt den Wunsch aus, daß einer seiner Söhne sich zum Landwirte ausbilde und sich im väterlichen Hause in Primiero niederlasse. „Primiero soll immer ein Asyl für unsere Familie, und unser Haus der Gastfreundschaft, wie bisher, immer offen bleiben."

In Berlin besuchte er den Arzt Dr. Schönlein, der ihn schon im Jahre 1838 in der Schweiz das Leben gerettet hatte und der ihm nun Düsternbrook, das waldumsäumte Meerbad bei Kiel, empfahl. Er besuchte auch

Humboldt, der mit ihm die Suezkanalfrage eingehend besprach. Düsternbrook entzückte und erfreute ihn durch die blühenden, fruchtbaren Hügel, die hundertjährigen Buchen und Eichen, die alten, mächtigen Linden entlang des Hafens, durch die prächtigen Landhäuser und durch die Abwesenheit von Engländern. Aber er fand nicht, was er erhofft hatte. Vorzeitig brach er seinen Aufenthalt ab; die Heimat sollte ihn gesund machen. „Die Luft, das Wasser, die Nahrung, alles Gewohnte wird mich stärken." Und schon wenige Wochen später schrieb er seinen Freunden in der Schweiz, daß er sich seit der Heimkehr bedeutend erholt habe. Im September (1857) nahm er seine Dienstreisen wieder auf; sie führten ihn nach Ungarn und nach Galizien. Die Anstrengungen und Aufregungen belasteten ihn schwer; seine Briefe sind kürzer als früher; die Sehnsucht nach seinen Lieben, nach seinem Heim und nach seinen Blumen wird immer mächtiger: „Wenn schöne Tage kommen, milde und sonnige, gönnt meinen Blumen einige Luft — tragt die Tische mit den Hyazinthen auf den Balkon: die Luft tut den Pflanzen wie den Menschen sehr wohl."

Ja — seine Blumen! Auch an Direktor Escher meldete er: ganz Wien leide an Grippe; aber sonst sei das Wetter schön und milde und seine Blumen seien im schönsten Flor. Ein wehmütiger Ton klingt durch den Brief; nie haben seine Briefe in die Schweiz ihn angeschlagen; den Tod seiner Freunde Heß und Pestalozzi beklagend, denkt Negrelli der Zeit, wo die Schweiz blindes Vertrauen in ihn setzte; er hofft, daß sie durch spätere Erfahrungen zu der Überzeugung gelangen werde, daß sie nicht unrecht hatte; jetzt denke die Schweiz nicht mehr an ihn; er war in seinen Aufrechnungen zu bescheiden und doch zufrieden; jetzt müsse

man Millionen verausgaben, wie einst Tausende, und sich tüchtig dabei bedanken. Daß dem Schwindel ein Ziel gesetzt werde, sei wohl zu wünschen; aber er befürchte, daß an den Eisenbahnen der Schweiz schwere Nachwehen sich fühlbar machen werden, weshalb er wohl begreife, daß Escher sich zurückziehen wolle. Freilich, meint er, seit zwanzig Jahren ziehe sich Escher schon von den Geschäften zurück, weil die Kräfte immer nachlassen: „Sie merken kaum, lieber Escher, wie leicht Sie arbeiten und immer tätig sind. Beweis der letzte Sommer, wo Sie hier waren und vor lauter Geschäften nicht einmal Zeit fanden, die Suppe bei uns einzunehmen. Gott erhalte Ihnen diese schöne Tätigkeit, die so ganz unvermerkt an Ihnen vorübergeht, noch viele Jahre; nur teilen Sie dieselbe so ein, daß — wenn Sie wieder nach Wien kommen — Sie uns auch einen halben Tag schenken können. Wir haben jetzt eine sehr schöne sonnige Wohnung und der schönste Blumenflor erfreut unseren Blick.“ Dabei kommt der Brief nochmals auf das schweizerische Eisenbahnwesen zurück; die Wege, die es betritt, erregten bei Negrelli ernste Bedenken; er glaubte nicht, daß die Zentralbahn so leicht einige Zinsen für das ausgegebene Kapital erhalten werde; „die Anstrengungen für den Durchschlag des Hauensteintunnels zeigen deutlich, daß diese Eisenbahnlinie unnatürlich war.“

* * *

Am 5. Jänner 1858 starb Radetzky. Es schien keine gute Vorbedeutung für das neue Jahr. Radetzky war Negrelli's väterlicher Freund gewesen und war es ihm geblieben, auch als alle sogenannten guten Freunde ihn verlassen hatten, weil es schien, als ob er des Kaisers Huld verloren habe. Der trüben Kunde folgte ein Tag

der Freude: Freiherr von Czörnig, damals Vorstand des statistischen Bureaus, hielt am 9. Jänner in der Akademie der Wissenschaften einen Vortrag über den Suezkanal vom österreichischen Standpunkte aus und erwähnte hierin wiederholt die großen Verdienste Negrelli's. Dann gab's einen frisch-fröhlichen Strauß mit der „Ostdeutschen Post", die in einem „ägyptischen Briefe" eine Reihe technischer, nautischer und politisch-finanzieller Bedenken gegen den Kanal vorgebracht hatte. Negrelli widerlegte in der „Österreichischen Zeitung". „Wer Englands wahrer und vorurteilsloser und kein augendienlicher Freund ist", so schließt seine Ausführung, „der wird mit allen seinen Kräften die Unternehmung der Durchstechung der Landenge von Suez fördern."[77] Und zu dieser ihm lieb gewordenen Beschäftigung mit dem Suezkanale trat eine neue Arbeit, die Negrelli als den ehemaligen Jünger der Baukunst besonders fesselte: am 20. Dezember 1857 hatte die amtliche „Wiener Zeitung" den kaiserlichen Willen kundgetan, daß die Erweiterung der inneren Stadt Wien mit Rücksicht auf ihre entsprechende Verbindung mit den Vorstädten ehemöglichst in Angriff genommen und hiebei auch auf die Regelung und Verschönerung der Residenz- und Reichshauptstadt Bedacht genommen werde. Die Stadttore und Basteien sollten fallen, Glacis und Stadtgräben verbaut, die Verkehrsstraßen der Stadt und die der Vorstädte verbunden werden; eine hochbelebte Bautätigkeit, die Schaffung mehrerer öffentlicher Gebäude, die Neugestaltung der Hofburg wurde in Aussicht gestellt. Ein vergrößertes und verschönertes Wien war zu schaffen, das Schönheit und Nützlichkeit verband. Ein Wettbewerb, an keine Reichsgrenzen gebunden, sollte

die Wege zur Erreichung des bedeutsamen Zieles weisen.

Negrelli wurde von der großen Aufgabe in tiefster Seele ergriffen. Emsig begann er die Vorarbeiten; jede freie Stunde widmete er dem Studium eines Entwurfes. „Die Arbeit macht mir viel Freude", schreibt er nach Zürich, „was ich bei Euch gelernt, kann ich hier verwerten." An diesem Zürich, an dieser Stätte fröhlich-glücklichen Schaffens, hing eben noch immer sein Herz. Was ihn erfreute, was ihn bedrückte, das jauchzte oder klagte er hinüber nach Zürich. Seine Schweizer Freunde waren die ersten, die es erfahren, daß ihm seine Lotti einen Koloß von Knaben geschenkt (31. März 1858), und sie waren die ersten, denen er mitteilte, daß Lesseps ihn zur Reise nach Ägypten eingeladen habe. Freilich, die Glückwünsche, die von Zürich nach Triest eilten, waren füglich gegenstandslos. Die Reise mußte unterbleiben. Der neue Großwesir Ali Pascha vermied gleich seinem Vorgänger jeden entschiedenen Schritt in der Kanalfrage — und der neue englische Finanzminister Disraeli wandelte die Wege Palmerstons. Lesseps wollte den Bau des Kanals ohne Genehmigung der Pforte in Angriff nehmen. Gleich Metternich und Bruck warnte auch Negrelli vor einem solchen Schritte und setzte ihm scharfen Widerstand entgegen. Lesseps veranlaßte eine Anfrage über den Kanal im englischen Parlamente. Es gab eine erregte Verhandlung. Auch Robert Stephenson griff in sie ein. Der ursprüngliche Gedanke eines Wasserweges durch die Landenge von Suez, erklärte Stephenson, beruhte auf der irrtümlichen Voraussetzung eines Höhenunterschiedes von 30 Fuß zwischen den zu verbindenden Meeren, so daß es möglich gewesen wäre, einen Bosporus herzustellen, wie ihn die Natur zwischen dem Schwarzen und dem Mittel-

ländischen Meere geschaffen habe. Nun aber sei erwiesenermaßen der Höhenunterschied ganz gering, also eine Strömung nicht herbeizuführen; wenn aber diese fehle, so könne es sich nicht mehr um einen Kanal, sondern nur um eine Gosse handeln, in die sich der kostspielige Kanal verwandeln müßte, wenn man ihn mit Wasser füllen würde. Am 16. Juni veröffentlichte Negrelli in der „Österreichischen Zeitung" eine Erwiderung voll feinen Spottes und sachlicher Schärfe, eine glänzende Abfuhr des englischen Ingenieurs. Er kennzeichnet das eigenartige Verhalten Stephensons als Mitglied der Studiengesellschaft und wundert sich, daß seine angebliche Fußreise durch die Wüste in Ägypten unbekannt geblieben sei. Ein wagerechter Kanal sei ihm lieber als ein Kanal mit Gefälle; die gerade Verbindung der beiden Meere sei günstiger als der von Talabot empfohlene Wasserweg. Seine Überzeugung, aus ernster Prüfung der Verhältnisse geschöpft, bleibe nach wie vor, daß der geplante Schiffahrtsweg vom technischen Gesichtspunkte aus leicht ausführbar sei.

Die Gesundheit Negrelli's verzehrte sich. Kaum vermochte er noch zu sitzen. Unerträgliche Schmerzen peinigten ihn. Die Ärzte sandten ihn nach Recoaro. Von dort sollte er in die Alpen gehen und Nierengalle gebrauchen. Er nahm einen zweimonatigen Urlaub. Seine Tochter Emilie begleitete ihn über Triest und Venedig in den Heilort. Er fühlte sich sehr elend. „Dein armer kranker Mann" zeichnet er alle Briefe. „In Recoaro ist es wunderschön, das Grün so herrlich, die Luft so milde, der Abend so lieblich — aber die Schmerzen, die fürchterlichen Schmerzen..." Doch war der Aufenthalt nicht ganz erfolglos. Von Primiero, wohin er sich nach vier Wochen, anfangs August, begab, erhoffte er die Vollendung der Genesung. Je näher er

der Heimat kam, umso leichter wurde ihm ums Herz. Sein Bruder Nicoletto kam ihm entgegen; die Standespersonen begrüßten ihn vor dem Marktflecken — Musik hatte er sich verbeten. Bei niedersinkender Dämmerung begrüßte er Haus und Hof und Garten. „Alles sieht sehr lieb aus", schrieb er am anderen Morgen seiner Lotti.

Scheinbar gestärkt, etwas frischer und weniger leidend als zuvor, verließ Negrelli anfangs September seine Heimat — es war ein Abschied für immer. Nicoletto begleitete ihn nach Triest, wo er als Abgeordneter der österreichischen Staatseisenbahnen der Generalversammlung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen beiwohnte. Die umfangreichen und wichtigen Verhandlungen wurden durch eine Reihe großer und seltener Festlichkeiten gewürzt: Lustfahrten mit den Dampfern des Lloyd, Theatervorstellungen, Stapellauf zweier Schiffe, Ausflüge in die weitere und nähere Umgebung, eine Fahrt nach Venedig bildeten die lehrreiche und zerstreuende, unterhaltende und anregende Umrahmung für die mehrtägige, ernste Arbeit. Bei dem großen Festessen im Stabilimento Ferdinandeo sprach auch Negrelli; er erhob sein Glas auf die weitere Ausdehnung der Kommunikationen als kräftigstes Mittel zur ersprießlichen Vermehrung des Handels und der Industrie und zur Verbreitung des Christentums und europäischer Gesittung nach dem fernen Osten. Er verwies auf den mächtigen inneren Trieb des Verkehrswesens, aus dem Innern des Festlandes gegen das Meer fortzuschreiten und auf das gewaltige Verlangen des Handels und der Industrie nach einem großen Spielraume, der erreicht sein wird, wenn die große Idee der Durchstechung der Landenge von Suez eine vollendete Tatsache sein wird. Er gedachte der großen technischen Arbeiten, die Österreich allein bewältigt hat und denen gegenüber der

Suezkanal als leichte Aufgabe moderner Technik angesehen werden kann. „Am Gestade der Adria bringen wir ein Hoch auf die größere Ausdehnung der Kommunikationen durch die Durchstechung der Landenge von Suez!“[78]

In Triest verschlimmerte sich das Leiden Negrelli's; schwer krank kehrte er nach Wien zurück. Aber doch findet er noch die Kraft, mit Stephenson einen Strauß auszufechten. Stephenson hatte in den „Times“ (am 3. August 1858) auf den offenen Brief Negrelli's in der „Österreichischen Zeitung“ ausführlich erwidert und das lange Schreiben auch in einem Hefte durch den Buchhandel verbreitet — so hoch schätzte und fürchtete er die Gegnerschaft Negrelli's, denn über andere Erwiderungen, selbst jene Paleocapas und Conrads, war er mit geradezu verletzendem Stillschweigen hinweggegangen. Stephensons Brief bringt nichts Neues; er bekräftigt nur neuerlich die Behauptung seiner wiederholten persönlichen Studien auf der Landenge, sucht an Beispielen die Unausführbarkeit eines Kanals ohne Strömung zu beweisen und die Anschauung von dem Einflusse der Gezeiten auf die Kanalströmung zu widerlegen, um schließlich Negrelli vorzuwerfen, daß er sich einer kommerziellen Gesellschaft zur Verfügung gestellt habe. Negrelli antwortete in einem offenen Schreiben, das die „Österreichische Zeitung“, anknüpfend an einen Auszug aus Stephensons Briefe, in ihrer Folge vom 26. September veröffentlichte. Schlicht in der Form, sachlich entschieden nach seinem Inhalte, von leichter, vornehmer Ironie belebt, ist das Schreiben in seiner gedrängten Darstellung der geschichtlichen Ereignisse ein vernichtendes Urteil des Verhaltens Stephensons gegenüber der Studiengesellschaft und der internationalen Kommission, eine scharfe Zurückwei-

sung englischer Verstellung, Lüge und Verdächtigungsweise. Ich bedaure, aus Raummangel den Brief nicht vollinhaltlich wiedergeben zu können — er ist eine Urkunde, die es verdient hätte, in dem grundlegenden Steinblock für den Hafen von Pelusium eingemauert zu werden, denn seit der Veröffentlichung dieses Briefes haben die englischen Kanalgegner nicht mehr gewagt, ihre politische Abneigung gegen den Kanal mit technischen Gründen zu verkleiden. Negrelli beruft sich allen Erörterungen Stephensons gegenüber auf die gewissenhaften Vorarbeiten seit 1846 und auf die sachlich wohlbegründeten Beschlüsse der internationalen Kommission, deren Mitglieder die Landenge bereist und eingehender besichtigt haben als Stephenson, was er ihm an der Hand seiner eigenen Darlegungen beweist. Negrelli erklärt es offen, daß der Zusammenbruch der Société d'études auf die Schuldseite Stephensons zu setzen sei. Mit Entrüstung weist Negrelli die ihn persönlich beleidigenden Äußerungen zurück — und mit „tiefem Erröten für die Wissenschaft" geht er über die „hydraulischen Witze" des englischen Fachmannes hinweg, dem er große Oberflächlichkeit in dem Studium der fachlichen Seite der Kanalfrage vorwirft. Das ganze Truggebäude Stephensons zerschlägt er mit der Frage: ob der Kanal lohnender würde, wenn zwischen den beiden Meeren sich ein Bosporus herstellen ließe?

Als die kraftvollen Worte Negrelli's an Stephenson die Presse verließen, lag ihr Schöpfer, von Fieber und Schmerzen gepeinigt, hoffnungslos darnieder. Die Darmfistel hatte eine eiternde Wunde erzeugt. Alle Bemühungen der Ärzte waren vergebens. Am 1. Oktober 1858 verschied Negrelli, gottergeben, wie er gelebt, nachdem sein Bruder Nicoletto ihm die Tröstungen der Religion gespendet hatte. Am 3. Oktober wurden seine

sterblichen Überreste in der Pfarrkirche zu Mariä-Verkündigung in der Rossau eingesegnet und auf dem St. Marxer Friedhofe zur Ruhe bestattet.

Die Fachzeitschriften brachten keine Mitteilung von Negrelli's Ableben, selbst die halbamtliche „Eisenbahnzeitung" meldete nur kurz seinen Tod. Einige Tagesblätter, auch italienische Zeitungen, brachten Nachrufe. Die „Österreichische Zeitung" widmete ihrem treuen Mitarbeiter ein „Feuilleton", das sein Wirken, sein Wesen und insbesondere seine Bedeutung für den Suezkanal sehr zutreffend würdigte; mit viel Geschick umgeht die Schilderung seines Lebens die italienischen Ereignisse — aber aus einzelnen Wendungen des Aufsatzes klingt doch ein leichter Vorwurf über das Unrecht heraus, das dem treuen Diener seines Kaisers widerfahren war.

Conrad, der Vorsitzende der Internationalen Suezkanalkommission, schrieb der Witwe:

„Seitdem ich Ihren liebenswürdigen Gemahl kannte, habe ich nicht aufgehört, ihn zu schätzen, nicht allein wegen seiner ungewöhnlichen Begabungen, sondern auch wegen seiner Güte und der hohen Eigenschaften seines freimütigen und offenen Wesens, und ich rechnete es mir zur Ehre, ihn zu meinen teuersten Freunden zählen zu können. Die Internationale Kommission für die Durchstechung der Landenge von Suez verliert ein Mitglied, das immer in besonders wirksamer Weise zum Gelingen dieser großen Unternehmung beigetragen hat. Herr v. Negrelli hinterläßt überall Erinnerungen, die Ihnen, gnädige Frau, in Ihrer berechtigten Traurigkeit einigen Trost gewähren dürften. Ich verbinde mich mit Ihrem Kummer aus der Tiefe meines Herzens, denn ich verliere in ihm einen Freund, um den ich immer trauern werde . . ."

Baron Bruck bewahrte der Witwe Negrelli's dauernd die Freundschaft, die er ihrem Gatten geschenkt hatte. Zu den Treuesten aber, die der Tod nicht von der Familie des Entschlafenen und von der verehrenden Erinnerung an sein Wesen und sein Wirken trennte, zählten die Schweizer Freunde, allen voran Direktor Escher und Architekt Kubly. Sie standen noch felsenfest zu ihm, als er in seiner Heimat schon längst vergessen war. Aber auch die Witwe bewahrte der Schweiz Treue und Liebe. „Wenn die Kinder herangewachsen sein werden", so schrieb die Trauernde an Escher, „will ich sie in Ihre schöne Schweiz führen, damit sie auch die Werke ihres Vaters sehen und seine Freunde begrüßen."

* * *

Lesseps hat Negrelli ebenso wenig Dankbarkeit bewahrt, wie den anderen Männern, die er benützte, um seine ehrgeizigen und selbstsüchtigen Pläne zu vollführen. Er bemächtigte sich nach dem Tode Negrelli's durch Revoltella der wichtigsten Papiere, insbesondere der bei Negrelli eingelaufenen Aktienzeichnungen, und schritt an die „Konstituierung der Baugesellschaft". Bedrängt durch geldliche Schwierigkeiten während des Baues und bestrebt, einflußreiche und geldlich kräftige Persönlichkeiten für das Unternehmen zu gewinnen, verlieh die Gesellschaft immer wieder neue „Gründerrechte" und löschte, um sich nicht allzu sehr zu belasten, skrupellos ältere Mitglieder, die ihr nicht mehr nützen konnten, in den Gründerlisten. Dieser, zum mindesten unedle Vorgang ist auch Negrelli gegenüber eingeschlagen worden. Statt der ihm gebührenden zwei ursprünglichen ungespaltenen Gründeranteilen[79] wur-

den der Witwe nur ein halber solcher Anteil und ein Betrag von 20.000 Franken „als persönliches Geschenk und endgültige Belohnung für die so sehr geschätzten Leistungen ihres verstorbenen Gatten zugunsten der Unternehmung“ zugewiesen. Frau Marie Grois-Negrelli in Wien, eine Tochter Negrelli's, gelangte bei der Sichtung des Nachlasses ihres Vaters zur Kenntnis dieser schweren Schädigung ihrer Mutter und nahm mit der ihr eigenen Entschlossenheit, Tatkraft, Voraussicht und Beharrlichkeit den Kampf um die Anerkennung der Gründerrechte ihres Vaters auf.[80] Der Krieg ist ihr störend in den Weg getreten. Leider hat er auch die vom Österreichischen Ingenieur- und Architekten - Verein eingeleitete Sammlung von Beiträgen für die Errichtung eines Denkmals auf dem „Ehrengrab“, das die Gemeinde Wien den sterblichen Überresten Negrelli's auf dem Zentralfriedhofe widmete, zum Stillstande gebracht. Im Jahre 1913 hat der Ingenieur- und Architekten-Verein von Trient gemeinsam mit dem Munizipium von Primiero am Geburtshause Negrelli's eine Gedenktafel anbringen lassen;[81] die italienische Inschrift — in Gold auf Brocatello-Marmor von Verona — stammt von Professor L. Oberziner. Mit der möglichst wortgetreuen Übersetzung möge meine Erinnerungsschrift an den großen Ingenieur ihren Abschluß finden:

„Da von diesem Hause, wo er geboren ist, der Nachwelt als Beispiel glänzt, Alois Negrelli, Ritter von Moldelbe, der 1858, noch nicht 60 Jahre alt, starb und durch seinen hohen Geist und seine unermüdliche Arbeitskraft der Erste unter den Ingenieuren seiner Zeit war — Erbauer von Eisenbahnen in der Schweiz und in Lombardo-Venetien, begeisterter Anreger und Vorkämpfer des Durchstiches der Landenge von Suez, im

Gegensatze zu weniger großartigen Entwürfen hiefür, als des unvergleichlichen Mittels und Weges für den Welthandel — so errichtet das Kollegium der Trienter Ingenieure, ehrfurchtsvoll vor so ausgezeichnetem Ruhme, mit Zustimmung und Beifall der Gemeinde Primiero, diese Erinnerung im Jahre 1913."

Anmerkungen.

[1] Vergleiche die ephoristischen Bemerkungen Metternichs zu Ende des Jahres 1844, abgedruckt in dem Werke: „Tagebücher des Carl Friedrich Freiherrn Kübeck von Kübau", II. Bd. S. 252.

[2] Selbstverständlich hatten die Eigentümer des mitbenützten Grundes Anspruch auf angemessene Entschädigung; es mußte ihnen im Voraus der Grundwert mit einem Zuschlage von 25 v. H. bezahlt werden; die Rückgabe des Bodenstreifens an seinen Eigentümer geschah bei Auflassung des Kanals, dessen Bestand allerdings auch den Boden selbst verbessert hatte.

[3] Ausführliche Mitteilungen über diese kulturigen Verhältnisse der Lombardei und Venetiens enthält Dr. H. Reuchlin's „Geschichte Italiens von der Gründung der regierenden Dynastie bis zur Gegenwart". Leipzig 1860.

[4] Zwanziger, auch Sechsbätzner genannt, galten um ein Siebentel weniger als die Lire; fünf Zwanziger machten zwei Gulden rhein.

[5] Über die Straßen und Brücken, wie sie vor dem Jahre 1848 in Mailand und Venetien bestanden, berichtet ausführlich und anregend Kreisingenieur Baumgartner in seinem Werke über die Kunststraßen der Alpen (Wien 1834). Er rühmt die gediegene Anlage der Straßen, an deren Rändern sich Pappel- und Trompetenbäume hinziehen und die bald auf Dämmen, bald im Gelände zwischen den regelrecht geteilten, wohl bearbeiteten Feldern ihren Lauf nehmen. Die Brücken sind Holz- und Steinbauten; vielfach hat Granit zu ihrem Baue gedient. Die Holzbrücke bei Codroipo über den Tagliamento ist 562 Klafter lang, 20 Fuß breit und besitzt Jochöffnungen von 5½ Klaftern; die verschallten Landjoche sind durch Grundschwellen und Steinpflasterung gegen die Wut des reißenden Waldstromes, der schon weite fruchtbare Fluren mit

sich genommen oder verschottert hat, gesichert. Die gerade Richtung — sagt Baumgartner —, die emsige Bauart und der in Venetien sehr beliebte grüne Ölanstrich verleihen der Hängewerksbrücke einen imposanten Anblick.

[6] In den Jahren 1828 bis 1847 wurden in Österreich für Straßenbauten 110 Millionen Gulden verausgabt. Die Länge der Straßen war von 2034 auf 2412 Meilen gestiegen. Im Jahre 1847 betrug die Straßenlänge 1106 Klafter je Quadratmeile; es entfielen z. B. in Niederösterreich 1780, Böhmen 2363, Tirol 1400, Galizien 1077, im Küstenland 2174, in Venetien 1841 und in der Lombardei 4032 Klafter auf eine Quadratmeile.

[7] Nach dem Vortrage des Finanzministers auf dem Reichstage im Jahre 1848 waren die deutschen und slawischen Provinzen der Monarchie berechtigt, an das lombardisch-venetianische Königreich Forderungen wegen Leistung von Beiträgen zu den gemeinsamen Ausgaben zu stellen. In den Jahren 1841 bis 1847 betrugen die Einnahmen des Königreiches rund 260 Millionen Gulden CM., wovon im Lande selbst für Verwaltung rund 111 Millionen (42·7%) verausgabt wurden, dazu kamen über 5 Millionen für den Hofstaat, über 20 Millionen für die lombardisch-venetianische Staatsschuld; als Beitrag zu den anderen Zentralauslagen flossen aus diesem Königreiche rund 55 Mill. Gulden CM. in die Staatskasse. Im Jahre 1847 betrugen die Staatsausgaben für die im konstitutionellen Reichstage vertretenen Länder 139,576.930 Gulden CM. — die Einnahmen 100,538.882 Gulden CM., der Abgang daher 39,038.048 Gulden CM.; das lombardisch-venetianische Königreich lieferte aber einen Überschuß von 8,354.761 Gulden CM.; ebenso brachten Ungarn, Siebenbürgen, die Militärgrenze Überschüsse. In dem lombardisch-venetianischen Königreiche wurden 1,565.918 Gulden CM. für Straßenbauten, 2,233.561 für Wasserbauten verwendet; in den übrigen Ländern stellten sich die bezüglichen Ausgaben auf 5,412.672 und 1,068.012 Gulden CM.

[8] Graf Josef Radetzky war damals 82 Jahre alt; 1831 war er Gouverneur der Lombardei, 1836 Feldmarschall geworden; sein Generalquartiermeister war Heß, zwanzig Jahre jünger als er; sein erster Generaladjutant war Schönhals, ihm im Alter gleich.

[9] Vgl. Anmerkung 80 zum ersten Bande.

[10] Gleich nach der Schlacht bei Novara erhoben die Anhänger Mazzini's, dieses vom Haß gegen Piemont erfüllten Genuesen, die

Fahne des Aufruhrs und vertrieben die schwache Besatzung. Dem piemontesischen General Alfons Lamamora gelang es indessen bald, die Stadt wieder zu unterwerfen.

[11] Von den Epigrammen zu Ehren Negrelli's bei Eröffnung des Betriebes zwischen Verona und Vicenza sei folgendes von Ramanzini erwähnt:

Per l'Orbe intero il nome tuo si spande
Signor, ch'opra compisti cosi grande
Ne 'secoli futuri ticor vivrai,
Mentre in terra il secondo a Te non hai!

[12] Der Oberbaurat bezog einen Gehalt von 3000 Gulden, der zugeteilte Administrator einen solchen von 1800 Gulden; die Oberingenieure als Leiter der Provinzdirektionen hatten 2200 Gulden, die ihnen unterstellten Amtsingenieure 1200 Gulden Jahresgehalt.

[13] Z. 1024/H.M. ex 1849. Bericht vom 20. Juni 1849. Z. 1274. Akt mit Plan erliegt im Archiv des Eisenbahnministeriums. Vgl.: „Bericht des österreichischen Eisenbahnarchivs für das Jahr 1912", S. 29 unter 5 h.

[14] Stephenson wendet sich in seinem Gutachten zunächst gegen den verhängnisvollen Irrtum, in den England und andere Länder verfallen waren, daß die kürzeste Linie zwischen zwei Punkten bedingungslos die beste und daß der unbeschränkte Wettbewerb gut sei. Bei der Frage der Neigungen geht er von der Annahme aus, daß die mächtigsten und wirksamsten Lokomotiven bei sehr gemäßigter Fahrgeschwindigkeit nicht mehr als 1500 kg Zugkraft entwickeln können und eine Lokomotive mit Tender von zusammen 30 t Gewicht auf der Steigung 1:40 (25 a. T.) nur etwa 20 t fördern könne; er hält daher eine Steigung von 16 bis 17 a. T. als Grenzsteigung für Lokomotiven und empfiehlt, „die übrige Steigung in schiefen Ebenen von 2—2·5 km Länge zu verteilen, auf welchen das Wasser als hilfeleistende Kraft der Lokomotive dienen soll". Diese Reihe von schiefen Ebenen, deren Neigung im allgemeinen 33 a. T. nicht überschreiten darf, wäre bis zu dem Punkte fortzuführen, wo ein „mäßiger Tunnel angelegt werden kann". Dies schrieb Stephenson zu einer Zeit, wo Ghega die Reibungsbahn über den Semmering erbaute! Ein Jahr nach Stephensons Berichterstattung überwand die Lokomotive „Bavaria" auf der Semmeringbahn eine Steigung von 25 a. T. im

Bogen von 180 m Halbmesser mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2½ deutschen Meilen und mit einer Gesamtlast von rund 4000 Zentnern, auf solche Weise die Erfahrungen auf der bayrischen Südnordbahn zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast und auf der Rauhen Alb zwischen Geißlingen und Ulm glänzend bestätigend. Es ist überraschend, wenn Stephenson in seinem Gutachten es als wünschenswert bezeichnet, das Gewicht und die Kraft der Lokomotiven insoweit zu begrenzen, daß die Schienen nicht zu schwer und nicht zu rasch abgenützt würden. Er empfiehlt für die Schweiz Lokomotiven mit vier gekuppelten Rädern und zwei Laufrädern von 1·45 bis 1·52 m Durchmesser, mit Zylindern von 15 Zoll Durchmesser und 22 Zoll Hub; diese Lokomotiven würden — meint er — gegen 17 t wiegen und auf der Steigung von 17 a. T. noch 30 bis 35 t (den Tender nicht gerechnet) mit etwa 20 km in der Stunde fortbewegen. Bei solchen Annahmen und bei so geringer Einsicht in die Entwicklungsfähigkeit und in die Entwicklungsrichtung der Lokomotive ist es begreiflich, daß er es als „ungeeignet und unnütz" erklärt, „die öffentlichen Hilfsquellen für Eisenbahnen zu verschleudern, wo treffliche Wasserstraßen, mit denen die Schweiz von der Natur so reichlich begabt ist, benutzt werden können. Das Dampfboot bietet den Bewohnern der anliegenden Ufer weit mehr Vorteile, als die Eisenbahn je zu gewähren imstande ist. Die Schnelligkeit der Dampfschiffe erster Klasse ist nur sehr wenig von der eines Eisenbahnzuges, der an gleich vielen Stationen hält, verschieden." An diesem Gutachten Stephensons gemessen, wächst die Bedeutung Ghegas und jener Männer, die — wie z. B. Negrelli — bei dem Semmeringbahn-Entwurfe Paten gestanden sind, zu einer heute viel zu wenig erkannten Höhe empor.

Aus dem Berichte der Minderheit des Eisenbahnausschusses als Vertreterin des Privatbahnbaues sind die Äußerungen über die österreichischen Verhältnisse hervorzuheben. In Österreich — sagt der Bericht — sei in dem Staatsbahnbau, ganz abgesehen von der Berücksichtigung allfällig anderer Staatszwecke, das hohe Interesse einer Dynastie und ihrer Regierung zu erkennen, welche in dem neuen Transportsystem das sicherste Mittel erblickt, von dem Reichszentralpunkte aus die heterogenen Bestandteile und Nationalitäten ihres großen Aggregatstaates zu beherrschen und mit eisernen Banden zusammenzuhalten.

Nach der „Verordnung über die technische Einheit in schweizerischen Eisenbahnen" soll die Spurweite 4′ 8½″ engl. = 4·784

Schw. Fuß betragen; in Bögen unter 2000 Fuß Halbmesser ist sie bis höchstens 0·08 Fuß angemessen zu erweitern. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 1200 Fuß, in Bahnhöfen in durchgehenden Gleisen 600 Fuß, nie aber unter 500 Fuß; die äußere Schiene ist in Bögen höher zu legen, als die innere. Der größte Radstand bei Wagen mit festen Achsen ist mit 15 Fuß festgesetzt. Jedes Fahrzeug, das auf andere Bahnen übergehen soll, muß mit elastischen Stoß- und Zugeinrichtungen versehen sein; alle Fahrzeuge müssen Notketten besitzen.

[15] Die Linien der Po-Flottille waren nach dem Vertrage mit dem Lloyd: die Lagunen von Venedig bis Brondolo; die Kanäle von Brondolo bis Cavanella; der Po von Cavanella bis zum Tessin; der Tessin bis Pavia; der Kanal von Pavia; der Naviglio grande; der Tessin bis zum Lago maggiore. Im ersten Jahre waren beizustellen: 2 Dampfer mit 100 PS für den Personenverkehr; 3 Dampfer mit 150 PS für den Schleppdienst auf dem Po; 2 Dampfer mit 40 bis 50 PS für den Schleppdienst zwischen Venedig und Chioggia; 3 Schraubendampfer für die Strecke Triest—Cavanella und wenigstens 40 Schleppkähne.

[16] Ein besonderes „Reglement über die Amtswirksamkeit der Internationalen Kommission für die italienische Zentralbahn" im Sinne des 23. Artikels der Konvention vom 1. Mai 1851 verlieh dieser Kommission die Rechte einer Bau- und Betriebs-Überwachungsbehörde. Sie hatte die Pläne zu genehmigen, die Ausführungsweise der Bauwerke, die Art der Bahnausrüstung zu bestimmen, die Baufristen vorzuschreiben, die Bauleitung zu überwachen, die ganze Geldgebarung zu überprüfen, Streitfälle im Bereiche der Beamten und Angestellten und mit den Reisenden und Verfrächtern zu entscheiden, die Sicherheit der Anlage, die Erhaltung der Bahn, die Ausgestaltung des Signalwesens und der Sicherungseinrichtungen, die Betriebsdurchführung zu überwachen; sie nahm entscheidenden Einfluß auf die Anstellung der Beamten und Diener. Bei der Abstimmung der Kommission hatte der päpstliche Kommissär als erster seine Stimme abzugeben; die Kommissäre der anderen Regierungen folgten in alphabetischer Ordnung; in gleicher Reihenfolge waren auch die Akte zu unterschreiben. Jedem Kommissär war ein besonderer Wirkungskreis zur Berichterstattung zugeteilt. (Dokumente, die italienische Zentralbahn betreffend. Triest 1852.)

[17] Der Kirchenstaat hatte den Grafen Cajetan Zucchini, Modena den Rat Carl Dr. Roncaglia, Parma den Ritter Franz Bellini, Toskana den Komthur Alexander Minetti in die Kommission entsandt. Negrelli war der einzige Techniker. Als Sekretär war Dr. Alois Maini bestellt worden.

[18] Der Unterbau der Eisenbahn sollte bis zum Fuße der Apenninen zweigleisig, in den Apenninen eingleisig, der Oberbau durchaus eingleisig angelegt werden; für die Bauwerke durfte neben Mauerwerk ausnahmsweise auch Holz und Eisen verwendet werden. Die Wärterhäuser waren in Entfernungen von 1 km anzulegen. Der kleinste Halbmesser war für das Flachland mit 500 m, für das Gebirge mit 300 m bestimmt; als größte Steigung war 1:200 (5 a. T.) und 1:40 (25 a. T.) angenommen; es sollten Schienen von 25 bis 27 kg/m und für die Gebirgsstrecke von 30 kg/m verwendet werden; schon zu Beginn des Betriebes mußte wenigstens je eine Lokomotive für 4 km Bahnlänge vorhanden sein. Der Bau durfte nur an eine Unternehmung, jedoch in 3 Abschnitten (Sektionen) vergeben werden; als Kaution war ein Betrag von einer Million Franken ohne Zinsengenuß festgesetzt; überdies mußten 250.000 italienische Lire ohne Zinsengenuß als Sicherung für den rechtzeitigen Beginn der Bauarbeiten erlegt werden. Einreichungszeitpunkt war der Monat Februar 1852.

[19] Nach Art. 75 stand der Kommission das Recht zu, während der letzten fünf Jahre vor Ablauf der Konzession aus den Erträgnissen der Bahn eine Geldbehebung vorzunehmen, um sich notwendigenfalls der guten Instandhaltung der Bahn zu versichern. Der für den Ankauf zu zahlende Preis sollte den wirklichen verbürgten Kostenbetrag mit Zuschlag der Hälfte des zu 5 v. H. kapitalisierten Erträgnisses der letzten fünf Betriebsjahre außer dem verbürgten Zinsenkleinstwert umfassen.

[20] Darnach hätte es genügt, nur 40.000 Aktien zu 1000 Lire mit Zinsen- und Dividenden-Coupons in Umlauf zu setzen; die übrigen 35.000 Aktien hätten ohne Coupons ausgestellt und in Modena hinterlegt werden können; die Gesellschaft hätte an ihrer Statt Schuldscheine zu 4 v. H. ausgeben können. (Triester Zeitung 1852.) Vgl. S. 63.

[21] „Die Franz Joseph-Brücke über die Etsch in Verona." Mit Abb. Allgemeine Bauzeitung 1853, S. 69. Beachtenswert ist

die Pilotierung der Pfeiler, die wegen der Ungleichartigkeit des Baugrundes (am linken Ufer Schotter mit großen Kuppensteinen, am rechten vorwiegend Sand) viel Schwierigkeiten bot; man verwendete Dampfmaschinen; die Gründung geschah im Schutze von Fangdämmen („Wasserstreben") verschiedener Bauart, weil die Flußsohle ungleich war und die Gründungstiefe meistens durch Aushebung gewonnen werden mußte; zum Betriebe der hydraulischen Schrauben dienten Dampfmaschinen; später benützte man zum Auspumpen des Wassers eine Dampfmaschine mit doppelter Saugpumpe, die in der Minute 6 Kubikmeter Wasser hob. Die Gewölbe wurde mit Asphalt abgedeckt. Die Schienen lagen auf Langschwellen, die von 3 zu 3 m durch Querhölzer verbunden waren. Da die Etsch selten Eis und dann nur solches geringer Stärke führt, sind die Pfeiler beiderseits halbkreisförmig abgerundet. Ursprünglich waren nur die Mittelpfeiler der kleineren Bögen mit Sprengminen versehen, später wurden Minen auch in die Nachmauerung der Strompfeiler gelegt. Den Aufstieg zu den mit Steinplatten belegten Gehwegen, die eine Steinbalustrade vom Bahnkörper trennt und ein Gußeisengeländer nach außen hin abschließt, vermitteln Treppen in den Flügelmauern.

[22] Der Vortrag findet sich im Notizblatt der Allgemeinen Bauzeitung, Bd. II, Nr. 15, Februar 1853, abgedruckt.

[23] Kommandant des Kastells Vecchio war damals ein Genieleutnant namens Papigny. Negrelli's italienisch geschriebener Brief vom 20. Mai 1851 fand sich in einem, 1868 verfaßten Berichte Cavattoni's an die „Giunta Municipale di Verona" über die Schicksale des Bauwerkes unter der französischen und der österreichischen Verwaltung. Graf Vittorio Cavazzocca Mazzanti veröffentlichte ihn in der periodischen Zeitschrift „Pro Verona" (Jahrgang IV, Folge 10) unter Beifügung von geschichtlichen Bemerkungen über das Denkmal. Die Veröffentlichung erregte großes Aufsehen. Die im Jahre 1542 ausgeführte Einfassung des 4. Altares in dem schönen gothischen Dominikanerbau Sant'Anastasia in Verona stellt den Arco de'Gavi dar.

[24] Nach Mazzanti (vgl. Anm. 23) hat die veronesische Kommune den Betrag von 6005 Lire, den der Vizekönig dem Präfekten des Etsch-Departements überwiesen hatte, niemals übernommen; das Geld wurde anderweitig verwendet.

[25] In einem Briefe aus Triest vom 18. Oktober 1851, da er also nicht Minister war, klagt Bruck zu Negrelli über die ungünstigen Fahrordnungen auf den italienischen Bahnen und regt ihre Verbesserung an. „Österreich", schreibt er, „sollte doch auch hier vorangehen."

[26] Das erste der Allerhöchsten Handschreiben hob die Märzverfassung auf, das zweite die Grundrechte vom 19. März 1849, das dritte stellte die Grundsätze für die bevorstehende Gesetzgebung fest. Während die Freiheit des Bauers und des Religionsbekenntnisses anerkannt blieb, verschwanden die Reformen im Gemeinde- und Justizwesen und fanden die patrimonialen Forderungen des Adels weitestgehende Berücksichtigung. Weiß von Starkenfels ordnete anläßlich des Staatsstreiches eine Stadtbeleuchtung in Wien an, die aber kläglich ausfiel.

[27] Feldmarschall Heß, geb. 1788 in Wien, war die rechte Hand Radetzky's, wie dieser selbst von ihm in seinen Briefen an seine Tochter Friederike (herausgegeben von B. Duhr S. J.) sagt. Hackländer nennt ihn, den späteren Chef des Generalstabes und Generalquartiermeister, in den Bildern aus dem Soldatenleben einen militärischen Stern erster Größe.

[28] Im Jahre 1853 wurde das Kriegsministerium vollständig aufgehoben und die Leitung der Militäradministration dem Kaiser unmittelbar unterstellt.

[29] Duhr, Briefe des Feldmarschalls Radetzky an seine Tochter Friederike. Brief vom 17. November 1852 und Brief vom 23. November 1852; sowie Handschreiben des Kaisers. S. 106 und 107.

[30] Dr. Alfred Freiherr von Buschmann gibt in seiner Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen (IV. Bd. der „Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie") eine ausführliche Darstellung aller Wandlungen dieser Verwaltung.

[31] Der hinterrücks geführte Messerstich verlor einen Teil seiner Kraft, weil das Messer an der Kravattenschnalle abprallte; dennoch war die Sehkraft des Kaisers lange gefährdet. Der Täter wurde am 26. Februar hingerichtet.

[32] Äußerung der halbamtlichen „Frankfurter Postzeitung". Weiß von Starkenfels, der das Los vieler „treuer Diener" jener Zeit teilte, erhielt das Generalinspektorat des Gefängniswesens.

[33] Walter Rogge: „Österreich von Világos bis zur Gegenwart." Erster Band. Das Dezennium des Absolutismus. Leipzig und Wien. F. A. Brockhaus 1872.

[34] Nach der „Eisenbahnzeitung" bestand der geplante Linienzug aus 150 Geraden und 108 Bögen; der kleinste Halbmesser war mit 400 m angenommen; die Neigung wechselte an 80 Stellen; 25 Strecken lagen in der Wagerechten; die größte Steigung war 7 a. T. Der Entwurf enthielt 282 Brücken, darunter 3 über die Etsch. Es waren 16 Stationen und 145 Wärterhäuser vorgesehen.

[35] „Eisenbahn-Zeitung", herausgegeben von Etzel und Klein, 1853.

[36] Die Inschrift, Negrelli betreffend, lautete: Al Cav. Luigi Negrelli de Moldelbe — I. R. Consigliere Ministeriale — Dell Artistico Genio Italiano — E Dei Vantaggi Della Terre Lombarde — Generoso Ed Intelligente Sostegno — Per La Costruzione Delle Ferrovie Tra Verona E Brescia — Ommagio D'Ammirazione E Riconoscenza Tributa — Il Comune Di Desenzano. — In deutscher Sprache möglichst wortgetreu: Dem Ritter Alois Negrelli von Moldelbe — k. k. Ministerialrate — des italienischen Bauwesens — und der Nutzerträgnisse der lombardischen Gelände — edelmütigen und verständigen Förderer — durch den Bau der Eisenbahn von Verona nach Brescia — huldigt voll Bewunderung und Erkenntlichkeit — die Gemeinde von Desenzano.

[37] Die von Förster herausgegebene „Allgemeine Bauzeitung" brachte in dem ersten Hefte ihres 20. Jahrganges (1855) eine ausführliche Beschreibung der Anlage und der Bauten der Eisenbahn von Verona nach Coccaglio, wie auch der großen Schwierigkeiten und Hindernisse, die beim Baue überwunden werden mußten.

[38] Man war bemüht, keine zu ungünstigen Steigungsverhältnisse anzuwenden. Bis Desenzano kam man auch mit 5 a. T. aus; dann aber ließen sich Steigungen bis zu 10 a. T., sogar mit Gegengefällen nicht mehr vermeiden. Die Anlage der Krümmungen war günstiger; der kleinste Halbmesser beträgt 700 m.

[39] Wegen der bedeutenden bautechnischen Schwierigkeiten seien der Einschnitt von St. Giorgio in Salici, die Dämme am kleinen See von Peschiera, am Flusse Feniletto (9 m hoch), am

Flüßchen Venga bei St. Zeno (15 m hoch) und bei Desenzano, ferner der bis 12 m tiefe Einschnitt bei Lonato erwähnt.

[40] Beachtenswert ist die Brücke über den Mincio; sie hat drei Aufgaben zu erfüllen: Überführung der Eisenbahn, Überführung der Straße, vollkommene Absperrung des Mincio im Falle von Überschwemmungsgefahr bei Hochwasser, das gleichzeitig im Po und im Gardasee eintritt. Die erste Aufgabe erfüllt eine Brücke mit fünf Bogenöffnungen; dem anderen Zwecke dient eine hölzerne Brücke mit Schotterfahrbahn; diese Brücke wird durch die Widerlager mittels der vier großen durchbrochenen Mittelpfeiler und noch durch zehn kleinere Pfeiler getragen, die jede der fünf Öffnungen der Eisenbahnbrücke etwas über Hochwasserhöhe in drei gleiche Öffnungen teilen; in dem Felde der dritten großen Öffnung ist die Fahrbahn im Hinblick auf eine zukünftig mögliche Schiffahrt als Zugbrücke hergestellt. Die Böden der drei Schleusen liegen in den Mittelöffnungen 3 m und in den Seitenöffnungen 2 m unter dem Hochwasser, damit der Gardasee seine nötige Wassertiefe erhält, die Schiffahrt ermöglicht werde und dem Wasserdrucke im Falle der Absperrung aller 30 Schleusentore, die unter der Holzbahn angebracht sind, Widerstand geboten werden kann.

Nicht mindere Beachtung verdient der Viadukt bei Desenzano: die Pfeiler sind aus drei verschiedenen Mauerwerksgattungen errichtet: aus Ziegel- und Bruchsteinmauerwerk mit Eckverkleidung von Kalksteinquadern von Rezzato und dem Gardasee. Um den Pfeilern die möglichst kleinste Belastung aufzubürden, verminderte man das Gewicht der Überschüttung durch Einbau hohler Räume: in der Bahnachse wurde auf der Gewölbnachmauerung gleichlaufend zu den Brustmauern eine 1 m dicke Ziegelmauer erbaut, so daß zwei leere Räume von je 2 m Lichtweite entstanden, die durch kleine Gewölbe überdeckt wurden; darauf stellte man zur Beschwerung des Gewölbschlusses längs der ganzen Breite des Viadukts eine Mauer. Den Zugang zu dem leeren Raume zwischen den Brustmauern vermittelten wagrechte Öffnungen in der Fahrbahn und runde Öffnungen in der Mittelwand zwischen den leeren Räumen. Kräftige Eisenverbindungen zwischen den Umgrenzungsmauern dieser Räume und dem Gewölbe wirken dem Gewölbeschub entgegen. Ausführliche Beschreibung in Försters Allgem. Bauzeitung XX. Vergl. Bem. 37.

[41] Adolf Beer, „Die Finanzen Österreichs im XIX. Jahrhunderte.

[42] Man vergleiche die Mitteilungen nach Kupka in dem Werke: „Der Weg von und zu den österreichischen Staatsbahnen" von Alois Freiherrn von Czedik, I. Band.

[43] Bd. I, S. 179.

[44] Die alte Hauensteinlinie besitzt in den Zufahrtsstrecken 25 a. T., in dem 2495 m langen Scheiteltunnel sogar 26·26 a. T. Der ungemein schwierige Bau des Scheiteltunnels ist in dem 1860 erschienenen Werke von Pressel und Kaufmann ausführlich besprochen; insbesondere bereitete — wie Negrelli voraussagte — die Lüftung große Schwierigkeiten. Da sich der Betrieb bei dem raschen Anwachsen des Verkehrs sehr ungünstig und kostspielig gestaltete, sah man sich schließlich zur Anlage eines tiefer liegenden, 8100 m langen Tunnels mit Zufahrtsstrecken von nur 10 a. T. Steigung genötigt. Der Bau begann im Februar 1912 und war im Jahre 1916 vollendet; er war der Unternehmung: Tiefbau-Aktiengesellschaft Julius Berger anvertraut, die hierüber ein großes Werk veröffentlichte. Den alten Hauensteintunnel erbaute der englische Unternehmer Thomas Brasseg. Die alte Hauensteinlinie dient jetzt ausschließlich dem örtlichen Verkehre.

[45] Die Verzinsung des Anlagekapitals bei den lombardisch-venetianischen Staatsbahnen betrug im Jahre 1853 nur 2·40 v. H. und sank im Jahre 1854 auf 0·78 v. H.

[46] Das Bankdarlehen erreichte zu Ende des Jahres 1854 insgesamt 259 Millionen, wovon 155 Millionen im Jahre 1854 neu aufgenommen worden waren. Der Staatsvoranschlag für 1855 zeigte einen Abgang von 139 Millionen; die jährlichen Zinsen der Staatsschuld waren für dieses Jahr mit 77·5 Millionen, die Ausgaben für das Heer mit mehr als 114 Millionen angesetzt.

[47] Es war Pereire gelungen, eine Gründerliste mit klangvollen Namen aufzustellen: Prinzessin von Leuchtenberg (Tochter des Zaren Nikolaus I.), Herzog de Mouchy, Herzog von Galliera, Fould und Fould-Oppenheim (Paris), Mallet Frères et Co. (Paris). Sal. Oppenheim jun. u. Comp. (Köln), Torlonia & Comp. (Rom), Sal. Heine & Cie. (Hamburg).

[48] Vgl.: Fritz G. Steiner, Die Entwicklung des Mobilbankwesens in Österreich. Von den Anfängen bis zur Krise von 1873. Wien 1913. Karl Konegen.

[49] Vgl.: Czörnig, Österreichs Neugestaltung, 1858. Ferner: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, II. Band, 1899.

[50] „pette golezzi" schreibt Negrelli — das einzige italienische Wort im deutsch geschriebenen Briefe.

[51] Negrelli meint die amtlichen Briefe und Pakete, die abgabenfrei an ihn gingen, wenn er amtlich in Modena weilte.

[52] Nach „Tagebücher des Karl Friedrich Freiherrn von Kübeck von Kübau". herausgegeben und eingeleitet von seinem Sohne Max Freiherrn von Kübeck. II. Band, Wien 1909. Ich folge im weiteren wiederholt den Aufzeichnungen Kübecks, der damals noch immer — wenn auch nicht mehr so entscheidend wie vor 1848 — in die politische Entwicklung Österreichs eingriff und lebhaften Anteil an den staatlichen und örtlichen Ereignissen nahm.

[53] Abgedruckt in den „Tagebüchern". (Vgl. Anm. 52.) II. Bd., Seite 228.

[54] Über die Bauzustände der Semmeringbahn-Tunnels, insbesondere des Scheiteltunnels und des Karner-Kogl-Tunnels berichtet F. Andriessen, der die Bahn im Jahre 1855 bereist hatte, in der Zeitschrift für Bauwesen (VI, S. 181). Es zeigten sich starke Beschädigungen der Gewölbe, die zum Einbau kräftiger Stützungen zwangen. Andriessen sieht sie als Folgen mangelhafter Polygonverzimmerung und nicht dichter Hinterpackung des Mauerwerkes an. Er empfiehlt im Hinblick auf die starke Eisbildung im Haupttunnel die Anbringung von Toren an den Portalen.

[55] Es werden folgende Linien genannt: Venedig—Mailand (267 km), in drei Jahren zu vollenden; Mestre—Treviso—Udine—Landesgrenze (145 km), in 18 Monaten fertig zu stellen; Verona—Mantua—Borgoforte (54 km), deren Bau wegen der Minciobrücke 30 Monate erfordern würde; Verona—Bozen (145 km), die im Jahre 1857 eröffnet werden soll; Coccaglio—Bergamo—Monza—Mailand (63 km) mit der Ausästung nach Lecco (22 km); Mailand—Camerlata—Como (48 km), die dringend notwendige Verbindungsbahn in Mailand (6 km) nebst Zentralbahnhof, an dessen

Plan schon gearbeitet wurde; Mailand—Lodi—Piacenza (62 km) mit Eisenbrücke über den Po, deren Entwurf schon zwei Jahre dem Ministerium zur Genehmigung vorlag; Melegnano—Pavia (23 km); Mailand—Sesto Calendo (51 km); Padua—Rovigno—St. Maria-Madalena (Ferrara, 80 km); Mailand—Buffalora—Novara (32 km) zum Anschluß an die piemontesischen Eisenbahnen.

[56] Negrelli's Sohn Oskar ist am 9. März 1915 als k. u. k. Generalmajor i. R. in Wien gestorben; in den Jahren 1859, 1866 und 1869 (in Süddalmatien) zeichnete er sich durch besonderen Mut und durch Entschlossenheit aus, wofür ihm das Militärverdienstkreuz mit der Kriegsdekoration verliehen wurde. Im Jahre 1888 wurde Oskar Kommandant des Infanterieregimentes Nr. 14, nachdem er bis dahin, vom Leutnant bis zum Oberst, im Infanterieregiment Nr. 48 gedient hatte. Seine mit Milde und Tatkraft gepaarte Gerechtigkeit — das Erbe seines Vaters — verschafften ihm das Vertrauen und die Liebe der Offiziere und Soldaten; auch in der bürgerlichen Gesellschaft war er wegen seines entgegenkommenden Wesens sehr beliebt.

[57] „Das ist großartig, und was mehr ist, es ist sehr gediegen."

[58] „Das ist ein geistreicher Gedanke, und von vollkommener Bauweise."

[59] Die mit Rillen versehenen Flachschienen saßen rittlings auf Langschwellen, auf denen sie durch seitlich schräg eingetriebene Nägel befestigt waren; Querschwellen sicherten die Spurweite. Die Wagen hatten zwei Abteile übereinander, doch waren auch solche mit einem einzigen Abteile vorgesehen. Es war nur Pferdebetrieb in Aussicht genommen. Als Signalmittel sollten Hörner verwendet werden. (Ztschr. f. Bauwesen VI, S. 136.)

[60] Zur Zeit der Weltausstellung in Paris wurde die Frage, ob Stuhl- oder „Plattbasige" Schienen viel erörtert. In England und Frankreich wurden die Stuhlschienen, in Deutschland die Plattbasigen bevorzugt. Man schätzte bei den ersteren die Symmetrie des Querschnittes, bei den letzteren die leichte Befestigung und die einfache Laschenverbindung. (Ztschr. f. Bauwesen VI, S. 409.)

[61] In der „Ztschr. d. Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines" teilt Ing. Ritter v. Littrow in einer Abhandlung über die

geschichtlichen Lokomotiven der k. k. österr. Staatsbahnen mit, daß in Österreich wegen der vorherrschenden Verwendung von Braunkohle sehr lange an hohen Rauchfängen festgehalten wurde.

[62] Brief vom 30. April 1914. Aus Ottone Brentari's Feder stammen auch: „Cadore e valle di Zoldo. Guida storico turistica" und „Guida del Trentino".

[63] Enfantins religiöse Anschauungen entfernten sich weit von den üblichen Lehren; Enfantin verkündigte die Emanzipation des Fleisches, weil alles, also auch der Trieb des Genusses in und durch Gott ist. Er wurde geistliches Oberhaupt (Le père) der Zukunftskirche und predigte die Weibergemeinschaft; er lebte längere Zeit auf einem Landgute bei Menilmontant, bebaute mit seinen Getreuen die Äcker, hielt öffentliche Mahlzeiten. Im Jahre 1832 schritt die Regierung ein. Enfantin und seine 38 Anhänger wurden verurteilt; die Schule löste sich auf.

[64] Ich folge hier einer kleinen Schrift, die im Jahre 1869 erschien, aber — da sie die Wahrheit über die Vorgeschichte des Kanals an den Tag gebracht hätte — von Lesseps fast vollständig aufgekauft wurde. Die Schrift befindet sich im Besitze der Frau Marie Grois, geb. v. Negrelli. Vgl. auch „Rundschau für Technik und Wirtschaft", 1911, S. 9; ein Sonderabdruck ist bei Calvé, Universitätsbuchhandlung in Prag, erschienen.

[65] Bericht des Ingenieurs Malezieux, der in den Jahren 1849 und 1850 Ägypten bereiste und die öffentlichen Arbeiten eingehend besichtigte. Annales des ponts et chaussées, 1850, I. S. 161 und II. S. 124.

[66] Es mag hier mit einigen Worten nach dem Berichte Malezieux' das Schicksal der polytechnischen Schule erwähnt werden. Bis zum Jahre 1849 waren gegen 500 Schüler aus ihr hervorgegangen, von denen 150 als unfähig zurückgeschickt, 108 als Ingenieure in die Provinzen gesandt und die übrigen in verschiedenen Verwaltungszweigen beschäftigt worden waren. Es scheint — sagt Malezieux — daß die neuen, in das Korps der ägyptischen Ingenieure eingefügten Elemente nicht genügten, diese Körperschaft auf jene Höhe zu heben, die für die gute Erfüllung ihrer Dienste notwendig war; im Jahre 1850 kamen dem Vizekönig auf einer Reise in Mittel- und Oberägypten viele ernste Klagen zu Ohren; er verfügte sofort, daß alle Ingenieure unter einem be,

stimmten Range sich einer Prüfung zu unterziehen haben, für die er als Prüfende und Entscheidende zwei Ingenieure — aus Paris und Metz — bestellte. Von 41 Geprüften wurden 36 abgesetzt, weil sie nicht einmal die ersten Elemente ihres Berufes beherrschten. Man scheint eben bei der Errichtung der Schule nach französischen Vorbildern auf die Ausgestaltung der vorbereitenden Schule und auf die ganz eigene Art von Hörern, die sie besuchten, vergessen zu haben. Die polytechnische Schule in Kairo bestand um 1850 nur dem Namen nach; Abbas-Pascha hatte alle ihre Hörer in seine Leibwache eingereiht. Auf Grund neuer Vorschläge Lamberts beschränkte man die Zahl der Hörer auf 125, von denen sich jedes Jahr ein Fünftel erneuerte; der Studiengang wurde neugeregelt und der Unterricht — in Ermangelung geeigneter arabischer Lehrer und Lehrbücher — auf die Voraussetzung vollständiger Kenntnis der französischen Sprache aufgebaut.

[67] Einleitung zu dem bedeutsamen Quellenwerke: „Georgi—Dufour, Urkunden zur Geschichte des Suezkanals. Leipzig 1913" (wird im weiteren nur kurz als „Urk." bezeichnet).

[68] Allgemeine Bauzeitung 1844. Ephoren S. 65.

[69] Einen sehr ausführlichen Bericht über die Arbeiten der Ingenieurabteilung Negrelli's brachte die „Zeitschrift des österr. Ingenieur-Vereines" im Jahre 1849, S. 107.

[70] Jaßnüger's Bericht an Negrelli. „Urk."

[71] Die Landenge von Suez und deren Kanalisierung. Zeitschr. des österr. Ingenieur-Vereines 1849, S. 107.

[72] „Urk." Nr. 79.

[73] Veröffentlicht von Lesseps in „Le Percement de l'Isthme de Suez. Exposé et documents officiels par M. Ferdinand de Lesseps, ministre plenipotentiacre. Paris 1855."

[74] Ausführlicheres in: „Der Suezkanal, seine Geschichte und wirtschaftspolitische Bedeutung für Europa, Indien und Ägypten" von Prof. Dr. Alfred Birk und Karl Hermann Müller, Hamburg, 1925.

[75] Anspielung auf den Komiker Scholz, der neben Nestroy zu den beliebtesten Schauspielern Wiens gehörte.

[76] Negrelli verweist u. a. auf die Beseitigung der Laufbühnen bei den Güterschuppen und das dichte Heranschieben der Gleise an die Mauern der Schuppen; auf die Verminderung der Gleisentfernung von 3 m auf 2 m in den Bahnhöfen; auf den Verkauf von noch brauchbaren Lokomotiven als altes Eisen um 50 Centisimi je Kilogramm an Bauunternehmungen, die sie z. B. in Tirol noch verwenden. Ebenso verfuhr die Gesellschaft mit Wechseln, Kranen, Schienen neuester Form — es sollte allmählig alles verschwinden, was an die Schöpfer, an die ersten Besitzer und Betriebsführende der Bahnen erinnerte.

[77] „Österr. Zeitung" vom 9. Februar 1858. Der Aufsatz erschien ohne Namenszeichnung; erst einige Tage später nannte die Schriftleitung infolge eines Angriffes auf den Verfasser in der „Ostdeutschen Post" seinen Namen.

[78] Nach dem handschriftlichen Entwurfe und der in einigen Satzwendungen abweichenden Wiedergabe in der „Österr. Zeitung" (17. September 1858).

[79] In der Verwaltungsratsitzung vom 12. Februar 1859 nahm Lesseps die statutenwidrige Spaltung der hundert ursprünglichen, von der Société d'études vorgesehenen, vom Vizekönig geschaffenen und bezahlten Grundanteile in tausend vor.

[80] Ausführlich behandle ich die Gründerrecht-Frage in dem unter Anmerkung 74 erwähnten Buche.

[81] Ein Bild der Erinnerungstafel, ferner ein Bild der Gebrüder Negrelli und der italienische Wortlaut der Tafelinschrift finden sich in der von mir herausgegebenen „Rundschau für Technik und Wirtschaft" 1913, S. 279 und 296.

Sach- und Namensverzeichnis