

Österreichs Kulturarbeit in Italien

Jahre 1815 übernahm, befanden sich die meisten der Flüsse in einem wüsten Zustand, den die Hochwasser der Jahre 1816 bis 1829 und die von ihnen verursachten Damnbrüche noch verschlimmerten. Mit bedeutenden Geldmitteln wurde hier in den nächsten Jahrzehnten erfolgreiche Abhilfe geschaffen; Entwürfe, die seit Jahrhunderten in Schwabe und in Verhandlungen standen, kamen zur Ausführung; Sand in Sand damit ging die Trockenlegung versumpfter Gegenden.

Schon im Jahre 1837 war einem Ausschuss, den die Handelskammern von Venedig und Mailand eingesetzt hatten, die Bildung einer lombardisch-venezianischen Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Venedig nach Mailand genehmigt worden. Die Anmeldung auf die Aktien der Gesellschaft brachte eine bedeutende Ueberschusszahlung. Die erste Generalversammlung stand im Zeichen unbeschränkter Begeisterung und größter Hoffnungsstreubigkeit. Die neue Linie sollte den Namen „Privilegierte lombardisch-venezianische Ferdinandsbahn“ tragen und auf ihrer ganzen Länge doppelgleisig erbaut werden. Heimische Ingenieure und Bauunternehmer 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.

Das große Bauprogramm für die Staatsbahnen Oesterreichs vom Jahre 1841 verzeichnete auch 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 finanziell zu fördern, als die Mittel der Gesellschaft erschöpft waren, die kapitalstärkige Bevölkerung das Vertrauen zu dem Bau verlor und die Gefahr der Baueinstellung sich ernsthaft bemerkbar machte. Die außerordentliche Kreditkasse, die Stübel im Jahre 1846 ins Leben rief, hatte bis Ende des Jahres 1847 bereits mehr als 30.000 Aktien der lombardisch-venezianischen Ferdinandsbahn erworben.

Das Jahr 1848 zerstört vieles, was die früheren Jahre geschaffen hatten. Das Land blutet aus zahlreichen Wunden. Oesterreich zögert nicht, sie zu heilen. In Verona wird eine Oberbaubehörde ins Leben gerufen; ihr unterstehen Bau und Betrieb der Eisenbahnen, Wasserbau, Straßenbau, Zivilbau und Telegraphenwesen. Negrelli wird ihr Vorstand. Eine umfassende Bautätigkeit beginnt. Das Vermietete wird wieder aufgebaut; zu dem Alten tritt Neues. Es werden die Grundzüge für ein großes Eisenbahnetz entworfen; die Bahnen durch Tirol, nach Venedig, gegen die Schweiz treten in das Reich der Verwirklichung. Die Regelung der freien Schifffahrt auf dem Po und seinen Nebenflüssen ist eine Hauptaufgabe Negrellis; die vielen Belästigungen und Quälereien, denen die Schifffahrt in den einzelnen Staaten durch die Zollbeamten unterworfen war, die hohen Schifffahrtabgaben, die lange Dauer der Fahrt hören auf; die gefährlichen Pfahlbauten bei Piacenza werden durch einen Kanal umgangen, Mühlen und fliegende Brücken behindern nicht mehr die Fahrt der Schiffe; Signale kennzeichnen Untiefen und gefährdrohende Stellen, bequeme Landungsplätze entstehen; die Ausfahrt ins Meer ist ohne Gefahr; Bruck, damals Präsident des Lloyd, ruft eine Po-Flottille ins Leben, die allerdings im Jahre 1864 an den Vizekönig von Aegypten verkauft wurde, aber bis dahin doch alljährlich bedeutende Frachtmengen auf dem Po beförderte.

Ein anderer großer Gedanke, den Negrelli tatkräftig verfolgte, war der Bau einer Eisenbahn, die Mailand und Venedig mit Florenz, Rom und Neapel verbinden sollte, die — wie er zutreffend sagte — im kleinen die Aufgabe zu erfüllen hätte, die dem Suezkanal im großen vorbehalten sei: den Verkehr der beiden Meere von der Umseglung der Südspitze Italiens zu erheben, wie der Suezkanal den Verkehr Europas mit Indien der Umseglung Afrikas erheben soll. Im Jahre 1851 unterzeichneten die Bevollmächtigten Oesterreichs, des Kirchenstaates, Modenas, Parmas und Toskanas, den Eisenbahnvertrag. Es war eine mühselige Arbeit diplomatischer, finanzieller und auch technischer Natur, die Negrelli darauf verwendete, den großen Gedanken zur Tat werden zu lassen. Es ist nicht seine Schuld, wenn es ihm — so lange er in Italien wirkte — nicht gelang, den Bau in die Wege zu leiten; die zerfahrenen politischen Verhältnisse waren eben ein Damm, über den auch sein Genie nicht hinweg konnte.

Als Negrelli im Jahre 1855 aus Verona scheiden mußte, herrschte auf dem bautechnischen Gebiet eine frohe, zuberfließende, lebhaft tätige Eisenbahnen, Straßen, Kanäle, Telegraphen durchzogen die Länder Venedig und Mailand, und wo sie noch nicht bestanden, dort schafften Hunderte von Arbeitern mit Spaten und Keile oder suchten Ingenieure mit ihren Messwerkzeugen die günstigsten Richtungen neuer Verkehrswege. Schon damals stand die Welt im Zeichen des Verkehrs, und gerade in diesem Zeichen hat Oesterreich — wie wir hier flüchtig gezeigt haben — für Italien nicht geringe Kulturarbeit getan.