Geschichte des neuen Strassenbaues von St. Gallen über Trogen und den Rupen nach Altstädten [Fortsetzung]

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzellisches Monatsblatt**

Band (Jahr): **13 (1837)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-542149

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

einmal, neben den schönen Häusern, die wir im Leben bewohnen, auch auf ein anständiges Grab in einem schönen Todtengarten sinnen! Wir erinnern an denjenigen in Dessau, der ohne alles Gepränge mit Denkmälern ganz den Charakter jener Einfachheit hat, die uns Republicanern am besten ansteht.

Nachtrag zur Chronik des Jänners. In **Waldstatt** wurde am Neujahrstage das neue Gesangbuch eingeführt; auch hier freut man sich mit steigendem Beifalle dieser zweckmäßigen Verbesserung. Es sind somit nur die Gemeinden Urnäsch, Hundweil und Stein, in denen noch die lobwasserschen Psalmen gesungen werden, und Speicher braucht noch das züricher Gesangbuch. Alle übrigen Gemeinden haben jetzt das neue appenzeller Gesangbuch eingeführt.

555607

Geschichte des neuen Straßenbaues von St. Gallen über Trogen und den Rupen nach Altstädten.

Erster Abschnitt.

(Fortsetzung.)

Wir haben so eben das erste Mal Negrelli's Namen angeführt. Er bezeichnet eine neue Epoche in unserm Straßenbau, wenn wir nämlich früher, bei jenen abscheulichen Kletterwegen, die selbst auf der Landstraße in der Nähe des Hauptortes eine Jähe bis auf 23% hatten, wirklich von einem Straßenbau sprechen dürfen. Selten ist ein Namen so verbreitet in allen Gegenden des Cantons, wie Negrelli's Namen, und selten gewinnt einer diese wichtige Bedeutung für das ganze Land; wo man überhaupt in einem großen Theile der Schweiz in Beziehung auf den Straßenbau jetzt eine Autorität nennen will, die recht vollen Klang hat, so wird Negrelli's Namen genannt. Wir glauben daher, unsern Lesern mit einigen biographischen Mittheilungen über diesen merkwürdigen Mann willkommen zu sein, zumal wir dieselben

ihm selbst zu verdanken haben. Wir lassen auch ganz ihn selbst sprechen, weil sein eigenes Wort am besten jene einnehmende Weise dieses Mannes bezeichnet, die ihm zur Verebnung unserer Straßenzüge wenigstens eben so förderlich geworden ist, als seine kräftigen italienischen Arbeiter.

„Ich bin am 25. Jänner 1799 zu Primiero, dem östlichst gelegenen Orte des südlichen Tirols, an der venetianischen Grenze, von wohlhabenden Eltern, welche beide noch leben, geboren und zähle neben mir noch neun Geschwister. Unter diesen befinden sich sechs Schwestern, deren eine beim Kampfe der Tiroler gegen die Franzosen im Jahre 1809 an der Seite meines Vaters nicht unrühmlichen Antheil genommen hat. Meine erste Erziehung, wie diejenige meiner Geschwister, wurde einem trefflichen Hauslehrer, Serafino Pastorini, anvertraut, und schon im Jahre 1810 wurde ich mit meinem Bruder, der jetzt Präfect und Professor der Litteratur an der orientalischen Akademie in Wien ist, in ein Pensionat in der Gegend von Bassano geschickt. Im Jahre 1812 kam ich sodann, mit den übrigen zwei Brüdern, in die Bildungsanstalt von Feltre, wo ich mich nebst den litterarischen Studien mit großem Eifer der Zeichenkunst widmete und in beiden Fächern durch die Nachsicht meiner Professoren bei der Preisevertheilung bedacht wurde. Anträge der französischen Behörden, zwei von uns Brüdern auf Statskosten in der Militärakademie von Pavia studiren zu lassen, wurden von meinem Vater abgelehnt, der denn auch in der Folge von den Verfolgungen derselben viel zu leiden hatte und dadurch bedeutende Verlüste an seinem Vermögen erlitt. Es hinderte jedoch der Glückswechsel den Fortgang unserer Erziehung nicht. Nachdem ich die philosophischen Studien unter der Leitung des ausgezeichneten Professors Folco vollendet hatte, ging ich nach Venedig, wo mir das Glück zu Theil wurde, dem verstorbenen Kaiser von Österreich, als dieser auf dem Rückwege von seinem Siegeszuge nach Paris seine italienischen Staten besuchte, vorgestellt und von ihm bei Vollendung

meiner Studien großmüthig unterstützt zu werden. Von Venedig ging ich nach Padua und bereiste jene an Baudenkmalen überreiche Gegend, wobei ich Notizen sammelte, die mir später von großem Vortheile wurden.

„Im Jahre 1818 wurde ich das erste Mal nach Deutschland geschickt, theils um die praktische Laufbahn eines Ingenieurs zu beginnen, theils um die deutsche Sprache zu erlernen. Von der k. k. Provincial-Baudirection von Tirol und Vorarlberg in Innsbruck wurde ich als Prakticant angenommen. Die vielen Arbeiten, womit diese Behörde in einem für die Baukunst, wegen der immer zerstörenden Kraft der Natur, sehr schwierigen Land überhäuft war, verschafften mir bald Gelegenheit, hauptsächlich unter der Leitung des H. Duile in allen Fächern der Baukunst feste praktische Kenntnisse zu erwerben. Im Jahre 1820 war ich bereits in den Stand gesetzt, die allgemeine theoretisch-praktische Prüfung als Ingenieur bei derselben Direction zu bestehen und mir dadurch das Ingenieurs-Diplom zu erwerben.

„Meine Leistungen wuchsen seit jener Zeit mit der Nachsicht, welche mir von Seite meiner hohen Vorgesetzten zu Theil ward, und der Inn, die Drau, die Brenta und die Etsch, dann die Arlberg-Straße, die große ampezzaner Straße gegen Venedig und die Fortsetzung der wormser Straße durch das Vintschgau waren der Tummelplatz meiner Bemühungen. Die vielen Aussteckungen und Nivellirungen, die ich dabei zu besorgen hatte, verhalfen mir zu einem sehr schnellen Überblicke und Beurtheilung ganzer Gegenden, welcher durch die vielen Reisen in allen Gegenden der Provinz, dann nach Ober- und Nieder-Österreich, Ungarn, Mähren, Böhmen, Italien und Illirien noch mehr bekräftigt wurde und zur schnellen Auffassung und Auseinandersetzung der Projecte von wesentlichem Nutzen ist. Im Jahre 1825 wurde ich zum Einstudiren der Theorie der Kettenbrücken nach Wien geschickt und bei meiner Rückkehr nach Vorarlberg gesandt, theils um die Projecte zur Vollendung der Straßencorrectionen in je-

nem Kreise, theils um das Project zur Correction des Rheinflusses anzubahnen und die Aufnahme der ganzen Thalfläche, mit Berücksichtigung aller hydraulischen Einwirkungen der Seitenflüsse in den Rhein, zu leiten.

„Nach Vollendung dieser Arbeiten wurde ich mit Überspringung der reglementarischen Straßenmeisterstelle gleich zum Kreisingenieur-Adjuncten in Vorarlberg ernannt, in welcher Stellung ich, wie bei den vielen Berührungen, in welche ich am Rheine mit den Behörden des Cantons St. Gallen gekommen war, Gelegenheit hatte, mit der dortigen Cantonsregierung näher bekannt zu werden. Im Jahre 1830 berief sie mich als Experten zur Beurtheilung einiger neuen Straßenzüge, 1831 zur Prüfung der Aspiranten zur Stelle des Straßen- und Wasserbau-Inspectors, nach deren Beendigung sie mich einlud, die Stelle selbst anzunehmen. Ich verhieß, dem auf die schmeichelhafteste Weise geschehenen Antrage zu entsprechen, und kam bei der österreichischen Regierung um die Genehmigung meines Austrittes aus dortigen Diensten ein; allein sie wurde mir sowol von der Baudirection, als von der h. Regierung in Innsbruck auf eine eben so schmeichelhafte und meine Zukunft sichernde Weise abgeschlagen, so daß ich in meinem Entschlusse wankend geworden wäre, wenn ich in St. Gallen nicht schon das Wort gegeben hätte. Das Wort ist heilig in meinen Augen, und so mußte ich an S. M. selbst recurriren, um die Genehmigung zu erhalten, welche mir auch endlich nach sieben Monaten von dem gerechten Monarchen, aber auf eine Art ertheilt wurde, die mir den Abschied aus dem theuren Vaterlande schwer, ja unvergeßlich machte. Allmälig tröstete mich der Gedanken, daß die Natur dem denkenden Menschen keine Schranken gesetzt habe, Gutes zu wirken; daß jedes Land, wo er Gutes wirken könne, ihm Vaterland sei, und daß ihn keine Schattirung politischer Meinungen hindern könne, seinen Zweck zu verfolgen. Es hat auch das Zutrauen, welches mehre h. Regierungen der Schweiz und noch letzthin die Tagsatzung durch Übertragung

des Linthgeschäftes mir bewiesen, sowie die Bekanntschaft mancher ausgezeichneten Schweizer, so magisch auf mich gewirkt, daß ich keine Zeit mehr fand, dem Schmerze der Trennung von meinem theuren Vaterlande weiter nachzuhängen, oder denselben länger zu empfinden.

„Im Jahre 1835, nachdem die meisten Straßen des Cantons St. Gallen ihre Vollendung erreicht hatten, und das System des Straßenunterhaltes organisirt war, erhielt ich den Ruf als Oberingenieur in Zürich, den ich annahm, und dessen Wirkungskreis ich seit dem 1. Jänner dieses Jahres [7]) angetreten habe. Von der Handelskammer des Cantons Zürich beauftragt, die nun welthistorisch gewordene Frage der Eisenbahnen mit Bezug auf die Verhältnisse der Schweiz zu erörtern, entwarf ich ein Eisenbahnsystem von Basel über Zürich nach Graubünden, und ein anderes von Zürich nach dem Bodensee. Nach Eingabe der dießfälligen Berichte unternahm ich eine Reise nach Frankreich, England, Belgien und Deutschland, um die dortigen Systeme näher kennen zu lernen, und gerne werde ich der Schweiz jene Erfahrungen widmen, welche ich bei dieser Reise in vielerlei Beziehungen zu machen Gelegenheit hatte.

„Nehmen Sie aus diesen Mittheilungen, was Sie für gut finden; halten Sie aber dabei auch die Bemerkung fest, daß der Erfolg meiner Leistungen sicher keiner überwiegenden Geschicklichkeit von meiner Seite, die ich durchaus nicht besitze, vielmehr meine Schwäche bei tausenderlei Fällen empfinde, sondern lediglich dem Zufalle, und, ich möchte es sagen, der Mode zuzuschreiben ist. Es giebt unter den Ingenieurs hunderte, die weit mehr wiegen, als ich; nur wurden, oder werden sie nicht so vom Glück unterstützt, wie es vielleicht bei mir der Fall gewesen ist. Doch das kann ich mit gutem Gewissen beifügen, daß Keiner vielleicht einen höhern Seelengenuß empfinden kann, als ich empfinde, wenn es mir gelingt, durch irgend eine Leistung im Baufache ganze Gegenden befriedigt zu haben.

---

[7]) Der Brief ist vom 26. Wintermonat 1836.

(Die Fortsetzung folgt.)