

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Kooperationen italienischsprachiger Eliten auf den Groß-
baustellen der Habsburgermonarchie

Anhand von Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli, Carlo Ghega und
Antonio Tallachini“

verfasst von / submitted by
Andrea Thenner, BEd

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Education (MEd)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Betreut von / Supervisor:

UA 199 511 517 02

Masterstudium Lehramt Sek (AB) Lehrverbund
UF Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung
Lehrverbund
UF Italienisch Lehrverbund

Assoz. Prof. Mag. Dr. Annemarie Steidl, Privatdoz.

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Masterarbeit eigenständig angefertigt und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Alle aus ungedruckten Quellen, gedruckter Literatur und aus dem Internet wörtlich oder dem Sinn nach übernommenen Formulierungen, Konzepte und Gedankengänge sind nach den Vorgaben des Instituts für Geschichte der Universität Wien zitiert und in Form von Fußnoten ausgewiesen. Darüber hinaus versichere ich, dass ich diese Arbeit bisher nicht in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit andernorts vorgelegt habe.

Wien, am 17. November 2021

A. Thew

Danksagung

Wie auch Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli, Carlo Ghega und Antonio Tallachini hätte auch ich es ohne mein Netzwerk nicht geschafft, meine Studienziele zu erreichen. Daher ist es nun Zeit „Danke“ zu sagen.

An dieser Stelle möchte ich meiner gesamten Familie dafür danken, dass sie mich während meiner Studienzeit emotional und finanziell unterstützt hat. Insbesondere bedanke ich mich bei meinem Vater Hannes, ohne dessen Unterstützung wäre ein Studium nicht möglich gewesen. Ein großes Dankeschön möchte ich meiner Mutter Dagmar und meinem Stiefvater Federico aussprechen, da sie mich in meinen Interessen bestärkt, auf meinem Weg durch das Studium begleitet und sich immer Zeit für das Korrekturlesen meiner Hausarbeiten genommen haben. Vielen Dank!

Des Weiteren möchte ich meinen Dank all meinen Freundinnen und Freunden, alten sowie auf meiner Reise durch das Studium neu gewonnen, aussprechen. Ganz besonders möchte ich meinen Freund Christoph hervorheben, da er mich unterstützt und mir gezeigt hat, dass man nicht immer 150% geben muss. Außerdem danke ich Alexander für das geduldige Anhören unzähliger Sprachnachrichten.

Nicht zuletzt gilt mein Dank Frau Assoz. Prof. Mag. Dr. Annemarie Steidl für die umfangreiche und kompetente Betreuung, die diese Arbeit überhaupt erst ermöglicht hat.

GRAZIE MILLE!

INHALTSVERZEICHNIS

1.	<u>EINLEITUNG.....</u>	<u>1</u>
1.1.	FORSCHUNGSVORHABEN UND ZIELSETZUNG	1
1.2.	METHODISCHES VORGEHEN	2
1.3.	QUELLENLAGE	4
1.4.	FORSCHUNGSSTAND	5
1.5.	ITALIENERINNEN UND ITALIENER?	8
2.	<u>DIE VERWENDUNG DES NETZWERKANALYTISCHEN ANSATZES</u>	<u>10</u>
3.	<u>DAS BAUWESEN IN DER HABSBURGERMONARCHIE DES 19. JAHRHUNDERTS</u>	<u>17</u>
4.	<u>DIE HABSBURGERMONARCHIE UND IHRE ITALIENISCHEN BESITZUNGEN</u>	<u>20</u>
5.	<u>MIGRATIONSGESCHICHTLICHE ANNÄHERUNG.....</u>	<u>28</u>
5.1.	THEORETISCHES WERKZEUG	28
5.1.1.	MIGRATION – EIN VIELSCHICHTIGER BEGRIFF.....	28
5.1.2.	ELITENMIGRATION UND WISSENSTRANSFER	30
5.1.3.	MIGRATION UND NETZWERKSTRUKTUREN	32
5.2.	MIGRATION IN DER HABSBURGERMONARCHIE IM 19. JAHRHUNDERT.....	34
5.2.1.	MIGRATIONEN AUS DEN ITALIENISCHSPRACHIGEN GEBIETEN	38
5.2.2.	ITALIENISCHSPRACHIGE, MIGRANTISCHE ARBEITSKRÄFTE IM BAUGEWERBE	43
6.	<u>BIOGRAFISCHE ÜBERBLICKE.....</u>	<u>46</u>
6.1.	ERMENEGILDO FRANCESCONI	46
6.2.	LUIGI NEGRELLI	49
6.3.	CARLO GHEGA	55
6.4.	ANTONIO TALLACHINI	60
7.	<u>DAS NETZWERK IN DER FACHLITERATUR</u>	<u>64</u>
8.	<u>BEZIEHUNGEN UND KOLLABORATION IM SPIEGEL AUSGEWÄHLTER QUELLEN.....</u>	<u>76</u>
8.1.	DIREKTE KORRESPONDENZEN ZWISCHEN FRANCESCONI UND NEGRELLI	76
8.2.	WEITERE ZEUGNISSE EINES NETZWERKS.....	80
9.	<u>VON FREUNDSCHAFT UND KONKURRENZ – ZUSAMMENFASSENDE DISKUSSION</u>	<u>84</u>
10.	<u>QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS.....</u>	<u>92</u>

10.1.	VERWENDETE QUELLEN.....	92
10.2.	LITERATURVERZEICHNIS	93
<u>11.</u>	<u>ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....</u>	<u>101</u>
	<u>KURZZUSAMMENFASSUNG</u>	<u>102</u>
	<u>ABSTRACT</u>	<u>103</u>

1. EINLEITUNG

1.1. FORSCHUNGSVORHABEN UND ZIELSETZUNG

Das 19. Jahrhundert war geprägt von Wandel und Fortschritt, nicht nur auf technischer Ebene, sondern auch in politischer und gesellschaftlicher Hinsicht.¹ Im Zuge der Neuerungen und Umbrüche in diesem Zeitraum, kam es verstärkt zur Wanderung von Personen über kürzere oder längere Distanzen innerhalb Europas, aber auch über den Atlantik.² Vermehrte Bautätigkeiten und insbesondere der Ausbau des Verkehrsnetzes waren im 19. Jahrhundert essenziell für die industrielle Weiterentwicklung von Staaten und große Baustellen zogen Arbeitsmigrantinnen und -migranten an. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stellten Wanderarbeiterinnen und -arbeiter den überwiegenden Teil der Beschäftigten auf Baustellen zur Konstruktion von Straßen, Eisenbahnstrecken und Wasserwegen dar.³ In diesem Kontext von technischem Fortschritt und Migration ist auch die vorliegende Masterarbeit angesiedelt und nimmt die Habsburgermonarchie in den Blick.

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der Wanderung von Personen aus dem heutigen Norditalien, wobei eine Gruppe im Vordergrund steht, nämlich im Bauwesen beschäftigte Eliten. Dabei wird der folgenden Forschungsfrage nachgegangen: Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit italienischsprachiger Eliten auf den Großbaustellen der Habsburgermonarchie während des 19. Jahrhunderts?

Zur besseren Analyse gilt es das Forschungsfeld weiter einzugrenzen. Daher werden in dieser Arbeit vier bis heute mehr und auch weniger bekannte Persönlichkeiten herangezogen, nämlich die drei Ingenieure Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli und Carlo Ghega sowie der Unternehmer Antonio Tallachini. Durch die Beschränkung auf ausgewählte Akteure findet zugleich eine zeitliche Eingrenzung statt, denn Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini wurden am Ende des 18. beziehungsweise am Beginn des 19. Jahrhunderts geboren und ihre Tätigkeiten fallen vorwiegend in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts.

¹ Vgl. Willibald *Steinmetz*, Europa im 19. Jahrhundert (Neue Fischer Weltgeschichte 6, Frankfurt am Main 2019) 34f.

² Vgl. Annemarie *Steidl*, On many routes. Internal, European, and Transatlantic Migration in the Late Habsburg Empire (West Lafayette 2021) 23, 101.

³ Vgl. Eike-Christian *Heine*, Die technisierten Körper der Erdarbeiter um 1900. In: Body Politics 6, H. 9 (2018), online unter <http://bodypolitics.de/de/wp-content/uploads/2018/04/Heft_09_10_Heine_K%C3%B6rper-der-Erdarbeiter.pdf> (07.09.2021) 232.

Alle vier waren in verschiedene Bauprojekten involviert und machten vor allem Karriere im habsburgischen Eisenbahnbau. Bisherige Ausführungen über diese Personen deuten darauf hin, dass es zwischen ihnen eine gute Kooperation gab und es kein Zufall ist, dass ausgerechnet diese vier Männer, die aus dem Norden der italienischen Gebiete stammten, Karriere im habsburgischen Bauwesen, im Speziellen im Eisenbahnbau, machten. Es gilt daher im Zuge dieser Masterarbeit zu diskutieren, wie eng diese Zusammenarbeit tatsächlich war und inwiefern es sich dabei um ein Netzwerk handelte. Weiters wird in dieser Arbeit in Frage gestellt, welche Rolle die gemeinsame Herkunft beziehungsweise die Italianität der vier Personen spielte und inwieweit man dabei überhaupt schon von Italianität sprechen konnte.

Im Zuge dieser Masterarbeit soll anhand der Biografien von Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini die Migration elitärer Arbeitskräfte im 19. Jahrhundert beispielhaft analysiert werden. Ziel ist es einen Einblick in das habsburgische Bauwesen, insbesondere im Bereich der Erweiterung des Verkehrsnetzes, zu gewinnen und die Tätigkeitsfelder der Ingenieure und des Unternehmers zu beleuchten, um einen Einblick in deren Zusammenarbeit zu erhalten. In weiterer Folge sollen in dieser Arbeit mögliche Netzwerkstrukturen analysiert werden, indem Interaktionen sichtbar gemacht werden. So soll ermöglicht werden, eine Vorstellung von der Zusammenarbeit migrantischer Arbeitskräfte auf der Führungsebene im 19. Jahrhundert zu generieren.

1.2. METHODISCHES VORGEHEN

Methodisch vereint diese Arbeit Biografieforschung, historische Migrationsforschung, Quellenkritik und historische Netzwerkforschung. Vor allem Letztere spielt bei der Aufschlüsselung der Beziehungsstrukturen und der Analyse der Zusammenarbeit des in dieser Arbeit beleuchteten Personenkreises eine wichtige Rolle. Die Netzwerkforschung erlaubt es, die Dynamik in der Kooperation der vier Männer zu untersuchen und einen neuen Blick auf bereits vorhandene Literatur zu werfen, da sie Beziehungen und Interaktion in den Vordergrund stellt. In diesem Zusammenhang gilt es anzumerken, dass nur gewisse Ansätze der historischen Netzwerkforschung herangezogen werden, aber keine tatsächliche Netzwerkanalyse mittels eines Computerprogramms stattfinden kann, da es sich hierbei um einen sehr kleinen Kreis ausgewählter Personen handelt und daher die einzelnen mathematischen Werte wenig Aussagekraft hätten. Hinzu kommt, dass hier mit verschiedenen schriftlichen Quellen gearbeitet wird und nicht zu allen Personen gleich viel Material existiert, was ebenfalls zu Verzerrungen beziehungsweise einer gewissen Perspektivität führen kann. Trotzdem werden

aber Begrifflichkeiten und Grundgedanken aus dem Bereich der historischen Netzwerkforschung aufgegriffen, um die Beziehungen dieser vier Männer über die Jahre hinweg abzubilden. Ein kurzer Abriss darüber, wie diese Methode allgemein eingesetzt wird und wie damit in dieser Arbeit umgegangen wird, findet sich gleich am Beginn dieser Arbeit in Kapitel 2. Zuvor wird aber noch in Kapitel 1.5 auf den Umgang mit bestimmten Begriffen eingegangen und es wird die Verwendung von Termini wie „Italienerinnen“ und „Italiener“ sowie „italienischsprachig“ kritisch diskutiert, um eine fundierte Analyse dieses Forschungsgegenstandes gewährleisten zu können.

In weiterer Folge wird in den Kapiteln 3 und 4 ein Einblick in das Bauwesen, vor allem in Bezug auf den Eisenbahnbau, in der Habsburgermonarchie und in die Beziehungen der Monarchie zu den Gebieten des heutigen Italiens gegeben. Somit können die weiteren Analysen in einen Kontext gesetzt werden.

Um sich dem Forschungsvorhaben dieser Arbeit weiter anzunähern, ist es nötig, auf die einzelnen Migrationsgeschichten dieser vier Männer einzugehen, da sich hier schon erste Parallelen beziehungsweise Schnittstellen ausfindig machen lassen. Grundlage dafür bilden zum einen die Aufarbeitungen der einzelnen Biografien sowie zum anderen Theorien und Überlegungen aus der historischen Migrationsforschung. In Kapitel 5 wird zunächst ein Zugang zu den für diese Arbeit relevanten theoretischen Konzepten der Migrationsforschung gegeben und es werden nicht nur der Begriff „Migration“ selbst, sondern auch Elitenwanderung, Wissensaustausch und Netzwerke im Zusammenhang mit Personenwanderungen diskutiert. Im zweiten Teil dieses Kapitels wird konkret auf die Migration von italienischsprachigen Personen in der Habsburgermonarchie eingegangen, wobei ein besonderer Fokus auf Eliten und das Bauwesen gelegt wird. So werden weitere historische Phänomene und Strukturen, die elitäre, migrantische Arbeitskräfte und damit auch Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini beeinflussten, aufgezeigt.

Kapitel 6 bedient sich methodisch der Biografieforschung und zeichnet schließlich die Lebenswege der vier Männer überblicksmäßig nach. Dies ermöglicht es anschließend in Kapitel 7 Schnittstellen in den Biografien von Francesconi, Ghega, Tallachini und Negrelli herauszuarbeiten und ihre Zusammenarbeit zu konkretisieren. Am Ende dieses Kapitels werden die Erkenntnisse aus der Analyse biografischer Überschneidungen mit den Ansätzen aus der historischen Netzwerkforschung zusammen diskutiert, um so einen ersten Überblick über das Netzwerk dieser vier Männer und die Dynamik ihrer Beziehungen geben zu können. Zum besseren Verständnis wird in Kapitel 7 nur mit der Forschungsliteratur zu diesen vier Personen

gearbeitet und somit basieren diese ersten Schlussfolgerungen über die Kooperation der Männer auf deren Darstellungen in wissenschaftlichen Ausführungen. Erst das darauffolgende Kapitel setzt sich konkret mit den für diese Arbeit ausgewählten Quellen auseinander. Dabei handelt es sich in erster Linie um Briefe und Zeitungsartikel, die weiteren Aufschluss über die Zusammenarbeit der vier Männer geben. Die aus den Quellen gewonnen Erkenntnisse werden am Ende von Kapitel 8 ebenfalls unter der für diese Arbeit definierten Verwendung der historischen Netzwerkforschung analysiert. Dieses Kapitel führt somit die klassisch geschichtswissenschaftliche Methode der Quellenkritik mit einer ursprünglich sozialwissenschaftlichen Herangehensweise, nämlich der Netzwerkanalyse, zusammen.

Im letzten Kapitel dieser Arbeit werden die gewonnen Erkenntnisse aus der Forschungsliteratur und den konsultierten Quellen zusammengediskutiert, um Gemeinsamkeiten und mögliche Widersprüche herauszuarbeiten und somit zu einer finalen Conclusio über die Beziehungsstrukturen zwischen Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini zu gelangen. Die daraus gewonnen Erkenntnisse sind nicht losgelöst von ihrem historischen Kontext zu betrachten, welcher ebenfalls in dieser abschließenden Diskussion zum Tragen kommt. So sollen in Kapitel 9 auch die am Beginn dieser Arbeit definierten Forschungsfragen beantwortet werden.

Durch die angestrebte Vorgehensweise und Verwendung verschiedener Methoden soll in dieser Arbeit einerseits eine Vorstellung über die Migration elitärer Arbeitskräfte im Zuge der europäischen Industrialisierung gewonnen werden und andererseits auch ein Einblick in die Zusammenarbeit von Führungskräften auf den Großbaustellen des 19. Jahrhunderts gegeben werden.

1.3. QUELLENLAGE

Die Quellenlage zu den vier hier erforschten Männern ist sehr unterschiedlich. Während es von Tallachini selbst so gut wie keine Quellen gibt und auch Francesconi persönlich nur wenig hinterlassen hat, beziehungsweise die Materialien vernichtet wurden, finden sich von Negrelli und Ghega umfangreiche Nachlässe, die teils schon sehr gut erschlossen sind, teils aber noch gar nicht aufgearbeitet wurden. Ein Problem bei der Arbeit mit Quellen von diesen Männern persönlich oder von anderen über sie ist, dass die Materialien auf viele verschiedene Archive in unterschiedlichen Staaten verstreut sind. Beispielsweise werden der Nachlass von Ghega und andere Unterlagen zu seiner Arbeit bei der venezianischen Landesbaudirektion im Staatsarchiv

in Venedig aufbewahrt, während sich auch Quellen zu seiner Tätigkeit im österreichischen Staatsarchiv befinden. Ähnliches gilt für die Dokumente von Negrelli. Hinzu kommt, dass es Zeitungsartikel, Briefe und andere Schriften über die vier Männer gibt, von denen mit Sicherheit noch nicht alle gefunden wurden. Im Rahmen dieser Masterarbeit ist es nicht möglich, all diese Quellen zu suchen und einzusehen. Daher wurde eine Auswahl der Quellen getroffen, die eine Bearbeitung des Forschungsvorhabens erlauben.

Von den Ingenieuren, insbesondere von Ghega und Negrelli, sind Skizzen, Pläne sowie technische Berichte und Abhandlungen erhalten, die aber in dieser Arbeit nicht berücksichtigt werden, da das Forschungsvorhaben die Zusammenarbeit der Männer in den Blick nimmt und technikbezogene Dokumente für diese Analyse kaum gewinnbringend sind. Aus diesem Grund sowie in Anbetracht der Zugänglichkeit wird der Nachlass von Ghega in dieser Arbeit nicht miteinbezogen, beziehungsweise findet er durch die verwendete Forschungsliteratur indirekte Berücksichtigung.

Quellengrundlage für diese Masterarbeit bildet in erster Line der umfangreiche Teilnachlass von Luigi Negrelli aus dem Technischen Museum Wien, da dieser neben technischen Aufzeichnungen auch ein Konvolut an persönlichen Briefen enthält. Speziell diese Briefe geben Einblick in die Kommunikation der Ingenieure sowie in deren Beziehungsdynamiken. Ergänzt werden diese Briefe aus Negrellis Teilnachlass durch weitere zwölf von István Németh transkribierte Briefe aus dem Nachlass von Negrellis Vertrautem Johann von Ebner. Darüber hinaus wurde auf <https://anno.onb.ac.at/>, dem online Archiv für Zeitungen und Zeitschriften der österreichischen Nationalbibliothek, zu diesen Männern recherchiert und daher wurden auch ausgewählte Zeitungsartikel in die Erschließung und Analyse der Zusammenarbeit der vier Männer miteinbezogen.

1.4. FORSCHUNGSSTAND

Die Quellenlage spiegelt sich auch in der Forschungsliteratur wider, da zu Carlo Ghega und Luigi Negrelli weitaus mehr eigenständige Arbeiten existieren als zu den anderen beiden Männern, die meist nur Erwähnung in den Werken über Ghega und Negrelli finden. Dabei handelt es sich zu einem großen Teil um biografische Arbeiten, die in einigen Fällen schon älteren Datums sind, wie beispielsweise die zweibändige Biografie über Luigi Negrelli aus den

Jahren 1915 und 1925 von Alfred Birk.⁴ Es handelt sich um die erste Aufarbeitung der zu Negrelli verfügbaren Quellen. Aufgrund des Umfangs und der Präzision, mit der Negrellis Leben beleuchtet wurde, hat diese Arbeit noch immer Aktualitätsanspruch. Rezentere Arbeiten zu Negrelli geben weniger einen Gesamtüberblick über dessen Leben, sondern untersuchen viel mehr einzelne Stationen seiner beruflichen Laufbahn, wie die Arbeiten in dem von Andrea Leonardi 1988 herausgegebenem Sammelband oder der erst 2016 erschienene Artikel zu Negrellis Wirken beim Eisenbahnbau, ebenfalls von Leonardi.⁵

Ähnlich verhält es sich mit den Forschungsarbeiten zu Carlo Ghega, denn beispielsweise die zu Ghega verfasste Biografie von Alfred Niel stammt aus dem Jahr 1977 und auch die Ghega-Biografie von Wolfgang Straub aus dem Jahr 2004 ist zum Entstehungszeitpunkt dieser Masterarbeit nicht mehr brandaktuell.⁶ Trotzdem bildet gerade letzteres Werk eine wichtige Grundlage für diese Arbeit, da Straub darin ein gesamtes Kapitel der „italienischen Equipe“, also den in dieser Masterarbeit behandelten vier Männern, widmet und die Verbindungen und Kooperationen dieser Männer ganz explizit diskutiert.⁷ In diesem Ausmaß tat das bisher keiner der Forschenden auf diesem Gebiet, auch wenn in anderen Arbeiten eine Zusammenarbeit erwähnt wird.

Aufgrund der fehlenden Quellen gibt es zu Antonio Tallachini und Ermenegildo Francesconi kaum Forschungsliteratur. In Tallachinis Fall ist es kaum möglich seinen Lebensweg genau nachzuvollziehen und es finden sich zu seiner Person keine eigenständigen Arbeiten. Im Vergleich dazu ist Francesconis Leben besser erforscht, denn es gibt zu ihm kürzere Artikel von Paul Mechtler und Josef Dultinger sowie eine Biografie von Antonio Cauz.⁸ Doch auch die

⁴ Vgl. Alfred *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848. In der Heimat – in der Schweiz – in Österreich (Wien / Leipzig 1915). Vgl. Alfred *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Zweiter Band: 1848 – 1858. In Italien – der Suezkanal – letzte Kämpfe (Wien / Leipzig 1925).

⁵ Vgl. Andrea *Leonardi* (Hg.), Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Primiero 15 – 17 settembre 1988 (Trient 1988). Vgl. Andrea *Leonardi*, Luigi Negrelli. Un protagonista del take off ferroviario in area mitteleuropea. In: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen 21 (2016), online unter <<https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=hda-001:2016:21::291#199>> (07.06.2021) 195 – 214.

⁶ Vgl. Alfred *Niel*, Carl Ritter von Ghega. Ein Leben für die Eisenbahnen in Österreich (Wien 1977). Vgl. Wolfgang *Straub*, Carl Ritter von Ghega (Wien 2004).

⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 49ff.

⁸ Vgl. Paul *Mechtler*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien. In: Österreich in Geschichte und Literatur 18, H. 2 (1974) 74 – 85. Vgl. Josef *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte (Thaur 1993). Vgl. Antonio *Cauz*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862). Un Cordignanese a Vienna (Cordignano 1995).

Erforschung von Francesconis Biografie liegt etwas weiter zurück, denn diese Arbeiten stammen aus den 1970ern beziehungsweise 1990ern.

Ganz allgemein kann man feststellen, dass biografische Forschungen zu den in dieser Arbeit behandelten Männern schon weiter zurückliegen und vorwiegend aus dem 20. Jahrhundert stammen. Aktuell geht der Trend in der Geschichtswissenschaft hin zu Studien, die einzelne Bauprojekte in den Blick nehmen und verschiedene sozioökonomische Aspekte in diesem Zusammenhang analysieren, sowohl vor als auch während und nach den Bauphasen, wie beispielsweise Wolfgang Kos in „Der Semmering. Eine exzentrische Landschaft“ oder Valeska Huber in ihrem Werk „Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869 – 1914“.⁹ Führungseliten wie diese Männer werden zwar erwähnt oder in Unterkapiteln etwas ausführlicher behandelt, die Tendenz in der geschichtswissenschaftlichen Forschung im Bereich des Infrastrukturbaus geht aber weg von langen biografischen Einzeldarstellungen.

Die methodisch-theoretische Literatur, die in dieser Masterarbeit zur Behandlung des Forschungsvorhabens genutzt wird, ist aktueller und weitgehend aus dem 21. Jahrhundert. Somit sollen durch die Verwendung neuer Ansätze und Überlegungen aus der modernen Geschichtswissenschaft bereits vorhandene Forschungen aus einer anderen Perspektive heraus betrachtet werden, um neue Erkenntnisse generieren zu können und einen Einblick in die Zusammenarbeit von migrantischen Führungseliten während des 19. Jahrhunderts gewinnen zu können. Vor allem was die historische Migrationsforschung betrifft, gibt es nicht nur in theoretischer Hinsicht viele aktuelle Arbeiten, die sich mit Konzepten und Herangehensweisen an die Erforschung von Wanderungen in der Vergangenheit auseinandersetzen, sondern auch Studien zu Migration in bestimmten Räumen während ausgewählter Perioden. So finden sich einige Arbeiten zur Migration in der Habsburgermonarchie, wie beispielsweise „On many routes. Internal, European, and Transatlantic Migration in the Late Habsburg Empire“ von Annemarie Steidl,¹⁰ und auch italienischsprachige Wanderungen sind bereits gut erforscht, zum

⁹ Vgl. Wolfgang Kos, *Der Semmering. Eine exzentrische Landschaft* (Salzburg / Wien 2021). Vgl. Valeska Huber, *Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869 – 1914* (Cambridge 2013), online unter <<https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1017/CBO9781139344159>> (23.08.2021).

¹⁰ Vgl. Steidl, *On many routes*.

Beispiel im Rahmen der beiden Bände der „Storia dell’emigrazione italiana“ von Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi und Emilio Franzina.¹¹

Was die Literaturlage zur historischen Netzwerkforschung angeht, zeigt sich, dass die Werke relativ aktuell und nicht älter als zehn Jahre sind, da es sich um ein in den Geschichtswissenschaften noch neues Konzept handelt. Autorinnen und Autoren, die die theoretische Anwendung netzwerkanalytischer Methoden auf historische Phänomene diskutieren, sind beispielsweise Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark und Linda von Keyserlingk.¹² Da es jedoch ein recht junges Forschungsfeld ist, unterscheiden sich oftmals die Herangehensweisen an diese Methode und somit auch die publizierte Literatur.

1.5. ITALIENERINNEN UND ITALIENER?

Zunächst gilt es die Begrifflichkeiten zu klären, um die Bearbeitung des Forschungsgegenstandes überhaupt erst zu ermöglichen. Zentral dabei sind die Bezeichnungen „Italienerinnen“ beziehungsweise „Italiener“, die in diesem Zusammenhang diskutiert werden müssen, da es zu Beginn des 19. Jahrhunderts den italienischen Nationalstaat, so wie wir ihn heute kennen, noch nicht gab, genauso wenig wie den österreichischen. Somit ist auch die Verwendung von Begriffen wie „Italiener“ beziehungsweise „Italienerinnen“ problematisch. Es bietet sich daher die Bezeichnung „italienischsprachig“ an, da dieser Begriff nicht nur Personen aus den italienischen Fürstentümern, sondern auch die italienischsprachigen Bewohner und Bewohnerinnen der Schweiz inkludiert.¹³

Gegen die Verwendung des Begriffs „italienischsprachig“ spricht jedoch, dass dieser Sprecherinnen und Sprecher des Ladinischen und des Friaulischen ausschließt. Demgegenüber steht aber die Problematik, dass Sprecherinnen und Sprecher dieser Sprachen in den

¹¹ Vgl. Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina (Hg.), *Storia dell’emigrazione italiana*. 1. Partenze (Rom 2001). Vgl. Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina (Hg.), *Storia dell’emigrazione italiana*. 2. Arrivi (Rom 2002).

¹² Vgl. Marten Düring, Linda von Keyserlingk, *Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften. Historische Netzwerkanalyse als Methode für die Erforschung von historischen Prozessen*. In: Rainer Schützeichel, Stefan Jordan (Hg.), *Prozesse. Formen, Dynamiken, Erklärungen* (Wiesbaden 2015), online unter <<https://link-springer-com.uaccess.univie.ac.at/book/10.1007%2F978-3-531-93458-7>> (25.05.2021) 337 – 350. Vgl. Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark, Linda von Keyserlingk (Hg.), *Handbuch historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4efbbbcd-70f3-41a7-8f7a-c0cb09cc9bb2%40pdc-v-sessmgr01&bdata=JnNpdGU9ZWZWhvc3QtYGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (25.05.2021).

¹³ Vgl. Annemarie Steidl, *Historische Entwicklung der italienischsprachigen Wanderung nach Wien*. In: Josef Ehmer, Karl Ille (Hg.), *Italienische Anteile am multikulturellen Wien* (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 17.

Volkszählungen nicht gesondert angeführt wurden, sondern meist schlichtweg zu den Italienerinnen und Italienern gezählt wurden.¹⁴ Darüber hinaus ist das, was man als „italienisch“ bezeichnen könnte, nicht nur auf die Sprache zu reduzieren, sondern es steht damit ein ganzer Kulturkreis in Verbindung. Neben dem Argument der sprachlichen und kulturellen Gegensätze, sprechen auch Unterschiede der Herrschaftsformen für die Verwendung der Begriffe „Italiener“ beziehungsweise „Italienerinnen“ schon in Zeiten vor der Nationalstaatengründung. Während in den italienischen Gebieten die Herrschaftsform der Stadtstaaten überwog, war die übrige Habsburgermonarchie überwiegend in der Tradition des feudalen Ständestaates organisiert. Auch diese unterschiedlichen Herrschaftserfahrungen generierten eine gewisse Abgrenzung der italienischen Gebiete.¹⁵

Man kann in Bezug auf die Wahl der Begrifflichkeiten festhalten, dass es nicht unbedingt falsch ist, im Zusammenhang mit einer Zeit vor der Nationalstaatengründung von „Italienerinnen“ und „Italienern“ zu sprechen. Trotzdem wird in dieser Arbeit vorrangig der Begriff „italienischsprachig“ verwendet werden, da es mitunter um Migrationen von italienischsprachigen Personen geht, an welchen nicht nur Migrantinnen und Migranten aus den Gebieten des heutigen Italiens beteiligt waren, sondern auch aus der Schweiz.

¹⁴ Vgl. Theodor *Veiter*, Die Italiener in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Eine volkspolitische und nationalitätenrechtliche Studie (Wien 1965) 19.

¹⁵ Vgl. Rupert *Pichler*, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien. Einführung in Gesellschaft, Wirtschaft und Verfassung 1800 – 1914 (Wien 2000) 19.

2. DIE VERWENDUNG DES NETZWERKANALYTISCHEN ANSATZES

Wie bereits eingangs erläutert wurde, ist es Ziel dieser Arbeit, die Zusammenarbeit von elitären, Migrantinnen und Migranten sichtbar zu machen. Dazu sollen Beziehungsstrukturen zwischen ausgewählten Personen analysiert werden und auch diskutiert werden, inwiefern man dabei von einem Netzwerk sprechen kann. Um sich diesem Forschungsvorhaben methodisch anzunähern, wird in dieser Arbeit auf Grundgedanken aus der historischen Netzwerkforschung zurückgegriffen. Wie diese Methode im Detail aussieht und auch wie sie in dieser Arbeit zur Anwendung kommt, soll nun in diesem Kapitel näher ausgeführt werden. Vorweg kann aber schon einmal angemerkt werden, dass nur Ansätze und Überlegungen aus der historischen Netzwerkforschung für diese Arbeit übernommen werden und keine Analyse mittels eines Computerprogramms durchgeführt wird, da dazu der Personenkreis zu klein und die Quellenlage beziehungsweise der für diese Arbeit ausgewählte Bestand zu diffus und auch zu spärlich ist.

Grundsätzlich handelt es sich bei der Netzwerkanalyse um eine Methode aus den Sozialwissenschaften, die aber in den letzten Jahren zunehmend Anklang in der Geschichtswissenschaft gefunden hat. Die Verwendung von grundsätzlichen Annahmen und Argumentationsfiguren aus der Netzwerkforschung ist jedoch in den Geschichtswissenschaften je nach Forschungsgegenstand sehr unterschiedlich. Oftmals werden tatsächlich nur Überlegungen aus diesem Forschungszweig aufgegriffen und mit geschichtswissenschaftlichen Vorgehensweisen und historischen Belegen in Einklang gebracht. Daher kann man meist nur von Netzwerkansätzen in der Geschichtswissenschaft sprechen.¹⁶ Die Arbeit mit Quellen, die oftmals zu spärlich oder nur fragmentarisch sind, verhindert meist eine umfassende Netzwerkanalyse zur Erforschung historischer Phänomene.¹⁷ Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark und Linda von Keyserlingk sprechen daher explizit von „historischer Netzwerkforschung“, die eine „(...) Adaption von Theorien und Methoden der Sozialen Netzwerkforschung in die Geschichtswissenschaft (...)“ darstellt.¹⁸

¹⁶ Vgl. Morten *Reitmayer*, Christian *Marx*, Netzwerkansätze in der Geschichtswissenschaft. In: Christian *Stegbauer*, Roger *Häußling*, Handbuch Netzwerkforschung (Wiesbaden 2010), online unter <<https://link-springer-com.uaccess.univie.ac.at/book/10.1007%2F978-3-531-92575-2>> (19.05.2021) 869.

¹⁷ Vgl. *Düring*, von *Keyserlingk*, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 347.

¹⁸ Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk*, Einleitung. In: Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk* (Hg.), Handbuch historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4efbbbcd-70f3-41a7-8f7a-c0cb09cc9bb2%40pdc-v-sessmgr01&bdata=JnNpdGU9ZWZhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (25.05.2021) 6.

Wenn aber teils nur Grundgedanken aus der Netzwerkforschung aufgegriffen werden, stellt sich die Frage, warum es sich dabei um einen sinnvollen Zugang zu historischen Ereignissen oder Phänomenen handelt. Ganz allgemein ist festzustellen, dass sich die Geschichtswissenschaft mit der Aufarbeitung des Zusammenlebens von Individuen in der Vergangenheit auseinandersetzt. Dabei werden nicht nur historische Akteurinnen und Akteure und deren Handlungen beleuchtet, sondern auch Handlungsspielräume unter den jeweiligen vorherrschenden Gegebenheiten diskutiert. Geschichtswissenschaftliche Forschung setzt sich zu einem Großteil auch mit Strukturen in Form von sozialen Beziehungen auseinander. Dabei werden verschiedene soziale Dimensionen in den Blick genommen, wie beispielsweise persönliche Kontakte, transnationale Beziehungen oder auch Praktiken, die in einer Gesellschaft als Norm angesehen werden.¹⁹

„Um diese Beziehungen zu beschreiben, greifen viele Historiker auf den Begriff ‚Netzwerk‘ zurück, wobei sie den Begriff zumeist als Synonym für andere Termini wie Handels-, Verwandtschafts- oder Freundschaftsbeziehungen verwenden. Neben der bisher üblichen deskriptiven Untersuchung des sozialen Umfeldes historischer Akteure existieren seit einiger Zeit auch Analysemethoden, mit denen das soziale Netzwerk von Personen und Organisationen systematisch untersucht werden kann. Dieser Netzwerkansatz nimmt weniger die Akteure selbst, als vielmehr die Beziehungen zwischen ihnen in den Blick. Damit folgt er der in den Sozialwissenschaften verbreiteten Überzeugung, dass nicht Einzelindividuen oder soziale Gruppen die Bausteine der sozialen Welt seien, sondern soziale Beziehungen, die sich in Netzwerken manifestieren.“²⁰

Der netzwerkanalytische Ansatz stellt vor allem Beziehungsgeflechte von Individuen in den Vordergrund und hat somit auch für die Geschichtswissenschaft eine große Relevanz, da diese, wie bereits erwähnt, sich mit Formen des menschlichen Zusammenlebens und dessen Auswirkungen beschäftigt.

Ganz allgemein gesehen, bezeichnet der Netzwerkbegriff Gesamtsysteme, beschreibt die Zugehörigkeit sowie den Ausschluss von Individuen und zeigt Handlungsmöglichkeiten aber auch Einschränkungen auf.²¹ In der Netzwerkforschung bezeichnet man sogenannte „(...) Knoten und Kanten als Elemente von Beziehungskomplexen.“²² Diese Kanten werden auch als

¹⁹ Vgl. *Düring, von Keyserlingk*, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 337f.

²⁰ Ebd., 338.

²¹ Vgl. *Marten Düring, Florian Kerschbaumer*, Quantifizierung und Visualisierung. Anknüpfungspunkte in den Geschichtswissenschaften. In: *Marten Düring, Ulrich Eumann, Martin Stark, Linda von Keyserlingk* (Hg.), *Handbuch historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4824704c-7467-46a4-acea-a2d0899bee6c%40sessionmgr102&bdata=JnNpdGU9ZWWhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (26.05.2021) 31.

²² *Volker Schneider*, Netzwerke und Relationalismus. In: *Markus Gamper, Linda Reschke, Marten Düring* (Hg.), *Knoten und Kanten III. Soziale Netzwerkanalyse in Geschichts- und Politikforschung* (Bielefeld 2015) 59.

Relationen beschrieben, während die Knoten als Relata betrachtet werden.²³ Grundsätzlich weisen Netzwerke also eine klare Gliederung auf.²⁴

Man unterscheidet in der Netzwerkforschung zwischen zwei Netzwerkbegriffen, nämlich dem graphentheoretischen und dem neoinstitutionalistischen Netzwerkbegriff.²⁵

„Während der graphentheoretische Netzwerkbegriff mit dem Netzwerk als eine bloße Menge von Beziehungen ein rein mathematisches Beschreibungssystem darstellt, in der alle Konfigurationen von Knoten und Kanten als Netzwerke betrachtet werden (...), wird mit dem soziologischen und neoinstitutionalistischen Netzwerkbegriff ein spezifisches Beziehungsgebilde verbunden, in dem Beziehungen relativ dauerhaft sind, Vertrauen implizieren und zumindest langfristig auf Reziprozität angelegt sind (...).“²⁶

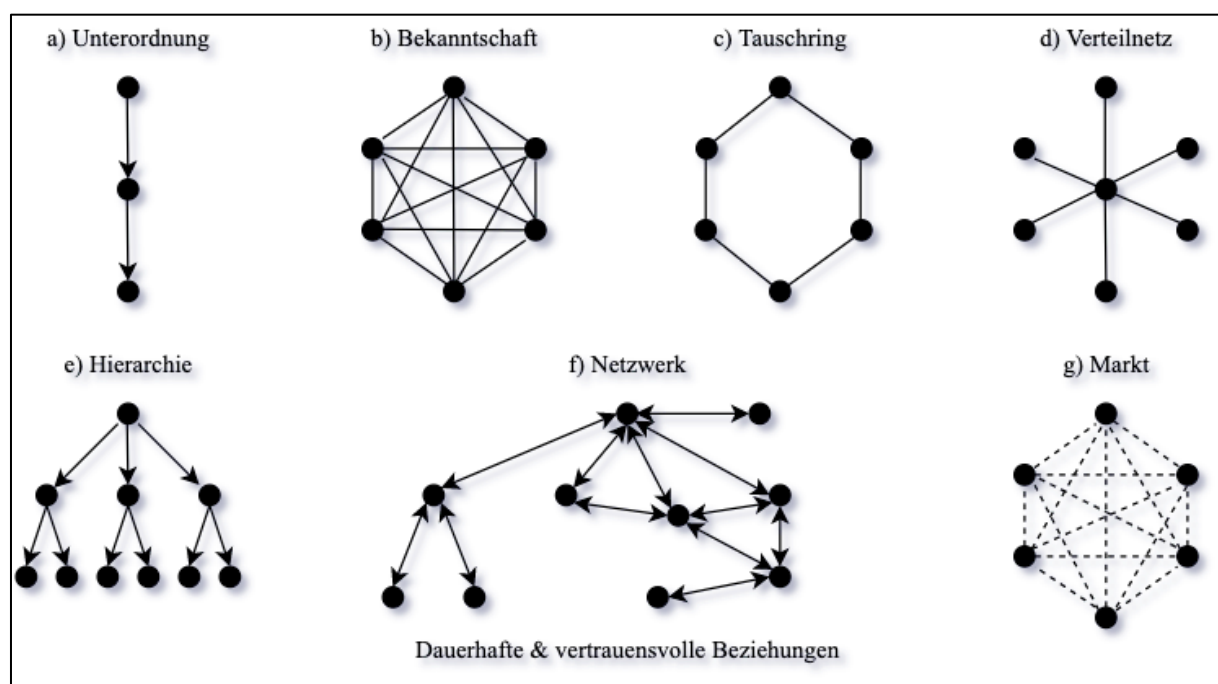


Abbildung 1: Netzwerkbeispiele

Quelle: *Schneider, Netzwerke und Relationalismus*, 60.

Die graphentheoretischen Netzwerkbeispiele sind in Abbildung 1 in a – g dargestellt, mit Ausnahme von dem Netzwerk f, welches dem neoinstitutionalistischen Netzwerkbegriff entspricht. Dabei exkludiert nicht ein Netzwerkbegriff den anderen, wobei jedoch immer definiert werden muss, welcher dieser Netzwerkbeispiele in einer wissenschaftlichen Untersuchung zur Anwendung kommt.²⁷

²³ Vgl. *Schneider, Netzwerke und Relationalismus*, 72.

²⁴ Vgl. ebd., 59.

²⁵ Vgl. ebd., 60.

²⁶ Ebd., 60.

²⁷ Vgl. ebd., 60f.

Bei der Beschäftigung mit Netzwerken und den sozialen Beziehungen, durch die sie entstehen, ist man mit einem grundsätzlichen Problem konfrontiert, denn im sozialen Zusammenspiel in Netzwerken gibt es zwar aktive und bewusste Handlungen von Akteurinnen und Akteuren, aber zugleich werden diese Handlungsweisen von den vorherrschenden sozialen Strukturen geprägt.²⁸ Akteurinnen und Akteure werden also „(...) nicht isoliert behandelt, sondern in die sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Kontexte eingebettet (...)“.²⁹ Dieses Wechselspiel von Umwelt und Netzwerk gilt es bei der Auseinandersetzung mit netzwerkanalytischen Ansätzen zur Aufschlüsselung sozialer Beziehungsgeflechte immer zu beachten. Dabei stellt sich die Frage, wie sich Umwelt beziehungsweise soziale Struktur überhaupt in den Handlungen der Akteurinnen und Akteure äußern kann. Beispiele für solche Strukturen sind kulturelle Praktiken, wie die Ehe, oder auch kürzer andauernde soziale Strukturverhältnisse, wie Nachbarschaften. Diese beeinflussen die Akteurinnen und Akteure in ihren bewussten und auch unbewussten Entscheidungen und Handlungen und wirken somit auch auf jenes Beziehungsgefüge, welches im jeweils definierten Forschungsvorhaben als Netzwerk angenommen wird, ein.³⁰ Daraus lässt sich ableiten, dass Netzwerke weder eine fixe Größe noch eine von der Umwelt abgeschlossene Einheit sind. Im Gegenteil, Netzwerke müssen als etwas Dynamisches begriffen werden.³¹ Aufgrund äußerer Einflüsse können sich Netzwerke verändern, sie können (zusammen)wachsen oder auch auseinanderbrechen.³²

Wie bereits erwähnt, kann die Quellenlage historische Netzwerkforschungen sehr stark beeinflussen und daher muss bei einem Einsatz von netzwerkanalytischen Verfahren, wie auch bei anderen Methoden, in den Geschichtswissenschaften immer kritisch mit dem Quellenmaterial und mit den darauf basierenden Ergebnissen umgegangen werden. Historische Quellen sind häufig unvollständig und als menschliche Erzeugnisse in gewisser Weise auch subjektiv und können somit Informationen verschweigen.³³

„In der Historischen Netzwerkanalyse wie in jeder historischen Quellenkritik muss daher stets erläutert werden, wer die verwendeten Quellen zu welchem Zweck geschrieben hat, ob es ein Interesse gab, Kontakte zu verschweigen, hinzu zu dichten oder falsch darzustellen. Zudem sollte geprüft werden, welche Aussagen von Zeitzeugen für die Analyse brauchbar sind. Eine mathematische Berechnung fehlender Daten ist bei der Historischen Netzwerkanalyse selten möglich und sinnvoll. Zu leicht kann es zu Fehlinterpretationen und Missdeutungen kommen. Eine Ausnahme bilden

²⁸ Vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 339.

²⁹ Reitmayer, Marx, Netzwerkanalysen in der Geschichtswissenschaft, 870.

³⁰ Vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 339.

³¹ Vgl. Düring, Kerschbaumer, Quantifizierung und Visualisierung, 32.

³² Vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 341.

³³ Vgl. ebd., 343.

Themenstellungen beschränkt.³⁹ Mittels netzwerkanalytischer Verfahren können sowohl Freundschaftsbeziehungen in Schulklassen als auch internationale Verbindungen anhand von Schiffsrouten untersucht werden. Kritisch ausgedrückt, kann alles als Netzwerk beschrieben werden. Um den Terminus „Netzwerk“ selbst sowie die Methodik nicht überzustrapazieren, ist es daher sinnvoll diesen Zugang zu wählen, wenn man die Strukturen in einem Netzwerk, wie beispielsweise Organisation und Einfluss der einzelnen Personen, näher analysieren möchte.⁴⁰

Ein wichtiger Part der Netzwerkforschung sind die Begrifflichkeiten, die genutzt werden, um soziale Beziehungen und die Positionen von Akteurinnen und Akteuren in einem Netzwerk zu beschreiben. Die meisten Konzepte dieser fachsprachlichen Begriffe lassen sich auch indirekt in die Alltagssprache übertragen.⁴¹ Eines dieser Konzepte aus der Sozialen Netzwerkforschung ist das des sogenannten „Brokers“, welches mit einer „Schlüsselfigur“, einer „Vermittlungsperson“ oder einer „Koordinatorin“ beziehungsweise einem „Koordinator“ gleichzusetzen ist.⁴² Der *Broker* ist auch jenes Element, welches neue Verbindungen herstellt.⁴³ Darüber hinaus spricht man von „starken“ und „schwachen“ Beziehungen, was sich eigentlich schon durch die Bedeutung dieser Adjektive allein erklären lässt. Trotzdem darf nicht unerwähnt bleiben, dass in manchen Fällen auch schwache Beziehungen über den starken stehen können. Weiters lassen sich auch in der Netzwerkforschung verschiedene Arten des sozialen Einflusses ausmachen. Man spricht von „Cluster“, „n-Cores“, „Cliques“ oder „Gruppen“, wenn die Beziehungen der Akteurinnen und Akteure zueinander im Vergleich zum Gesamtnetzwerk intensiver sind. So wie man auch in der Alltagssprache Personenkreise als „Cliques“ oder „Zirkel“ bezeichnet.⁴⁴ Was die Rollenverteilung innerhalb einer Gruppe betrifft, geht man von Folgendem aus: „Wer besonders viele Kontakte oder besonders gute Verbindungen hat, erscheint zumindest auf den ersten Blick wichtig“. ⁴⁵ Dabei spricht man auch von „degree centrality“. Mit „closeness“ oder „betweenness centrality“ wird die Rolle von jenen Personen beschrieben, welche mit sehr vielen Angehörigen der Gruppe in Verbindung stehen. Wenn diese Individuen vor allem mit besonders wichtigen Personen viele Kontakte pflegen, kommt das Konzept der „eigenvector centrality“ zum Tragen.⁴⁶ Diese Konzepte sind

³⁹ Vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 343.

⁴⁰ Vgl. Claire Lemerrier, Formale Methoden der Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften: Warum und Wie? In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 23, H. 1 (2012) 21f.

⁴¹ Vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 339.

⁴² Vgl. Düring, Kerschbaumer, Quantifizierung und Visualisierung, 32.

⁴³ Vgl. Lemerrier, Formale Methoden der Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften, 34.

⁴⁴ Vgl. Düring, Kerschbaumer, Quantifizierung und Visualisierung, 32f.

⁴⁵ Ebd., 32.

⁴⁶ Vgl. Düring, von Keyserlingk, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 340.

keineswegs Synonyme zu jenen Begriffen, die im Alltag verwendet werden, trotzdem können sie in gewisser Weise übertragen werden. Zudem passen diese theoretischen Konzepte nicht immer vollständig zu den empirischen Befunden, trotzdem können dadurch soziale Phänomene analysiert werden.⁴⁷ Es müssen nicht notwendigerweise komplizierte Kalkulationen angestellt werden, um Netzwerkstrukturen aufschlüsseln und auswerten zu können.⁴⁸

„Die theoretische Position der Akteure gibt etwa Hinweise auf eventuell existierende, aber nicht notwendigerweise wahrgenommene oder in den Quellen belegbare Handlungspotenziale. Ebenso lassen sich scheinbar klare, formal festgelegte Hierarchie-Verhältnisse auf ihre tatsächliche Bedeutung hin überprüfen. Insgesamt bietet die Arbeit mit diesen netzwerktheoretischen Konzepten eine Möglichkeit, sich den innerhalb des Quellenmaterials oder eines Forschungsdiskurses etablierten Vorannahmen zu entziehen und die Akteursbeziehungen mit einem unvoreingenommenen Blick zu betrachten.“⁴⁹

Dieser Zugang gilt auch für das Forschungsvorhaben in dieser Arbeit. Wie bereits erwähnt, verhindert die Quellenlage in diesem Fall eine umfassende Netzwerkanalyse mittels Berechnung durch ein Computersystem, weshalb aufgrund solcher Konzepte, wie eben präsentiert, eine deskriptive Auswertung der in den Quellen und der Literatur beschriebenen netzwerkartigen Strukturen im ausgewählten Personenkreis vorgenommen werden kann. Um jedoch zu einem weitreichenden Verständnis dieser Netzwerkstrukturen gelangen zu können und die Ergebnisse umfassend diskutieren zu können, ist es vor allem nötig, jenen gesellschaftlichen, politischen, ökonomischen und kulturellen Kontext, der die vier Männer umgab, miteinzubeziehen. Daher wird eine Erläuterung der historischen Umstände in den folgenden Kapiteln erfolgen.

⁴⁷ Vgl. *Düring, Kerschbaumer*, Quantifizierung und Visualisierung, 33.

⁴⁸ Vgl. *Düring, von Keyserlingk*, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften, 340.

⁴⁹ Ebd., 340.

3. DAS BAUWESEN IN DER HABSBURGERMONARCHIE DES 19. JAHRHUNDERTS

Das Bauwesen, insbesondere der Eisenbahnbau, war das berufliche Feld der vier Männer und bildete den Kontext ihrer Kooperationen. Daher ist es für eine umfassende Analyse notwendig, ein Kapitel dieser Thematik zu widmen, um die Tätigkeiten und in weiterer Folge auch die Beziehungen zwischen Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini nachvollziehen zu können. Zudem soll in diesem Kapitel eine Vorstellung darüber generiert werden, was in dieser Arbeit mit dem Begriff „Großbaustelle“ gemeint ist.

Das 19. Jahrhundert stellte in ganz Europa eine Zeit voller Umbrüche und technischer Neuerungen dar. Die meisten europäischen Staaten entwickelten sich nach und nach zu Industriestaaten. Neue Verkehrsmittel, wie die Dampfschiffahrt oder die Eisenbahn, waren ein wichtiger Faktor in diesem Prozess, denn sie ermöglichten es, mehr Waren oder Arbeitskräfte in kürzerer Zeit zu transportieren. 1803 wurde der erste Güterzug, der von Richard Trevithick entwickelt worden war, in einer südslawischen Kohlengrube eingesetzt. Der tatsächliche Durchbruch gelang aber erst George Stephenson mit der von ihm konzipierten Hochdruckdampfmaschine „Rocket“. Am 25. September 1825 eröffneten zwischen Darlington und Stockton-on-Tees die ersten zwölf Kilometer Eisenbahnstrecke in England.⁵⁰ Von dort aus verbreitete sich diese verkehrstechnische Neuerung auf dem europäischen Festland, auch in der Habsburgermonarchie.⁵¹

Im Reich der Habsburger waren es die zunehmenden Transporte von Salz und Eisenwaren aus dem Linzer Raum nach Böhmen, die eine verkehrstechnische Neuerung nötig machten, da normale Pferdefuhrwerke nicht mehr ausreichten, um diese Menge an Waren zu befördern. Anton von Gerstner erhielt den Auftrag, sich diesem Problem anzunehmen. Wie viele der damals im Eisenbahnbau Beschäftigten unternahm auch Gerstner 1822 eine Studienreise nach England und präsentierte in weiterer Folge seinen Vorschlag für einen Schienenweg zwischen Mauthausen und Budweis. Finanziert wurde das Projekt durch Aktien und man gründete die „k.k. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft“. 1825 begann dann der Bau einer Pferdeisenbahn von Linz nach Budweis und am 7. September 1827 wurde auf dem Abschnitt zwischen Trojerhof bei Zartelsdorf und Budweis bereits der Betrieb erfolgreich aufgenommen. Die Pferdeisenbahn von Linz bis Budweis wurde jedoch zum Debakel, denn bei ihrer Fertigstellung im Jahr 1828

⁵⁰ Vgl. Hubert Held, *Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836 – 1867. Von München über Alttyrol nach Venedig – aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive* (Innsbruck / Wien / Bozen 2018) 31f.

⁵¹ Vgl. Johannes Sachslehner, *Auf Schienen durch das alte Österreich. Erinnerungen an die k.u.k. Eisenbahnwelt* (Wien / Graz / Klagenfurt 2014) 8f.

war diese Technologie schon längst überholt.⁵² Im selben Jahr arbeitete der Professor für Mineralogie und Warenkunde Franz Xaver Riepl an einem Plan für eine Eisenbahnverbindung von Galizien, Schlesien und Mähren nach Wien und über Ungarn und Illyrien nach Triest, um Kohle, Eisen und Salz effizienter befördern zu können. Unterstützt wurde Riepl bei diesem Projekt von Salomon Rothschild.⁵³ 1836 wurde der Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schließlich offiziell genehmigt und im April 1837 konnten die Bauarbeiten am Streckenabschnitt zwischen Wien und Břeclav unter der Leitung von k.k. Hofbaurat Ermenegildo Francesconi und Oberingenieur Carlo Ghega aufgenommen werden. Es handelte sich dabei um die erste Eisenbahn in der Habsburgermonarchie, bei der man keine Pferde mehr einsetzte, sondern Lokomotiven aus Werken von George Stephenson in England beschaffte. Auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde durch eine Aktiengesellschaft finanziert.⁵⁴ Dies war damals eine gängige Praxis, denn von 1832 bis 1841 waren alle Eisenbahnen in der Monarchie privat.⁵⁵

1841 ging der Eisenbahnbau in staatliche Hände über. Wolfgang Kos spricht dabei von einer „epochalen verkehrspolitischen Entscheidung“, mit der die Monarchie auf europäischer Ebene zunächst einzigartig war.⁵⁶ Diese „erste Staatsbahnphase“ scheiterte jedoch und 1854 begann die „zweite Privatbahnphase“, die bis zur Rückkehr zum staatlichen Eisenbahnbau im Jahr 1873 andauerte.⁵⁷ Dieser Wechsel zwischen privatem Eisenbahnbau und Staatsbahn fällt auch in jene Zeit, in der die in dieser Arbeit behandelten Männer in der Monarchie beschäftigt waren und ihre Karrieren sowie ihre Zusammenarbeit wurden davon beeinflusst.

Doch im 19. Jahrhundert war nicht nur die Eisenbahn bedeutend für die industrielle Entwicklung eines Staates, sondern im Allgemeinen Verkehrswege, wie auch Straßen auf dem Festland oder im Wasser, die den schnelleren Transport von Personen und Waren ermöglichten. Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini waren nicht nur beim Eisenbahnbau tätig, sondern auch in Projekte zur Wasserregulierung oder zum Straßenbau involviert und arbeiteten dabei teils zusammen, wie später in dieser Arbeit noch gezeigt wird. Daher wird hier von Großbaustellen und nicht explizit vom Eisenbahnbau gesprochen. Mit dem Begriff

⁵² Vgl. *Sachslehner*, Auf Schienen durch das alte Österreich, 24ff.

⁵³ Vgl. Karl-Johann *Hartig*, Die Eisenbahnstrecke Wien-Brno und die Errichtung der Nordbahn. In: Gerhard *Artl*, Gerhard H. *Gürtlich*, Hubert *Zenz* (Hg.), Allerhöchste Eisenbahn. 170 Jahre Nordbahn Wien-Brno (2. erw. Aufl. Wien 2010) 103f.

⁵⁴ Vgl. *Sachslehner*, Auf Schienen durch das alte Österreich, 29ff.

⁵⁵ Vgl. Elmar *Oberegger*, Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreich 1827 – 1918 (2011), online unter <<http://www.oberegger2.org/altoesterreich/titel.htm>> (31.08.2021).

⁵⁶ Vgl. *Kos*, Der Semmering. Eine exzentrische Landschaft, 73.

⁵⁷ Vgl. *Oberegger*, Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreich 1827 – 1918.

„Großbaustellen“ sind in dieser Masterarbeit großflächige Bauprojekte gemeint, die sich wie beim Eisenbahn- und Straßenbau durch verschiedene Gebiete erstrecken konnten und in der Regel viele Ressourcen und Arbeitskräfte benötigten. Es gilt aber in diesem Zusammenhang zu betonen, dass es in dieser Arbeit vorwiegend um Projekte im Bereich des Infrastrukturbaus geht.

Voraussetzung für den Ausbau des Verkehrsnetzes war die wissenschaftliche Weiterentwicklung des Ingenieurwesens im 19. Jahrhundert, was mit einem Konkurrenzkampf zwischen den europäischen Ländern und ihren technischen Fakultäten einherging. Führend war dabei Frankreich, wo der Fortschritt in Naturwissenschaft und Technik gezielt von den Regierenden vorangetrieben wurde. Im Vergleich dazu stand man in der Habsburgermonarchie diesen wissenschaftlichen Entwicklungen und technischen Neuerungen zu Beginn eher skeptisch gegenüber.⁵⁸ Die napoleonischen Kriege wirkten sich sogar positiv auf das Bauwesen im Reich der Habsburger aus, denn Venetien konnte in den fast zehn Jahren, die es unter der Verwaltung Frankreichs stand, von den französischen Technologien insbesondere im Bereich des modernen Straßenbaus profitieren. Napoleon selbst war die Konstruktion von Alpenstraßen ein Anliegen. Es ist also kein Zufall, dass in den 1820er Jahren im Norden des heutigen Italiens große Bauprojekte wie die *Strada d'Alemagna* und die *Pontebbana* umgesetzt wurden und daran beteiligte Ingenieure zu Führungspersönlichkeiten im habsburgischen Bauwesen aufstiegen.⁵⁹

⁵⁸ Vgl. Roberto *Contro*, I progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario. In: Andrea *Leonardi* (Hg.), Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Primiero 15 – 17 settembre 1988 (Trient 1988) 372ff.

⁵⁹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 30f.

4. DIE HABSBURGERMONARCHIE UND IHRE ITALIENISCHEN BESITZUNGEN

Um das eingangs definierte Forschungsvorhaben umfassend bearbeiten zu können, ist es zunächst nötig die historischen Rahmenbedingungen aufzuzeigen. Dies ist vor allem deshalb wichtig, da sich die italienisch-österreichischen Beziehungen aufgrund wechselnder Grenzverläufe und unterschiedlicher politischer Verhältnisse nicht immer ganz einfach gestalteten. Es gilt hier also den historischen Hintergrund zu beleuchten, da der Austausch zwischen diesen Gebieten schlussendlich auch auf das Leben und die Beziehungen der für diese Arbeit ausgewählten Personen einwirkte. In diesem Kapitel wird daher zunächst ein geschichtlicher Abriss über die italienisch-österreichische Nachbarschaft gegeben, um dann verstärkt auf das 19. Jahrhundert und jene Jahre, in denen die in dieser Arbeit beleuchteten Personen lebten, eingehen zu können. Insbesondere das 18. und das 19. Jahrhundert waren eine sehr intensive sowie auch umsturzreiche Zeit im Zusammenhang mit den italienisch-österreichischen Kontakten.⁶⁰ Darüber hinaus stellten italienischsprachige Personen keinen unerheblichen Teil der Bevölkerung der Habsburgermonarchie dar: „Vor 1859 wohnten allein in der Lombardei und Venetien zuletzt (1857) über fünf von insgesamt über 23 Millionen Einwohnern der österreichischen Reichshälfte der Habsburgermonarchie.“⁶¹

Die italienisch-österreichischen Beziehungen reichen aufgrund der geografischen Gegebenheiten weit zurück bis in eine Zeit vor Bestehen der Habsburgermonarchie. Schon vor über 2.000 Jahren gab es einen Austausch zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern der Gebiete des heutigen Italiens und Österreichs. Man fand beispielsweise Inschriften, die dem etruskischen Alphabet ähneln, in Südtirol, Kärnten sowie auch in Nordtirol.⁶² Doch es war nicht die geografische Nähe, die über die Jahrhunderte hinweg zu einem Austausch zwischen diesen beiden Gebieten führte, sondern auch gemeinsame, wenn auch nicht immer konfliktfreie, Erfahrungen. „Über 500 Jahre hinweg gehörte der heutige österreichische Raum größtenteils zum römischen Kulturkreis.“⁶³ Dabei kam es auch zu einer kulturellen Annäherung, da in diesen Provinzen ohne Einsatz von Gewalt eine Latinisierung der Bevölkerung stattfand.⁶⁴

⁶⁰ Vgl. Silvio Furlani, Adam Wandruszka, Einführung. In: Silvio Furlani, Adam Wandruszka, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 11.

⁶¹ Pichler, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 13.

⁶² Vgl. Johann Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft. In: Brigitte Mazohl-Wallnig, Marco Meriggi (Hg.), Österreichisches Italien – italienisches Österreich? Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (Wien 1999) 19.

⁶³ Ebd., 19.

⁶⁴ Vgl. ebd., 19f.

Diese bereits seit Langem bestehenden Kontakte zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern des heutigen Österreichs und Italiens spielten auch in der Politik der Habsburger eine wichtige Rolle. Das Adelsgeschlecht der Habsburger selbst hatte seine Ursprünge im heutigen Kanton Aargau in der Schweiz, wo die Adelsfamilie Ländereien und ein Schloss besaß. Zunächst hatte dieses Adelsgeschlecht kaum Einfluss. Das änderte sich jedoch mit dem Habsburger Graf Rudolf IV., der 1273 als Rudolf I. König des Heiligen Römischen Reichs deutscher Nation wurde und seinem Fürstengeschlecht somit weitreichende Bekanntheit brachte. So wurden die Habsburger am Ende von Rudolfs Herrschaft sozusagen zu den „Hauptakteuren im politischen Geschehen Mitteleuropas“.⁶⁵ Auch was den Territorialbesitz des Adelsgeschlechts der Habsburger betrifft, konnten sie diesen beträchtlich erweitern. Während die Habsburger zwar ihre Besitzungen in der Schweiz verloren, konnten sie im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts jene Gebiete, die heute ungefähr Österreich und Slowenien entsprechen würden, erobern und sozusagen zum Zentrum ihrer Macht ausbauen. Man spricht im Zusammenhang mit diesen Gebieten von den sogenannten „Erbländen“, aber auch der Begriff „Austria“ beziehungsweise „Österreich“ wurde damals zunehmend gebräuchlich.⁶⁶ In ihren Bestrebungen betrieb die Adelsfamilie der Habsburger auch eine gezielte Italienpolitik, die sich vor allem im 14. Jahrhundert mit dem Erwerb der Gebiete Krain, Kärnten und Tirol intensivierte.⁶⁷

Doch schon im Jahr 1317 wurde in Treviso eine Universität von Friedrich „dem Schönen“ begründet. Noch im selben Jahrhundert erlangten die Habsburger weitere Gebiete an der Adria, da sie im Jahr 1375 den nordöstlichen Teil Istriens erhielten.⁶⁸ Zudem kam Triest durch die Macht Venedigs vermehrt in Bedrängnis und begab sich 1382 freiwillig in die habsburgische Herrschaft.⁶⁹ Einen weiteren Zuwachs italienischer Gebiete erlangten die Habsburger 1500, da ihnen die Grafschaften Görz und Gradisca nach dem Tod der Grafen vermacht wurden.⁷⁰ Zu diesem Zeitpunkt verlief die österreichisch-italienische Grenze zwischen dem Gardasee und dem Isonzo und sollte so auch bis 1918 bestehen bleiben.⁷¹

⁶⁵ Vgl. Pieter M. *Judson*, Habsburg. Geschichte eines Imperiums 1740 – 1918 (3. durchges. Aufl. München 2019) 38.

⁶⁶ Vgl. *Judson*, Habsburg. Geschichte eines Imperiums 1740 – 1918, 39. Vgl. Adam *Wandruszka*, Von den Römern bis zum Prinzen Eugen. In: Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 13.

⁶⁷ Vgl. *Wandruszka*, Von den Römern bis zum Prinzen Eugen, 13f.

⁶⁸ Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 20f.

⁶⁹ Vgl. *Wandruszka*, Von den Römern bis zum Prinzen Eugen, 14.

⁷⁰ Vgl. *Pichler*, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 23.

⁷¹ Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 21.

Ein wichtiger Bestandteil der habsburgischen Italienpolitik waren dynastische Eheschließungen, beispielsweise ging Maximilian I. aus politischem Kalkül heraus eine Ehe mit der Mailänderin Bianca Maria Sforza ein. Unter Maximilian I. bekamen die habsburgisch-italienischen Beziehungen noch einmal eine neue Dynamik, da er einerseits Krieg gegen die Venezianer führte und andererseits als Kunstmäzen maßgeblich an der Verbreitung der italienischen Renaissance beteiligt war.⁷²

Im Zuge des Spanischen Erbfolgekrieges, der von 1700 bis 1713 dauerte, erlangten die Habsburger weitere italienische Gebiete, nämlich die Lombardei und die beiden Königreiche Neapel und Sardinien. Somit hatten die Habsburger die Vormachtstellung auf der italienischen Halbinsel errungen. Die habsburgische Herrschaft in diesen Gebieten währte jedoch nur kurze Zeit, da bereits 1720 Sardinien gegen Sizilien eingetauscht werden musste. 1736 mussten die Habsburger aufgrund des Polnischen Erbfolgekrieges auch Neapel und Sizilien wieder ganz abtreten.⁷³ Im Gegenzug erhielten sie kurzzeitig Parma und Piacenza, jedoch wurden diese Gebiete schon 1748 dem bourbonischen Herrschaftsbereich unterstellt. Doch auch der Gatte Maria Theresias, Franz Stefan von Lothringen, betrieb eine gezielte Italienpolitik, indem er sein eigenes Stammland, welches von den Franzosen besetzt war, 1737 gegen das Großherzogtum Toskana eintauschte und so den habsburgischen Einfluss auf der italienischen Halbinsel vergrößerte.⁷⁴ Ab 1765 wurde die Toskana als Sekundogenitur an Leopold, auch als „Pietro Leopoldo“ bekannt, den zweiten Sohn von Franz I. Stephan, übergeben. Als Leopold 1780 Kaiser wurde, wurde die Toskana dessen Sohn Ferdinand unterstellt und blieb somit weiterhin unter habsburgischer Herrschaft.⁷⁵

Das 18. Jahrhundert war eine durchaus prägende Zeit für die Beziehungen zwischen der Habsburgermonarchie und den italienischen Gebieten, nicht zuletzt aufgrund der Französischen Revolution und den Folgen der Koalitionskriege, die die Voraussetzungen für jenen Zeitraum schufen, welcher in dieser Arbeit im Fokus steht.⁷⁶ Ein wichtiger Akteur dabei war Napoleon Bonaparte, der im Verlauf der Koalitionskriege die Lombardei, Parma, Modena, den Kirchenstaat und die Gebiete Tirols bis in den Norden Bozens eroberte. Napoleon errichtete die sogenannte „Cisalpinische Republik“ und die Habsburger verloren im Frieden von

⁷² Vgl. Wandruszka, Von den Römern bis zum Prinzen Eugen, 14.

⁷³ Vgl. Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 21.

⁷⁴ Vgl. Ilse Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien. Von der frühen Neuzeit bis zum österreichischen EU-Beitritt. In: Josef Ehmer, Karl Ille (Hg.), Italienische Anteile am multikulturellen Wien (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 37.

⁷⁵ Vgl. Pichler, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 24.

⁷⁶ Vgl. ebd., 24.

Campoformio 1797 Mailand, erlangten dafür aber die zerschlagene Republik Venedig sowie Dalmatien. Wenige Jahre später, 1801, mussten die Habsburger im Frieden von Lunéville die Sekundogenitur Toskana abtreten und im Frieden von Pressburg 1805 fielen Vorarlberg und Tirol an Bayern. Auf der italienischen Halbinsel wurde das *Regno d'Italia* eingerichtet und die Habsburger verloren die erst kürzlich erlangten venezianischen Gebiete.⁷⁷ Nach dem fünften Koalitionskrieg wurde 1809 der Friede von Schönbrunn geschlossen. Im Zuge dessen wurden Teile Kärntens, Krains, Istriens, Triests und Dalmatiens als „illyrische Provinzen“ direkt der Herrschaft Frankreichs unterstellt.⁷⁸ Die Habsburgermonarchie hatte damit auch alle Zugänge zum Meer verloren und war zu einer Binnenmacht reduziert worden.⁷⁹ Der Friede von Schönbrunn bedeutete vorerst das Ende der habsburgischen Vorherrschaft auf der italienischen Halbinsel. Jedoch fand auch die französische Herrschaft über die italienischen Gebiete aufgrund der Niederlage Napoleons bei seinem Russlandfeldzug bald ein Ende.⁸⁰

Der Wiener Kongress in den Jahren 1814 und 1815 verhalf der habsburgischen Monarchie nicht nur in territorialer Hinsicht ihre frühere Ausdehnung zu erlangen, sondern auch die Anerkennung des Adelsgeschlecht sowie dessen politischen Einfluss auf europäischer Ebene wieder herzustellen.⁸¹ Im Zuge des Kongresses wurden Mailand-Mantua und Venedig zum Königreich Lombardo-Venetien zusammengeschlossen und unter die habsburgische Herrschaft gestellt. Zudem erhielt die Habsburgerin Marie-Louise Parma-Piacenza-Guastalla und die habsburgische Herrschaft in der Toskana wurde wieder eingerichtet. Auch Modena fiel in den Einflussbereich der Habsburger, da es an eine Nebenlinie des Adelsgeschlechts ging, nämlich an das Adelshaus Habsburg-Este.⁸²

Auch wenn nach dem Wiener Kongress die habsburgische Macht auf der italienischen Halbinsel in territorialer Hinsicht wiederhergestellt schien, war nicht „(...) alles, was Frankreich dort geschaffen hatte (...)“⁸³ von den Einwohnerinnen und Einwohnern einfach vergessen. Man könnte sagen, dass in der Zeit nach dem Wiener Kongress bis in das Jahr 1866 sich die Beziehungen zwischen den italienischen Territorien und den Habsburgern durchaus schwierig gestalteten. Die Einrichtung der „Cisaplinischen Republik“ und die spätere

⁷⁷ Vgl. Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 37.

⁷⁸ Vgl. Pichler, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 25.

⁷⁹ Vgl. Silvio Furlani, Die Epoche Napoleons. In: Silvio Furlani, Adam Wandruszka, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 92.

⁸⁰ Vgl. Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 37.

⁸¹ Vgl. Silvio Furlani, Im Zeitalter der Restauration. In: Silvio Furlani, Adam Wandruszka, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 97.

⁸² Vgl. Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 37f.

⁸³ Pichler, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 25.

Schaffung eines italienischen Königreichs während der napoleonischen Zeit, hatten bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Halbinsel große Hoffnungen und den Wunsch nach einer italienischen Einigkeit aufkommen lassen. Der Wiener Kongress und die damit verbundene Wiederherstellung der „alten Ordnung“, rief vor allem in intellektuellen Kreisen Enttäuschung hervor.⁸⁴ Vor allem in der Lombardei und in Venetien weckte der Verwaltungsapparat der Habsburger, insbesondere dessen Trägheit, Widerstand in der Bevölkerung gegen die fremden Herrschenden. Darüber hinaus weigerte sich Kaiser Franz I. den nationalen Charakter der ihm unterstellten, italienischen Territorien anzuerkennen.⁸⁵ Das Kriterium der Nation hatte im traditionellen politischen System des Habsburgerreiches so gut wie keine Relevanz, da die einzelnen Gebiete, die sogenannten „Kronländer“, in Form feudaler, ständestaatlicher Lehenstürme organisiert waren.⁸⁶

Da die Regierenden in den italienischen Gebieten für keine Veränderung sorgten, formierten sich Geheimbünde, die sich zum Ziel gesetzt hatten, die Fremdherrschaft der Bourbonen und der Habsburger unter dem Motto „fuori gli stranieri“ zu beseitigen und die italienischen Territorien zu vereinigen. Die bekanntesten dieser Bünde waren die *Carbonari* und *Giovine Italia*. Man spricht im Zuge dieser Bewegungen auch vom sogenannten „Risorgimento“, also dem Erwachen Italiens.⁸⁷ Diese Nationalbewegung richtete sich gegen die repressive, absolutistische, antiliberalen und antiaufklärerischen Politik der Restauration und wurde in ihrem Bestreben und ihrem Vorgehen zunehmend radikal.⁸⁸ Es kam schließlich nicht nur in Lombardo-Venetien, sondern auch im Königreich Neapel, im Kirchenstaat und in Piemont zu Aufständen, die aber alle vom Militär der Machthaber niedergeworfen wurden.⁸⁹ Im habsburgischen Heer dienten unter anderem auch Soldaten aus den italienischen Gebieten, die sich somit gegen ihre Landsleute richteten.⁹⁰ Als es am 13. März 1848 in Wien zur Revolution kam, spitzte sich auch die Lage auf der italienischen Halbinsel zu. Die Bewohnerinnen und Bewohner der italienischen Gebiete sahen in den Umstürzen in Wien den Anbruch einer neuen Ära, in der das absolute Herrschaftssystem und die Fremdherrschaft über die Halbinsel keinen Platz haben würden. Am 18. März ging man in Mailand bewaffnet gegen die habsburgischen

⁸⁴ Vgl. Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 22.

⁸⁵ Vgl. Furlani, Im Zeitalter der Restauration, 102f.

⁸⁶ Vgl. Pichler, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 16.

⁸⁷ Vgl. Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 22.

⁸⁸ Vgl. Pichler, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 103.

⁸⁹ Vgl. Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 22.

⁹⁰ Vgl. Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 38.

Truppen, die unter der Führung Radetzky's standen, vor und konnte diese auch zurückdrängen.⁹¹ Auch in anderen Teilen erhob sich die Bevölkerung mit dem Ziel ein vereinigtes Italien zu erschaffen. In Rom und in Venedig war das *Risorgimento* zunächst siegreich. Doch von Seiten der Habsburger gab man sich nicht einfach geschlagen, sondern ging gezielt und teils auch unter Anwendung der Todesstrafe gegen die nationale Bewegung in den italienischen Gebieten vor.⁹² 1849 wurde die Revolution, die von Sardinien-Piemont maßgeblich unterstützt wurde, wieder niedergeworfen und Lombardo-Venetien kam direkt unter die österreichische Reichsverfassung. Trotz dieses Rückschlags strebte man weiter nach einer italienischen Einheit und einer Beendigung der habsburgischen Fremdherrschaft. Vorangetrieben wurde dies von Personen wie Viktor Emanuel von Sardinien-Piemont, dem späteren König von Italien, Giuseppe Mazzini und Giuseppe Garibaldi. Zudem verbündete sich Sardinien-Piemont mit Frankreich und erlangte so im Krieg 1859 die Lombardei. 1860 mussten die Habsburger auch ihre Sekundo- und Tertiogenituren in der Toskana, in Parma sowie in Modena zu Gunsten von Sardinien-Piemont abtreten. Die Niederlage in der Schlacht bei Königgrätz gegen die Preußen führte schließlich dazu, dass die Habsburger 1866 auch Venetien verloren.⁹³ Damit war die habsburgische Vorherrschaft auf der italienischen Halbinsel so gut wie beendet.⁹⁴

Trotzdem entsprach der Grenzverlauf zwischen Österreich und Italien nicht dem heutigen, denn die Gebiete Welschtirol, Trentino, die Grafschaften Görz und Gradisca, die Stadt Triest, die Markgrafschaft Istrien sowie das Königreich Dalmatien verblieben weiterhin unter habsburgischer Herrschaft und damit auch an die 530.000 Personen mit italienischer oder ladinischer Muttersprache. Obwohl 1882 das neu vereinigte Italien offiziell auf diese Gebiete verzichtet hatte, forderte die Bewegung der *Irredentisti* die Befreiung der italienischsprachigen Gebiete aus der habsburgischen Herrschaft. Dies wurde durch den Eintritt Italiens in den Ersten Weltkrieg auf Seiten der Entente möglich. Jedoch umfassten die neu erworbenen Gebiete nicht nur den italienischen Sprachraum, da die neue Grenze vom Brenner über Tarvis bis nach Triest verlief und auch Istrien, Zara sowie einige Inseln einschloss.⁹⁵

Das Ende des Ersten Weltkriegs bedeutete aber nicht das Aus für die Beziehungen zwischen Italien und Österreich. Diese bestehen aufgrund der geografischen Nähe notwendigerweise bis heute. Man kann jedoch festhalten, dass speziell im 19. Jahrhundert diese Beziehungen

⁹¹ Vgl. Silvio Furlani, Das „Risorgimento“. In: Silvio Furlani, Adam Wandruszka, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 117.

⁹² Vgl. Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 22.

⁹³ Vgl. Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 38f.

⁹⁴ Vgl. Rainer, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 22f.

⁹⁵ Vgl. Reiter-Zatloukal, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 39.

durchaus belastet waren. Insbesondere in intellektuellen Kreisen herrschte eine starke Ablehnung gegenüber der habsburgischen Fremdherrschaft und die Bewohnerinnen und Bewohner der österreichischen Erblände wurden als Feind angesehen.⁹⁶ Natürlich kann man dies nicht für alle Regionen der italienischen Gebiete gleichermaßen behaupten, da die Nationalbewegung mit Identifikationsmustern auf Seiten der Bevölkerung in Verbindung steht.

„Im Trentino verursachte der Nationsbegriff wegen der viel längeren Zugehörigkeit dieses Landesteils zu Österreich viel kompliziertere Verwicklungen der verschiedenen Identitätsstränge. Hier war man viel unmittelbarer mit der traditionellen österreichischen Staatlichkeit konfrontiert, (...).“⁹⁷

Dies war insbesondere bei oberitalienischen und welschtirolischen Adeligen der Fall, die teils aufgrund jahrhundertelanger Traditionen eng an die österreichische Kultur gebunden waren und sozusagen „austriazisiert“ waren.⁹⁸ Hinzu kommt, dass man nicht nur auf italienischer Seite den fremden Herrschenden und ihrer Kultur gegenüber feindliche gesinnt war, sondern auch in den österreichischen Erbländen gewisse Vorurteile über die italienischen Nachbarinnen und Nachbarn existierten. So galten diese als „hinterhältig“ und als „gefährliche Schmeichler“ oder wurden als „Katzelmacher“ bezeichnet.⁹⁹

Zusammenfassend kann man also festhalten, dass zwischen jenen Ländern, die wir heute als Italien und Österreich kennen, schon über Jahrtausende hinweg Beziehungen bestehen, die überwiegend friedlicher Natur waren.¹⁰⁰ Doch waren diese vor allem auf politischer Ebene gezeichnet durch die territorialen Bestrebungen der Habsburger und wechselnde Gebietszugehörigkeiten. Da nicht alle italienischen Gebiete gleich lang unter der habsburgischen Herrschaft standen, waren sie auch unterschiedlich stark vom habsburgischen Einfluss geprägt. Während Gebiete wie beispielsweise Triest, das von 1382 bis 1918 zur Monarchie gehörte, relativ lange unter dem Einfluss der Habsburger standen, waren andere Territorien wie Venedig und Venetien nur wenige Jahre von 1797 bis 1805 und dann wieder von 1815 bis 1866 Teil des Habsburgerreiches.¹⁰¹ Wenn man über die Beziehungen und Kontakte zwischen den italienischen Gebieten und den Habsburgern spricht, kann man

⁹⁶ Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 22.

⁹⁷ *Pichler*, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 105.

⁹⁸ Vgl. Adam *Wandruszka*, Die Italiener in der Habsburgermonarchie. In: Erich *Zöllner*, Volk, Land und Staat. Landesbewußtsein, Staatsidee und nationale Fragen in der Geschichte Österreichs (Schriften des Instituts für Österreichkunde 43, Wien 1984) 99.

⁹⁹ Vgl. *Steidl*, Historische Entwicklung der italienischsprachigen Wanderung nach Wien, 20. Vgl. *Wandruszka*, Die Italiener in der Habsburgermonarchie, 94f.

¹⁰⁰ Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 27.

¹⁰¹ Vgl. *Wandruszka*, Die Italiener in der Habsburgermonarchie, 98.

durchaus festhalten, dass diese sehr unterschiedlicher Natur waren und nicht in allen Landesteilen des heutigen Italiens gleichermaßen intensiv. Trotzdem kann man allgemein behaupten, dass diese Beziehungen speziell im 19. und 20. Jahrhundert sehr spannungsgeladen und geprägt von Konflikten waren, nicht nur in politischer Hinsicht, sondern auch auf einer breiteren gesellschaftlichen Ebene.¹⁰² Ausschlaggebend für diese Konflikte waren mitunter die Hegemonieansprüche des Hauses Habsburg auf der italienischen Halbinsel sowie die sich allmählich verbreitende Vorstellung eines vereinten Italiens.

Es zeigt sich in diesem Kapitel, dass jener Personenkreis, der in dieser Arbeit behandelt wird, in einer turbulenten beziehungsweise umsturzreichen Zeit lebte und agierte. Insofern ist es wichtig einen Einblick in die Beziehung zwischen den Habsburgern und den Territorien des heutigen Italiens zu erlangen, als dass die ausgewählten Personen zwar aus den norditalienischen Gebieten stammten, aber durch ihre Beschäftigung beim Straßen- und Eisenbahnbau im Dienst der Habsburgermonarchie standen. Wie sich dies jedoch im Detail darstellte und welche Rolle dabei auch die Herkunft der Männer spielte, soll in später folgenden Kapitel genauer diskutiert werden. Nun wird zunächst auf die Wanderungsbewegungen von Personen aus den italienischen Gebieten in die österreichischen Erblände eingegangen. Auch dabei waren die politischen Beziehungen und wechselnden Grenzverläufe von großer Bedeutung und müssen, um zu einem umfassenden Verständnis zu gelangen, berücksichtigt werden.

¹⁰² Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 27.

5. MIGRATIONSGESCHICHTLICHE ANNÄHERUNG

Nachdem die historischen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Bauwesen im 19. Jahrhundert und die habsburgisch-italienischen Beziehungen aus politischer Perspektive heraus erläutert wurden, gilt es nun sich diesem Austausch anzunähern, indem auf den Personenverkehr zwischen beziehungsweise in diesen Gebieten eingegangen wird. Dies ist in weiterer Folge nötig, um zu einem fundierten Verständnis des eingangs gestellten Forschungsvorhabens zu gelangen. In diesem Kapitel soll somit ein Einblick in die Migrationsgeschichte gegeben werden. Dafür gilt es aber vorab einige theoretische Grundlagen der historischen Migrationsforschung sowie damit einhergehende Begrifflichkeiten zu klären.

5.1. THEORETISCHES WERKZEUG

5.1.1. MIGRATION – EIN VIELSCHICHTIGER BEGRIFF

Wenn man zunächst den Begriff „Migration“ selbst betrachtet, scheint es kaum möglich zu sein, eine Definition dafür zu finden. Es handelt sich um „(...) ein(en) ambivalente(n), vielfältig gebrauchte(n) und in den einzelnen Wissenschaftsdisziplinen extrem unterschiedlich konnotierte(n) Begriff.“¹⁰³ Grundsätzlich geht Migration mit einer Ortsveränderung einher,¹⁰⁴ wobei aber die überwundene, räumliche Distanz und die Dauer des Aufenthalts sehr verschieden sein können.¹⁰⁵ Migration könnte in Abgrenzung zu Reisen definiert werden, da man davon ausgeht, dass diese kurzfristig sind, manchmal zur Freizeitgestaltung beitragen – Berufsreisen dürfen aber nicht vergessen werden – und in der Regel wird der politisch-rechtliche Aufenthaltsort beziehungsweise Wohnsitz aufrechterhalten.¹⁰⁶ Dies schließt, aber nicht die Möglichkeit aus, dass aus Urlaubsreisenden beispielsweise auch Arbeitsmigrantinnen und -migranten werden können.¹⁰⁷ Darüber hinaus kann eine Person auch mehrere Wohnsitze an unterschiedlichen Orten haben. Somit ist die Grenze zwischen Migration und Reise nicht immer ganz eindeutig zu ziehen. In der Wissenschaft verwendet man deshalb auch oftmals den

¹⁰³ Johanna Gehmacher, Klara Löffler, Katharina Prager, editorial: leben in bewegung. Interdependenzen zwischen biographie, migration und geschlecht. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 29, H. 3 (2018), online unter <<https://doi.org/10.25365/oezg-2018-29-3-1>> (09.08.2021) 8.

¹⁰⁴ Vgl. Sylvia Hahn, Historische Migrationsforschung (Frankfurt am Main 2012) 25.

¹⁰⁵ Vgl. Jessica Richter, Annemarie Steidl, Anne Unterwurzacher, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 31, H. 1 (2020), online unter <<https://doi.org/10.25365/oezg-2020-31-1-1>> (09.08.2021) 7.

¹⁰⁶ Vgl. Hahn, Historische Migrationsforschung, 26.

¹⁰⁷ Vgl. Richter, Steidl, Unterwurzacher, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung, 14.

Begriff „Mobilität“, um „(...) jegliche räumliche Veränderungen von Menschen, Objekten, Kapital und Ideen (...)“ zu beschreiben.¹⁰⁸

In dieser Arbeit steht vor allem die räumliche Bewegung von Personen im Vordergrund. Dabei gilt es festzuhalten, dass diese Wanderungen nicht notwendigerweise über Staatsgrenzen hinausführen müssen. Sie können sowohl transnational als auch innerhalb eines politisch-territorialen, sozialen oder kulturellen Raumes erfolgen. Man spricht dabei dann von „interner Migration“ oder „Binnenmigration“.¹⁰⁹ Dies heißt aber nicht, dass Migrantinnen und Migranten dabei keine Grenzen überschreiten, denn Grenzen sind nicht immer mit Nationalstaaten verbunden, sondern können auch kulturell, administrativ oder durch geographische Gegebenheiten bedingt sein.¹¹⁰

„Migrationen können ein einmaliger Umzug von einem Herkunftsort in eine neue Umgebung sein, genauso zeitlich begrenzte, zirkuläre, sich wiederholende Bewegungen, selbst wenn diese über staatliche Grenzen führen. Aus der Perspektive der wandernden Menschen selbst können einmalige Umzüge von einem in ein anderes Land aus mehreren zeitlich begrenzten Aufenthalten in dazwischenliegenden Regionen bestehen. So werden Orte zu Zwischenstationen, in denen sich die Betroffenen verschieden lange aufhalten, oder auch zu Bezugspunkten für saisonale Wanderungen.“¹¹¹

Die Wanderungen von Menschen können also viele verschiedene Formen annehmen, wobei verschiedene Vorgänge ineinandergreifen und oftmals keine klare Abgrenzung einzelner Migrationsformen möglich ist.¹¹²

Angewandt auf das in dieser Arbeit behandelte Forschungsvorhaben kann man an dieser Stelle schon vorwegnehmen, dass die vier Männer sehr mobil waren, wobei Reisen, Großteils beruflicher Natur, und Wohnsitzveränderungen über einen längeren Zeitraum, beispielsweise über einige Monate, ineinander übergingen. Bei vielen ihrer Wanderungen verließen sie jedoch das politische Territorium der Habsburgermonarchie nicht und können somit als Binnenmigranten angesehen werden. Dies bedeutet aber nicht, dass Francesconi, Tallachini, Negrelli und Ghega nicht trotzdem kulturelle und sprachliche Grenzen überschritten. Wie

¹⁰⁸ Richter, Steidl, Unterwurzacher, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung, 13f.

¹⁰⁹ Vgl. Dirk Hoerder, Jan Lucassen, Leo Lucassen, Terminologien und Konzepte in der Migrationsforschung. In: Klaus J. Bade, Pieter C. Emmer, Leo Lucassen, Jochen Oltmer (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 36. Vgl. Hahn, Historische Migrationsforschung, 152.

¹¹⁰ Vgl. Richter, Steidl, Unterwurzacher, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung, 7.

¹¹¹ Ebd., 7.

¹¹² Vgl. Gehmacher, Löffler, Prager, editorial. leben in bewegung. Interdependenzen zwischen biographie, migration und geschlecht, 9.

genau sich diese einzelnen Migrationsrouten gestalteten, wird aber später noch anhand der biografischen Überblicke in Kapitel 6 detailliert aufgeschlüsselt.

Die Gründe, die Personen dazu bewegen, ihre Heimat zu verlassen, sind oftmals sehr unterschiedlich und individuell. Die Wanderungsintentionen sind unter anderem abhängig von der Lebensplanung der einzelnen Individuen, aber grundsätzlich ist Migration, auch wenn sie nur temporär ist, mit dem Streben nach einer Verbesserung der eigenen sozialen oder wirtschaftlichen Lage verbunden. Gängige Gründe für die Auswanderung von Personen sind beispielsweise Arbeits- oder Ausbildungsmöglichkeiten, Heirat oder andere familiäre Gründe sowie Notsituationen aufgrund umweltbedingter oder sozialer Missstände.¹¹³ Aber auch der Druck staatlicher Obrigkeiten, kann Menschen zur Auswanderung zwingen.¹¹⁴

Wenn man nun die in dieser Arbeit im Vordergrund stehenden Personen heranzieht, waren die Gründe für ihr Migration in erster Linie Ausbildungschancen und vor allem bessere Arbeitsmöglichkeiten. Es handelt sich hierbei also um Arbeitsmigration, jedoch um eine durchaus spezielle Form. Wie sich dies genau darstellt, soll durch die im Folgenden dargelegten theoretischen Überlegungen veranschaulicht werden.

5.1.2. ELITENMIGRATION UND WISSENSTRANSFER

Für das in dieser Arbeit definierte Forschungsvorhaben ist es unerlässlich, auf den Begriff der Elitenmigration einzugehen und damit in Verbindung steht notwendigerweise auch der Austausch beziehungsweise die Abwanderung von Wissen.

Zunächst muss man sich aber die Frage stellen, um wen es sich überhaupt bei der migrierenden Elite handelt. Heutzutage würde man mit diesem Begriff Spezialistinnen und Spezialisten, Ingenieurinnen und Ingenieure, Technikerinnen und Techniker, Managerinnen und Manager und anderes hochqualifiziertes Personal meinen.¹¹⁵ Für den in dieser Arbeit behandelten Zeitraum kann man Ähnliches annehmen, jedoch sind auch Kunstschaaffende, Angehörige des Militärs sowie Adelige, die beispielsweise im Rahmen von arrangierten Eheschließungen an andere Höfe auswanderten, dazuzuzählen.¹¹⁶ Elitenmigration lässt sich auch in Abgrenzung zur

¹¹³ Vgl. Jochen *Oltmer*, Migration im 19. und 20. Jahrhundert (München 2013), 2.

¹¹⁴ Vgl. *Hoerder, Lucassen, Lucassen*, Terminologien und Konzepte in der Migrationsforschung, 36.

¹¹⁵ Vgl. Reinhold *Reith*, Einleitung: Elitenwanderung und Wissenstransfer. In: Dittmar *Dahlmann*, Reinhold *Reith* (Hg.), Elitenwanderung und Wissenstransfer im 19. und 20. Jahrhundert (Essen 2008) 8.

¹¹⁶ Vgl. Karl *Ille*, Rosita *Rindler-Schjerve*, Eva *Vetter*, Italienisch-deutscher Sprach- und Kulturkontakt in Wien. Historische und aktuelle Perspektiven. In: Josef *Ehmer*, Karl *Ille* (Hg.), Italienische Anteile am multikulturellen

„Arbeitsmigration popularen Charakters“, sprich der Wanderung „einfacher“ Personen aus der Arbeiterschaft, definieren.¹¹⁷ Trotzdem ist nicht immer ganz eindeutig zu bestimmen, wer nun zur Elite zählt und wann man den Begriff „Elitenmigration“ tatsächlich anwenden kann, wie im Folgenden noch aufgezeigt wird.

In Zusammenhang mit Elitenmigration kann man auch die Wanderung von Expertinnen und Experten setzen. Diese beschreibt die Migration von Personen mit speziellen Kenntnissen und Fähigkeiten. Deren Wissen findet somit anderorts Anwendung, weshalb man dabei auch von einem „Wissenstransfer“ spricht. Da die Einwanderungsländer von solchen Spezialisten und auch Spezialistinnen profitierten, wurden sie oftmals gezielt angeworben.¹¹⁸ So auch in der Habsburgermonarchie. Insbesondere unter der Herrschaft von Franz Josef II. gab es viele Erlässe, die die Anwerbung ausländischer Arbeiterinnen und Arbeiter forcierten, um neues Wissen in die Monarchie zu holen.¹¹⁹

Elitenmigration und die Wanderung von Expertinnen und Experten sind jedoch keinesfalls als ein und dasselbe zu betrachten, da es auch Beispiele von wandernden Spezialistinnen und Spezialisten gab – und auch immer noch gibt –, die man eher als „einfache“ Arbeiter und Arbeiterinnen bezeichnen würde. Man kann also durchaus behaupten, dass der Begriff „Elite“ auch immer mit einem gewissen sozialen Status und gesellschaftlichem Ansehen sowie manchmal auch mit einem höheren Bildungsgrad einhergeht. Doch auch wenn elitäre Migrantinnen und Migranten sich oftmals in einer privilegierten Position befanden, darf man nicht fälschlicherweise davon ausgehen, dass Elitenwanderung immer automatisch freiwillig war. Auch die Migration von Eliten konnte ein Resultat von beispielsweise religiöser oder politischer Verfolgung sein und sich durch den Zuwachs von Spezialwissen zum Vorteil für die Aufnahmeländer auswirken.¹²⁰

In diesem Zusammenhang sind auch Begriffe wie „Brain-Drain“, „Brain-Gain“ und „Brain-Circulation“ zu diskutieren, da es sich dabei keinesfalls um moderne Erscheinungen des 21. Jahrhunderts handelt, sondern diese Phänomene im Verlauf der Geschichte im Zusammenhang

Wien (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 96f. Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 24.

¹¹⁷ Vgl. *Ille, Rindler-Schjerve, Vetter*, Italienisch-deutscher Sprach- und Kulturkontakt in Wien, 97.

¹¹⁸ Vgl. *Oltmer*, Migration im 19. und 20. Jahrhundert, 20.

¹¹⁹ Vgl. *Annemarie Steidl*, Auf nach Wien! Die Mobilität des mitteleuropäischen Handwerks im 18. und 19. Jahrhundert am Beispiel der Haupt- und Residenzstadt (Wien 2003) 192.

¹²⁰ Vgl. *Klaus J. Bade*, Europa in Bewegung. Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart (München 2002) 113.

mit Migration häufig anzutreffen sind.¹²¹ „Brain-Drain“ meint den Verlust von Wissen in einem Land durch die Abwanderung von Spezialisten und Spezialistinnen, was somit einen „Brain-Gain“, also einen Wissenszuwachs, für das Aufnahmeland bedeutet. Es kann aber auch ein „Brain-Gain“ in den Herkunftsländern der Expertinnen und Experten erfolgen, da diese Personen oftmals nach einiger Zeit mit einem erweiterten Wissensstand wieder zurückwandern.¹²² Wenn man dies nun auf den in dieser Arbeit untersuchten Personenkreis ummünzt, kann man behaupten, dass die Migration dieser Männer zunächst einen „Brain-Drain“ für die italienischen Gebiete, aus denen sie stammten, bedeutete. Aber es handelte sich zugleich um einen „Brain-Gain“ vor allem für die österreichischen Erblände sowie die übrigen Länder, in denen sie tätig waren. Da diese Männer teils auch wieder in ihre Herkunftsgebiete zurückwanderten und dort weiterhin auf Baustellen beschäftigt waren, ist hier jedoch auch ein „Brain-Gain“ für die italienischen Gebiete anzunehmen.

In diesem Kontext darf nicht unerwähnt bleiben, dass der „Brain-Gain“, der bei Wanderungen von Fachleuten wie beispielsweise Ingenieurinnen und Ingenieuren generiert wird, nicht selten durch Industriespionage entsteht.¹²³ Auch dabei handelt es sich um kein neuartiges Phänomen, sondern um eine Praxis, der man sehr häufig in der Geschichte begegnet. Oftmals ist dabei auch von „Studienreisen“ die Rede, die in erster Linie den Eindruck der Fortbildung vermitteln, jedoch sind die Grenzen zur Industriespionage nicht immer eindeutig. Auch die drei in dieser Arbeit im Fokus stehenden Ingenieure unternahmen solche Studienreisen, teils sogar gemeinsam.

5.1.3. MIGRATION UND NETZWERKSTRUKTUREN

Da in dieser Arbeit der Fokus vor allem auf Beziehungen und Kommunikationsnetzwerken liegt, ist es notwendig in diesem Kapitel einen theoretischen Ansatz zu den Zusammenhängen zwischen Netzwerken und Wanderungen zu geben.

Netzwerkstrukturen spielen im Zusammenhang mit Migration unterschiedliche Rollen. Beziehungen mit Verwandten, Freundinnen und Freunden und Bekannten in der Herkunftsregion werden aufrechterhalten,¹²⁴ während in der Zielregion neue Verbindungen entstehen. Doch Netzwerke sind schon am Beginn, noch vor dem eigentlichen Aufbruch, von

¹²¹ Vgl. *Reith*, Einleitung: Elitenwanderung und Wissenstransfer, 10.

¹²² Vgl. ebd., 8f.

¹²³ Vgl. ebd., 12f.

¹²⁴ Vgl. *Richter, Steidl, Unterwurzacher*, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung, 8.

großer Bedeutung für die wanderungsbereiten Individuen, da es in der Regel nötig ist, sich vorab über die Chancen und Möglichkeiten im Zielgebiet zu informieren. Beim Einholen solcher Informationen waren beziehungsweise sind verwandtschaftliche oder bekanntschaftliche Netzwerke von großer Wichtigkeit.¹²⁵ Insbesondere Langstreckenmigrationen bergen viele Risiken für die einzelnen Individuen, was Einkommensmöglichkeiten, Sicherheit und Sozialkontakte betrifft. Verwandte oder Bekannte haben oftmals schon Kontakte in den Zielgebieten und somit erscheint das Verlassen der eigenen Herkunftsregion weniger riskant. Nach und nach migrieren also Personen, die über gewisse Netzwerkstrukturen schon miteinander verbunden sind, und (re-)organisieren diese Netzwerke in den Zielgebieten. Wobei jedoch jene Strukturen, die schon in der Herkunftsregion bestanden, in den Ankunftsgebieten in neuer beziehungsweise veränderter Form auftreten.¹²⁶ Zugleich werden aber Beziehungen mit den in der Herkunftsregion verbliebenen Personen gepflegt und neue Kontakte geknüpft, wodurch neue Netzwerkverbindungen entstehen. Es ergeben sich komplexe Strukturen aus „(...) bestehenden und neu gebildeten Ortsbezügen und Ortverbindungen (...).“¹²⁷ Wie schon in Kapitel 2 erwähnt, sind Netzwerke nicht statisch, sondern unterliegen dynamischen Prozessen, da Elemente wegfallen oder hinzukommen können. Man kann durchaus behaupten, dass Migration zur Dynamik innerhalb von Netzwerken beiträgt, beziehungsweise neue Netzwerkstrukturen entstehen lässt, welche sich in manchen Fällen erst durch die Zugehörigkeit zur selben Ethnizität im Zielland herausbilden.¹²⁸ Doch Veränderungen von Netzwerkstrukturen können nicht nur bei der Auswanderung in ein Gebiet auftreten, sondern auch bei der Rückwanderung.¹²⁹

Man kann feststellen, dass Netzwerkstrukturen sowohl vor der Auswanderung als auch in der Zielregion von großer Bedeutung sind, sowohl in positiver als auch in negativer Hinsicht. Netzwerke bieten einerseits Sicherheit, Unterstützung und Solidarität in einer nicht vertrauten Umgebung, andererseits können innerhalb eines Netzwerkes von Migrantinnen und Migranten auch Konflikte aufgrund von Konkurrenz entstehen.¹³⁰

Im vorhergehenden Kapitel wurde bereits eine sehr spezielle Form der Migration vorgestellt, nämlich die Wanderung elitärer Arbeitskräfte, die unter Arbeitsmigration zu verorten ist und

¹²⁵ Vgl. *Oltmer*, Migration im 19. und 20. Jahrhundert, 3f.

¹²⁶ Vgl. Charles *Tilly*, Transplanted Networks. In: Virginia *Yans-McLaughlin* (Hg.), Immigration Reconsidered. History, Sociology and Politics (New York / Oxford 1990) 84f.

¹²⁷ *Richter, Steidl, Unterwurzacher*, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung, 8.

¹²⁸ Vgl. *Tilly*, Transplanted Networks, 90.

¹²⁹ Vgl. ebd., 85.

¹³⁰ Vgl. ebd., 90f.

wie andere Formen der Bevölkerungswanderung, Netzwerkstrukturen generiert und von diesen auch profitiert, beziehungsweise durch sie sogar oftmals erst entstehen kann. Vor allem bei Arbeitsmigrantinnen und -migranten mit besonderen Kenntnissen oder Fähigkeiten sind Kommunikationsnetzwerke ausschlaggebend.¹³¹ So auch bei Eliten, wie in dieser Arbeit Ingenieuren oder Unternehmern, die sich beispielsweise erst durch die Aussicht auf einen fixen Posten oder Auftrag auf den Weg machten. Kommunikationsnetzwerke und Beziehungen sind dabei ein wichtiger Faktor, um eine Arbeit überhaupt erst angeboten zu bekommen. Das heißt, auch gezielte Anwerbung darf bei der Betrachtung von Migration im Zusammenspiel mit Netzwerken nicht unerwähnt bleiben.¹³²

5.2. MIGRATION IN DER HABSBURGERMONARCHIE IM 19. JAHRHUNDERT

Wie bereits erwähnt, ist Migration eine wichtige Komponente des eingangs definierten Forschungsvorhabens, da es um eine sehr spezifische Form der Arbeitsmigration eines ausgewählten Personenkreises geht. Nachdem nun sozusagen die theoretischen Werkzeuge aus der historischen Migrationsforschung zur Bearbeitung dieses Forschungsgegenstandes erläutert und diskutiert wurden, gilt es nun einen geschichtlichen Einblick in die Migrationsgeschehnisse im 19. Jahrhundert zu geben. Dies ermöglicht es, die Migrationsgeschichten der für diese Arbeit ausgewählten Personen in einen Kontext zu stellen und Zusammenhänge herzustellen, zumal es sich dabei nicht um Einzelfälle handelte. Die Wanderungen der vier Männer bieten in vielerlei Hinsicht ein Beispiel für allgemeine Entwicklungen und Phänomene während des 19. Jahrhunderts, aber dazu später mehr.

Im sogenannten „langen 19. Jahrhundert“ erfolgten auf dem europäischen Kontinent wirtschaftliche sowie gesellschaftliche Veränderungen, die sich auch auf das Migrationsgeschehen auswirkten. Entscheidend dabei war der Wandel von der Agrar- zur Industriegesellschaft, der in den einzelnen europäischen Territorien sehr unterschiedlich vonstattenging.¹³³ Hinzu kamen insbesondere in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch politische Geschehnisse und Umwälzungen, die schließlich auch zu einer größeren Bereitschaft zum Verlassen der bisherigen Heimat führten.¹³⁴ Neben wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen waren aber auch Fortschritte in der Medizin und der damit verbundene

¹³¹ Vgl. *Oltmer*, Migration im 19. und 20. Jahrhundert, 19.

¹³² Vgl. *Hoerder, Lucassen, Lucassen*, Terminologien und Konzepte in der Migrationsforschung, 34.

¹³³ Vgl. *Bade*, Europa in Bewegung, 59.

¹³⁴ Vgl. *Hahn*, Historische Migrationsforschung, 152.

Rückgang der Sterblichkeitsrate, der ein allgemeines Anwachsen der Bevölkerung zur Folge hatte, für eine erhöhte Mobilität der europäischen Bevölkerung ausschlaggebend.¹³⁵ Diese wanderte jedoch nicht nur innerhalb Europas, sondern überquerte auf der Suche nach neuen Siedlungs- und Arbeitsmöglichkeiten auch den Atlantik.¹³⁶

Im 19. Jahrhundert war die Zahl jener Personen, die bei ihren Wanderungen auf dem europäischen Kontinent blieben, um ein Vielfaches größer als die der transatlantischen Migrantinnen und Migranten.¹³⁷ Viele überwandten keine großen Distanzen, sondern wanderten beispielsweise zwischen Dörfern, städtischen Zentren oder Agrarregionen.¹³⁸ Auch im Habsburgerreich finden sich unterschiedliche Migrationsformen, da Bevölkerungswanderungen sowohl transnational als auch als Binnenwanderungen innerhalb der Monarchie stattfanden.¹³⁹ Wobei festzustellen ist, dass Wanderungen innerhalb der Monarchie weitaus häufiger waren als Migrationen, bei denen staatliche Grenzen überschritten wurden.¹⁴⁰ Typische Zuwanderungsregionen in Europa waren das Gebiet im Norden Frankreichs an der Grenze zu Belgien, das Ruhrgebiet oder das südliche Luxemburg, in dessen Minen bis ins 20. Jahrhundert vor allem italienischsprachige Arbeitskräfte tätig waren. In der Habsburgermonarchie profitierten die Zentren der Schwerindustrie in der Steiermark, in Niederösterreich sowie in Böhmen und Mähren von den zugewanderten Arbeitskräften.¹⁴¹ Aber auch die Haupt- und Residenzstadt Wien zog Migrantinnen und Migranten an und auch Salzburg und Vorarlberg verzeichneten im 19. Jahrhundert einen Bevölkerungszuwachs aufgrund von Zuwanderung aus den angrenzenden Ländern.¹⁴² Die Wandernden überschritten dabei kulturelle, sprachliche und staatliche Grenzen, wobei Letzteren nicht der gleiche Stellenwert wie heute beigemessen werden kann. Zwar gab es seit der Französischen Revolution Ausweise und Pässe, jedoch wurden diese vor allem zur Feststellung der Identität von Migrantinnen und Migranten zur Verhinderung politischen Aufruhrs genutzt.¹⁴³

¹³⁵ Vgl. *Bade*, Europa in Bewegung, 64.

¹³⁶ Vgl. *Steidl*, On many routes, 101ff.

¹³⁷ Vgl. Annemarie *Steidl*, Migration Patterns in the Late Habsburg Empire. In: Günter Bischof, Dirk Rupnow (Hg.), Migration in Austria (New Orleans / Innsbruck 2017), online unter <<https://diglib.uibk.ac.at/urn:nbn:at:at-ubi:3-3591>> (05.05.2021) 69.

¹³⁸ Vgl. *Steidl*, On many routes, 23f.

¹³⁹ Vgl. Sylvia *Hahn*, Migranten als Fremde – fremd als Migranten. Zuwanderung in Wien und Niederösterreich im 18. und 19. Jahrhundert. In: Ingrid *Bauer*, Josef *Ehmer*, Sylvia *Hahn* (Hg.), Walz – Migration – Besatzung. Historische Szenarien des Eigenen und des Fremden (Klagenfurt 2002) 81. Vgl. *Steidl*, Migration Patterns in the Late Habsburg Empire, 73.

¹⁴⁰ Vgl. *Steidl*, On many routes, 24.

¹⁴¹ Vgl. *Hahn*, Historische Migrationsforschung, 156.

¹⁴² Vgl. *Steidl*, On many routes, 31f.

¹⁴³ Vgl. *Hoerder*, *Lucassen*, *Lucassen*, Terminologien und Konzepte in der Migrationsforschung, 35.

Nationalstaatliche Grenzen selbst gewannen erst im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung.

Man kann festhalten, dass im 19. Jahrhundert der Hauptgrund für Migration die Suche nach Erwerbsmöglichkeiten war. Die mobilste Bevölkerungsgruppe waren die 15- bis 30-Jährigen, die meist nach Abschluss der Schulausbildung auf der Suche nach Arbeit oder weiteren Ausbildungsmöglichkeiten ihre bisherige Heimat verließen. Aber auch Heiratswanderungen spielten eine große Rolle, insbesondere bei Frauen zwischen 20 und 30.¹⁴⁴ Besonders viele Migrantinnen und Migranten waren in Sektoren wie der Textil- und der Montanindustrie tätig. Aber auch das Bauwesen veranlasste Personen auf Wanderschaft zu gehen. Vor allem die Errichtung von Straßen, Kanälen und Eisenbahnstrecken wurde von Migrantinnen und Migranten vorangetrieben.¹⁴⁵ Dafür war einerseits die „proletarische Massenwanderung“ als Lieferant „einfacher“ Arbeiterinnen und Arbeiter ausschlaggebend,¹⁴⁶ aber andererseits auch, wie in dieser Arbeit behandelt, die Migration von Eliten, die das notwendige *Know-How* mitbrachten. Solche Entwicklungen zeigten sich auch in der Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert, da diese natürlich nicht ausgenommen war von den damaligen gesamteuropäischen Vorgängen. Der Grund für Migration war vorrangig die Suche nach Erwerbsmöglichkeiten. Zeugnisse von regionaler und saisonaler Arbeitsmigration in der Habsburgermonarchie gibt es bereits aus der frühen Neuzeit und schon im 17. Jahrhundert finden sich Belege für eine gezielte Anwerbung von Arbeitskräften.¹⁴⁷ So gab es auch im 19. Jahrhundert in der Monarchie viele Arbeitsmigrantinnen und -migranten, die sich nicht zum Ziel gesetzt hatten, sesshaft zu werden, sondern als Saisonarbeitskräfte oder wandernde Kaufleute umherzogen, um später in ihre Herkunftsregionen zurückzukehren. In dieser Zeit veranlasste der erhöhte Bedarf an Haushaltspersonal vor allem Frauen zur Migration in der Monarchie, um in den größeren Städten eine Anstellung als Dienstmädchen zu finden. Zudem zogen im 19. Jahrhundert auch die Großbaustellen im Habsburgerreich Arbeitskräfte aus ganz Europa an.¹⁴⁸

In diesem Kontext drängt sich die Frage auf, inwiefern die Migration in der Habsburgermonarchie kontrolliert wurde. Auch wenn nationalstaatliche Grenzen speziell am Beginn des 19. Jahrhunderts noch keine große Bedeutung im Zusammenhang mit den

¹⁴⁴ Vgl. Oltmer, Migration im 19. und 20. Jahrhundert, 24.

¹⁴⁵ Vgl. Bade, Europa in Bewegung, 60f.

¹⁴⁶ Vgl. ebd., 59.

¹⁴⁷ Vgl. Hahn, Migranten als Fremde – fremd als Migranten, 84.

¹⁴⁸ Vgl. Steidl, Migration Patterns in the Late Habsburg Empire, 73ff.

Wanderungen in Europa hatten, so gingen diese Wanderungen auch nicht komplett unkontrolliert vor sich. Schon ab 1811 sprach man in den Gesetzbüchern der Monarchie von Staatsbürgerschaft, diese spielte jedoch im Vergleich zum sogenannten „Heimatrecht“ eine untergeordnete Rolle beziehungsweise wurde lange als das Gleiche angesehen. Das Heimatrecht selbst legte die Gebietszugehörigkeit einer Person fest und bezog sich auf die Gemeinde, in der ein Individuum geboren war, sich über einen sehr langen Zeitraum ständig aufgehalten hatte oder ein Haus oder Gewerbe besaß. Später sprach man auch vom Gemeinderecht. Das Heimatrecht wurde sehr eingeschränkt vergeben.¹⁴⁹ Es benachteiligte aus rechtlicher Sicht Zugewanderte gegenüber der bereits ansässigen Bevölkerung einer Gemeinde und fungierte somit auch in gewisser Weise als Kontroll- beziehungsweise Selektionsmechanismus, da Personen ohne Heimatrecht und ohne Erwerbsmöglichkeit auch mit Abschiebung zu rechnen hatten.¹⁵⁰ Wie bereits erwähnt gab es im späten 18. beziehungsweise 19. Jahrhundert schon ein Passwesen, ebenso in der Habsburgermonarchie. Als Ausweisdokumente galten aber auch Wanderbücher, Hausierpässe, Arbeitsbücher oder beurkundete Heimatsscheine.¹⁵¹ Man kann also festhalten, dass die Migrationen in der Habsburgermonarchie durchaus einen gewissen gesetzlichen Rahmen hatten. Speziell im Zusammenhang mit der Binnenmigration in einem multiethnischen Reich wie dem der Habsburger darf jedoch nicht vergessen werden, dass im Vergleich zu nationalstaatlichen Grenzen soziale Grenzen oftmals viel einschneidender waren. Fremdheit und Fremdsein waren damit Aspekte, die nicht nur ausschließlich auf Migrantinnen und Migranten aus dem Ausland zutrafen, sondern auch auf die aus den Kronländern der Monarchie Zugewanderten.¹⁵²

Zusammenfassend kann man also sagen, dass Wanderungen im 19. Jahrhundert aufgrund verschiedener wirtschaftlicher und politischer Umstände zunahmen, wobei vor allem die fortschreitende Industrialisierung eine große Rolle für die zunehmende Mobilität spielte. Die Habsburgermonarchie bildete dabei keine Ausnahme. Der überwiegende Teil dieser Migrationen im 19. Jahrhundert fand als Binnenmigration statt.¹⁵³ Vorrangig handelte es sich dabei um Arbeitsmigrantinnen und -migranten, deren Aufenthalt zeitlich begrenzt war. Es zeigt sich also, dass die vier in dieser Arbeit behandelten Männer keine Ausnahmen darstellten. Auch

¹⁴⁹ Vgl. *Reiter-Zatloukal*, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 40ff.

¹⁵⁰ Vgl. *Andrea Komlosy*, Zur Belassung am hiesigen Platze nicht geeignet. Selektion und Kontrolle der Zuwanderung ins Kernland der Habsburgermonarchie. In: *Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich* 62, H. 2 (1996), online unter <https://www.zobodat.at/pdf/Jb-Landeskde-Niederoesterreich_62_2_0555-0584.pdf> (04.05.2021) 564ff.

¹⁵¹ Vgl. *Reiter-Zatloukal*, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 42.

¹⁵² Vgl. *Hahn*, Migranten als Fremde – fremd als Migranten, 81.

¹⁵³ Vgl. *Reiter-Zatloukal*, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 41.

sie waren Arbeitsmigranten, wenn auch in durchaus privilegierten Positionen, und ihre Aufenthalte waren nur temporär, wie noch später genauer gezeigt werden wird. Zunächst gilt es aber auf die Spezifika der italienischsprachigen Migration in der Habsburgermonarchie einzugehen, um die Lebensumstände und Rahmenbedingungen der Wanderung und schlussendlich auch der Zusammenarbeit dieser vier Personen noch besser nachvollziehen zu können.

5.2.1. MIGRATIONEN AUS DEN ITALIENISCHSPRACHIGEN GEBIETEN

„Italien war im 19. und 20. Jahrhundert das europäische Ab- und Auswanderungsland schlechthin. Italiener verließen ihr Land in diesem Zeitraum nicht nur in größerer Zahl als Angehörige anderer europäischer Staaten, sondern verteilten sich auch über weitaus mehr Zielländer.“¹⁵⁴

Man kann festhalten, dass italienischsprachige Migrationen im europäischen Wanderungsgeschehen eine wichtige Rolle spielten. Die gesamte Neuzeit über finden sich beispielsweise italienischsprachige Handelsleute in ganz Europa.¹⁵⁵ Italienischsprachige Bevölkerungswanderungen haben eine lange Tradition, denn schon seit dem Spätmittelalter sind sie ein wichtiger Bestandteil der Geschichte und der Entwicklung der italienischen Halbinsel. Die Geschichte dieser Wanderungen kann in drei große Phasen eingeteilt werden: Als die erste Phase kann man die Zeit vor der Nationalstaatengründung Italiens 1861 annehmen. Damals waren Ein- und Abwanderungen in den italienischen Gebieten relativ ausgeglichen und es kam vor allem zu Migrationen innerhalb des Territoriums des heutigen Italiens.¹⁵⁶ In diese Zeitspanne fallen auch die Wanderungen jener vier Männer, die in dieser Arbeit im Vordergrund stehen.

Der Vollständigkeit halber soll aber an dieser Stelle auch auf die beiden anderen Phasen eingegangen werden. Die zweite Phase umfasst die Jahre zwischen 1861 und 1973, in denen Italien vor allem von zahlreicher Auswanderung in andere europäische Länder sowie nach Nord- und Südamerika geprägt war. Die dritte Phase dauert heute noch an und Italien ist nun ein Zuwanderungsland für Migrantinnen und Migranten aus Afrika, Asien, Lateinamerika, Ost-

¹⁵⁴ Federica Bertagna, Marina Maccari-Clayton, Italien. In: Klaus J. Bade, Pieter C. Emmer, Leo Lucassen, Jochen Oltmer (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 205.

¹⁵⁵ Vgl. Giovanni Pizzorusso, I movimenti migratori in Italia in antico regime. In: Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina (Hg.), Storia dell'emigrazione italiana. Partenze. (Rom 2001) 12.

¹⁵⁶ Vgl. Bertagna, Maccari-Clayton, Italien, 205.

, Ostmittel- und Südeuropa.¹⁵⁷ Bei dieser Einteilung in unterschiedliche Migrationsperioden wird jedoch die italienischsprachige Wanderung aus den Gebieten der Schweiz außen vorgelassen, da sie zahlenmäßig nicht dieselbe Relevanz hatte, wie die Migrationen in beziehungsweise aus den Gebieten des heutigen Italiens. Trotzdem spielten italienischsprachige Arbeitsmigrantinnen und -migranten aus der Schweiz auch in der Habsburgermonarchie eine wichtige Rolle. Aber darauf soll später noch eingegangen werden.

Man kann also feststellen, dass die intensivste Zeit für Migrationen aus den Gebieten des heutigen Italiens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts war. Der Zeitraum, der in dieser Arbeit behandelt wird, also die Lebenszeit jener vier Männer, fällt überwiegend in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts. In dieser Zeit war die Arbeitsmigration aus den italienischen Gebieten in andere Teile Europas noch nicht so beträchtlich, sondern intensivierte sich erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.¹⁵⁸ Dieses Jahrhundert stellt also somit eine Übergangszeit für italienischsprachige Wanderungen dar. Dieser Wandel zeichnete sich jedoch schon vor Beginn der Massenwanderungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ab. Wie bereits zuvor dargelegt, sorgten die Napoleonischen Kriegszüge für große Veränderungen auf der italienischen Halbinsel, die in jener Zeit direkt oder indirekt Frankreich unterstellt war. Die politischen Umstürze wirkten sich auch auf die Wanderungen aus, denn einerseits wurden, wie bereits erwähnt, Reisepässe eingeführt und zum anderen wanderten vor allem jungen Männer aus, um der Wehrpflicht zu entgehen. Nach den Napoleonischen Kriegen und dem Wiener Kongress 1814/15 waren es in erster Linie Arbeitssuchende sowie politische Flüchtlinge aufgrund des *Risorgimento*, die die italienischen Gebiete verließen.¹⁵⁹ Ganz allgemein kann man sagen, dass italienischsprachige Migrantinnen und Migranten die drittgrößte Gruppe der in das Gebiet des heutigen Österreichs eingewanderten Personen darstellten. Übertroffen wurde dies nur von den Wandernden aus den ungarischen und deutschen Gebieten.¹⁶⁰

Hinzu kommt, dass die politische Situation auch die Rechtslage von Migrantinnen und Migranten aus den italienischen Gebieten beeinflusste. Nicht immer stand italienischsprachige Einwanderung in Verbindung mit Fremdenrecht oder der Beschäftigung von ausländischen Arbeitskräften. Dies war stark abhängig von den Grenzverläufen der Habsburgermonarchie, da

¹⁵⁷ Vgl. Bertagna, Maccari-Clayton, Italien, 205.

¹⁵⁸ Vgl. Bade, Europa in Bewegung, 89.

¹⁵⁹ Vgl. Bertagna, Maccari-Clayton, Italien, 208f.

¹⁶⁰ Vgl. Sylvia Hahn, Österreich. In: Klaus J. Bade, Pieter C. Emmer, Leo Lucassen, Jochen Oltmer (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich 2010) 177ff.

sich diese im 19. Jahrhundert stark änderten und einige italienische Gebiete über einen längeren oder kürzeren Zeitraum Teil des Habsburgerreiches waren, wie zuvor schon genau erläutert wurde. Abhängig von ihren Herkunftsregionen waren viele italienischsprachige Migrantinnen und Migranten de facto keine ausländischen Zugewanderten, sondern Binnenmigrantinnen und -migranten und somit auch Bürgerinnen und Bürger der Habsburgermonarchie.¹⁶¹ Trotzdem waren sie oftmals Fremde, denn die sprachlichen und kulturellen Grenzen, die die Wandernden überwandten, waren meist groß, aufgrund der sprachlichen, kulturellen und auch religiösen Diversität, die im Reich der Habsburger herrschte.¹⁶² Wenn man nun die habsburgisch-italienischen Beziehungen und die damit verbundenen territorialen Entwicklungen bedenkt, kann man feststellen, dass es sich speziell in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei einem Großteil der italienischsprachigen Wanderungen in die österreichischen Erblände um Binnenmigration handelte.

Vor allem die Gebiete im Norden der italienischen Halbinsel weisen eine lange Migrationstradition auf. Quellen belegen, dass bereits im 16. Jahrhundert Steinmetze und Mauerer aus dem Trentino, Mailand, Bergamo sowie vom Comer See nach Wiener Neustadt kamen.¹⁶³ Aber auch wirtschaftstreibende oder im Handwerk beschäftigte Personen, wie Rauchfangkehrer oder Kleidermacher, aus der Lombardei, der Toskana, Venetien, Sardinien sowie aus der Republik Genua prägten das Habsburgerreich und im Speziellen die österreichischen Erblände nachhaltig.¹⁶⁴ Ein weiteres Abwanderungsgebiet war das Bergland Friauls, das insbesondere Wanderhändlerinnen und Wanderhändler verließen, um ihre Waren in den anderen Teilen Europas, so auch in der Habsburgermonarchie, anzubieten.¹⁶⁵ Während des 19. und am Beginn des 20. Jahrhunderts verließen saisonal vor allem Arbeitskräfte aus dem Friaul ihre Heimat, um auf den Baustellen Europas zu arbeiten.¹⁶⁶ Im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelten sich schließlich auch Piemont, die Toskana, die Lombardei und Venetien zu weiteren typischen Abwanderungsregionen.¹⁶⁷ Es lässt sich feststellen, dass vor allem aus den nördlichen Gebieten des heutigen Italiens Migrationen in die übrigen Teile

¹⁶¹ Vgl. *Reiter-Zatloukal*, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien, 40f.

¹⁶² Vgl. *Hahn*, Migranten als Fremde – fremd als Migranten, 81. Vgl. *Judson*, Habsburg. Geschichte eine Imperiums 1740 – 1918, 37.

¹⁶³ Vgl. *Hahn*, Migranten als Fremde – fremd als Migranten, 78f.

¹⁶⁴ Vgl. *Wandruszka*, Von den Römern bis zum Prinzen Eugen, 14. Vgl. *Steidl*, Auf nach Wien!, 196f.

¹⁶⁵ Vgl. *Alessio Fornasin*, Nel paese di *Esterai*. L'emigrazione e le relazioni commerciali tra la montagna friulana e la Stiria del Settecento. In: Brigitte *Mazohl-Wallnig*, Marco *Meriggi* (Hg.), Österreichisches Italien – italienisches Österreich? Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (Wien 1999) 500.

¹⁶⁶ Vgl. *Bade*, Europa in Bewegung, 97f.

¹⁶⁷ Vgl. ebd., 89f.

Europas, auch in die österreichischen Erblände, stattfanden, was einerseits mit der geografischen Nähe in Verbindung zu bringen ist, aber auch andererseits mit der Zugehörigkeit einiger dieser Gebiete zur Monarchie. Italienischsprachige Wanderung ist jedoch nicht nur auf die Gebiete des heutigen Italiens zu beschränken, da auch Migrantinnen und Migranten aus den italienischsprachigen Gebieten der Schweiz in Teile des heutigen Österreichs wanderten.¹⁶⁸

Nachdem nun aufgezeigt wurde, aus welchen Gebieten italienischsprachige Migrantinnen und Migranten abwanderten, stellt sich nun die Frage, wohin sie gingen. Ein erster Anziehungspunkt noch im italienischen Sprachraum waren Görz und Triest.¹⁶⁹ Des Weiteren gingen viele der italienischsprachigen Migrantinnen und Migranten nach Böhmen, welches ebenfalls zur Habsburgermonarchie gehörte.¹⁷⁰ Auf dem Territorium des heutigen Österreichs waren es zunächst die direkt angrenzenden Gebiete Kärnten und Tirol, die als Zielregionen für italienischsprachige Ausgewanderte fungierten.¹⁷¹ Aber auch Wien, das sich vor allem im Laufe des 18. Jahrhunderts zu einer der größten Städte Europas entwickelt hatte, zog italienischsprachige Migrantinnen und Migranten sowohl aus den der Monarchie zugehörigen Territorien als auch aus den übrigen italienischen Fürstentümern sowie aus den Schweizer Gebieten an.¹⁷² Schließlich entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts auch Vorarlberg zu einem der bevorzugten Ziele italienischsprachiger Wandernder, vor allem für migrantische Arbeitskräfte aus dem Trentino.¹⁷³ Ganz allgemein kann man darüber hinaus feststellen, dass Österreich-Ungarn vor allem bei Migrantinnen und Migranten aus Venetien ein beliebtes Ziel war.¹⁷⁴ Natürlich wanderten italienischsprachige Migrantinnen und Migranten im Laufe des 19. Jahrhunderts auch in andere Teile Europas, wie beispielsweise nach Frankreich oder in die Gebiete des heutigen Deutschlands.¹⁷⁵ Frankreich und Deutschland spielten auch für einige der in dieser Arbeit im Vordergrund stehenden Personen keine unwesentliche Rolle, was sich im Zuge der Behandlung der einzelnen Lebensgeschichten in Kapitel 6 noch zeigen wird.

¹⁶⁸ Vgl. *Steidl*, Historische Entwicklung der italienischsprachigen Wanderung nach Wien, 16.

¹⁶⁹ Vgl. *Hahn*, Österreich, 179. Vgl. *Pichler*, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 156ff.

¹⁷⁰ Vgl. *Pizzorusso*, I movimenti migratori in Italia in antico regime, 13.

¹⁷¹ Vgl. *Hahn*, Österreich, 179.

¹⁷² Vgl. *Steidl*, Historische Entwicklung der italienischsprachigen Wanderung nach Wien, 16.

¹⁷³ Vgl. *Pichler*, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien, 158f. Vgl. Karl Heinz *Burmeister*, Robert *Rollinger* (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919 (Sigmaringen 1995).

¹⁷⁴ Vgl. *Bade*, Europa in Bewegung, 90.

¹⁷⁵ Vgl. Marie-Claude *Blanc-Chaléard*, Italienische Arbeitswanderer im Baugewerbe in der Region Paris seit den 1870er Jahren. In: Klaus J. *Bade*, Pieter C. *Emmer*, Leo *Lucassen*, Jochen *Oltmer* (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 665.

Nachdem nun umrissen wurde, woher die italienischsprachigen Migrantinnen und Migranten vorwiegend kamen und welche ihre bevorzugten Ziele in Mitteleuropa, speziell im Territorium des heutigen Österreichs, waren, stellt sich die Frage, um welche Personengruppen es sich dabei handelte. Wie bereits erwähnt, war die Suche nach Erwerbsmöglichkeiten einer der häufigsten Wanderungsgründe und somit stellten Arbeitsmigrantinnen und -migranten die größte Gruppe dar. Herumziehende italienischsprachige Wanderhändlerinnen und Wanderhändler waren in Europa der Neuzeit keine Seltenheit. Sie vertrieben Stoffe, Gewürze, Früchte, Käse, Öl und Wein aus den italienischen Gebieten.¹⁷⁶ Darüber hinaus waren italienischsprachige Migrantinnen und Migranten in Handwerksberufen tätig, gingen hausieren oder verdienten ihr Einkommen als Spielleute, als Muszierende oder Schaustellende.¹⁷⁷ Weiters finden sich auch Spuren von italienischsprachigen Maurern, Stuckateuren, Rauchfangkehrern, Seidenwebern, Scherenschleifern, Kammacher, Kaffeesiedern und Eisverkäufern, die beispielsweise nach Wien migrierten.¹⁷⁸ Italienischsprachige, migrantische Arbeitskräfte, auch Frauen und Minderjährige, waren in der Textilindustrie tätig, speziell in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.¹⁷⁹ Aber auch das Baugewerbe zog im 19. Jahrhundert zunehmend mobile Arbeitskräfte aus den italienischen Gebieten an.¹⁸⁰ Neben diesen in gewisser Weise „einfachen“ Arbeitskräften migrierten auch Personen, die eher zur Elite zu zählen sind, aus den italienischsprachigen Gebieten in die österreichischen Erblände und prägten diese langfristig. Dazu gehörten zum Beispiel Bankiers aus dem Norden der italienischen Halbinsel oder auch Kunstschafter, die mit ihren Werken die Kulturlandschaft der österreichischen Gebiete nachhaltig prägten.¹⁸¹ Aber auch italienischsprachige Architekten, Wissenschaftler oder Offiziere wanderten in die österreichischen Erblände ein. Ein wichtiger Anziehungspunkt für die Eliten war der Wiener Hof, wo sie beispielsweise Erwerbsmöglichkeiten als Hofmusikkapellmeister, Hofpoeten, Hofmaler, Hofbildhauer, Hofarchitekten, Hofmathematiker oder Leibärzte fanden.¹⁸² In diesem Zusammenhang darf auch die Migration des italienischsprachigen Adels nicht unerwähnt bleiben. Ein Beispiel dafür waren jene italienischsprachigen Prinzessinnen, die vor allem aus politischem Kalkül an die Höfe in Lienz,

¹⁷⁶ Vgl. Hahn, *Migranten als Fremde – fremd als Migranten*, 85. Vgl. Fornasin, *Nel paese di Esterai*, 500.

¹⁷⁷ Vgl. Fornasin, *Nel paese di Esterai*, 500.

¹⁷⁸ Vgl. Ille, Rindler-Schjerve, Vetter, *Italienisch-deutscher Sprach- und Kulturkontakt in Wien*, 97. Vgl. Hahn, *Migranten als Fremde – fremd als Migranten*, 85.

¹⁷⁹ Vgl. Christoph Reinprecht, *Italienische Migration nach Wien. Soziologische Annäherung*. In: Josef Ehmer, Karl Ille (Hg.), *Italienische Anteile am multikulturellen Wien* (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 73.

¹⁸⁰ Vgl. Bertagna, Maccari-Clayton, *Italien*, 209.

¹⁸¹ Vgl. Wandruszka, *Von den Römern bis zum Prinzen Eugen*, 14f.

¹⁸² Vgl. Ille, Rindler-Schjerve, Vetter, *Italienisch-deutscher Sprach- und Kulturkontakt in Wien*, 97.

Innsbruck, Graz oder Wien verheiratet wurden.¹⁸³ Man kann also durchaus behaupten, dass italienischsprachige Migrantinnen und Migranten aus den unterschiedlichsten sozialen Milieus stammten. Trotzdem zeigt sich, dass auch bei der italienischsprachigen Wanderung in der Habsburgermonarchie beziehungsweise im Speziellen in die österreichischen Erblande zwischen Elitenmigration und Arbeitsmigration populären Charakters unterschieden werden kann.¹⁸⁴ Dies lässt sich aber auch auf einen noch kleineren Rahmen übertragen, nämlich auf die italienischsprachige Arbeitswanderung zu den Großbaustellen des Habsburgerreiches.

5.2.2. ITALIENISCHSPRACHIGE, MIGRANTISCHE ARBEITSKRÄFTE IM BAUGEWERBE

Die vier in dieser Arbeit behandelten Männer können als Beispiel für die Elitenmigration italienischsprachiger Arbeitskräfte auf die Großbaustellen in den Gebieten unter habsburgischer Herrschaft gesehen werden. Auf solchen Baustellen brauchte es Personen, die Planung und Koordination vorantrieben, das Baugeschehen beaufsichtigen und die Ressourcenbeschaffung organisierten. Es ist nur logisch, dass dafür auch Spezialkräfte herbeigeholt wurden, welche nicht direkt aus den Erblanden stammten und eine weite Anreise auf sich nehmen mussten; so eben auch aus den italienischsprachigen Gebieten. Natürlich kann bei einer solchen italienischsprachigen Wanderung elitärer Arbeitskräfte aus dem Bauwesen nicht von einem massenhaften Phänomen ausgegangen werden. Zum einen reduziert sich die Zahl der Personen schon aufgrund der Verfügbarkeit von Ausbildungsmöglichkeiten, denn um beispielsweise als Ingenieure tätig sein zu können, brauchte es ein bestimmtes Wissen und daher auch einen gewissen Grad „höherer“ Bildung, der in der Regel auch mit finanziellen Mitteln verknüpft war. Nicht umsonst werden Personen, die leitende Funktionen bekleiden, als „Eliten“ bezeichnet, wie schon in Kapitel 5.1.2 dieser Arbeit diskutiert wurde. Man kann also auch behaupten, Elitenmigration schließt Massenwanderung automatisch aus. Natürlich bräuchte es hier einen Vergleich mit anderen Arbeiten und Studien, der an dieser Stelle nicht geliefert werden kann, da eine solche Diskussion nicht Ziel dieser Masterarbeit ist. Eine weitere Einschränkung, die es ausschließt, bei dieser italienischsprachigen Elitenmigration im Bauwesen von Massenwanderung zu sprechen, ist die sprachliche Eingrenzung, durch die der Personenkreis verkleinert wird. Grundsätzlich war aber die Migration spezialisierter, gut ausgebildeter Personen aus den verschiedensten Sprachräumen auf Großbaustellen im 19.

¹⁸³ Vgl. *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft, 24.

¹⁸⁴ Vgl. *Ille, Rindler-Schjerve, Vetter*, Italienisch-deutscher Sprach- und Kulturkontakt in Wien, 97.

Jahrhundert keine Seltenheit. Oftmals wurden sie sogar gezielt angeworben, um die technologische und industrielle Entwicklung einer Region voranzutreiben.¹⁸⁵

Wenn man aber die italienischsprachige Arbeitswanderung auf die Großbaustellen des Habsburgerreiches weiter betrachtet, zeigt sich, dass das Modell von Elitenwanderung und populärer Migration insofern greift, da italienischsprachige Personen nicht nur in Führungspositionen auf diesen Baustellen zu finden waren. Mit der fortschreitenden Industrialisierung und dem Ausbau des Verkehrssystems im 19. Jahrhundert brachen immer mehr Arbeitskräfte aus dem Norden der italienischen Halbinsel auf, um auf den Baustellen in Frankreich, Preußen oder der Habsburgermonarchie eine Anstellung zu finden.¹⁸⁶

„Im Baugewerbe waren vor allem zwei große Gruppen zu unterscheiden: Im Tiefbau, insbesondere bei Großprojekten wie Eisenbahn-, Straßen-, Kanal-, Festungs- und Hafenbauten, gab es auf den häufig ‚wandernden‘ Baustellen vor allem Zuwanderer aus der Po-Ebene, die als Landarbeiter für Arbeiten in der Industrie unqualifiziert waren. Im Hochbau hingegen waren vor allem qualifizierte italienische Arbeitskräfte wie Maurer, Steinmetze, Stukkateure zu finden, die vorwiegend aus den Gebirgsregionen der Provinzen Udine und Belluno stammten. Ziegler wiederum stammten vor allem aus dem Friaul.“¹⁸⁷

Schätzungen zufolge hielten sich beispielsweise im Jahr 1857 allein in Wien rund 10.000 Personen aus den italienischen Gebieten auf. Unter diesen befanden sich unter anderem Bauarbeiter friaulischer Herkunft.¹⁸⁸ Vor allem aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wird berichtet, dass es ganze Kolonnen italienischsprachiger Arbeitskräfte gab, die unter der Führung des sogenannten „Capo“ von Baustelle zu Baustelle zogen.¹⁸⁹

Man kann sogar so weit gehen zu behaupten, dass die populäre Wanderung italienischsprachiger Arbeitskräfte zu den Baustellen Europas nicht nur verstärkt auftrat, sondern auch in gewisser Weise Charakteristiken einer Massenmigration annahm. Die Arbeitskräfte aus den italienischen Gebieten hatten den Ruf, vor allem bei Eisenbahn-, Tunnel- und Straßenbau besonders geschickt zu sein.¹⁹⁰ Es ist belegt, dass italienischsprachige Arbeitskräfte beispielsweise bei der Regulierung der Donau bei Wien oder am Bau des Arlbergtunnels beteiligt waren.¹⁹¹ Neben diesen beiden Beispielen gibt es aber noch einige

¹⁸⁵ Vgl. *Bade*, Europa in Bewegung, 114.

¹⁸⁶ Vgl. *Bertagna*, *Maccari-Clayton*, Italien, 209.

¹⁸⁷ *Bade*, Europa in Bewegung, 90.

¹⁸⁸ Vgl. Michael *John*, Albert *Lichtblau*, Schmelztiegel Wien – einst und jetzt. Zur Geschichte und Gegenwart von Zuwanderung und Minderheiten (Wien / Köln / Weimar ²1993) 52.

¹⁸⁹ Vgl. *Bade*, Europa in Bewegung, 94.

¹⁹⁰ Vgl. ebd., 96.

¹⁹¹ Vgl. Arbeiterfeste bei der Donauregulierung. In: Illustriertes Wiener Extrablatt, 1875, Nr. 154 (05.06.1875), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=iwe&datum=18750605&seite=1&zoom=33>>

mehr, die von der Wanderung italienischsprachiger Arbeitskräfte im Bauwesen zeugen. Migrantische, italienischsprachige Arbeitskräfte waren nicht nur auf europäischen Baustellen beschäftigt, sondern agierten auch auf internationaler Ebene, wie beispielsweise beim Bau des Suezkanals.¹⁹²

Darüber hinaus ist anzumerken, dass von dieser starken Arbeitswanderung aus den italienischen Gebieten zu den Baustellen Europas erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und dann auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts berichtet wird. Was den in dieser Arbeit behandelten Zeitraum, also die Lebenszeit der vier im Fokus stehenden Männer, betrifft, finden sich kaum Belege solcher Kolonnen an Arbeitskräften. Auch wenn vermutet wird, dass Unternehmer wie Tallachini ihre eigenen Arbeitskräfte aus dem Norden Italiens mitbrachten.¹⁹³ Man kann jedoch sagen, dass diese vier Männer in gewisser Weise als Pioniere für ein später verstärkt einsetzendes Phänomen fungierten. Auch kann man abschließend festhalten, dass die italienischsprachige Arbeitswanderung auf die Baustellen des 19. Jahrhunderts einerseits ein europaweites Phänomen war und andererseits früher oder später auch unterschiedliche soziale Schichten umfasste.

(15.05.2021) 1. Vgl. Friedrich *Schön*, Der Vorarlberger Eisenbahnbau und die Trentiner Zuwanderung. In: Karl Heinz *Burmeister*, Robert *Rollinger* (Hg.), *Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919* (Sigmaringen 1995) 364ff.

¹⁹² Vgl. *Huber*, *Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869 – 1914*, 47.

¹⁹³ Vgl. Manfred *Tuschel*, Csaba *Székel*, *Im Zug der Zeit. 150 Jahre Eisenbahngeschichte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn* (Wien 1986) 64.

6. BIOGRAFISCHE ÜBERBLICKE

Ein wichtiger Bestandteil der Bearbeitung des für diese Arbeit definierten Forschungsvorhabens ist der biografische Zugang. Um diskutieren zu können, wie sich die Zusammenarbeit zwischen den vier ausgewählten Männern gestaltete, ist es nötig deren Lebenswege aufzuarbeiten, um Schnittstellen und Parallelen dabei aufzeigen zu können. Dies soll nun in diesem Kapitel geschehen, wobei sich zeigt, dass einige dieser biografischen Überblicke detailreicher sind als andere, was darauf zurückzuführen ist, dass es zu den einzelnen Persönlichkeiten nicht immer gleich viel Quellenmaterial und Literatur gibt. Dies steht allerdings nicht mit der Relevanz oder dem Einfluss der jeweiligen Personen in Verbindung. Auch gilt es anzumerken, dass es sich bei dem Folgenden nur um überblicksmäßige Darstellungen handelt und der Fokus vor allem auf jener Zeit liegt, in der die Kooperation dieser Personen am engsten war.

Im Folgenden wird zunächst jede der vier Personen einzeln in einem Unterkapitel behandelt. Somit kann eine Vorstellung darüber generiert werden, wer diese Männer waren und wie ihr Leben verlief beziehungsweise wohin sie ihre Wege führten. Wo sich die Biografien der Männer kreuzten und wie sich dies genau darstellte, wird im Anschluss in den darauffolgenden Kapiteln diskutiert. Dabei wird noch einmal genauer beleuchtet, ob und wo es engeren Kontakt und auch möglicherweise persönliche Treffen gab.

6.1. ERMENEGILDO FRANCESCONI

Zuerst soll in diesem Kapitel auf den Ingenieur Ermenegildo Francesconi eingegangen werden. Im Vergleich zu den anderen beiden in dieser Arbeit behandelten Ingenieuren gibt es zu dieser Person wenig Quellen und Literatur, da die Akten der Hofkanzlei, welche auch Aufzeichnungen über Francesconis Tätigkeiten enthielten, im Zuge des Justizpalastbrandes am 15. Juli 1927 zerstört wurden.¹⁹⁴ Trotzdem kann der Lebensweg Francesconis einigermaßen gut nachverfolgt werden und lässt es zu, Rückschlüsse auf seine Kontakte mit den anderen im Fokus dieser Arbeit stehenden Männern zu ziehen.

Ermenegildo Francesconi wurde am 9. Oktober 1795 in Cordignano in der Provinz Venetien geboren. Was seinen familiären Hintergrund betrifft, kann man feststellen, dass die Francesconis durchaus wohlhabend waren und im Ort ein hohes, gesellschaftliches Ansehen

¹⁹⁴ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 78.

genossen.¹⁹⁵ Da der Onkel von Ermenegildo Francesconi als Gelehrter an der Universität in Padua tätig war, sollte er zunächst auch dort sein Studium beginnen. Er wählte aber letztendlich doch die Ingenieurskarriere und begann 1811 seine Ausbildung an der Ingenieur- und Artillerieschule von Modena.¹⁹⁶ Francesconi wählte damit einen Ausbildungsplatz beim Militär, wo er auch 1815 seinen weiteren Karriereweg einschlug und seinen Dienst als Unterleutnant im Heer der Habsburger antrat.¹⁹⁷ Im Oktober desselben Jahres wurde er nach Josefstadt in Böhmen versetzt. 1817 wurde Francesconi zum Oberleutnant ernannt und bereiste als Vermessungsoffizier viele Teile der Monarchie. Seine Karriere führte ihn schließlich 1819 für kurze Zeit wieder in die italienischen Territorien, wo er in Mantua und Venedig als Genieoffizier tätig war. 1820 war Francesconi für Vermessungen in Radstadt, als seine Militärlaufbahn ein abruptes Ende finden sollte.¹⁹⁸ Grund dafür waren familiäre Umstände: Nach dem Tod seiner Mutter bat ihn sein Vater nach Cordignano heimzureisen, um ihn zu unterstützen. Dafür musste Francesconi seine Kündigung bei der Armee einreichen und schied so aus dem Militärdienst aus.¹⁹⁹ Im Oktober 1820 kehrte Francesconi in seinen Geburtsort zurück und heiratete noch im selben Jahr Leopoldine Freiin Faes von Tiefenthal, die Tochter eines Passauer Hauptmanns, die er vermutlich bei seiner Tätigkeit in Radstadt kennengelernt hatte.²⁰⁰

Über die folgenden zwei Jahre nach seiner Hochzeit ist wenig bekannt. Es wird aber vermutet, dass Francesconi im Bauwesen in Venetien tätig war.²⁰¹ Dafür spricht auch seine Ernennung zum provisorischen Ingenieur bei der Baudirektion von Venedig im Jahr 1822.²⁰² Dies war zugleich der Beginn seiner zivilen Ingenieurskarriere.²⁰³ In den 1820er Jahren war Francesconi weiterhin in den Gebieten des heutigen Italiens aktiv und wirkte an verschiedenen Projekten im Straßenbau und in der Wasserregulierung mit. Gleich zu Beginn leitete er beispielsweise die Trassierungs- und Bauarbeiten der *Strada d'Alemagna* bis zur Grenze nach Tirol und die Regulierungsarbeiten des Tagliamento bei Latisana und des Po bei Massa.²⁰⁴ 1826 wurde Francesconi im definitiven Beamtenverhältnis angestellt und wirkte im Jahr darauf an der

¹⁹⁵ Vgl. *Cauz*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862), 11ff.

¹⁹⁶ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 75.

¹⁹⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 51f.

¹⁹⁸ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 75.

¹⁹⁹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 52.

²⁰⁰ Vgl. *Cauz*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862), 20.

²⁰¹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 53.

²⁰² Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 76.

²⁰³ Vgl. *Cauz*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862), 21.

²⁰⁴ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 76.

Planung der Bauarbeiten an der *Pontebbana* mit.²⁰⁵ Ebenfalls im Jahr 1827 war er „(...) mit der provisorischen Leitung des Oberingenieuramtes in Udine betraut worden (...)“.²⁰⁶ 1829 wurde Francesconi nach Wien in die Kommission zur Donauregulierung berufen. Obwohl seine Vorschläge für die Regulierungsarbeiten der Donau bei Bratislava und Wien allgemeine Zustimmung fanden und auch von Kaiser Ferdinand I. genehmigt wurden, realisierte man sie aufgrund fehlender finanzieller Mittel nur teilweise.²⁰⁷ 1830 ging Francesconi noch einmal für kurze Zeit nach Udine zurück, zog aber zwei Jahre später endgültig nach Wien, wo er in den Dienst des Hofbaurats trat.²⁰⁸ Wie bereits erwähnt, fehlen die Akten, die seine Tätigkeiten beim Hofbaurat im Detail nachvollziehbar machen. Trotzdem zeigt sich anhand erhaltener Quellen, dass Francesconi in dieser Zeit sehr viel reiste und auf Baustellen und bei Projekten in unterschiedlichen Gebieten tätig war. Beispielsweise erstellte Gutachten über die Anlagen zur Entwässerung im Moor von Ljubljana und im Lungau, war als Sachverständiger für den Hafen von Malamocco im Einsatz und wirkte bei den Bauarbeiten der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung in Wien sowie bei den Trassierungsarbeiten an der Semmeringstraße mit.²⁰⁹ 1836 begann Francesconi seine Arbeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Beratungskommission und kam so zur privaten Eisenbahngesellschaft Rothschilds.²¹⁰ Im selben Jahr wurde Francesconi mit der Durchführung einer Studienreise beauftragt, um Kenntnisse über das Bauwesen, im Speziellen über den Eisenbahnbau, in anderen Ländern zu erlangen. Zu diesem Zweck reiste er durch Holland, Belgien, England und jene Gebiete, die heute zu Deutschland gehören. Unterdessen wurde er in die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewählt. 1837 war er wieder zurück in Wien, um dieser Tätigkeit nachgehen zu können.²¹¹

Doch schon 1842 legte er seine Funktionen bei der Nordbahn zurück, um in den Staatsdienst zu wechseln. Francesconi übernahm die Leitung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, welche erst kürzlich gegründet worden war.²¹² Dies bildete sozusagen den Höhepunkt von Francesconis Karriere.²¹³ Man könnte sogar behaupten, Francesconi war damals „der führende Eisenbahnpolitiker der Monarchie“.²¹⁴ „1846 wurde er Kommandeur des Belgischen

²⁰⁵ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 53.

²⁰⁶ *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 76.

²⁰⁷ Vgl. Viktor *Thiel*, Geschichte der Donauregulierungsarbeiten bei Wien (II und III.) (Wien 1905) 66ff.

²⁰⁸ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 53.

²⁰⁹ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 77f.

²¹⁰ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 54.

²¹¹ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 78.

²¹² Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 55.

²¹³ Vgl. *Cauz*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862), 29ff.

²¹⁴ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 55.

Leopoldsordens, und endlich ist Francesconi am 19. April 1847 in den Ritterstand erhoben worden.“²¹⁵ Somit konnte er sich „Ritter von Francesconi“ nennen.

Im selben Jahr kam es jedoch verstärkt zu Konflikten innerhalb der Generaldirektion, weshalb eine Reorganisation von Hofkammerpräsident Carl Friedrich Kübeck von Kübau angeordnet wurde. Diese fand aber aufgrund der Revolution 1848 nicht statt und man ordnete die Generaldirektion der Staatseisenbahn dem neu geschaffenen Ministerium für öffentlichen Arbeiten zu, wobei man Francesconi nicht zum Sektionschef machte.²¹⁶ Noch im Juli 1848 legte Francesconi seine Funktionen bei der Staatseisenbahn zurück und kehrte vermutlich nach Cordignano zurück, ganz eindeutig ist dies aber nicht mehr festzustellen. Bekannt ist, dass Francesconi 1850 noch einmal als Generalinspektor in den Dienst der Nordbahn trat und im Jahr darauf für die Nordbahngesellschaft nach London reiste. Francesconi war weiterhin aktiv im Eisenbahnwesen tätig, obwohl sich ab 1858 sein Gesundheitszustand verschlechterte. Aufgrund seines Herzleidens machte er mehrere Erholungsurlaube und ging im Jahr 1862 wieder nach Cordignano zurück. Dort verstarb er am 8. Juni 1862.²¹⁷

Auch wenn es zu Francesconi vergleichsweise wenig Quellen und somit auch Literatur gibt, kann man doch anhand der Positionen, die er Zeit seines Lebens im Bauwesen und im Speziellen im Eisenbahnbau einnahm, feststellen, dass er damals in der Habsburgermonarchie zu den führenden Persönlichkeiten seiner Branche zählte.

6.2. LUIGI NEGRELLI

Wenn man die Veröffentlichungen zu Luigi Negrelli heranzieht, zeichnet sich schnell ab, dass er weniger für seine Arbeit beim Eisenbahn- und Straßenbau bekannt ist, sondern vielmehr für seine Planung des Suezkanals. In der Literatur spricht man dabei auch von „einer der größten Errungenschaften des Ingenieurwesens im 19. Jahrhundert“.²¹⁸ Darauf soll jedoch hier nicht so detailliert eingegangen werden, da der Bau des Suezkanals und Negrellis Rolle dabei für das in dieser Arbeit behandelte Forschungsvorhaben weniger relevant sind. Der folgende biografische Abriss zu Luigi Negrelli geht vor allem auf sein Wirken in der Habsburgermonarchie ein, da

²¹⁵ Mechtler, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 81.

²¹⁶ Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 55f.

²¹⁷ Vgl. Mechtler, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 83f.

²¹⁸ Vgl. Leonardi, Luigi Negrelli, 195.

hier die Zusammenarbeit mit den anderen Personen, die in dieser Masterarbeit im Fokus stehen, am engsten war, aber dazu später mehr.

Luigi Negrelli wurde am 23. Jänner 1799 in Fiera di Primiero, einem kleinen Bergdorf im Osten Trentinos, das auf Deutsch auch Markt Primör genannt wird, geboren.²¹⁹ Obwohl seine Mutter ursprünglich aus dem deutschsprachigen Südtirol kam, wuchs Negrelli mit der italienischen Sprache auf, die ihm sein Vater weitergab. Negrelli war eines von neun Kindern und trotzdem war es ihm möglich mit 14 Jahren eine weiterführende Schule, nämlich das Seminar der Schulbrüder in Feltre, zu besuchen.²²⁰ Aufgrund der schwierigen finanziellen Lage der Familie suchte Luigi Negrelli „(...) bei einer kaiserlichen Audienz für ausgewählte, erfolgreiche Schüler in Venedig (...) 1815 um Unterstützung für den weiteren Schulbesuch an, die ihm Kaiser Franz samt einer vierwöchigen Reise nach Padua gewährte.“²²¹ Seine Ausbildung führte Negrelli nach Innsbruck, wo er als Praktikant in der k.k. Baudirektion für Tirol und Vorarlberg seine technischen Fähigkeiten unter Beweis stellen konnte und hauptsächlich Inspektionsreisen durchführte.²²² Schließlich bestand er das Staatsexamen und wurde 1821 Zivilingenieur.²²³ In den folgenden Jahren war Negrelli bei verschiedenen Projekten des Wildwasserverbaus und Straßenbaus in Nord- und Südtirol beschäftigt, unter anderem auch bei der Weiterführung der *Strada d'Alemagna* in Tirol.²²⁴ Dort hatte er sogar 1823 die Leitung über die Trassierung zwischen Cortina und dem Toblacherfeld.²²⁵ Im darauffolgenden Jahr wurde Negrelli zum ersten Mal in Wien angeworben, wo er die Möglichkeit hatte seine Fähigkeiten und Kenntnisse zu erweitern, vor allem was die Verwendung von Eisen beim Brückenbau betrifft.²²⁶ Schon 1825 ging Negrelli jedoch wieder nach Begrenz, um von dort aus an der Regulierung des Rheins mitzuwirken.²²⁷ 1829 heiratete Negrelli Amalie von Pirkenau, mit der er in weiterer Folge auch vier Kinder hatte.²²⁸ Da Negrelli zu Beginn der 1830er Jahre in finanziellen Schwierigkeiten steckte, akzeptierte er 1832 ein Stellenangebot als Wasser- und Straßenbauinspektor im schweizerischen St. Gallen. Vier Jahre später wurde er zum Leiter aller Bautätigkeiten der Stadt

²¹⁹ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 196. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 57.

²²⁰ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 57.

²²¹ Ebd., 57.

²²² Vgl. ebd., 58.

²²³ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 196.

²²⁴ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 196. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 58.

²²⁵ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 58.

²²⁶ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 196.

²²⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 58.

²²⁸ Vgl. Francesco *Surdich*, Negrelli, Luigi. In: *Dizionario Biografico degli Italiani* 78 (2013), online unter <[https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-negrelli_\(Dizionario-Biografico\)/>](https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-negrelli_(Dizionario-Biografico)/>) (09.06.2021).

Zürich.²²⁹ In dieser Position plante und überwachte Negrelli den Bau vieler Maßnahmen zur Wasserregulierung sowie von Straßen und Brücken, wie beispielsweise die Münsterbrücke über die Limmat.²³⁰ Während seiner Anstellung in Zürich kam Negrelli auch vermehrt in Kontakt mit dem Eisenbahnbau. Im Sommer 1836 reiste er auf Geheiß der Handelskammer von Zürich nach Frankreich, England, Belgien und die Gebiete des heutigen Deutschlands, um sich die Eisenbahnbauprojekte in jenen Gebieten anzusehen und sein Wissen in diesem Bereich zu erweitern.²³¹ In weiterer Folge wirkte Negrelli auch beim Schweizer Eisenbahnbau mit, unter anderem bei der Trassierung der Strecke zwischen Basel und Zürich.²³² 1838 veröffentlichte Negrelli einen Bericht über seine Beobachtungen während seiner Reisen. Schon darin erkannte er die Relevanz des Eisenbahnbaus für die Weiterentwicklung eines Staates, denn er hielt fest:

„Für industrielle Staaten sind die Eisenbahnen unentbehrlich, wie die Fabriken unentbehrlich sind, weil sie sonst neben Staaten, welche schon Eisenbahnen besitzen, wegen der eintretenden Ersparnisz an Transportkosten, schnelleren Umsatzes und Zeitgewinns, nicht mehr die Concurrenz auszuhalten vermögen.“²³³

Dieses Zitat zeigt sehr deutlich, welche Bedeutung der Eisenbahnbau für den industriellen und wirtschaftlichen Fortschritt der einzelnen Staaten hatte. Man könnte sagen, es handelte sich um eine verkehrstechnische Revolution, in die die in dieser Arbeit im Fokus stehenden Männer fest eingebunden waren.

Negrelli sah den Eisenbahnbau als große Chance, auch für sein Geburtsland.²³⁴ In dem bereits erwähnten Bericht schreibt er:

„Tyrol besitzt drei Hauptthäler, die zur Aufnahmen von Eisenbahnen geeignet sind – eine nördliche Bahn von Innsbruck durch das Innthal bis zur Donau, wo sie der Dampfschiffahrt über Wien nach dem schwarzen Meere, und in Wien der großen Ferdinand Nordbahn, wie in Linz der Budweiserbahn die Hand reichen kann, eine südliche Bahn von Meran und Bozen über Trient und Verona bis zum Adriatischen Meere, und eine westliche Bahn von Bludenz bis an den Bodensee, und die Ausführung aller dieser Eisenbahnen ist technisch leichter, als alle von mir bereisten Eisenbahnen.“²³⁵

²²⁹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 58.

²³⁰ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 196.

²³¹ Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²³² Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 196.

²³³ Luigi *Negrelli*, Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen, mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern (Frauenfeld 1838), online unter <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k35289x/f2.item>> (10.06.2021) 192.

²³⁴ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 198.

²³⁵ *Negrelli*, Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen, mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern, 197.

Negrelli erstellte im selben Jahr auch ein kostenloses Gutachten über eine Eisenbahnstrecke durch das Tiroler Inntal.²³⁶

Zeit seines Lebens steckte Negrelli immer wieder in finanziellen Schwierigkeiten und die Versorgung seiner Kinder sowie die Krankheit seiner Frau machten seine Situation nicht einfacher.²³⁷ Nach der Rückkehr von seiner Studienreise blieb er weiterhin in der Schweiz, in Zürich und in St. Gallen tätig, jedoch hegte er den Wunsch wieder in sein Geburtsland zurückzukehren.²³⁸ Am 30. Mai 1839 schrieb er seinem Freund und Vertrauten Johann von Ebner folgendes: „Verehrtester Freund! Mich hat auch nur der Gedanke an die Möglichkeit meiner ämtlicher Rückkehr in das theuern Vaterland fast wahnsinnig gemacht (...)“.²³⁹ Im gleichen Jahr bewarb sich Negrelli für eine Stelle als Adjunkt der Tiroler und Vorarlberger Baudirektion.²⁴⁰

Diese Position in Tirol und Vorarlberg sollte Negrelli jedoch nicht einnehmen, denn am 13. Jänner 1840 erhielt er ein Schreiben von der Direktion der Kaiser Ferdinand Nordbahn, in welchem ihm eine Stelle als Beauftragter für die Erweiterung des Schienennetzes der Nordbahn angeboten und auch um seine Antwort gebeten wurde. Es handelte sich bei diesem Stellenangebot um ein durchaus profitables, immerhin wurden ihm 3000 Gulden Jahresgehalt geboten.²⁴¹ Etwas mehr als ein Monat später, am 20. Februar, wurde Negrelli zum Vorstellungsgespräch mit dem Direktor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn berufen und nur vier Tage später wurde der Vertrag unterzeichnet.²⁴² Zwei Jahre lang, von 1840 bis 1842, übte Negrelli seine Tätigkeit als Generalinspektor bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus. Aufgrund der politischen Veränderungen im Eisenbahnwesen der Habsburgermonarchie wurde er mit 1. April 1842 zum Inspektor der k.k. technisch-administrativen Generaldirektion für die Staatseisenbahnen.²⁴³ Dies belegt ein Schreiben vom 23. März 1842 von Francesconi, worin dieser Negrelli vom Dienst bei der Kaiser Ferdinand Nordbahn suspendierte, um ihn im Staatsdienst anstellen zu können.²⁴⁴ Diese Stelle hatte er bis zum August 1848 inne.

²³⁶ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 59.

²³⁷ Vgl. ebd., 58ff.

²³⁸ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 200.

²³⁹ István Németh, Luigi Negrelli und sein geistiges Vermächtnis. In: Andrea *Leonardi* (Hg.), Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Primiero 15 – 17 settembre 1988 (Trient 1988) 92.

²⁴⁰ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 60.

²⁴¹ Vgl. N. 03_0111_000. In: Museum Wien (Kurzform: TMW), Vienna, Nachlass Luigi Negrelli, online unter <<https://negrelli.primiero.tn.it/>> (11.06.2021).

²⁴² Vgl. N. 03_0116_000, N. 03_0117_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

²⁴³ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 201.

²⁴⁴ Vgl. N. 05_0175_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

Grundsätzlich kann man sagen, dass es sich um eine sehr intensive Zeit für Negrellis Schaffen beim Eisenbahnbau der Habsburgermonarchie handelte.²⁴⁵ Er war insbesondere in den Bau der Eisenbahnstrecken von Wien nach Prag sowie zwischen Wien und Triest involviert.²⁴⁶ Ein Großteil seiner Arbeit bestand aus Inspektionsreisen und bei diesen Projekten fungierte er in erster Linie als Kontrollinstanz. Darüber hinaus beschränkte Negrellis Wirken sich nicht nur auf das Territorium der Habsburgermonarchie, denn schon damals beschäftigte er sich mit Möglichkeiten für einen Kanal zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer und wirkte auch ab 1845 bei der Schweizerischen Nordbahn mit und dies nicht nur als Ingenieur, sondern auch als Finanzier. Zudem war er bei Projekten im Königreich Württemberg beteiligt.²⁴⁷ Man kann sagen, dass Negrelli auf einem internationalen Level agierte.

Bei all diesen beruflichen Fortschritten ist jedoch Negrellis Privatleben nicht zu vernachlässigen. 1840 verwitwete Negrelli, da seine Frau Amalie von Pirkenau frühzeitig starb. Sieben Jahre später, am 1. Juni 1847, feierte Luigi Negrelli seine zweite Hochzeit mit Karoline Weiss von Starkenfels. Mit ihr bekam Negrelli auch weitere Kinder, die er versorgen musste.²⁴⁸

Im selben Jahr legte Negrelli auch seine Dienste bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn komplett zurück und war mit 1. November definitiver Inspektor der Staatseisenbahnen.²⁴⁹ Zu diesem Zeitpunkt hatte Negrelli aber auch ein zweites berufliches Standbein aufgebaut, da er sich bereits seit über einem Jahrzehnt mit Überlegungen zum Suezkanal auseinandersetzte und in diesem Zusammenhang international als Experte angesehen war.²⁵⁰ Aufgrund des Ausbruchs der Revolutionen 1848 konnte jedoch das Suezkanal-Projekt vorerst nicht fortgesetzt werden und Negrelli wurde Sektionschef im Ministerium für öffentliche Arbeiten.²⁵¹ Diese Position sollte er aber nicht lange innehaben, denn noch im September desselben Jahres führte ihn seine Arbeit zurück in die italienischen Gebiete, nämlich nach Mailand, wo er sich dem Wiederaufbau der durch kriegsrische Aktionen zerstörten Straßen und Eisenbahnstrecken in Lombardo-Venetien annahm.²⁵² Wie bereits im historischen Abriss über die habsburgisch-italienischen Beziehungen in dieser Masterarbeit veranschaulicht wurde, handelte es sich damals um eine durchaus umsturzreiche Zeit, die auch in Zusammenhang mit der Arbeit der

²⁴⁵ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 201ff.

²⁴⁶ Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²⁴⁷ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 203f.

²⁴⁸ Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²⁴⁹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 61.

²⁵⁰ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 61. Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²⁵¹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 61.

²⁵² Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 62. Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

hier behandelten Männer zu setzen ist. Auch Negrelli leistete in gewisser Weise seinen Beitrag, denn „(u)nter seiner Leitung wurde unter anderem die Bahnlinie nach Venedig wieder hergestellt, was den Österreichern 1849 zum Sieg über das aufständische Venedig verhalf.“²⁵³ Daraufhin wurde er noch im selben Jahr zum Oberbaudirektor Lombardo-Venetiens ernannt. Wenige Jahre später, 1850, wurde Negrelli ebenfalls in den Ritterstand erhoben und durfte sich von da an Ritter Negrelli von Moldelbe nennen.²⁵⁴ Den Beinamen „Moldelbe“ wählte er aufgrund der Projekte in Böhmen, welche er in den von der Moldau und der Elbe durchflossenen Tälern leitete. Dabei handelte es sich beispielsweise um die Moldaueisenbahnbrücke nach Prag sowie die Eisenbahnstrecken von Olmütz und von Brno über Prag nach Sachsen.²⁵⁵

In den folgenden Jahren blieb Negrelli im Dienst des lombardo-venetianischen Königreichs und plante oder leitete verschiedene Projekte im Eisenbahn- und Brückenbau sowie zur Wasserregulierung in den norditalienischen Gebieten. Da er jedoch nicht immer absolut treu hinter der Politik des Habsburgerhauses in den italienischen Territorien stand, wurde er 1855 von Franz Joseph I. zurück nach Wien beordert, wo er nach seiner Rehabilitation wieder den Dienst als Generalinspektor bei der Staatseisenbahn antrat.²⁵⁶

Zu diesem Zeitpunkt war Negrelli schon intensiv in die Planungen des Suezkanals involviert und Teil der internationalen Kommission für dieses Projekt.²⁵⁷ Es war schließlich auch Negrellis Plan eines direkten, schleusenlosen Kanals, welchen die Kommission zur Realisierung auswählte. Daraufhin wurde 1857 Negrelli vom ägyptischen Vizekönig zum sogenannten „Vorstand der technischen Oberleitung des Suezkanal-Unternehmens“ berufen.²⁵⁸ Im selben Jahr beschäftigte sich Luigi Negrelli jedoch nicht nur mit dem Suezkanal-Projekt, sondern war auch weiterhin für die Habsburgermonarchie aktiv im Dienst. Obwohl sich sein Gesundheitszustand verschlechterte, unternahm er in dieser Zeit Inspektionsreisen auf Baustellen in Triest, Lombardo-Venetien, Ungarn, Galizien und der Schweiz. Im September

²⁵³ *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 62.

²⁵⁴ Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²⁵⁵ Vgl. Viktor *Schützenhofer*, Alois Negrelli, sein Leben und sein Werk. In: *Blätter für Technikgeschichte* 11 (1949), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=bgt&datum=1949&size=45>> (15.06.2021) 45.

²⁵⁶ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 62f.

²⁵⁷ Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²⁵⁸ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 63.

1858 nahm er schließlich noch an einer Generalversammlung der Bahnverwaltungen in Triest teil. Zurück in Wien verstarb Luigi Negrelli am 1. Oktober 1858.²⁵⁹

Bei Betrachtung dieser kurzen Biografie von Luigi Negrelli kann man feststellen, dass er sehr aktiv in das Bauwesen der Habsburgermonarchie involviert war und zeitweise auch führende Positionen einnahm, vor allem im Bereich des Eisenbahnwesens. Aber auch bei der Wasserregulierung und im Straßenbau galt er als Experte. So konnte er sich auch auf internationaler Ebene einen Namen machen. Durch seine Beteiligung an verschiedenen Projekten konnte Negrelli im Laufe seines Lebens viele Kontakte knüpfen und mit zahlreichen Ingenieuren und Unternehmern zusammenarbeiten.²⁶⁰ So kam er durch seine Arbeit auch mit den übrigen in dieser Arbeit behandelten Personen in Kontakt.

6.3. CARLO GHEGA

Der dritte Ingenieur, der in dieser Masterarbeit behandelt werden soll, ist Carlo Ghega, welcher vor allem im Zusammenhang mit der Semmeringbahn bis heute in Österreich bekannt ist. Auch zu Ghega sind umfassende Quellenbestände erhalten, welche aber zum Großteil in Italien archiviert sind. Trotzdem findet sich aufgrund dieser Quellenvielfalt auch eine umfassende Auswahl an Fachliteratur zu Carlo Ghega und somit kann sein Lebensweg genauer nachgezeichnet werden.

Wie auch die anderen Männer des hier analysierten Personenkreises stammte auch Ghega aus den norditalienischen Gebieten, genauer gesagt aus der Stadt Venedig, wo er am 10. Jänner 1802 geboren wurde.²⁶¹ Auch Ghega wurde in eine eher gut situierte Familie hineingeboren, denn „Ghegas Vorfahren standen durch Generationen als Seeoffiziere im Dienste der Republik Venedig.“²⁶² Wie auch sein Vater sollte Carlo Ghega Karriere beim Militär machen, jedoch endete dieses Vorhaben relativ schnell, da er bereits mit 12 Jahren aus seinem Aspirantenverhältnis bei der Marine ausschied. Es wird vermutet, dass dies mit den politischen Umwälzungen und der Wiederherstellung der habsburgischen Vorherrschaft 1814 in Verbindung zu bringen ist, da sich diese Ereignisse auch auf Venedigs Schifffahrt auswirkten.²⁶³ Seinen Bildungsweg setzte Ghega im k. k. Militärkollegium St. Anna in Venedig

²⁵⁹ Vgl. *Surdich*, Negrelli, Luigi.

²⁶⁰ Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 208.

²⁶¹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 239.

²⁶² *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 8.

²⁶³ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 22f.

fort, wo er eine philosophisch-mathematische Ausbildung erhielt.²⁶⁴ Nach dem Abschluss dieser Militärschule 1817 vertiefte Ghega sein mathematisches Wissen an einem privaten Marineinstitut und fing im selben Jahr auch als Praktikant bei der Zentralinspektion für Gewässer und Straßen in Venedig an. Anfang 1818, also mit knapp 16 Jahren, begann er sein Studium an der philosophisch-mathematischen Fakultät der Universität in Padua.²⁶⁵ Nach kurzer Zeit erhielt Ghega zunächst das Diplom zum Ingenieur und schon 1819, das heißt mit 17 Jahren, promovierte er mit ausgezeichnetem Erfolg im Fach Mathematik.²⁶⁶

Nach Abschluss seiner universitären Ausbildung begann Ghega noch im Jahr 1819 seine Arbeit bei der venezianischen Landesbaudirektion, wobei er zunächst vor allem bei Projekten zur Wildwasserverbauung mitwirkte, wie auch schon die beiden anderen in dieser Arbeit angeführten Ingenieure.²⁶⁷ 1820 begannen die Arbeiten an der bereits in den vorhergehenden Kapiteln erwähnten *Strada d'Alemagna*. Auch Ghega war in dieses Bauvorhaben miteingebunden, wobei dies sein erstes Großbauprojekt darstellte und zugleich auch eine sehr lehrreiche Zeit war, in der er sich nicht nur neues Wissen aneignete, sondern auch wichtige Kontakte knüpfte, aber dazu später mehr.²⁶⁸ Einige Jahre danach, im Jahr 1824, übernahm Ghega die Bauleitung für den Bezirk Treviso und wurde in den nachfolgenden Jahren fast im gesamten Norden des heutigen Italiens als Delegationsingenieur und Amtsingénieur Erster Klasse eingesetzt.²⁶⁹ Die Bauprojekte, bei denen Ghega in dieser Zeit mitwirkte, waren sehr unterschiedlich:

„Er leitete die Straßenbauten bei Conegliano, Ceneda-Seravalle, dem heutigen Vittorio Veneto, und Collalto, die Schutzbauten an der oberen Piave und die Regulierung des Po. Ferner entwarf er die Pläne für verschiedene Hochbauten, wie Amtsgebäude und Gefängnisse, unter anderem auch für das Tribunalsgebäude in Treviso.“²⁷⁰

In seinen ersten achtzehn Dienstjahren erhielt Ghega mehrere Auszeichnungen und Anerkennungen, darunter auch eine silberne Medaille, die ihm im Oktober 1831 für die Erfindung des sogenannten „Nonius“, einer Art Messinstrument für Kurven, verliehen wurde.²⁷¹

²⁶⁴ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 10.

²⁶⁵ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 23f.

²⁶⁶ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 10.

²⁶⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 239.

²⁶⁸ Vgl. ebd., 29ff.

²⁶⁹ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 11.

²⁷⁰ Ebd., 11.

²⁷¹ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 11. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 44f.

Das Jahr 1836 stellte schließlich einen Wendepunkt in Carlo Ghegas Karriere dar, denn er kam im August nach Wien, um als Oberingenieur in den Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu treten. Da es sich dabei um ein privates Eisenbahnprojekt handelte, musste sich Ghega von seiner Tätigkeit im Staatsdienst beurlauben lassen.²⁷² Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde Ghega mit der Aufgabe betraut, einen Entwurf für den Streckenabschnitt zwischen Břeclav und Brno anzufertigen.²⁷³ Lange blieb Ghega jedoch dafür nicht in Wien, da er noch im selben Jahr auf eine Studienreise geschickt wurde.²⁷⁴

„Deutschland, Belgien, Frankreich und England waren die Stationen dieser Reise, die dazu dienen sollte, mit Eisenbahningenieuren Fühlung zu nehmen, bereits gebaute Bahnstrecken zu besichtigen und, wenn möglich, ausgebildetes Personal, Lokomotivführer und Mechaniker, für die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn anzuwerben.“²⁷⁵

Zurück in Wien übernahm Ghega die Leitung über die Bauarbeiten an jener Eisenbahnstrecke, die von Rabensburg über Břeclav bis nach Brno führen sollte. 1839 ging diese Strecke tatsächlich in Betrieb.²⁷⁶ Doch schon ein Jahr später verließ Ghega seine Stelle als Oberingenieur bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und kehrte in den Staatsdienst zurück, wo er im Jahr 1840 Adjunkt in der Tiroler Baudirektion wurde.²⁷⁷ In dieser Phase war er am Bau der Gebirgsstraßen im Valsugana sowie an der Errichtung jener Straße, die vom Inntal über den Finstermünzpass und Reschen führte, beteiligt.²⁷⁸ Doch Ghega blieb nicht lange in Tirol, denn er war als Inspektor für das im Süden gelegene Gebiet der Staatsbahn vorgesehen. Sein Weg führte Ghega aber zunächst wiederum ins Ausland. Im Jahr 1842 wurde er auf eine weitere Studienreise nach Amerika geschickt, um dort die technischen Neuerungen des Eisenbahnwesens zu untersuchen.²⁷⁹ Nach wenigen Monaten kam Ghega von seiner Amerikareise nach Wien zurück, um seinen Dienst als Inspektor bei der Staatseisenbahn im Süden der Monarchie anzutreten. Die Strecke, an der er arbeitete, sollte von Mürzzuschlag über Graz, Celje und Ljubljana bis nach Triest führen. Schon nach zwei Jahren wurde der Betrieb auf dem Streckenabschnitt zwischen Mürzzuschlag und Graz gestartet und 1846 konnten auch zwischen Graz und Celje Züge verkehren.²⁸⁰

²⁷² Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 240.

²⁷³ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 102.

²⁷⁴ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 12.

²⁷⁵ Ebd., 12f.

²⁷⁶ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 102.

²⁷⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 240.

²⁷⁸ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 102.

²⁷⁹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 125.

²⁸⁰ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 103.

Es zeigt sich also, dass der Eisenbahnbau in den 1840ern voranschritt, aber die Überwindung des Semmerings stellte ein Problem für die Staatseisenbahn dar. Durch die Konstruktion der Semmeringstraße, die im August 1841 in Betrieb genommen wurde, konnte zunächst der Personen- und Güterverkehr über den Semmering gewährleistet werden. Trotzdem wies das Schienennetz zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag eine Lücke auf, die man schließen wollte.²⁸¹ Mit dieser Problematik beschäftigte sich Ghega vermehrt und präsentierte am 31. Jänner 1844 einen ersten Entwurf, welcher den Titel „Relation und Projekt über eine Eisenbahnverbindung zur Ersteigung des Semmering“ trug.²⁸² Dies war aber nur ein erster Entwurf, danach gingen noch zahlreiche Vorschläge zur Trassierung dieser Strecke ein. Ghega lehnte jedoch alle diese Trassierungsvorschläge ab und hielt an seinen Plänen und Berechnungen fest.²⁸³ Im Juli des Revolutionsjahres 1848 starteten schließlich die Bauarbeiten an jenem Streckenabschnitt, der die Überwindung des Semmerings mittels der Eisenbahn ermöglichen sollte.²⁸⁴

Inzwischen schritt auch Ghegas Karriere weiter voran, denn schon 1844 wurde er zum Kaiserlichen Rat ernannt und 1847 wurde er sogar Erster Inspektor in der Eisenbahngeneraldirektion.²⁸⁵ Nicht einmal ein Monat nach Baubeginn der Semmeringstrecke wurde Ghega am 11. August 1848 Generalinspektor der Staatsbahnen und im September desselben Jahres Sektionsrat im Ministerium für öffentliche Arbeiten.²⁸⁶ Zwei Jahre darauf, also 1850, wurde Ghega zum Vorstand der Generalbaudirektion für die Staatseisenbahn.²⁸⁷ Wie bereits erwähnt erhielt Ghega im Laufe seines Lebens zahlreiche Ehrungen und Auszeichnungen und auch er wurde am 22. Juni 1851 in den Ritterstand erhoben und nannte sich „Ritter von Ghega“.²⁸⁸ Im Jahr 1852 bekleidete Ghega das Amt des Zentraldirektors für Eisenbahnbauten und hatte daher den Rang eines Ministerialrats.²⁸⁹

Im Oktober 1853 wurden schließlich die Bauarbeiten des Eisenbahnabschnitts zur Überwindung des Semmerings beendet und es fand eine feierliche Probefahrt statt, zu der

²⁸¹ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 103.

²⁸² Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 149f.

²⁸³ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 103ff.

²⁸⁴ Vgl. Herbert *Ricken*, Karl Ritter von Ghega (1802 – 1869) und der Bau der Semmeringbahn. In: *Die Bautechnik* 79, H. 2 (2002), online unter <<https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1002/bate.200200650>> (01.07.2021) 112.

²⁸⁵ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 240.

²⁸⁶ Vgl. ebd., 162f.

²⁸⁷ Vgl. *Ricken*, Karl Ritter von Ghega (1802 – 1869) und der Bau der Semmeringbahn, 112.

²⁸⁸ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 106.

²⁸⁹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 240.

Ghega Regierungsmitglieder und die Presse eingeladen hatte.²⁹⁰ Im Jahr darauf wurde die Strecke endgültig für den öffentlichen Verkehr zugelassen. Man kann mit Sicherheit behaupten, dass die Semmeringbahn der Höhepunkt in Ghegas Karriere war. Trotzdem blieb er auch danach als Zentralkonstrukteur für Eisenbahnbauten aktiv und wirkte an verschiedenen Projekten im Staatsbahnbau mit. Unter anderem war er an der Vervollständigung der Karstbahn zwischen Ljubljana und Triest sowie an der Konstruktion der Strecken von Kufstein nach Innsbruck und von Verona nach Bozen beteiligt.²⁹¹ Zudem setzte sich Ghega mit allgemeinen eisenbahnpolitischen Fragen auseinander und fertigte einen ausführlichen Plan für das gesamte Schienennetz der Habsburgermonarchie an.²⁹² Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten ging jedoch die Staatsbahn nach und nach in private Hände über und so wurde auch Ghegas Stelle als Zentralkonstrukteur überflüssig. Im Jahr 1858 machte Ghega selbst den Vorschlag, die Arbeit der k.k. Zentralkonstruktion für Eisenbahnbauten einzustellen.²⁹³

Auch Ghega schien es in seinen letzten Lebensjahren wieder zurück in sein Herkunftsgebiet zu ziehen und 1859 war er wieder vermehrt auf der italienischen Halbinsel tätig. Zunächst war er in Mailand, wo er als Berater bei den Bauarbeiten am lombardischen Schienennetz fungierte. Danach wirkte Ghega ebenfalls in beratender Funktion bei der Konstruktion der Apenninenbahn mit.²⁹⁴ Doch er litt an einem Lungenleiden und sein Gesundheitszustand wurde mit Ende der 1850er Jahre zunehmend schlechter.²⁹⁵ Vor seinem Tod wechselte er aber noch einmal die Dienststelle, denn der 1. Juli 1859 hatte das endgültige Aus für die k.k. Zentralkonstruktion für Eisenbahnbauten bedeutet und Ghega nahm eine Stelle im Finanzministerium an.²⁹⁶ Am 14. März 1860 erlag Ghega seiner Lungenkrankheit und verstarb in Wien, wo man ihn auch beerdigte.²⁹⁷

Anhand dieser Biografie zeigt sich, dass auch Carlo Ghega in verschiedene Bauprojekte in der Habsburgermonarchie eingebunden war. Er spezialisierte sich jedoch im Laufe seines Lebens vermehrt auf den Eisenbahnbau und ist dafür bis heute bekannt. Auch Ghega knüpfte viele Kontakte, ohne die er vermutlich nicht eine so erfolgreiche Karriere gemacht hätte. Wie sich anhand jener Baustellen, die in den biografischen Überblicken bereits erwähnt wurden,

²⁹⁰ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 54ff.

²⁹¹ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 107.

²⁹² Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 187.

²⁹³ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 107.

²⁹⁴ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 240.

²⁹⁵ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 108.

²⁹⁶ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 208.

²⁹⁷ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 108.

abzeichnet, waren unter diesen wichtigen Kontakten auch die anderen beiden hier behandelten Ingenieure.

6.4. ANTONIO TALLACHINI

Zu guter Letzt soll nun auch Antonio Tallachini beleuchtet werden, wobei, wie eingangs bereits erläutert wurde, es zu Tallachini so gut wie keine eigenständigen Werke gibt und dieser meist nur in biografischen Abhandlungen über Carlo Ghega oder Luigi Negrelli Erwähnung findet. Darüber hinaus ist die Quellenlage zu ihm einerseits spärlich und andererseits in gewisser Weise widersprüchlich, wie in diesem Kapitel auch noch diskutiert werden soll. Wenn überhaupt kann an dieser Stelle nur der Versuch eines biografischen Überblicks zu Tallachini unternommen werden. Trotzdem ist es wichtig, ihn in die Analyse mitaufzunehmen, da in den bisher erschienen Ausführungen zu den eben erwähnten Ingenieuren eine mehr oder weniger enge Zusammenarbeit zwischen den Ingenieuren und Tallachini konstatiert wurde. Zudem soll durch die Erwähnung Tallachinis auch auf die Unternehmerseite eingegangen werden und so eine weitere Perspektive auf das Bauwesen im 19. Jahrhundert und auf damit in Verbindung stehende Migrationen gewonnen werden. Es zeigt sich anhand der Person Tallachinis, dass die Zusammenarbeit von elitären Migrantinnen und Migranten nicht auf einen Berufsstand, also den des Ingenieurs, zu beschränkt ist. Wie auch die drei Ingenieure stammte Tallachini aus den italienischen Gebieten, genauer gesagt aus Mailand beziehungsweise aus dem Mailänder Umland.²⁹⁸ Somit ist auch er als Teil einer italienischsprachigen Elitenwanderung zu sehen.

Soweit bekannt ist, stammte Antonio Tallachini aus einer wohlhabenden, lombardischen Familie und wurde vermutlich in den Jahren 1772 oder 1774 – hier sind sich einschlägige Forschungsarbeiten nicht ganz einig – als erster unter seinen Geschwistern geboren.²⁹⁹ Ihm gelang es, ein Industrieunternehmen aufzubauen, welches an der Errichtung verschiedener Brücken, Straßen und Eisenbahnstrecken mitwirkte.³⁰⁰ In den italienischen Territorien wirkte er anfangs an der Pflasterung von Varese, beim Bau der *Strada d'Alemagna* und der

²⁹⁸ Vgl. Sergio Rebora, Carlo Gerosa – Ritratto della famiglia Tallachini. In: Fondazione Cariplo, Artgate (2017), online unter <<http://www.artgate-cariplo.it/it/opere-in-mostra/nel-salotto-del-collezionista/carlo-gerosa-la-famiglia-tallachini-a-casciago.html>> (16.06.2021). Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 64.

²⁹⁹ Vgl. Hansjörg Rabanser, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher. Die Venedig Reise der Familie Vogl im Jahr 1835. In: Wissenschaftliches Jahrbuch der Tiroler Landesmuseen 5 (2012), online unter <https://www.zobodat.at/pdf/WissJbTirolerLM_5_0413-0443.pdf> (18.06.2021) 423. Vgl. Rebora, Carlo Gerosa – Ritratto della famiglia Tallachini.

³⁰⁰ Vgl. Rebora, Carlo Gerosa – Ritratto della famiglia Tallachini.

Stilfserjochstraße sowie bei der Errichtung der Deiche von Malamocco mit.³⁰¹ Es zeigt sich, dass er zunächst im Norden des heutigen Italiens aktiv war und sich offensichtlich dort einen Namen machte. Erst später emigrierte Tallachini in die österreichischen Erblände. Dies lässt sich anhand der Baustellen, an denen er mit seinem Unternehmen mitwirkte, nachverfolgen: Tallachinis Firma war beim Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, genauer gesagt bei der Teilstrecke zwischen Gänserndorf und Břeclav, und bei einem Abschnitt der Südbahn von Mürzzuschlag bis Graz tätig.³⁰² Darüber hinaus war das Unternehmen Tallachini im Jahr 1841 in die Errichtung der Semmeringstraße involviert.³⁰³ In dieser Zeit gab es wenige Bauunternehmen, die genügend Transportmittel, Werkzeuge und Materialien hatten und auch genügend Arbeitskräfte beschäftigten, um an solchen Großbaustellen mitzuwirken. So dominierte Antonio Tallachini neben seinen Konkurrenten, den Gebrüdern Klein, in den 1840er Jahren mit seinem Unternehmen den Eisenbahn- und Straßenbau. Trotzdem geriet Tallachini in finanzielle Schwierigkeiten und konnte seine Arbeiterschaft nicht rechtzeitig bezahlen.³⁰⁴ Wie und ob Tallachini wieder in die italienischen Gebiete zurückwanderte ist nicht ganz klar, dafür ist zu wenig von seiner Biografie bekannt. Offensichtlich war aber Tallachini auch in den 1850er Jahren noch in Bauprojekte in den italienischen Territorien involviert, so auch beispielsweise in die Arbeiten an der *Pontebbana*.³⁰⁵ Doch zugleich war seine Firma in dieser Zeit auch noch in den Bau der Semmeringbahn eingebunden,³⁰⁶ weshalb schwer zu sagen ist, wo sich Antonio Tallachini tatsächlich aufhielt. 1866 oder 1869 – auch hier finden sich unterschiedliche Daten in der Forschungsliteratur – verstarb Tallachini vermutlich in Venedig.³⁰⁷

Es zeigt sich, dass es nicht möglich ist, Tallachinis Lebensweg konkret nachzuvollziehen. Anhand der Bruchstücke seiner Biografie, lässt sich jedoch feststellen, dass sich seine Wege mit jenen der drei Ingenieure immer wieder kreuzten und es ist naheliegend, dass Tallachini auch mit ihnen persönlichen Kontakt hatte. Darauf soll in den folgenden Kapiteln noch verstärkt eingegangen werden, wenn es darum gehen wird, konkrete Knotenpunkte in den Biografien aufzuzeigen.

³⁰¹ Vgl. *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher, 423.

³⁰² Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 64.

³⁰³ Vgl. *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher, 423.

³⁰⁴ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 64ff.

³⁰⁵ Vgl. *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher, 423. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 64.

³⁰⁶ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 95.

³⁰⁷ Vgl. *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher, 423. ³⁰⁷ Vgl. *Rebora*, Carlo Gerosa – Ritratto della famiglia Tallachini. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 69.

Bevor dies geschehen kann, muss aber auf ein Problem im Zusammenhang mit der Person Tallachinis eingegangen werden, welches in der konsultierten Forschungsliteratur nicht thematisiert wird, nämlich die Frage nach seinem Vornamen. Während manche Forschende von Antonio Tallachini sprechen, findet sich auch ein Felice beziehungsweise Felix Tallachini im Zusammenhang mit denselben Bauprojekten. Nun könnte man annehmen, dass es sich dabei um einen Bruder oder anderen Verwandten Antonio Tallachinis handelte. Dem widerspricht jedoch, dass der Stammbaum der Tallachinis auf keine Person namens Felice, die Ende des 18. beziehungsweise Anfang des 19. Jahrhunderts gelebt haben könnte, hindeutet.³⁰⁸ In Forschungsarbeiten sowohl älteren als auch jüngeren Datums wird im Zusammenhang mit den im biografischen Überblick genannten Baustellen wiederholt ein Unternehmer namens Antonio Tallachini angeführt, wie zum Beispiel in den Ausführungen von Alfred Birk, Wolfgang Straub oder Hansjörg Rabanser.³⁰⁹ Auch in einem Reisebericht von 1834, welcher von dem k.k. Kreisingenieur Joseph Baumgartner verfasst wurde, wird im Zusammenhang mit der Ampezzaner Straße, also der *Strada d'Alemagna*, ein Bauunternehmer namens A. Talachini angeführt.³¹⁰ Manfred Tuschel und Csaba Székely schreiben den Streckenabschnitt der Nordbahn von Gänserndorf bis Břeclav Felice Talachini zu.³¹¹ Aber auch in Zeitungen, wie der Wiener Zeitung, wird beispielsweise die Strecke der Südbahn von Mürzzuschlag bis Graz mit dem Unternehmen von Felice Tallachini in Verbindung gebracht.³¹² Darüber hinaus fällt in Anbetracht der eben angeführten Beispiele auf, dass man sich auch bei der Schreibung des Nachnamens nicht ganz einig ist. Der Großteil nutzt jedoch „Tallachini“ anstatt von „Talachini“, weshalb auch die erstere Variante für diese Arbeit übernommen wurde. Was nun die Frage nach dem Vornamen betrifft, kann diese hier nicht restlos geklärt werden, da dies zu weit führen würde und auch nicht Ziel des für die Arbeit definierten Forschungsvorhabens ist. Basierend auf den eben zitierten Beispielen aus Quellen und wissenschaftlicher Literatur, kann man davon ausgehen, dass es sich bei Antonio und Felice Tallachini um vermutlich dieselbe Person handelte. Es ist auch nicht ungewöhnlich, dass Personen mehrere Vornamen hatten.

³⁰⁸ Vgl. *Rebora*, Carlo Gerosa – Ritratto della famiglia Tallachini.

³⁰⁹ Vgl. *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848, 40, 45. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 64ff. Vgl. *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher, 423.

³¹⁰ Vgl. Joseph *Baumgartner*, Die neuesten und vorzüglichsten Kunststraßen über die Alpen (Wien 1834), online unter <<https://www.digitale-sammlungen.de/de/view/bsb10059752?page=,1>> (02.08.2021) 104.

³¹¹ Vgl. *Tuschel*, *Székely*, Im Zug der Zeit, 64.

³¹² Vgl. Amortisationen. In: Wiener Zeitung, 1846, Nr. 273 (03.10. 1846), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrt&datum=18461003&seite=20&zoom=33>> (19.06.2021) 672.

Fakt ist, dass die drei Ingenieure Francesconi, Negrelli und Ghega bei ihren Projekten mit einem Unternehmer mit dem Familiennamen Tallachini zusammenarbeiteten, welcher wie sie ursprünglich aus den Gebieten des heutigen Italiens stammte und aufgrund von Arbeitschancen mehr als einmal migrierte. Diese eher bruchstückhafte Biografie Tallachinis lässt viele Fragen offen. Trotzdem kann man mit Sicherheit sagen, dass bei diesen nun mehrmals erwähnten Großbauprojekten, wie beispielsweise der *Strada d'Alemagna* oder der verkehrstechnischen Überquerung des Semmerings, nicht nur Ingenieure eine wichtige Rolle spielten, sondern auch die unternehmerische Seite maßgeblich war. So nahm auch Tallachini mit seiner Firma eine der führenden Positionen im damaligen Bauwesen ein.

7. DAS NETZWERK IN DER FACHLITERATUR

Nachdem nun auf die einzelnen Lebensgeschichten der vier in dieser Arbeit behandelten Männer eingegangen wurde, gilt es nun Parallelen und Schnittstellen aufzugreifen und die einzelnen Kontakte und Beziehungen genauer zu analysieren. Dieses Kapitel gibt vorwiegend einen Einblick in die Darstellung der Zusammenarbeit dieser vier Personen in der Forschungsliteratur. Historische Quellen werden daher vorerst nur indirekt berücksichtigt.

Was die Kindheit dieser vier Männer betrifft, sind zunächst keine biografischen Überschneidungen festzustellen. Die vier für diese Arbeit herangezogenen Personen wurden nicht nur zu verschiedenen Zeitpunkten, sondern auch an verschiedenen Orten geboren. Einzige Gemeinsamkeit dabei ist, dass sie alle aus den norditalienischen Gebieten, die in diesem Zeitraum – wenn auch nicht dauerhaft – unter habsburgischem Einfluss standen, stammten. Auch ihre Familienverhältnisse gestalteten sich unterschiedlich, wobei festzustellen ist, dass mit Ausnahme von Luigi Negrelli alle aus wohlhabenden Familien mit einem gewissen sozialen Status stammten. Zudem verliefen auch die Ausbildungswege der vier Männer verschieden, vor allem was die drei Ingenieure betrifft. In diesem Zusammenhang könnte man aber auch die erste Begegnung von zwei dieser Männer vermuten. Viktor Schützenhofer zufolge ging Luigi Negrelli im Jahr 1818 seinen Studien nicht nur an der Innsbrucker Universität nach, sondern auch an der *Accademia di Belle Arti* in Venedig und an der Universität in Padua.³¹³ Demnach könnte Negrelli in Padua auf Carlo Ghega getroffen sein, der dort im selben Jahr sein Studium an der philosophisch-mathematischen Fakultät begann. Wolfgang Straub hält jedoch ein Treffen der beiden 1818 in Padua für eher unwahrscheinlich, da im Zusammenhang mit Negrellis Aufenthalt in Padua in den meisten biografischen Abhandlungen nur von einer kurzen Reise die Rede ist und nicht von einem länger andauernden Studienaufenthalt.³¹⁴

Bei Betrachtung der zuvor gegeben biografischen Überblicke fällt deutlich auf, dass das erste Großbauprojekt, an dem alle der vier Männer beteiligt waren, die *Strada d'Alemagna* im Veneto und in Tirol war. Wie bereits ausgeführt hatte Ermenegildo Francesconi in den 1820ern leitende Positionen bei verschiedenen Bauprojekten in den nördlichen Regionen des heutigen Italiens, so auch bei den Trassierungsarbeiten ab 1820 an der *Strada d'Alemagna*, auch bekannt als Ampezzaner Straße. Wichtig dabei ist, dass Francesconi die Leitung nur über jenen Abschnitt bis zur Tiroler Grenze hatte.³¹⁵ Bei dieser Tätigkeit traf er der zitierten Literatur zufolge zum

³¹³ Vgl. *Schützenhofer*, Alois Negrelli, sein Leben und sein Werk, 36.

³¹⁴ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 57.

³¹⁵ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 76. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 53.

ersten Mal persönlich mit Carlo Ghega zusammen, da dieser ebenfalls ab 1820 bei jenem Straßenabschnitt der *Strada d'Alemagna* von Venedig bis Tirol Beschäftigung fand.³¹⁶ Der Kontakt zu Francesconi war vor allem für Ghega und dessen spätere Karriere maßgeblich. Straub schreibt dazu:

„Für Carl Ghega war das die für sein weiteres Leben wichtigste Begegnung: Von Francesconi, (...), konnte Ghega sicher Entscheidendes lernen; und es wird Francesconi sein, der ihn 1836 zum Eisenbahnbau vermittelt. Man kann also durchaus annehmen, dass sich zwischen den beiden eine Freundschaft entwickelte, wenn der um sieben Jahre ältere Francesconi auch sein Vorgesetzter war.“³¹⁷

Für Francesconi und Ghega waren die Arbeiten an der Ampezzaner Straße der Beginn ihrer Arbeitsbeziehung und vermutlich auch „engen Freundschaft“, wie Niel schreibt.³¹⁸ Doch, wie bereits erwähnt, waren die beiden anderen Männer Luigi Negrelli und Antonio Tallachini ebenfalls in die Bauarbeiten an dieser Straße involviert, wobei sich nun die Frage stellt inwieweit sie dabei mit Francesconi und Ghega in Kontakt kamen. Tallachinis Unternehmen war für die Bauausführung der *Strada d'Alemagna* zuständig, auch auf jenem Abschnitt, an dem Francesconi und Ghega arbeiteten.³¹⁹ Somit liegt nahe, dass sich die drei Männer auch persönlich kannten und zumindest eine gewisse Arbeitsbeziehung hatten. Inwiefern Luigi Negrelli schon im Zusammenhang mit den Arbeiten an der *Strada d'Alemagna* mit Francesconi und Ghega in Kontakt kam, ist fraglich, da er, wie bereits aufgezeigt wurde, erst 1823 die Trassierungsarbeiten von Cortina bis zum Toblacherfeld leitete. Auch bei diesem Abschnitt war Tallachini mit der Bausauführung beauftragt, daher hatten er und Negrelli hier mit großer Wahrscheinlichkeit Kontakt.³²⁰

Wie bereits im biografischen Überblick zu Francesconi genau erläutert, war dieser in den 1820er und 1830er Jahren nicht nur bei der *Strada d'Alemagna* beschäftigt, sondern wirkte auch bei der *Pontebbana* und der Hafenanlage von Malamocco mit.³²¹ Diese beiden Bauvorhaben scheinen auch in Tallachinis Biografie auf. Allerdings ist nicht sehr wahrscheinlich, dass die beiden Männer bei diesen Projekten engeren Kontakt hatten, da Tallachini mit seiner Firma erst später als Francesconi daran arbeitete. In Malamocco war

³¹⁶ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 29ff.

³¹⁷ Ebd., 31.

³¹⁸ Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 12.

³¹⁹ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 76. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 32, 64.

³²⁰ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 58.

³²¹ Vgl. ebd., 53f.

Tallachini 1840 und an der *Pontebbana* arbeitete sein Unternehmen erst 1850.³²² Jedoch hatte Francesconi zumindest bei einem der beiden eben genannten Projekte engeren Kontakt mit Ghega, denn dieser fertigte in seiner Zeit bei der venezianischen Baudirektion ebenfalls Notizen zum Hafen von Malamocco an. Es entsteht dabei der Eindruck, dass diese Notizen sogar zur Unterstützung Francesconis gedacht waren.³²³ Ein weiteres Projekt, bei dem die beiden aber nur indirekt zusammenarbeiteten, waren die Entwässerungsanlagen im Moor von Ljubljana. Während seiner Zeit als Hofbaurat in den 1830ern erstellte Francesconi ein Gutachten über dieses Bauvorhaben.³²⁴ Jahre später nach der Konstruktion der Semmeringbahn setzte sich Ghega ebenfalls mit der Bodenbeschaffenheit im Moor von Ljubljana auseinander.³²⁵

Man kann also sagen, dass sich die vier Männer bereits bei der Konstruktion der Ampezzaner Straße im Territorium des heutigen Italiens kennenlernten. Wenn auch zwischen Negrelli und den beiden anderen Ingenieuren keine direkten, persönlichen Treffen belegt sind, so kann man davon ausgehen, dass sie eventuell schon damals voneinander gehört hatten. Fakt ist, dass Francesconi und Ghega in jenem Zeitraum begannen enger miteinander zu kooperieren, wobei sich dies nicht nur auf die *Strada d'Alemagna* beschränkte, und dass auch Tallachini sich bei den Ingenieuren als Unternehmer etablierte.

Das nächste Projekt, bei dem alle vier Männer engeren Kontakt hatten, war schließlich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von den vier Männern war Francesconi der Erste, der nach Wien migrierte, da er dort schon 1829 vorübergehend und ab 1832 endgültig als Hofbaurat tätig war. 1836 begann er, wie bereits ausgeführt wurde, seine Tätigkeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.³²⁶ In der Fachliteratur ist man sich darüber einig, dass Francesconi ganz bewusst seinen Freund Carlo Ghega noch im selben Jahr nach Wien zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn holte und ihm die Leitung über Planung und Bau der Teilstrecke von Břeclav bis Brno übertrug.³²⁷ Auch die bereits erwähnte Studienreise, oder auch Industriespionage, führten Francesconi und Ghega zeitweise gemeinsam durch. 1836 wurden die beiden auf Kosten der Nordbahngesellschaft zunächst einzeln losgeschickt, jedoch trafen sie in England schlussendlich wieder zusammen und bestellten dort gemeinsam bei der Firma Stephenson

³²² Vgl. *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher, 423.

³²³ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 54.

³²⁴ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 77.

³²⁵ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 54.

³²⁶ Vgl. ebd., 53f.

³²⁷ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 89. Vgl. *Niel*, Carl Ritter von Ghega, 12. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 54.

sechs Lokomotiven für die Nordbahn.³²⁸ Es zeigt sich, dass Francesconi und Ghega auch bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eng zusammenarbeiteten und mit großer Wahrscheinlichkeit auch befreundet waren, jedoch war Francesconi, wie schon bei den Projekten zuvor, Ghegas Vorgesetzter. An dieser Stelle gilt es noch zu erwähnen, dass Francesconi und Ghega nicht nur ihre gemeinsame Tätigkeit im Bauwesen verband, sondern sie auch eine ähnliche Migrationserfahrung teilten: Beide stammten aus dem Königreich Lombardo-Venetien, das zu diesem Zeitpunkt ein Teil des Habsburgerreiches war, und somit verließen sie bei ihrer Auswanderung nach Wien die Monarchie nicht. Zudem wanderten beide aus den italienischen Regionen aufgrund von Karrierechancen aus. Erst ihre Studienreise oder auch Technologiespionage führte sie tatsächlich ins Ausland. Auch in dieser Hinsicht weisen die Biografien der beiden Gemeinsamkeiten auf.

Was nun Luigi Negrelli betrifft, fällt schon bei Betrachtung des zuvor gegebenen biografischen Überblicks auf, dass ihn auch sein Weg zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn führte, wenn auch etwas später im Vergleich zu Francesconi und Ghega. Wie bereits erläutert war Negrelli nach seinem Wirken beim Tiroler Teil der *Strada d'Alemagna* in Vorarlberg und in der Schweiz tätig.³²⁹ Auch er führte 1836, im selben Jahr wie Francesconi und Ghega, eine Reise zur Technologiespionage durch und setzte sich dabei ebenfalls zum ersten Mal näher mit dem Eisenbahnbau auseinander.³³⁰ Hier gibt es also eine Parallele in den Biografien der drei Ingenieure. Aber auch wenn sie im selben Zeitraum nahezu dieselben Länder bereisten, so hatte Negrelli während dieser Reise noch keinen belegten Kontakt mit Francesconi und Ghega. Zwei Jahre später, 1838, leistete Negrelli Vorarbeiten zu einem Projekt an dem später auch Ghega beteiligt war. Das Gutachten, das er über die Eisenbahn in Tirol anfertigte, setzte sich mit einer Eisenbahnlinie im Inntal auseinander, eben jener Linie, an deren Realisierung Ghega in den 1850ern arbeitete.³³¹ In direkten, persönlichen Kontakt sollte Negrelli mit Francesconi und Ghega aber schließlich bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn kommen. In den wissenschaftlichen Abhandlungen zu Negrelli ist man sich darüber einig, dass Francesconi auch Negrelli 1840 gezielt für die Arbeit an Kaiser Ferdinands-Nordbahn anwarb.³³² So kam Negrelli zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn und somit ins Gebiet des heutigen Österreichs. Auch Negrelli war in der Habsburgermonarchie de facto kein Ausländer, da er aus dem heutigen Südtirol

³²⁸ Vgl. Mechtler, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 78. Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 84f.

³²⁹ Vgl. Dultinger, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 127f.

³³⁰ Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 58.

³³¹ Vgl. ebd., 59.

³³² Vgl. Contro, I progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario, 384f. Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 60.

stammte, das damals ebenfalls Teil der Monarchie war. Trotzdem kann er auch nicht als Binnenmigrant angesehen werden, da er bei seiner Arbeitswanderung den Umweg über die Schweiz nahm. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stand Negrelli zunächst vor allem in Kontakt mit Francesconi, da Negrelli seinen Dienst im Februar antrat, während Ghega die Nordbahn im Juni 1840 verließ.³³³ Negrelli sollte als Inspektor unter anderem ebenfalls an jenem Streckenabschnitt ab Břeclav arbeiten,³³⁴ an dem auch zuvor Ghega als Ingenieur tätig war. Inwiefern Ghega und Negrelli in diesen wenigen Monaten Kontakt hatten, geht aber aus der Fachliteratur nicht genau hervor.

Ghega schied also 1840 aus dem Dienst bei der Nordbahn aus und kehrte, wie bereits zuvor erwähnt, als Tiroler Baudirektions-Adjunkt in den Staatsdienst zurück. Er nahm eben jene Stelle an, für die sich Negrelli unmittelbar davor beworben hatte.³³⁵ Alfred Niel zufolge ist Ghegas Rückkehr in den Staatsdienst aber nicht so sehr mit Negrellis Eintritt in die Nordbahn in Verbindung zu bringen, sondern viel eher damit, dass Ghega für die Tätigkeit bei der privaten Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht länger beurlaubt wurde. So schreibt Niel:

„Gerade in dieser Zeit verweigerte Ghegas Dienststelle in Venedig – sein Urlaub war wiederholt verlängert worden – ihre Zustimmung zu seinem weiteren Verbleib bei der Nordbahn. So trat er denn im Juni 1840 wieder in den Staatsdienst zurück, vermutlich nicht sehr erfreut darüber, so plötzlich aus seiner erfolgreichen Tätigkeit gerissen zu werden. An seiner Stelle übernahm der Südtiroler Alois Negrelli, (...), die Oberleitung des Bahnbaues. Mag sein, daß eine gewisse Verärgerung Ghega veranlaßt hat, sich nach Tirol versetzen zu lassen, es ist aber auch möglich, daß ihn dorthin besonders lohnende Aufgaben zogen.“³³⁶

Was nun Antonio Tallachini betrifft, lässt Straub vermuten, dass er Francesconi nach ihrer Zusammenarbeit bei der Ampezzaner Straße in die österreichischen Erblande hinterherwanderte.³³⁷ Inwieweit Tallachinis Migration mit seiner Verbindung zu Francesconi in Zusammenhang steht, kann man heute aufgrund mangelnder Quellen und Literatur nur noch schwer nachvollziehen. Tatsache ist, dass die Firma Tallachinis auch bei der Konstruktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angeführt wird, nämlich für den Streckenabschnitt von Gänserndorf bis Břeclav.³³⁸ Teils deckt sich jener Abschnitt, bei dem Tallachinis Unternehmen für die Bauausführung zuständig war, mit dem Teil der Nordbahn, bei dem auch Ghega beschäftigt war. Es ist sehr wahrscheinlich, dass Tallachini bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

³³³ Vgl. Niel, Carl Ritter von Ghega, 18. Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 60.

³³⁴ Vgl. Leonardi, Luigi Negrelli, 201.

³³⁵ Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 60f, 240.

³³⁶ Niel, Carl Ritter von Ghega, 18.

³³⁷ Vgl. Straub, Carl Ritter von Ghega, 64.

³³⁸ Vgl. Hartig, Die Eisenbahnstrecke Wien-Brno und die Errichtung der Nordbahn, 106. Vgl. Tuschel, Székely, Im Zug der Zeit, 64.

nicht nur mit Ghega, dem Oberingenieur, sondern auch mit Francesconi, der immerhin eine wichtige, leitende Funktion bekleidete, in Kontakt stand. Darüber hinaus war Tallachini mit seinem Unternehmen Ende der 1830er Jahre auch bei einem anderen Projekt beschäftigt, an dem Francesconi mitwirkte, nämlich der Semmeringstraße. 1839 bis 1841 waren Tallachinis Arbeitskräfte für den Bau der sieben Serpentineen zuständig.³³⁹ Man kann folglich die Behauptung aufstellen, dass die vier Männer aufgrund der verschiedenen Projekte, bei denen sie schon gemeinsam beteiligt waren, am Beginn der 1840er zumindest eine enge, berufliche Beziehung etabliert hatten.

Anhand der Kurzbiografien der vier Männer lässt sich schon erahnen, dass ihre Zusammenarbeit auch nach der Tätigkeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht vorbei war, denn nach und nach traten die Ingenieure in den Staatsdienst über. Als erster wechselte Francesconi 1842 von der privaten Nordbahn in den Dienst der Staatseisenbahn, wo er die Leitung der Generaldirektion übernahm – ein Posten, für den zuvor auch Negrelli im Gespräch war.³⁴⁰ Noch im selben Jahr stellte Francesconi Negrelli und Ghega bei der Staatseisenbahn an.³⁴¹ Auch im Zusammenhang mit diesen Posten bei der Staatseisenbahn wird in der Fachliteratur explizit darauf hingewiesen, dass Francesconi Ghega und Negrelli ganz bewusst in die Direktion holte.³⁴² Alfred Birk zufolge gab es auch vor Negrellis Dienstantritt zwischen ihm und Francesconi „(...) vertrauliche Verhandlungen (...), die vor Allem die finanzielle Seite der Frage betrafen, da Negrelli in eine Verkürzung seiner Bezüge, die bei der Nordbahn 6000 Gulden betrugen, im Hinblick auf seine Familie nicht einwilligen zu können erklärte; (...)“.³⁴³ Schlussendlich kam es jedoch zu einer Einigung zwischen den beiden und ab 1842 waren Negrelli und Ghega bei der Staatseisenbahn als Inspektoren tätig, wobei Negrellis Zuständigkeitsbereich der nördliche Teil der Staatsbahnen war, während der von Ghega die im Süden gelegenen Streckenabschnitte umfasste.³⁴⁴ Es war auch Francesconi, der in dieser Zeit die Reise Ghegas in die Vereinigten Staaten beantragte, um den dortigen Eisenbahnbau zu erforschen.³⁴⁵ Nach seiner Rückkehr widmete sich Ghega, wie bereits oben erläutert, intensiv der eisenbahntechnischen Überwindung des Semmerings. Dieses Projekt interessierte auch Negrelli und auch er brachte 1842 einen Vorschlag zur Trassierung dieses Streckenabschnitts

³³⁹ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 78.

³⁴⁰ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 79. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 55.

³⁴¹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 55, 61.

³⁴² Vgl. *Leonardi*, Luigi Negrelli, 204. Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 55.

³⁴³ *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848, 159.

³⁴⁴ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 103.

³⁴⁵ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 80.

ein, welchen Ghega, wie alle anderen Vorschläge, letztendlich ablehnte.³⁴⁶ Trotzdem ist dies ein weiterer Beleg, dass Ghega und Negrelli in ihrer Zeit beim Staatsdienst Kontakt hatten, auch wenn sie eigentlich für unterschiedliche Gebiete zuständig waren.

Aber nicht nur die drei Ingenieure waren in den Bau der Staatseisenbahn involviert, sondern auch wiederum der Unternehmer Antonio Tallachini. Seine Arbeitskräfte waren nicht nur beim Bau der Südbahnstrecke zwischen Mürzzuschlag und Graz tätig, sondern auch an der eisenbahntechnischen Überwindung des Semmerings beteiligt.³⁴⁷ In Anbetracht dieser Baustellen ist somit davon auszugehen, dass Tallachini in jener Zeit mit Sicherheit mit Ghega in Kontakt stand. Vermutlich hatte Tallachini bei seiner Arbeit an diesen Streckenabschnitten aber auch Kontakt mit dem Leiter der Generaldirektion, Francesconi, und vielleicht auch mit dem anderen Inspektor der Staatsbahn, Negrelli. Natürlich fehlen hierzu definitive Belege.

Darüber hinaus gibt es nicht nur in beruflicher, sondern auch in privater Hinsicht Hinweise auf Kontakt zwischen diesen Männern während der 1840er Jahren. Konkret betrifft dies vor allem zwei von ihnen, nämlich Luigi Negrelli und Carlo Ghega. Wie bereits erwähnt, heiratete Negrelli im Juni 1847 zum zweiten Mal. Die Hochzeit fand in der Hietzinger Pfarrkirche statt und einer der beiden Trauzeugen war Negrellis damaliger Arbeitskollege Ghega.³⁴⁸ Straub schreibt in diesem Zusammenhang: „Es muss also zwischen den beiden zu dieser Zeit eine Freundschaft bestanden haben.“³⁴⁹

Noch im Oktober 1847 verließ Negrelli seinen Posten bei der Nordbahn endgültig und wurde, wie bereits oben erläutert, definitiver Inspektor bei der Staatsbahn. Negrelli erhielt somit jenen Rang, den Ghega bereits seit drei Jahren hatte, weshalb angeordnet wurde, dass Negrelli als zweiter Inspektor hinter Ghega agieren sollte. Straub geht davon aus, dass dies für Negrelli eine Kränkung darstellte, da er gleich lange wie Ghega im Staatsdienst stand. Durch dieses Hofkammer-Dekret wurde laut Straub die Freundschaft zwischen den beiden Männern gefährdet.³⁵⁰

Wie auch schon die Kurzbiografien im vorhergehenden Kapitel vermuten lassen, stellte das Revolutionsjahr zugleich ein Umbruchsjahr für die vier Männer dar und sollte letztendlich auch deren Zusammenarbeit in ihrer bisherigen Form beenden. Im Frühling 1848 schuf man das

³⁴⁶ Vgl. *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte, 104.

³⁴⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 64ff.

³⁴⁸ Vgl. *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848, 204.

³⁴⁹ *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 61.

³⁵⁰ Vgl. ebd., 61.

Ministerium für öffentliche Arbeiten und beordnete am 31. Mai Negrelli zum Sektionschef. Bei der Wahl für diesen Posten übergang man Francesconi und machte stattdessen seinen bisherigen Untergebenen Negrelli zu seinem Chef, während Francesconi weiterhin Generaldirektor bleiben sollte.³⁵¹ „Diese Brüskierung wollte er nicht hinnehmen und schied im Juli aus dem Staatsdienst aus.“³⁵² Straub geht nicht nur davon aus, dass Francesconi über die Bestellung Negrellis zum Sektionschef des Ministeriums für öffentliche Arbeiten sehr verärgert war, sondern nimmt auch an, dass in jener Zeit zwischen den Ingenieuren allgemeine Konkurrenz herrschte. Im Zusammenhang mit Francesconis Austritt aus dem Staatsdienst schreibt er auch: „Francesconi zog daraufhin einen Schlussstrich unter die Machtkämpfe in der Generaldirektion, er verabschiedete sich.“³⁵³ Solche Konkurrenzkämpfe sind Ende des Jahres 1847 und Anfang 1848 unter anderem auch deshalb zu vermuten, da Negrelli, wie eben erwähnt, hinter Ghega nur der zweite Inspektor bei der Staatseisenbahn war, und somit ebenfalls Ghega für den Posten als Sektionschef im Ministerium für öffentliche Arbeiten in Frage gekommen wäre.³⁵⁴ Negrelli übersprang bei seinem Dienstantritt im Ministerium gewissermaßen zwei seiner Vorgesetzten. Auch schon Alfred Birk geht davon aus, dass dieses Vorgehen bei Francesconi und Ghega zu Verärgerung führte, denn er schreibt: „In der Generaldirektion hat die Ernennung Negrellis sehr verstimmend gewirkt. Francesconi fühlt sich schwer gekränkt und erbittet seine Entlassung; Ghega betrachtet sich als zurückgesetzt und will ebenfalls aus dem Staatsdienst scheiden (...).“³⁵⁵ Doch es war schlussendlich nicht Ghega, der wie Francesconi den Staatsdienst verließ, sondern Negrelli, der im August 1848 den Posten wechselte. Während Negrelli seine Tätigkeiten im lombardo-venetianischen Königreich begann, erhielt Ghega im August 1848 zunächst den Posten als Generalinspektor der Staatsbahnen und wurde im September Sektionsrat im Ministerium für öffentliche Arbeiten. Das Ausscheiden der beiden Ingenieure diente somit der Karriere Ghegas.³⁵⁶ Die Kooperation der Ingenieure war vorerst beendet, aber Ghega und der Unternehmer Tallachini arbeiteten weiterhin zusammen. Es war immerhin Tallachinis Firma, die von 1850 bis 1852 für Bauausführung des Viadukts über die Kalte Rinne zuständig war und somit zur Fertigstellung der Semmeringbahn beitrug.³⁵⁷

³⁵¹ Vgl. *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien, 83.

³⁵² *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 56.

³⁵³ Ebd., 61f.

³⁵⁴ Vgl. ebd., 62.

³⁵⁵ *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848, 216.

³⁵⁶ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 162f.

³⁵⁷ Vgl. ebd., 94f.

In seinem Werk merkt Birk an, dass Negrelli während seiner Zeit im Königreich Lombardo-Venetien Ghega in gewisser Weise als Konkurrent empfand und Ghega sich unterdessen in Wien gegen ihn stellte.³⁵⁸ Ähnliches führt auch Roberto Contro an, der in seinen Ausführungen im Zusammenhang mit Negrellis Tätigkeit im lombardo-venetianischen Königreich von einer gewissen Feindseligkeit Ghegas gegenüber Negrelli schreibt.³⁵⁹ Auch wenn damals die Zusammenarbeit zwischen den beiden Männern nicht mehr so eng war, wie in den Jahren davor, und auch ihre Beziehung anscheinend durchwachsen war, herrschte offensichtlich nicht absolute Funkstille zwischen ihnen. Davon zeugt ein persönliches Treffen der beiden am 8. Februar 1852. An diesem Tag reiste Negrelli nach Wien und besuchte Ghega noch am selben Abend, um über die Vorkommnisse in Wien auf den neusten Stand gebracht zu werden.³⁶⁰ Es ist anzunehmen, dass sich Negrelli und Ghega trotz aller Konkurrenz nicht feindlich gegenüberstanden und ihre Beziehung auch nach ihrer gemeinsamen Zeit in der Generaldirektion des Staatsbahnbaus aufrechterhielten.

Im Jahr 1855 wurden Ghega und Negrelli sogar erneut Kollegen, da Negrelli zurück nach Wien beordert wurde und seinen Posten als Generalinspektor der Staatsbahnen wieder erhielt. In diesem Fall war aber Ghega nun Negrellis Vorgesetzter, da er zu diesem Zeitpunkt schon Zentraldirektor für Eisenbahnbauten war. Vermutlich war aber die Zusammenarbeit zwischen Ghega und Negrelli ohnehin nicht mehr allzu intensiv, da Negrelli vorwiegend mit dem Suezkanal-Projekt beschäftigt war. Dieses Bauvorhaben war offensichtlich auch für Ghega von Interesse, denn er hinterließ zwei Abschriften von Artikeln zu dieser Thematik.³⁶¹ Insgesamt kann man feststellen, dass die Kollaboration der vier Männer in den 1850er Jahren nach und nach abflaute.

Bei Betrachtung der hier vorgenommenen Analyse kann man zunächst sagen, dass die Beziehungen der vier Männer zwischen 1840 und 1848 am intensivsten waren und sich auch nicht nur auf ihr Berufsleben beschränken lassen. In all diesen fachliterarischen Ausführungen werden Netzwerkstrukturen zumindest angedeutet und es wird auch davon ausgegangen, dass einige Karrierewege ohne diese Bekanntschaften anders verlaufen wären oder gar nicht möglich gewesen wären. Straub bezeichnet das Netzwerk der vier Männer sogar explizit als „die italienische Equipe“.³⁶²

³⁵⁸ Vgl. *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Zweiter Band: 1848 – 1858, 19.

³⁵⁹ Vgl. *Contro*, I progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario, 386.

³⁶⁰ Vgl. *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Zweiter Band: 1848 – 1858, 81.

³⁶¹ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 63, 240.

³⁶² Vgl. ebd., 49ff.

Wenn man die bisher analysierten Kontakte und Beziehungsgefüge dieser vier Männer in Zusammenhang mit den Theorien der historischen Netzwerkanalyse bringt, ergibt sich das folgende Bild: Die vier Männer waren eine Clique innerhalb des Bauwesens und im Speziellen innerhalb Eisenbahnwesens in der Habsburgermonarchie. Über Jahre hinweg traten sie immer wieder gemeinsam auf und arbeiteten an den gleichen Projekten oder in den gleichen Leitstellen. Francesconi erscheint dabei als *Broker*, denn er ist es, der zu Beginn durch seine Führungspositionen gut vernetzt war und Ghega, Tallachini und Negrelli für die von ihm geleiteten Projekte anwarb. Bis zum Bruch 1848 fungierte Francesconi als Vorgesetzter der beiden Ingenieure und als Auftraggeber des Unternehmers. Straub bezeichnet ihn daher auch als „den Chef“.³⁶³ Negrelli hingegen nennt er „den Konkurrenten“, was aus der Perspektive von Ghega und am Ende auch aus der von Francesconi zutreffen mag.³⁶⁴ Trotzdem gibt es auch mehrere Hinweise auf eine Freundschaft zwischen Ghega und Negrelli, die auch nach 1848, also nach ihrer gemeinsamen Zeit als Inspektoren der Generaldirektion der Staatseisenbahn, offensichtlich nicht vorbei war. In der einschlägigen Literatur wird an unterschiedlicher Stelle betont, dass auch zwischen Francesconi und Ghega eine langjährige Freundschaft bestand und Francesconi als Ghegas Mentor fungierte. Insgesamt kann man aber sagen, dass die Forschungsliteratur ein hierarchisches Bild vom Netzwerk der vier Männer zeichnet, an dessen Spitze überwiegend Francesconi war, während Tallachini als Unternehmer ganz unten stand.

Zudem geht man in der wissenschaftlichen Literatur davon aus, dass die Kontakte zwischen diesen Männern Großteils schon vor ihrer Auswanderung aus den Gebieten des heutigen Italiens bestanden und somit wird unter anderem durch Bezeichnungen wie „die italienische Equipe“ impliziert, dass die Herkunft der Männer eine Rolle bei der Bildung dieses Netzwerkes spielte.

Wie auch schon die bisherigen Ausführungen gezeigt haben, ist dieses Netzwerk nicht als etwas Statisches zu begreifen, sondern entwickelte über die Jahre hinweg eine gewisse Dynamik. Dies wird in den folgenden Abbildungen 2 – 4 anhand drei für die Zusammenarbeit der Männer besonders wichtiger Stationen veranschaulicht. Am Beginn, als sich dieses Netzwerk im Zuge der Arbeiten an der *Strada d'Alemagna* herausbildete, waren Francesconi und Negrelli die Führungspersonen, da sie die Leitung über die Trassierungs- und Bauarbeiten an zwei unterschiedlichen Streckenabschnitten zu verschiedenen Zeitpunkten innehatten. Ghega fungierte als Francesconis Mitarbeiter und Schüler und es bestand schon eine enge Beziehung.

³⁶³ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 51ff.

³⁶⁴ Vgl. ebd., 56ff.

Wie in Abbildung 2 dargestellt, hatten Francesconi und Ghega keinen nachgewiesenen direkten Kontakt mit Negrelli. Diese Grafik hebt jedoch hervor, dass in diesem Zeitraum Tallachini derjenige der vier Männer war, der aufgrund seiner Beschäftigung an den Abschnitten der *Strada d'Alemagna* im Veneto und in Tirol am besten vernetzt war, obwohl er als Unternehmer abhängig von den Aufträgen der Ingenieure war und somit hierarchisch unter ihnen stand.

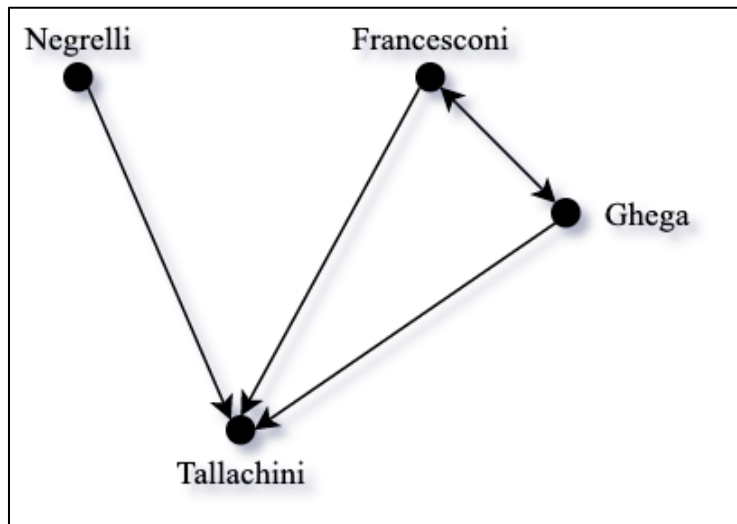


Abbildung 2: Die Beziehungen beim Bau der *Strada d'Alemagna* (1820 – 1832)
Quelle: Eigene Darstellung

Diese Beziehungskonstellation änderte sich im Rahmen der Tätigkeiten für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In Abbildung 3 wird gezeigt, dass Francesconi in dieser Zeit alleine die leitende Position in diesem Netzwerk einnahm. Ghega als Oberingenieur und Negrelli als Generalinspektor arbeiteten beide für Francesconi und standen mit ihm im Austausch. Es kann jedoch nur spekuliert werden, ob Ghega und Negrelli bei ihrer Arbeit an der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch miteinander Kontakt hatten, da sie nur wenige Monate gleichzeitig dort beschäftigt waren. Francesconi war bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gut vernetzt, da er als Leiter der Generaldirektion nicht nur als Auftraggeber für Negrelli und Ghega fungierte, sondern auch für den Unternehmer Tallachini. Tallachinis Firma war teils am selben Streckenabschnitt tätig wie auch Ghega. Es zeigt sich in Abbildung 3, dass auch Tallachini bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gut vernetzt war, obwohl er der Forschungsliteratur zufolge mit Negrelli in diesem Zeitraum keinen Kontakt mehr hatte, da dieser die Aufsicht über die Bauarbeiten an einem anderen Teilstück dieser Eisenbahnstrecke hatte.

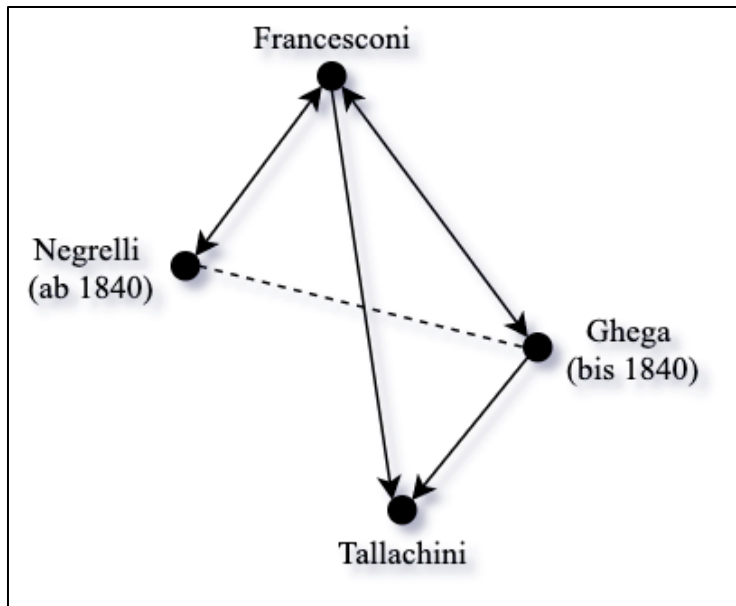


Abbildung 3: Das Netzwerk im Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1836 – 1840)

Quelle: Eigene Darstellung

Bei Betrachtung von Abbildung 4 scheint es zuerst so, als hätte sich die Netzwerkstruktur im Staatsdienst im Vergleich zur Beziehungskonstellation in der Zeit bei der Nordbahn nicht stark verändert, denn Francesconi war weiterhin der Vorgesetzte der anderen drei Männer und Tallachini stand nur im Auftrag von Ghega und Francesconi. Es zeigt sich jedoch, dass Ghega und Negrelli in dieser Zeit gleichgestellt waren, da sie beide als Inspektoren tätig waren und es so auch zum Austausch zwischen ihnen kam. Dabei darf jedoch nicht vergessen, dass Kontakte, Austausch und Beziehungen nicht automatisch frei von Konkurrenz waren, wie oben bereits dargelegt wurde.

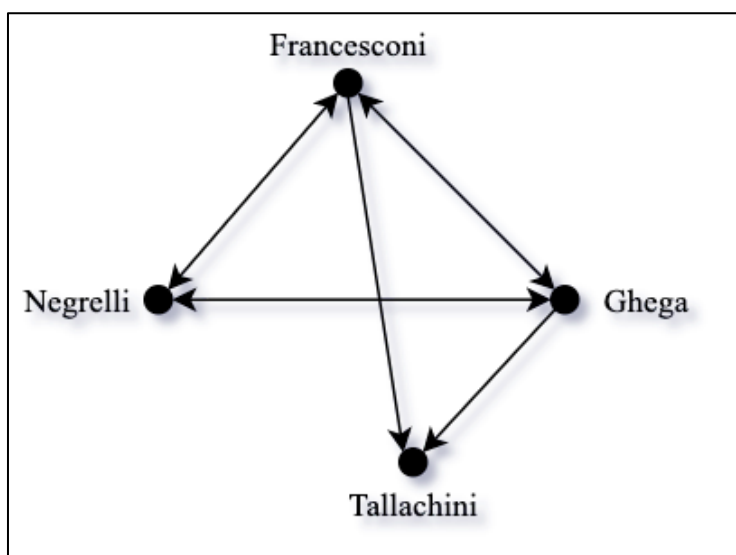


Abbildung 4: Das Netzwerk während der Periode des Staatsbahnbaus (1842 – 1848)

Quelle: Eigene Darstellung

8. BEZIEHUNGEN UND KOLLABORATION IM SPIEGEL AUSGEWÄHLTER QUELLEN

Nachdem analysiert wurde, wie das Netzwerk in der wissenschaftlichen Literatur dargestellt wird, soll nun der für diese Arbeit ausgewählte Quellenbestand untersucht werden. Somit kann ein weiterer Einblick in die Beziehungskonstellationen der vier Männer gewonnen werden und anschließend diskutiert werden, inwiefern sich die Quellenlage mit den fachliterarischen Darstellungen deckt.

8.1. DIREKTE KORRESPONDENZEN ZWISCHEN FRANCESCONI UND NEGRELLI

Negrellis Teilnachlass im Technischen Museum Wien enthält über 2.000 Einzelstücke und wurde in einem ersten Erschließungsprojekt 2001 von italienischen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern kategorisiert und inhaltlich grob aufgearbeitet. Darin enthalten sind hauptsächlich berufliche und private Korrespondenzen, persönliche Dokumente, wie zum Beispiel Ehrungen, Ernennungen und sein Reisepass, technische Berichte und Skizzen. In diesen Dokumenten finden sich auch umfassende Briefwechsel beispielsweise mit Negrellis zweiter Ehefrau Caroline Weiß von Starkenfels oder Ermenegildo Francesconi. Diese Stücke stammen aus Negrellis aktiver Zeit als Ingenieur in der Schweiz und im Dienst der Habsburgermonarchie. Neben Dokumenten aus seiner Zeit beim Eisenbahnbau sind auch technische und diplomatische Korrespondenzen zum Suezkanal enthalten. Zusätzlich zu den Stücken, die direkt von Luigi Negrelli stammen, sind in diesem Teilnachlass auch Unterlagen archiviert, welche schon nach Negrellis Tod angefertigt wurden und von seiner Tochter Maria Grois Negrelli und Alfred Birk gesammelt wurden. Die Mehrheit der im Archiv des Technischen Museums aufbewahrten Dokumente zu Luigi Negrelli ist jedoch zwischen 1815 und 1858 datiert und entstand somit während Negrellis Lebenszeit beziehungsweise seiner aktiven Zeit als Ingenieur.

In den zahlreichen Briefen in diesem Teilnachlass sind 46 Stück enthalten, die er mit Ermenegildo Francesconi wechselte. Davon schrieb Francesconi 42 Briefe an Negrelli, während in umgekehrte Richtung nur vier vorhanden sind. Neben den Briefen, die Francesconis Unterschrift tragen oder von Negrelli direkt an ihn adressiert wurden, beinhaltet dieser Teilnachlass zahlreiche weitere Briefe, die Negrelli an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder an die Direktion der Staatseisenbahn schickte. Dabei kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Briefe ebenfalls direkt an Francesconi gingen, da in diesen Direktionen noch andere Personen arbeiteten, wie beispielsweise Heinrich von Sichrovsky, der

erste Generalsekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,³⁶⁵ oder Franz Zellner, der Regierungsrat und Adjunkt der Staatseisenbahn.³⁶⁶ Mit beiden stand Negrelli ebenfalls in Kontakt und da er, wenn er an diese Behörden schrieb, niemand direkt ansprach, werden diese Briefe nicht in der hier behandelten Korrespondenz zwischen ihm und Francesconi berücksichtigt.

Die für diese Arbeit herangezogenen Briefe zwischen Negrelli und Francesconi stammen aus den Jahren 1841 bis 1848 und sind mit einer Ausnahme auf Deutsch. Nur ein Brief vom 28. September 1841, der erste Brief von Francesconi an Negrelli in diesem Teilnachlass, wurde in italienischer Sprache verfasst.³⁶⁷ Der Zeitraum, den die Briefe zwischen Francesconi und Negrelli in diesem Teilnachlass umfassen, entspricht ungefähr jenem, der in der Fachliteratur für die Korrespondenz der beiden Männer angenommen wird. Wobei jedoch davon auszugehen ist, dass Briefe verloren gegangen sind oder vernichtet wurden und somit das Bild dieser Korrespondenz nie vollständig sein kann. In Zusammenhang mit Negrellis Wirken bei der *Strada d'Alemagna* finden sich keine Quellen in diesem Teilnachlass, welche eine Zusammenarbeit der beiden Ingenieure bei diesem Projekt belegen würden. Diesem Briefwechsel zufolge begann die Korrespondenz von Negrelli erst im Rahmen der Arbeiten an der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und dauerte die gemeinsame Zeit im Dienst der Generaldirektion der Staatseisenbahn an. Dabei fällt auf, dass knapp die Hälfte dieser Briefe aus dem Jahr 1845 stammt. 1848 kam es dann zum Bruch, als Negrelli Sektionschef im Ministerium für öffentliche Arbeiten wurde. Das Ende der Zusammenarbeit von Negrelli und Francesconi ist hier mit einem Brief vom 2. Juni 1848 belegt, in dem Francesconi Negrelli vorübergehend von seinem Dienst in der Generaldirektion suspendierte, um seine neue Stelle im Ministerium für öffentliche Arbeiten antreten zu können. Es handelt sich dabei um einen kurzen formellen Brief.³⁶⁸ Eine mögliche Verärgerung Francesconis ist anhand dieses Briefs nicht zu belegen.

Es kann anhand der Briefe bewiesen werden, dass Francesconi und Negrelli während ihrer gemeinsamen Zeit im Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und beim Staatseisenbahnbau in

³⁶⁵ Vgl. Michael *Martischknig*, Sichrov(w)sky Heinrich Joachim von. In: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815 – 1950, Bd. 12 (Lfg. 56, 2002), online unter <https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sichrovsky_Heinrich-Joachim_1794_1866.xml> (18.08.2021) 221f.

³⁶⁶ Vgl. Hildegard *Waldmüller*, Quellenkundliche Forschungen zur Sozialgeschichte des Eisenbahnbetriebs in Österreich 1824 bis 1865 (ungedr. Diss. Universität Wien 2016), online unter <10.25365/thesis.43542> (18.08.2021) 110.

³⁶⁷ Vgl. N. 04_0155_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁶⁸ Vgl. N. 08_0627_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

direktem Kontakt standen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie diese Korrespondenz beschaffen war. Ganz allgemein kann man feststellen, dass sich der überwiegende Teil der Briefe mit beruflichen Fragen auseinandersetzte. Darunter befinden sich beispielsweise die Verhandlungen zur Entlohnung und Beförderung Negrellis vor dessen Übertritt in den Staatsdienst oder seiner Erhebung zum definitiven Inspektor.³⁶⁹ Außerdem sind Schreiben von Francesconi erhalten, in denen er Negrelli von seinem bisherigen Posten suspendierte, um einer neuen Tätigkeit nachgehen zu können. Ein solches Schreiben steht nicht nur am Ende der Zusammenarbeit der beiden Männer, wie oben bereits zitiert wurde, sondern wurde von Francesconi auch am 23. März 1842 ausgestellt, damit Negrelli von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Dienst der Staatseisenbahn treten konnte.³⁷⁰ Es zeigt sich, dass Negrelli seine Dienste bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis 1847 nicht vollständig niederlegte, sondern beurlaubt war. In diesem Teilnachlass finden sich mehrere Schreiben, mit denen Francesconi Negrellis Freistellung von seiner Tätigkeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verlängerte. Zum Beispiel bestätigte er am 4. November 1844 Negrellis Urlaub von der Nordbahn um ein weiteres Jahr, bis zum 1. Oktober 1845, damit Negrelli für die Staatseisenbahn arbeiten konnte.³⁷¹ Ein ähnliches Schreiben findet sich auch im Jahr darauf: Am 21. Oktober 1845 stellte Francesconi den „k.k. Inspektor Alois Negrelli“ bis zum 1. Oktober 1846 von den Diensten bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn frei.³⁷²

In diesen Briefwechseln sind noch zahlreiche weitere Beurlaubungen enthalten. So befreite Francesconi Negrelli ebenfalls am 21. Oktober 1845 von seinen Diensten für einen Aufenthalt in der Schweiz, wo Negrelli die Maschinenfabrik Meyer in Mülhausen besuchen sollte, um den Fortschritt der Lokomotivenherstellung zu überprüfen.³⁷³ Darüber hinaus spielte auch Negrellis Involvierung in das Suezkanal-Projekt in der Zusammenarbeit mit Francesconi eine Rolle, da er dafür von seinen Verpflichtungen beim Eisenbahnbau in der Habsburgermonarchie beurlaubt werden musste. In einem Brief vom 16. Oktober 1846 genehmigte ihm Francesconi einen vierwöchigen Aufenthalt in Paris, um sich dort der Suezkanal-Frage widmen zu können.³⁷⁴ Zwei Jahre später, am 13. Jänner, beantragte Negrelli bei Francesconi eine Beurlaubung, um aufgrund der Suezkanal-Angelegenheit nach Ägypten reisen zu können.³⁷⁵

³⁶⁹ Vgl. N. 05_0168_00, N. 07_0462_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷⁰ Vgl. N. 05_0175_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷¹ Vgl. N. 05_0253_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷² Vgl. N. 06_0340_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷³ Vgl. N. 06_0339_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷⁴ Vgl. N. 07_0294_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷⁵ Vgl. N. 08_0703_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

Neben Urlaubsfragen waren konkrete Anweisungen und Aufträge von Francesconi an Negrelli ein großer Bestandteil ihrer beruflichen Korrespondenzen. Am 6. Oktober 1841 beauftragte Francesconi gemeinsam mit Heinrich von Sichrovsky Negrelli mit „(...) der Fortsetzung der Erhebungen behufs einer Verbindung der Nordbahn mit Prag (...).³⁷⁶ Im Anhang an diesen Brief findet sich eine Abschrift von Negrellis siebenseitigem, technischen Bericht über seine Inspektionen.³⁷⁷ Weitere Einblicke in die Tätigkeiten des k.k. Inspektors der Staatseisenbahnen gibt das Schreiben von Francesconi vom 22. März 1844, in dem er Negrelli beauftragt, während seinen Inspektionsreisen speziell die Kiesvorräte zu kontrollieren, da es zu Unregelmäßigkeiten gekommen wäre.³⁷⁸ Darüber hinaus spiegelt sich in diesem Briefwechsel aus dem Teilnachlass Negrellis wider, dass die eisenbahntechnische Überwindung des Semmerings damals eine Angelegenheit von allgemeinem Interesse und somit auch Teil dieser Korrespondenzen war. Denn obwohl Ghega bereits 1844 einen Entwurf zur Semmering-Frage präsentiert hatte, gab Francesconi am 3. Jänner 1845 ein Gutachten bei Negrelli in Auftrag, welches die Möglichkeiten für eine „(...) Eisenbahn mit Pferdekraft zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag (...)“ untersuchen sollte.³⁷⁹ Des Weiteren findet sich in diesem Teilnachlass auch jener Brief, der einen der Aufträge enthält, die Viktor Schützenhofer zufolge mitunter für Negrellis adeligen Beinamen ausschlaggebend waren.³⁸⁰ Am 16. Juni 1847 verfasste Francesconi einen Brief, in dem er den „k.k. Rath und Inspektor Alois Negrelli“ mit einer Inspektionsreise an einem Abschnitt der Eisenbahnstrecke im Grenzgebiet zwischen Böhmen und Sachsen beauftragte, um ein Gutachten über die sich im Bau befindenden Brücken anzufertigen.³⁸¹

Dies sind aber nur einige Beispiele der Aufträge von Francesconi an Negrelli, die sich in dem im Technischen Museum Wien archivierten Teilnachlass befinden. Trotzdem kann anhand dieser zitierten Briefe veranschaulicht werden, wie sich die berufliche Kommunikation der beiden Männer gestaltete, und zugleich ein Eindruck von ihren Zuständigkeitsbereichen und genauen Tätigkeiten beim Eisenbahnbau gewonnen werden. Doch auch wenn der überwiegende Teil dieser Korrespondenz sich mit beruflichen Angelegenheiten auseinandersetzte, so ist zumindest ein Brief erhalten, der im Vergleich zu den anderen als

³⁷⁶ N. 04_0158_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli. Christian F. *Deihsen*, Alois Negrelli Ritter von Moldelbe – ein österreichischer Eisenbahnpionier des 19. Jahrhunderts. Seine Leistungen und Verdienste um die Entwicklung des Eisenbahnwesens im österreichischen Kaisertum und in der Schweiz bis 1858 (ungedr. Diss. Universität Wien 1993) 95.

³⁷⁷ Vgl. N. 04_0158_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷⁸ Vgl. N. 05_0224_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁷⁹ N. 06_0262_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁸⁰ Vgl. *Schützenhofer*, Alois Negrelli, sein Leben und sein Werk, 45.

³⁸¹ Vgl. N. 07_0446_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

privat eingestuft werden kann. In einem kurzen Schreiben vom 30. September 1842 drückt Francesconi seine Glückwünsche zu Negrellis Ehrung durch den König von Württemberg aus.³⁸²

Zusammenfassend kann man festhalten, dass ein direkter Kontakt zwischen den beiden Männern bestand, wobei berufliches und vor allem der Eisenbahnbau im Vordergrund standen. Auch zeichnet sich in dieser Korrespondenz ab, dass Francesconi der Vorgesetzte und somit hierarchisch höhergestellt war, denn er bewilligte Dienstfreistellungen und erteilte Anweisungen und Aufträge. Negrelli hingegen dokumentierte und überwachte den Fortschritt des Eisenbahnbaus direkt vor Ort.

8.2. WEITERE ZEUGNISSE EINES NETZWERKS

Doch neben den Zeugnissen eines direkten Austausches zwischen Negrelli und Francesconi gibt es noch weitere Belege für die Zusammenarbeit der vier Männer. So beispielsweise in den bereits erwähnten Briefen, die Negrelli an seinen Freund und Unterstützer Johann von Ebner, den Kreishauptmann von Bregenz, schrieb.³⁸³ Die insgesamt zwölf Briefe sind in der Sammlung von Handschriften und alten Drucken der Österreichischen Nationalbibliothek archiviert.³⁸⁴ Dieser Bestand ist bereits gut erschlossen und die zwölf Briefe wurden von István Németh transkribiert und in dem von Andrea Leonardi herausgegebenen Werk 1988 publiziert.³⁸⁵ In diesen Briefen nimmt Negrelli unter anderem Bezug auf seine beruflichen Tätigkeiten und somit auch auf jene Personen, die mit ihm zusammenarbeiteten. So schreibt Negrelli am 18. Jänner 1840 von Zürich aus an Ebner Folgendes:

„Im gleichen Momente, als ich ihr lieber Schreiben vor Augen hatte, überreichte der Briefträger 2 Briefe aus Wien – der eine von meinem Bruder – der andere – errathen Sie von wem? ein Doppeladler horste am Siegel, und verwahrte wohl den Inhalt und errathen Sie?? (sic) Stellen Sie sich mein Erstaunen vor! Die Direktion der Kaiser Ferdinand Nordbahn ladet mich auf den Antrag des Hochwohlg. Rathes Francesconi ein, mich ungesäumt nach Wien zu verfügen, (...).“³⁸⁶

Das hier von Negrelli erwähnte Schreiben findet sich auch in seinem Teilnachlass im Technischen Museum. Es wurde am 13. Jänner 1840 von Sichrovsky ausgestellt und führt

³⁸² Vgl. N. 05_0190_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁸³ Vgl. *Németh*, Luigi Negrelli und sein geistiges Vermächtnis, 91.

³⁸⁴ Vgl. Österreichische Nationalbibliothek (Kurzform: ÖNB), Alois Negrelli, Korrespondenz, online unter <<http://data.onb.ac.at/rec/AC13837673>> (19.08.2021).

³⁸⁵ Vgl. *Németh*, Luigi Negrelli und sein geistiges Vermächtnis, 109ff.

³⁸⁶ Ebd., 117.

Francesconi und dessen Empfehlung gleich im ersten Satz an.³⁸⁷ Damit lässt sich belegen, dass Francesconi bewusst Negrelli in den Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn holte.

Die Zusammenarbeit von Negrelli und Francesconi kann anhand der zitierten Briefe mehrfach bewiesen werden, jedoch stellt sich nun die Frage, wie es um die Korrespondenzen mit den anderen in dieser Masterarbeit behandelten Männern stand. Auch dazu finden sich Hinweise in Negrellis Teilnachlass im Technischen Museum Wien. Es ist darin ein Brief enthalten, den Carlo Ghega an Pasquale Revoltella, einen Bankier aus Triest,³⁸⁸ schickte. Dieser Brief wurde von Ghega am 12. November 1851 auf Italienisch verfasst und darin schrieb er das Folgende:

„Amico – Ho potuto vedere Negrelli ieri a sera; egli mi disse che non può più prorogare il suo viaggio e partirà quindi o domani o dopo domani per Modena. Vi si fermerà non sa quanta, ma crede di essere frai 8 o dieci giorni di ritorno.“³⁸⁹

Kurz zusammengefasst, beschrieb Ghega hier, dass er Negrelli am Vorabend getroffen hätte und dieser ihm mitgeteilt hätte, dass er seine Reise nicht mehr aufschieben könne und daher am nächsten oder übernächsten Tag nach Modena abreisen würde. Laut Ghega wusste Negrelli bei diesem Treffen noch nicht, wie lange er sich in Modena aufhalten würde, rechnete aber mit acht oder zehn Tagen. Auch wenn dieses Schreiben von Ghega nicht direkt an Negrelli gerichtet ist, so belegt es, dass es persönliche Treffen zwischen den beiden auch nach ihrer gemeinsamen Zeit bei der Staatseisenbahn gab.

Die Zusammenarbeit des in dieser Arbeit behandelten Personenkreises spiegelt sich auch in den Zeitungsberichten zum Eisenbahnbau wider. Beispielsweise veröffentlichte die Wiener Zeitung am 28. Oktober 1844 einen kurzen Bericht, in dem beschrieben wurde, wie Francesconi, Tallachini und Ghega im Zuge der Eröffnungsfeier des Eisenbahnabschnittes zwischen Mürzzuschlag und Graz für ihre Dienste geehrt wurden.³⁹⁰

„Se. k.k. Majestät haben bei Gelegenheit der feierlichen Eröffnung des Betriebes auf der Staats-Eisenbahn von Mürzzuschlag bis Graz der mit der unmittelbaren Vollziehung der Arbeiten an den Staatsbahnen betrauten General-Direction die allerhöchst Zufriedenheit mit ihren bisherigen Leistungen zu erklären, und dem Vorstande dieser Direction, Hofrathe Francesconi, den Orden der eisernen Krone dritter Klasse zu verleihen, die zeitlich verwendeten Inspectoren Ghega und Schmidt, dann die Ober-Ingenieure Fillunger und Löhr in dieser Eigenschaft definitiv zu bestellen, dem Inspector Ghega den Titel eines k.k.

³⁸⁷ Vgl. N. 03_0111_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁸⁸ Vgl. Giulio Cervani, Revoltella Pasquale Frh. von. In: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815 – 1950, Bd. 9 (Lfg. 42, 2002), online unter <https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_R/Revoltella_Pasquale_1795_1869.xml> (19.08.2021) 102f.

³⁸⁹ N. 10_0912_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁹⁰ Vgl. Wien. In: Wiener Zeitung, 1844, Nr. 299 (28.10.1844), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrz&datum=18441028&seite=1&zoom=33>> (20.08.2021) 2215.

Rathes zu gewähren, und den Bauwächter Felice Tallachini die große goldene Civil-Ehren-Medaille am Bande zu bewilligen geruht.“³⁹¹

Dies belegt nicht nur die gemeinsame Arbeit von Francesconi, Ghega und Tallachini im Staatsbahnbau, sondern zeigt auch, dass die drei Männer an einer Eröffnungsfeier teilnahmen, wo sie sich persönlich begegneten. Darüber hinaus wird in diesem Zeitungsausschnitt deutlich, dass Ghega, Tallachini und Francesconi zu den führenden Persönlichkeiten des Eisenbahnbaus in der Habsburgermonarchie zählten. Neben ihnen werden in diesem Artikel jedoch noch andere einflussreiche Personen aus der Branche genannt, womit deutlich wird, dass die „italienische Equipe“ nicht als abgeschlossenes System betrachtet werden kann, sondern auch auf die Zusammenarbeit mit Personen außerhalb dieses italienischstämmigen Zirkels angewiesen war.

Wenige Wochen nach der Eröffnungsfeier der Strecke zwischen Graz und Mürzzuschlag, am 16. November, fand eine feierliche Zeremonie statt, bei der Tallachini die Ehrenmedaille offiziell überreicht wurde. Auch hier war Francesconi nicht nur anwesend, sondern führte die feierliche Zeremonie durch.

„Die Ceremonie ist von dem k.k. Hofrathe General-Director, Herrn Hermenegild Francesconi, vollzogen worden, welcher nach einer der Gelegenheit angemessenen Rede den durch Allerhöchste Gnade ausgezeichneten Bau-Unternehmer vor dem Bildnisse Allerhöchst Sr. k.k. Majestät mit dem besagten Ehrenzeichen schmückte, (...). Mit sichtbarer Rührung drückte hierauf Herr Felice Tallachini in Italienischer Sprache den ehrfurchtvollsten Dank für die allergnädigste Auszeichnung aus, und indem ihm hierzu von den versammelten Beamten der k.k. General-Direction der Staats-Eisenbahnen Glück gewünscht wurde, endete eine Feier, deren Erinnerung durch die beglückende Milde Sr. k.k. Majestät gewiß Jedem, der Zeuge davon war, im hohen Grade erfreulich sein wird.“³⁹²

Dieser Artikel belegt nicht nur ein weiteres Treffen zwischen Francesconi und Tallachini, sondern zeigt auch, dass Italienisch offenbar zumindest in Tallachinis Sprachrepertoire durchaus präsent war. Ob sich Negrelli und Ghega unter den versammelten Beamten der Generaldirektion befanden, wird in diesem Zeitungsartikel nicht erwähnt.

Es zeigt sich in den für diese Arbeit konsultierten Quellen, dass Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini auf unterschiedlichen Wegen Kontakt hatten, denn es gab einen brieflichen Austausch sowie persönliche Treffen. Insbesondere kann man anhand der Korrespondenzen zwischen Negrelli und Francesconi feststellen, dass ihre Kontakte im Rahmen ihrer

³⁹¹ Wien. In: Wiener Zeitung, 1844, Nr. 299 (28.10.1844) 2215.

³⁹² Wien. In: Wiener Zeitung, 1844, Nr. 328 (26.11.1844), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrt&datum=18441126&seite=3&zoom=33>> (20.08.2021) 2461.

gemeinsamen Zeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und im Staatsdienst häufiger waren als bisher in der einschlägigen Literatur angenommen wurde, daher auch in Abbildung 5 mit einem dicken Pfeil dargestellt. Auch ist belegt, dass Francesconi Negrelli gezielt nach Wien holte, wie sich die beiden aber ursprünglich kennenlernten geht aus diesen Quellen nicht hervor. Die Beziehung zwischen ihnen erscheint in Anbetracht der ausgewählten Quellen im Vergleich zu den anderen Verbindungen enger. Dies ist aber besonders den in Negrellis Teilnachlass archivierten Briefen geschuldet. Des Weiteren bestätigen diese Quellen auch die Beziehung zwischen Ghega und Negrelli, die offensichtlich auch während Negrellis Tätigkeiten im lombardo-venetianischen Königreich andauerte. Zudem demonstrieren die ausgewählten Quellen, dass Tallachini in denselben Kreisen verkehrte wie die drei Ingenieure und insbesondere zu Francesconi eine enge Beziehung hatte, da dieser immerhin die Zeremonie zur Verleihung der Ehrenmedaille an Tallachini übernahm. Grundsätzlich erscheint Francesconi in den hier zitierten Quellen, wie auch in der Forschungsliteratur, als der Chef oder Vorgesetzte der anderen drei Männer. Daher hatte er die meisten Kontakte und kann als Schlüsselperson oder *Broker* angesehen werden, was auch aus Abbildung 5 hervorgeht.

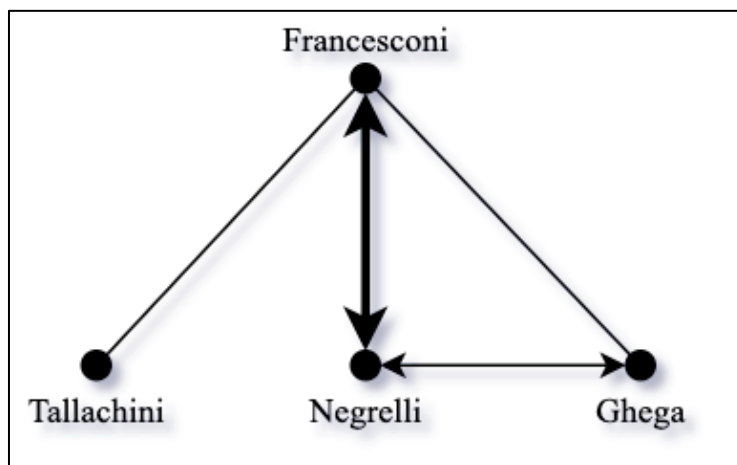


Abbildung 5: Beziehungen und Zusammenarbeit anhand ausgewählter Quellen (1840 – 1851)

Quelle: Eigene Darstellung

9. VON FREUNDSCHAFT UND KONKURRENZ – ZUSAMMENFASSENDE DISKUSSION

Nachdem nun der gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Kontext, in dem die vier Männer vorwiegend in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und etwas darüber hinaus tätig waren, erörtert wurde und ihre Zusammenarbeit anhand von wissenschaftlicher Literatur und ausgewählten Quellen analysiert wurde, gilt es nun in diesem Kapitel, die gewonnenen Erkenntnisse zu diskutieren. Diese finale Diskussion soll eine Beantwortung des eingangs definierten Forschungsvorhabens ermöglichen, welches daher an dieser Stelle noch einmal aufgegriffen wird: Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit italienischsprachiger Eliten auf den Großbaustellen der Habsburgermonarchie während des 19. Jahrhunderts? Wie kooperierten Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli, Carlo Ghega und Antonio Tallachini und welche Rolle spielte dabei ihre gemeinsame Herkunft?

Um diese Fragen umfassend diskutieren zu können, ist es hier noch einmal nötig auf den historischen Kontext zu verweisen, da Personennetzwerke nicht losgelöst von den sie umgebenden Strukturen existieren und von gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen maßgeblich beeinflusst werden. Die Beziehungen zwischen der Habsburgermonarchie und jenen norditalienischen Gebieten, aus denen die vier hier im Fokus stehenden Männer stammten, gestalteten sich, wie in Kapitel 4 ausführlich dargelegt wurde, zur Jahrhundertwende sowie auch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgrund der napoleonischen Kriege und zunehmender Unabhängigkeitsbestrebungen von italienischer Seite schwierig. Neben diesen gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen spielten technische Neuerungen und industrieller Fortschritt ebenfalls eine Rolle. Man kann durchaus behaupten, dass diese Bedingungen die Arbeit im Infrastrukturbau generell sowie die Kooperation der vier Männer überhaupt erst ermöglichten. Wie bereits erwähnt, förderte die temporäre Herrschaft Frankreichs über den Norden des heutigen Italiens den dortigen Infrastrukturbau und wirkte sich somit in weiterer Folge durch Migration und wissenschaftlichen Austausch zum Vorteil für die Habsburgermonarchie aus. Daraus lässt sich schließen, dass die Zusammenarbeit von Eliten im Infrastrukturbau ganz allgemein von den historischen Gegebenheiten bedingt wurde und zugleich für die industrielle Weiterentwicklung der Monarchie im 19. Jahrhundert wesentlich war. Dies lässt sich auch unabhängig von den hier behandelten italienischsprachigen Eliten behaupten, da das Territorium der Monarchie groß war und Wissen in ganz unterschiedliche Gebiete gelangen musste, um beispielsweise den effizienteren Transport von Menschen und Gütern ermöglichen zu können. Auch bei der Analyse der Kooperation des für diese Arbeit ausgewählten Personenkreises hat sich gezeigt, dass die Männer genauso auf die

Zusammenarbeit mit nicht-italienischsprachigen Personen angewiesen waren und ihr Netzwerk nicht als abgeschlossene Einheit zu betrachten ist. Man kann somit allgemein schlussfolgern, dass Korrespondenzen von Eliten in der Baubranche, wie auch in anderen Bereichen, für einen Wissensaustausch und eine industrielle und wirtschaftliche Weiterentwicklung der Habsburgermonarchie maßgeblich waren. Diese Erkenntnis sagt jedoch zunächst wenig über die eigentliche Zusammenarbeit von elitären Arbeitskräften aus, weshalb es nun sinnvoll ist Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini heranzuziehen.

Die vier Männer hatten zunächst sehr unterschiedliche Lebenswege, vor allem was die drei Ingenieure Francesconi, Negrelli und Ghega betrifft. Offensichtlich gab es keine allgemein anerkannte Ingenieurausbildung und wie bereits in ihren Kurzbiografien in dieser Arbeit deutlich wurde, waren die drei Männer vielfältig ausgebildet und anfangs teils auch an Projekten im Bereich des Gebäudebaus tätig. Über Arbeiten bei Baustellen zur Wasserregulierung und im Straßenbau kamen schließlich die Ingenieure sowie auch der Unternehmer Tallachini zum Eisenbahnbau und zugleich in die Gebiete des heutigen Österreichs. Neben der Arbeit in der Baubranche, speziell im Infrastrukturbau, teilten die vier Männer auch die Erfahrung der Migration. Obwohl, wie bereits in den biografischen Überblicken in Kapitel 6 gezeigt wurde, die Wanderrouten von Francesconi, Ghega, Negrelli und Tallachini nicht ident waren, so waren sie zum Zeitpunkt der Auswanderung aus ihren Herkunftsgebieten Bürger der Habsburgermonarchie und verließen diese bis auf Negrelli vorerst nicht. Erst Studienreisen, beziehungsweise Industriespionage für den Eisenbahnbau, führten Francesconi und Ghega ins Ausland, aber auch Negrelli führte eine Reise mit dem gleichen Zweck in nahezu dieselben Länder wie die anderen beiden Ingenieure. Es zeigt sich, dass die Männer sehr mobil waren und ähnliche Wanderungserfahrungen machten. Zudem war der Grund für die Wanderungen bei den drei Ingenieuren Francesconi, Ghega und Negrelli sowie bei dem Unternehmer Tallachini derselbe, nämlich die Arbeit. Um es hier noch einmal auf den Punkt zu bringen, kann man festhalten, dass die vier Männer italienischsprachige, elitäre Arbeitsmigranten im Infrastrukturbau in der Habsburgermonarchie waren. Mobilität war in der Baubranche, speziell im Zusammenhang mit den Großbaustellen im Infrastrukturbau, keine Seltenheit und ist weder auf Personen aus den Gebieten des heutigen Italiens noch auf die Eliten zu beschränken. Wie bereits erwähnt, profitierte das Reich der Habsburger von dieser Mobilität, so auch im Fall von Francesconi, Ghega, Negrelli und Tallachini. Das Wissen, das die vier Männer aus ihren Herkunftsregionen mitbrachten oder auf Studienreisen oder bei anderen Tätigkeiten im Ausland gesammelt hatten, wurde zum *Brain Gain* für die

Habsburgermonarchie. Doch ohne die Korrespondenzen der Männer wäre dieser Gewinn gar nicht erst möglich gewesen.

Nun stellt sich in diesem Zusammenhang zuerst die Frage, wie es überhaupt zur Kooperation zwischen Francesconi, Ghega, Negrelli und Tallachini kam. Der erste Begegnungspunkt beziehungsweise die erste große Baustelle im Infrastrukturbau, bei der alle vier hier behandelten Männer beteiligt waren, war die *Strada d'Alemagna*. Francesconi und Ghega arbeiteten nicht nur bei diesem Projekt, sondern allgemein zum damaligen Zeitpunkt in der venezianischen Baudirektion zusammen und Francesconi wird in einigen wissenschaftlichen Ausführungen als Ghegas Mentor dargestellt. Negrelli hingegen war beim Bau der *Strada d'Alemagna* in Tirol beschäftigt und weder in den für diese Arbeit analysierten Quellenbeständen noch in der Forschungsliteratur konnten Hinweise auf einen Kontakt zwischen Negrelli und den anderen beiden Ingenieuren in den 1820er Jahren gefunden werden. Bei diesem Projekt war es Antonio Tallachini, der am besten vernetzt war und die meisten Kontakte hatte, da seine Firma an beiden Streckenabschnitten beteiligt war. Tallachini hatte daher schon zu Beginn einen hohen Grad an *Closeness* in dieser Personengruppe und war in dieser Phase auch das verbindende Element zwischen den Männern. Man kann aufgrund der Verbindungen, die Francesconi, Ghega, Tallachini und Negrelli zueinander hatten, schon im Zusammenhang mit den Arbeiten an der *Strada d'Alemagna* von einem Netzwerk sprechen.

Nachdem nun geklärt wurde, wo und wann das erste Mal eine Form des Netzwerks dieser vier Männer aktiv war, gilt es nun der Frage nachzugehen, wie es sich auf den Eisenbahnbau in den Gebieten des heutigen Österreichs, Tschechiens und der Slowakei transferierte. Dabei kann, wie aus der Forschungsliteratur und den Quellen hervorgeht, die Errichtung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als nächste Großbaustelle, an der die vier Männer beteiligt waren, aufgegriffen werden. Francesconi, Ghega und Tallachini traten dort in einer ähnlichen Konstellation auf, wie auch schon zuvor im Veneto bei der Konstruktion der *Strada d'Alemagna*: Francesconi war in der leitenden Funktion, während Ghega ihm unterstellt war und Tallachini als Unternehmer ohnehin unter den beiden Männern agierte. Es handelt sich vermutlich um keinen Zufall, dass Francesconi, Ghega und Tallachini einige Jahre nach dem Bau der *Strada d'Alemagna* in dieser Konstellation wieder auf einer großen Baustelle im Bereich des Infrastrukturbaus tätig waren. Durchaus interessant ist aber die Rolle Negrellis in diesem Zusammenhang, denn weder aus den konsultierten Quellen noch aus der Forschungsliteratur geht hervor, woher Francesconi Negrelli kannte. Es wurde aber bereits in dieser Arbeit anhand des Briefes von Sichrovsky belegt, dass Francesconi Negrelli für den

Posten als Generalinspektor bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorschlug. Es ist also davon auszugehen, dass Francesconi und Negrelli schon zuvor Kontakt hatten, entweder persönlich, brieflich und vielleicht sogar über den Unternehmer Tallachini, dieser Kontakt aber noch nicht durch Quellen belegt werden konnte. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Negrelli sich durch seine Tätigkeiten in Tirol und in der Schweiz einen Namen gemacht hatte und Francesconi ihn 1840 aufgrund seiner Bekanntheit vorschlug. Wie genau nun Negrellis tatsächliche Zusammenarbeit mit Francesconi begann, ist heute anhand der für diese Arbeit benutzten Quellen und Forschungsarbeiten nicht zu rekonstruieren. Grundsätzlich war aber vor allem der Kontakt mit Francesconi für Negrelli äußerst wichtig, denn erst durch ihn wurde er gewissermaßen in diesen Zirkel aufgenommen und mit Ghega bekannt.

Es zeigt sich aber sowohl in der Forschungsliteratur sowie in den Quellen, dass das Netzwerk über die Jahre durch äußere Einflüsse wie Migration, neue Aufträge beziehungsweise die Wanderung zu neuen Großbauprojekten, aber auch durch strukturelle Veränderungen, wie den Übergang von den Privatbahnen zum Staatsbahnsystem oder die Schaffung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten maßgeblich beeinflusst wurde. Die vier Männer arbeiteten in unterschiedlichen Phasen mal mehr und mal weniger eng zusammen und ihre Beziehungen zueinander veränderten sich. Retrospektiv ist schwer festzustellen, wie die Beziehungen der vier Männer tatsächlich waren, da viele schriftliche Quellen wie beispielsweise Briefe vermutlich verloren gegangen sind, vernichtet wurden oder noch in Archiven versteckt liegen. Zudem kann über persönliche Treffen zwischen den Männern kaum eine Aussage getroffen werden, sofern diese nicht in Briefen, Zeitungsartikeln, Protokollen oder Tagebucheinträgen festgehalten wurden. Trotzdem soll hier nun versucht werden, die Beziehungen der vier Männer zueinander anhand der Forschungsliteratur und der herangezogenen Quellen aufzuschlüsseln. Grundsätzlich kann man festhalten, dass die konsultierten Quellen die Aussagen in der Forschungsliteratur weitgehend stützen. Trotzdem konnten aus den hier verwendeten Quellen noch weitere Erkenntnisse gewonnen werden, die in den wissenschaftlichen Abhandlungen bisher in dieser Form nicht hervorkamen, aber dazu später mehr. Zunächst einmal kann man feststellen, dass sowohl die Forschungsliteratur als auch die konsultierten Quellen ein Netzwerk abbilden, welches zwar hierarchisch organisiert ist, aber zugleich auf wechselseitiger Interaktion beruht. Nach Volker Schneider kommt hier vorwiegend der neoinstitutionalistische Netzwerkbegriff zur Anwendung, da die Beziehungen der vier Männer über Jahre hinweg anhielten und – soweit es bis heute nachvollziehbar ist – auf Gegenseitigkeit beruhten.³⁹³

³⁹³ Vgl. *Schneider*, Netzwerke und Relationalismus, 60.

Francesconi erscheint dabei sowohl in der Forschungsliteratur als auch in den in Kapitel 8 zitierten Briefen und Zeitungsartikeln als Vermittler, Schlüsselperson und Chef, also netzwerktheoretisch gesehen als der *Broker*. Trotzdem ist auch Tallachinis Rolle nicht zu unterschätzen, denn obwohl es wenig Material zu seiner Person gibt, war er mit seiner Firma maßgeblich an denselben Projekten beteiligt, wie auch die anderen drei Männer, und es ist daher davon auszugehen, dass er auch gut vernetzt war. Dies ist unter anderem der Tatsache geschuldet, dass es abgesehen von Tallachini und seinen Konkurrenten den Gebrüdern Klein kaum Baufirmen gab, die genügend Werkzeuge, Transportmittel, Materialien und Arbeitskräfte für Großbaustellen im Eisenbahnbau aufbringen konnten. Tallachini hatte in den unterschiedlichen Phasen der Zusammenarbeit der vier Männer teils ähnlich viele Kontakte wie Francesconi und war vermutlich der älteste der vier Männer, auch wenn sein Geburtsdatum nicht eindeutig bestimmt werden konnte. Trotzdem nahm er nicht so eine leitende und vermittelnde Rolle ein, wie Francesconi es tat. Obwohl Tallachini über die Jahre hinweg einen hohen Grad an *Closeness* in dieser Personengruppe hatte, kann er nicht als *Broker* angesehen werden. Was nun Negrelli anbelangt, so wird dieser in der Forschungsliteratur teils als Konkurrent von Ghega und Francesconi dargestellt. Dagegen sprechen aber vor allem die für diese Arbeit konsultierten Quellen, die eine vorwiegend berufliche, aber zugleich enge Korrespondenz zwischen Francesconi und Negrelli belegen, welche in der Forschungsliteratur bisher kaum in dieser Form thematisiert wurde. Darüber hinaus zeugen die ausgewählten Quellen auch von persönlichen Treffen zwischen Negrelli und Ghega. Hinzu kommt die Tatsache, dass Ghega Negrellis Trauzeuge war. Es ist also naheliegend, dass diese Männer mehr als Arbeitskollegen waren und zwischen ihnen Freundschaften entstanden. Zusammenfassend kann man hier festhalten, dass die vier Männer sowohl auf brieflicher als auch auf persönlicher Ebene interagierten. Wenn man speziell von den Briefen zwischen Francesconi und Negrelli ausgeht, so lässt sich außerdem feststellen, dass Berufliches in der Beziehung der Männer im Vordergrund stand. Dabei sind aber Konkurrenzgedanken sowie freundschaftliche Relationen nicht auszuschließen und haben mit Sicherheit die Kooperation dieser Männer geprägt.

In dieser Arbeit wurde aber auch die Frage gestellt, welche Rolle die Herkunft der vier Männer bei ihrer Zusammenarbeit spielte. Wie bereits dargelegt wurde, machten die vier Männer ähnliche Migrationserfahrungen, denn obwohl sie bei ihren Wanderungen in den meisten Fällen die Habsburgermonarchie nicht verließen, so migrierten sie von einem Kultur- und Sprachraum in einen anderen. Inwiefern die vier Männer von italienischer Kultur geprägt waren und ob diese als verbindendes Element wirkte, ist im Nachhinein schwer festzustellen. Die Frage nach

der Rolle der gemeinsamen Herkunft lässt sich am besten bei Betrachtung des Gebrauchs der italienischen Sprache in diesem Personenkreis analysieren. Dabei fällt zunächst Antonio Tallachini auf, der sich am 16. November 1844 bei der Überreichung seiner Ehrenmedaille in Wien auf Italienisch bedankte, wie aus dem in 8.2 zitierten Zeitungsartikel hervorgeht. Für Tallachini war das Italienische zu diesem Zeitpunkt offensichtlich noch wichtig und wurde von ihm aktiv gebraucht, obwohl er sich bei dieser Zeremonie im deutschen Sprachraum aufhielt und dort auch schon über Jahre gearbeitet hatte. Dabei darf nicht vergessen werden, dass es sich hier um eine Momentaufnahme handelt und es dazu noch mehr Quellen von Tallachini selbst benötigen würde.

Anders verhält sich bei Francesconi und Negrelli, denn aus den Briefen in Negrellis Teilnachlass im Technischen Museum Wien geht klar hervor, dass Deutsch die dominante Sprache in ihrer Korrespondenz war. Wobei jedoch nicht vernachlässigt werden darf, dass am Anfang dieses erhaltenen Briefwechsels ein Brief auf Italienisch von Francesconi an Negrelli stand.³⁹⁴ Daraus lässt sich schlussfolgern, dass Italienisch zumindest am Beginn ihrer Kommunikation noch eine gewisse Relevanz hatte. Wie sich dies privat oder bei persönlichen Treffen gestaltete, ist nur schwer feststellbar. Man kann aber mit Sicherheit festhalten, dass alle vier Männer in ihrer Kindheit mit der italienischen Sprache aufwuchsen und Deutsch als Fremdsprache lernen mussten. Dies mag bei Negrelli zunächst verwundern, da seine Mutter aus dem deutschsprachigen Teil Südtirols stammte. Aber wie bereits in Kapitel 6.2 dieser Arbeit erwähnt wurde, wuchs Negrelli vorwiegend mit dem Italienischen auf und lernte Deutsch erst im Laufe seiner Ausbildung. Die deutsche Sprache und „deutsch zu sein“ war für Negrelli ein wichtiger Teil seiner Identität. So zitiert Alfred Birk einen Tagebucheintrag, in dem Negrelli schreibt: „(...) ich fühle mich mehr deutsch.“³⁹⁵ Wolfgang Straub vermerkt aber allgemein zu Negrellis Tagebucheinträgen aus dem Jahr 1823:

„Die Tagebuchaufzeichnungen bleiben jedoch auch in der Folge durchsetzt von italienischen Passagen – Negrelli mag innerhalb der drei Kollegen sein ‚Deutschtum‘ am meisten betont haben, die Zweisprachigkeit blieb ihm Selbstverständlichkeit, ab 1848 konnte er das Italienische im Beruf wieder vermehrt gebrauchen.“³⁹⁶

Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die italienische Sprache trotzdem in Negrellis Leben sehr präsent war. Auch Ghega musste die deutsche Sprache erst lernen, seine ersten Publikationen aus den Jahren 1829 und 1833 waren auf Italienisch und persönliche Notizen verfasste er sogar

³⁹⁴ Vgl. N. 04_0155_000. In: TMW, Nachlass Luigi Negrelli.

³⁹⁵ Birk, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848, 2.

³⁹⁶ Straub, Carl Ritter von Ghega, 57.

bis ins Jahr 1836 in jener Sprache, mit der er aufgewachsen war.³⁹⁷ Es zeigt sich, dass die italienische Sprache im beruflichen Leben dieser Männer durchaus wichtig war, da es für alle Vier das vertrautere Idiom war und zugleich mit Sicherheit die erste Kontaktaufnahme erleichterte beziehungsweise überhaupt ermöglichte. Zudem waren Tallachini, Francesconi, Negrelli und Ghega teils noch während oder nach ihrer Tätigkeit in den Gebieten des heutigen Österreichs für kürzere oder längere Zeit auf Baustellen im italienischen Sprachraum beschäftigt. Man kann somit sagen, dass die Herkunft der vier Männer in ihrem beruflichen Leben und auch bei ihrer Kooperation eine Rolle spielte. Dies darf jedoch auch nicht überbewertet werden, da die Männer nicht nur die deutsche Sprache erlernten, – wobei bei Tallachini aufgrund mangelnder Quellen fraglich ist, ob er sie überhaupt erwarb – sondern Negrelli, Francesconi und Ghega ihre Vornamen eindeutschten. Aus Ermenegildo wurde Hermenegild Francesconi, Carlo Ghega schrieb sich Karl und Negrelli nannte sich anstatt von Luigi Alois. Man kann daher nicht unbedingt von einer gemeinsamen italienischen Identität ausgehen, zumal der italienische Nationalstaat sich damals erst zu formieren begann.³⁹⁸ Abschließend ist festzuhalten, dass ein gemeinsames italienisches Identitätsgefühl in der Kooperation der vier Männer vermutlich nur eine untergeordnete Rolle spielte, die italienische Sprache im Erstkontakt aber durchaus wichtig war. Zudem begannen die Männer ihre Zusammenarbeit bereits in den italienischsprachigen Territorien und so gesehen war die Herkunft dieser Personen entscheidend für das Entstehen eines Netzwerks. Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang noch einmal auf die ähnlichen Migrationserfahrungen dieser Personen zu verweisen.

Zum Schluss kann in Bezug auf das für diese Arbeit definierte Forschungsvorhaben festgehalten werden, dass Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli, Carlo Ghega und Antonio Tallachini bei verschiedenen Großbauprojekten im Infrastrukturbau, speziell im Bereich des Eisenbahnbaus, in der Habsburgermonarchie zusammenarbeiteten. Bekanntschaft, Freundschaft und gewissermaßen auch die italienische Sprache spielten in der Postenbesetzung eine Rolle und es ist kein Zufall, dass gerade diese vier Personen immer wieder an denselben Projekten beteiligt waren und für die gleichen Baudirektionen arbeiteten. Vielleicht würden österreichische Medien dies heutzutage sogar als „Freunderlwirtschaft“ oder „Postenschacher“ betiteln. Feststeht aber, dass es in der Habsburgermonarchie weitgehend an dem nötigen *Know How* fehlte und die norditalienischen Gebiete im Straßenbau zu Beginn des 19. Jahrhunderts fortschrittlicher waren. Die Migration von elitären Arbeitskräften im Bauwesen war für die

³⁹⁷ Vgl. *Straub*, Carl Ritter von Ghega, 84, 234.

³⁹⁸ Vgl. ebd., 50.

industrielle Weiterentwicklung der Monarchie genauso wichtig wie die Industriespionage in Form von sogenannten Studienreisen, die den modernen Eisenbahnbau ins Reich der Habsburger brachten.

Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini sind hier als Beispiele zu betrachten, ähnliche Entwicklungen lassen sich auch in anderen Personenkreisen innerhalb des Infrastrukturbaus ausmachen. Hierzu bedürfte es jedoch noch weiterer Forschungsarbeit. Außerdem soll durch die Personenauswahl in dieser Arbeit, nicht der Erfolg von Eliten im Bauwesen aus anderen Regionen geschmälert werden. Diese waren für den industriellen Fortschritt der Monarchie ebenso wichtig. Darüber hinaus kann das Netzwerk der vier Männer nicht als abgeschlossen betrachtet werden und eine weitere Netzwerkanalyse, die sich mit der Kooperation von Entscheidungstragenden, wie beispielsweise Direktoren, Investoren, Inspektoren, Ingenieuren und Unternehmern, im Eisenbahnbau in der Habsburgermonarchie beschäftigt, würde Stoff für weitere Forschungsprojekte bieten. Auf Basis der in dieser Arbeit vorgenommenen Analyse, ist jedoch anzunehmen, dass die Eliten im Eisenbahnbau und vermutlich allgemein im Infrastrukturbau gut vernetzt waren und sich häufig bei denselben Projekten begegneten. Wenn man in diesem Zusammenhang die Studienreisen oder Negrellis Arbeit beim Suezkanal bedenkt, stellt sich die Frage, inwieweit diese Eliten auch auf internationaler Ebene kooperierten. Des Weiteren gibt es noch zahlreiche Quellen zu Ghega und vor allem zu Negrelli, die noch nicht aufgearbeitet wurden. Zudem bleibt offen, ob, wo und viele Quellen es eventuell noch zu Francesconi und Tallachini geben könnte.

Es zeigt sich, viele Fragen konnten im Rahmen dieser Arbeit nicht beantwortet werden. Trotzdem konnte Einblick in die Kooperation von Eliten auf Großbaustellen in der Habsburgermonarchie gegeben werden und demonstriert werden, welche Rolle dabei Migration und Vernetzung spielten.

10. QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

10.1. VERWENDETE QUELLEN

Amortisationen. In: Wiener Zeitung, 1846, Nr. 273 (03.10. 1846), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrz&datum=18461003&seite=20&zoom=33>> (19.06.2021) 672.

Arbeiterfeste bei der Donauregulierung. In: Illustriertes Wiener Extrablatt, 1875, Nr. 154 (05.06.1875), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=iwe&datum=18750605&seite=1&zoom=33>> (15.05.2021) 1.

Joseph *Baumgartner*, Die neuesten und vorzüglichsten Kunststraßen über die Alpen (Wien 1834), online unter <<https://www.digitale-sammlungen.de/de/view/bsb10059752?page=,1>> (02.08.2021).

Museum Wien (Kurzform: TMW), Vienna, Nachlass Luigi Negrelli, online unter <<https://negrelli.primiero.tn.it/>> (11.06.2021).

Luigi *Negrelli*, Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen, mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern (Frauenfeld 1838), online unter <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k35289x/f2.item>> (10.06.2021).

István *Németh*, Luigi Negrelli und sein geistiges Vermächtnis. In: Andrea *Leonardi* (Hg.), Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Primiero 15 – 17 settembre 1988 (Trient 1988) 91 – 138.

Österreichische Nationalbibliothek (Kurzform: ÖNB), Alois Negrelli, Korrespondenz, online unter <<http://data.onb.ac.at/rec/AC13837673>> (19.08.2021).

Wien. In: Wiener Zeitung, 1844, Nr. 299 (28.10.1844), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrz&datum=18441028&seite=1&zoom=33>> (20.08.2021) 2215.

Wien. In: Wiener Zeitung, 1844, Nr. 328 (26.11.1844), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrz&datum=18441126&seite=3&zoom=33>> (20.08.2021) 2461.

10.2. LITERATURVERZEICHNIS

Klaus J. *Bade*, Europa in Bewegung. Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart (München 2002).

Federica *Bertagna*, Marina *Maccari-Clayton*, Italien. In: Klaus J. *Bade*, Pieter C. *Emmer*, Leo *Lucassen*, Jochen *Oltmer* (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 205 – 219.

Piero *Bevilacqua*, Andreina *De Clementi*, Emilio *Franzina* (Hg.), Storia dell'emigrazione italiana. 1. Partenze (Rom 2001).

Piero *Bevilacqua*, Andreina *De Clementi*, Emilio *Franzina* (Hg.), Storia dell'emigrazione italiana. 2. Arrivi (Rom 2002).

Alfred *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Erster Band: 1799 – 1848. In der Heimat – in der Schweiz – in Österreich (Wien / Leipzig 1915).

Alfred *Birk*, Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Zweiter Band: 1848 – 1858. In Italien – der Suezkanal – letzte Kämpfe (Wien / Leipzig 1925).

Marie-Claude *Blanc-Chaléard*, Italienische Arbeitswanderer im Baugewerbe in der Region Paris seit den 1870er Jahren. In: Klaus J. *Bade*, Pieter C. *Emmer*, Leo *Lucassen*, Jochen *Oltmer* (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 665 – 668.

Karl Heinz *Burmeister*, Robert *Rollinger* (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919 (Sigmaringen 1995).

Antonio *Cauz*, Ermenegildo Francesconi (1795 – 1862). Un Cordignanese a Vienna (Cordignano 1995).

Giulio *Cervani*, Revoltella Pasquale Frh. von. In: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815 – 1950, Bd. 9 (Lfg. 42, 2002), online unter <https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_R/Revoltella_Pasquale_1795_1869.xml> (19.08.2021) 102f.

Roberto *Contro*, I progetti di Luigi Negrelli in campo ferroviario. In: Andrea *Leonardi* (Hg.), Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Primiero 15 – 17 settembre 1988 (Trient 1988) 371 – 390.

Christian F. *Deihsen*, Alois Negrelli Ritter von Moldelbe – ein österreichischer Eisenbahnpionier des 19. Jahrhunderts. Seine Leistungen und Verdienste um die Entwicklung des Eisenbahnwesens im österreichischen Kaisertum und in der Schweiz bis 1858 (ungedr. Diss. Universität Wien 1993).

Josef *Dultinger*, Leben und Werk großer Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte (Thaur 1993).

Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk* (Hg.), Handbuch historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4efbbbcd-70f3-41a7-8f7a-c0cb09cc9bb2%40pdc-v-sessionmgr01&bdata=JnNpdGU9ZWZWhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (25.05.2021).

Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk*, Einleitung. In: Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk* (Hg.), Handbuch historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4efbbbcd-70f3-41a7-8f7a-c0cb09cc9bb2%40pdc-v-sessionmgr01&bdata=JnNpdGU9ZWZWhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (25.05.2021) 5 – 10.

Marten *Düring*, Florian *Kerschbaumer*, Quantifizierung und Visualisierung. Anknüpfungspunkte in den Geschichtswissenschaften. In: Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk* (Hg.), Handbuch historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendungen (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4824704c-7467-46a4-acea-a2d0899bee6c%40sessionmgr102&bdata=JnNpdGU9ZWZWhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (26.05.2021) 31 – 43.

Marten *Düring*, Linda von *Keyserlingk*, Netzwerkanalysen in den Geschichtswissenschaften. Historische Netzwerkanalyse als Methode für die Erforschung von historischen Prozessen. In: Rainer *Schützeichel*, Stefan *Jordan* (Hg.), Prozesse. Formen, Dynamiken, Erklärungen (Wiesbaden 2015), online unter <<https://link-springer-com.uaccess.univie.ac.at/book/10.1007%2F978-3-531-93458-7>> (25.05.2021) 337 – 350.

Alessio *Fornasin*, Nel paese di *Esterai*. L'emigrazione e le relazioni commerciali tra la montagna friulana e la Stiria del Settecento. In: Brigitte *Mazohl-Wallnig*, Marco *Meriggi* (Hg.), Österreichisches Italien – italienisches Österreich? Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (Wien 1999) 499 – 516.

Silvio *Furlani*, Die Epoche Napoleons. In: Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 82 – 96.

Silvio *Furlani*, Im Zeitalter der Restauration. In: Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 97 – 116.

Silvio *Furlani*, Das „Risorgimento“. In: Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 117 – 174.

Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Einführung. In: Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 11 – 12.

Johanna *Gehmacher*, Klara *Löffler*, Katharina *Prager*, editorial. leben in bewegung. Interdependenzen zwischen biographie, migration und geschlecht. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 29, H. 3 (2018), online unter <<https://doi.org/10.25365/oezg-2018-29-3-1>> (09.08.2021) 7 – 16.

Sylvia *Hahn*, Historische Migrationsforschung (Frankfurt am Main 2012).

Sylvia *Hahn*, Österreich. In: Klaus J. *Bade*, Pieter C. *Emmer*, Leo *Lucassen*, Jochen *Oltmer* (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 171 – 188.

Sylvia *Hahn*, Migranten als Fremde – fremd als Migranten. Zuwanderung in Wien und Niederösterreich im 18. und 19. Jahrhundert. In: Ingrid *Bauer*, Josef *Ehmer*, Sylvia *Hahn* (Hg.), Walz – Migration – Besatzung. Historische Szenarien des Eigenen und des Fremden (Klagenfurt 2002) 77 – 119.

Karl-Johann *Hartig*, Die Eisenbahnstrecke Wien-Brno und die Errichtung der Nordbahn. In: Gerhard *Artl*, Gerhard H. *Gürtlich*, Hubert *Zenz* (Hg.), Allerhöchste Eisenbahn. 170 Jahre Nordbahn Wien-Brno (2. erw. Aufl. Wien 2010) 103 – 118.

Eike-Christian *Heine*, Die technisierten Körper der Erdarbeiter um 1900. In: *Body Politics* 6, H. 9 (2018), online unter <http://bodypolitics.de/de/wp-content/uploads/2018/04/Heft_09_10_Heine_K%C3%B6rper-der-Erdarbeiter.pdf> (07.09.2021) 229 – 258.

Hubert *Held*, Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836 – 1867. Von München über Altttyrol nach Venedig – aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive (Innsbruck / Wien / Bozen 2018).

Dirk *Hoerder*, Jan *Lucassen*, Leo *Lucassen*, Terminologien und Konzepte in der Migrationsforschung. In: Klaus J. *Bade*, Pieter C. *Emmer*, Leo *Lucassen*, Jochen *Oltmer* (Hg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Paderborn / München / Wien / Zürich ³2010) 28 – 53.

Valeska *Huber*, Channelling Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869 – 1914 (Cambridge 2013), online unter <<https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1017/CBO9781139344159>> (23.08.2021).

Karl *Ille*, Rosita *Rindler-Schjerve*, Eva *Vetter*, Italienisch-deutscher Sprach- und Kulturkontakt in Wien. Historische und aktuelle Perspektiven. In: Josef *Ehmer*, Karl *Ille* (Hg.), Italienische Anteile am multikulturellen Wien (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 91 – 110.

Michael *John*, Albert *Lichtblau*, Schmelztiegel Wien – einst und jetzt. Zur Geschichte und Gegenwart von Zuwanderung und Minderheiten (Wien / Köln / Weimar ²1993).

Pieter M. *Judson*, Habsburg. Geschichte eine Imperiums 1740 – 1918 (3. durchges. Aufl. München 2019).

Andrea *Komlosy*, Zur Belassung am hiesigen Platze nicht geeignet. Selektion und Kontrolle der Zuwanderung ins Kernland der Habsburgermonarchie. In: *Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich* 62, H. 2 (1996), online unter <https://www.zobodat.at/pdf/Jb-Landeskde-Niederoesterreich_62_2_0555-0584.pdf> (04.05.2021) 555 – 584.

Wolfgang *Kos*, Der Semmering. Eine exzentrische Landschaft (Salzburg / Wien 2021).

Claire *Lemercier*, Formale Methoden der Netzwerkanalyse in den Geschichtswissenschaften: Warum und Wie? In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 23, H. 1 (2012) 16 – 41.

Andrea *Leonardi*, Luigi Negrelli. Un protagonista del take off ferroviario in area mitteleuropea. In: *Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen* 21 (2016), online unter <<https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=hda-001:2016:21::291#199>> (07.06.2021) 195 – 214.

Andrea *Leonardi* (Hg.), Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Primiero 15 – 17 settembre 1988 (Trient 1988).

Michael *Martitschnig*, Sichrov(w)sky Heinrich Joachim von. In: *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815 – 1950*, Bd. 12 (Lfg. 56, 2002), online unter <https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sichrovsky_Heinrich-Joachim_1794_1866.xml> (18.08.2021) 221f.

Christian *Marx*, Forschungsüberblick zur Historischen Netzwerkforschung. Zwischen Analysekatgorie und Metapher. In: Marten *Düring*, Ulrich *Eumann*, Martin *Stark*, Linda von *Keyserlingk* (Hg.), *Handbuch historische Netzwerksforschung. Grundlagen und Anwendungen* (Berlin 2016), online unter <<http://web.b.ebscohost.com.uaccess.univie.ac.at/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4824704c-7467-46a4-acea-a2d0899bee6c%40sessionmgr102&bdata=JnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1734075&db=nlebk>> (27.05.2021) 63 – 84.

Paul *Mechtler*, Hermenegild Francesconi (1795 – 1862) – ein Österreicher aus Venetien. In: *Österreich in Geschichte und Literatur* 18, H. 2 (1974) 74 – 85.

Alfred *Niel*, Carl Ritter von Ghega. Ein Leben für die Eisenbahnen in Österreich (Wien 1977).

Elmar *Oberegger*, Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreich 1827 – 1918 (2011), online unter <<http://www.oberegger2.org/altoesterreich/titel.htm>> (31.08.2021).

Jochen *Oltmer*, Migration im 19. und 20. Jahrhundert (München ²2013).

Rupert *Pichler*, Italiener in Österreich. Österreicher in Italien. Einführung in Gesellschaft, Wirtschaft und Verfassung 1800 – 1914 (Wien 2000).

Giovanni *Pizzorusso*, I movimenti migratori in Italia in antico regime. In: Piero *Bevilacqua*, Andreina *De Clementi*, Emilio *Franzina* (Hg.), *Storia dell'emigrazione italiana. 1. Partenze* (Rom 2001) 3 – 16.

Hansjörg *Rabanser*, Mit einem krummen Pferd und einem einhändigen Gutscher. Die Venedig Reise der Familie Vogl im Jahr 1835. In: Wissenschaftliches Jahrbuch der Tiroler Landesmuseen 5 (2012), online unter <https://www.zobodat.at/pdf/WissJbTirolerLM_5_0413-0443.pdf> (18.06.2021) 413 – 443.

Johann *Rainer*, Österreich – Italien. Zur Geschichte einer beziehungsreichen Nachbarschaft. In: Brigitte *Mazohl-Wallnig*, Marco *Meriggi* (Hg.), Österreichisches Italien – italienisches Österreich? Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (Wien 1999) 19 – 28.

Sergio *Rebora*, Carlo Gerosa – Ritratto della famiglia Tallachini. In: Fondazione Cariplo, Artgate (2017), online unter <<http://www.artgate-cariplo.it/it/opere-in-mostra/nel-salotto-del-collezionista/carlo-gerosa-la-famiglia-tallachini-a-casciago.html>> (16.06.2021).

Christoph *Reinprecht*, Italienische Migration nach Wien. Soziologische Annäherung. In: Josef *Ehmer*, Karl *Ille* (Hg.), Italienische Anteile am multikulturellen Wien (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 70 – 90.

Ilse *Reiter-Zatloukal*, Normative Rahmenbedingungen italienischer Migration nach Wien. Von der frühen Neuzeit bis zum österreichischen EU-Beitritt. In: Josef *Ehmer*, Karl *Ille* (Hg.), Italienische Anteile am multikulturellen Wien (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 36 – 69.

Reinhold *Reith*, Einleitung: Elitenwanderung und Wissenstransfer. In: Dittmar *Dahlmann*, Reinhold *Reith* (Hg.), Elitenwanderung und Wissenstransfer im 19. und 20. Jahrhundert (Essen 2008) 7 – 14.

Morten *Reitmayer*, Christian *Marx*, Netzwerkansätze in der Geschichtswissenschaft. In: Christian *Stegbauer*, Roger *Häußling*, Handbuch Netzwerkforschung (Wiesbaden 2010), online unter <<https://link-springer-com.uaccess.univie.ac.at/book/10.1007%2F978-3-531-92575-2>> (19.05.2021) 869 – 879.

Jessica *Richter*, Annemarie *Steidl*, Anne *Unterwurzacher*, editorial: auf neuen wegen, in jede richtung. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 31, H. 1 (2020), online unter <<https://doi.org/10.25365/oezg-2020-31-1-1>> (09.08.2021) 7 – 23.

Herbert *Ricken*, Karl Ritter von Ghega (1802 – 1869) und der Bau der Semmeringbahn. In: Die Bautechnik 79, H. 2 (2002), online unter <<https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1002/bate.200200650>> (01.07.2021) 111 – 112.

Johannes *Sachslehner*, Auf Schienen durch das alte Österreich. Erinnerungen an die k.u.k. Eisenbahnwelt (Wien / Graz / Klagenfurt 2014).

Volker *Schneider*, Netzwerke und Relationalismus. In: Markus *Gamper*, Linda *Reschke*, Marten *Düring* (Hg.), Knoten und Kanten III. Soziale Netzwerkanalyse in Geschichts- und Politikforschung (Bielefeld 2015) 53 – 79.

Friedrich *Schön*, Der Vorarlberger Eisenbahnbau und die Trentiner Zuwanderung. In: Karl Heinz *Burmeister*, Robert *Rollinger* (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919 (Sigmaringen 1995) 355 – 378.

Viktor *Schützenhofer*, Alois Negrelli, sein Leben und sein Werk. In: Blätter für Technikgeschichte 11 (1949), online unter <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=bgt&datum=1949&size=45>> (15.06.2021) 36 – 54.

Annemarie *Steidl*, On many routes. Internal, European, and Transatlantic Migration in the Late Habsburg Empire (West Lafayette 2021).

Annemarie *Steidl*, Migration Patterns in the Late Habsburg Empire. In: Günter Bischof, Dirk Rupnow (Hg.), Migration in Austria (New Orleans / Innsbruck 2017), online unter <<https://diglib.uibk.ac.at/urn:nbn:at:at-ubi:3-3591>> (05.05.2021) 69 – 86.

Annemarie *Steidl*, Historische Entwicklung der italienischsprachigen Wanderung nach Wien. In: Josef *Ehmer*, Karl *Ille* (Hg.), Italienische Anteile am multikulturellen Wien (Innsbruck / Wien Bozen 2009) 16 – 35.

Annemarie *Steidl*, Auf nach Wien! Die Mobilität des mitteleuropäischen Handwerks im 18. und 19. Jahrhundert am Beispiel der Haupt- und Residenzstadt (Wien 2003).

Willibald *Steinmetz*, Europa im 19. Jahrhundert (Neue Fischer Weltgeschichte 6, Frankfurt am Main 2019).

Wolfgang *Straub*, Carl Ritter von Ghega (Wien 2004).

Francesco *Surdich*, Negrelli, Luigi. In: Dizionario Biografico degli Italiani 78 (2013), online unter <[https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-negrelli_\(Dizionario-Biografico\)/>](https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-negrelli_(Dizionario-Biografico)/>) (09.06.2021).

Viktor *Thiel*, Geschichte der Donauregulierungsarbeiten bei Wien (II und III.) (Wien 1905).

Charles *Tilly*, Transplanted Networks. In: Virginia *Yans-McLaughlin* (Hg.), Immigration Reconsidered. History, Sociology and Politics (New York / Oxford 1990) 79 – 95.

Manfred *Tuschel*, Csaba *Székel*, Im Zug der Zeit. 150 Jahre Eisenbahngeschichte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien 1986).

Theodor *Veiter*, Die Italiener in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Eine volkspolitische und nationalitätenrechtliche Studie (Wien 1965).

Hildegard *Waldmüller*, Quellenkundliche Forschungen zur Sozialgeschichte des Eisenbahnbetriebs in Österreich 1824 bis 1865 (ungedr. Diss. Universität Wien 2016), online unter <10.25365/thesis.43542> (18.08.2021).

Adam *Wandruszka*, Von den Römern bis zum Prinzen Eugen. In: Silvio *Furlani*, Adam *Wandruszka*, Österreich und Italien. Ein bilaterales Geschichtsbuch (2. überarb. Aufl. Wien 2002) 13 – 20.

Adam *Wandruszka*, Die Italiener in der Habsburgermonarchie. In: Erich *Zöllner*, Volk, Land und Staat. Landesbewußtsein, Staatsidee und nationale Fragen in der Geschichte Österreichs (Schriften des Instituts für Österreichkunde 43, Wien 1984) 94 – 102.

11. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Netzwerkbegriffe.....	12
Abbildung 2: Die Beziehungen beim Bau der <i>Strada d'Alemagna</i> (1820 – 1832).....	74
Abbildung 3: Das Netzwerk im Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1836 – 1840)	75
Abbildung 4: Das Netzwerk während der Periode des Staatsbahnbaus (1842 – 1848)	75
Abbildung 5: Beziehungen und Zusammenarbeit anhand ausgewählter Quellen (1840 – 1851)	83

KURZZUSAMMENFASSUNG

Industrieller Fortschritt und Migration prägten das 19. Jahrhundert. In diesem Spannungsfeld ist auch diese Masterarbeit angesiedelt, indem sie italienischsprachige Migration, insbesondere die von Eliten im Bauwesen, in der Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert behandelt. Die Forschungsfrage dazu lautet: Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit italienischsprachiger Eliten auf den Großbaustellen der Habsburgermonarchie während des 19. Jahrhunderts? Die Kooperation der Ingenieure Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli, Carlo Ghega und des Unternehmers Antonio Tallachini wird als Beispiel herangezogen. Ziel dieser Arbeit ist es, die Vernetzung dieser Männer zu analysieren und zu zeigen, welche Rolle dabei Migration und gemeinsame Herkunft spielten.

Anhand bereits existenter Darstellungen in der Forschungsliteratur sowie durch Quellenmaterial wie Briefe und ausgewählte Zeitungsartikel werden die Kommunikationsstrukturen der vier Männer analysiert. Dabei zeigt sich, dass Francesconi, Negrelli, Ghega und Tallachini innerhalb des Infrastrukturbaus als Netzwerk agierten und es kein Zufall war, dass sie im Laufe ihrer Karrieren bei denselben Projekten oder innerhalb derselben Institutionen tätig waren. Zudem kann durch methodische Ansätze der historischen Netzwerkforschung festgestellt werden, dass das Netzwerk dieser Männer einem Wandel unterlag und sie zu verschiedenen Zeitpunkten in unterschiedlichen Konstellationen zusammenarbeiteten. Ihre gemeinsame Herkunft spielte insofern eine Rolle, als dass erste Kooperationen bereits vor der Auswanderung aus den norditalienischen Gebieten erfolgten und auch die sprachliche Komponente ausschlaggebend war. Außerdem wird das Netzwerk dieser Männer in Zusammenhang mit dem historischen Kontext diskutiert, wobei festgestellt werden kann, dass die norditalienischen Gebiete zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Straßenbau durchaus fortschrittlich waren und die Migration dieser Männer sich als *Brain Gain* für die Habsburgermonarchie auswirkte.

ABSTRACT

Industrial progress and migration shaped the 19th century. This master's thesis is situated in this field, dealing with Italian-speaking migrants in the Habsburg Monarchy in the 19th century and focusing on the migration of elite workers in the construction industry. The research question addressed in this thesis is: How did the collaboration of Italian-speaking elites on the large construction sites of the Habsburg Monarchy take place during the 19th century? To answer this question, the cooperation of the engineers Ermenegildo Francesconi, Luigi Negrelli, Carlo Ghega and the entrepreneur Antonio Tallachini is used as an example. The aim of this work is to analyze the networking of these four men and to show the role played by migration and common origin of these men.

Using research literature as well as material like letters and selected newspaper articles, the communication structures of the four men are analyzed. It becomes apparent that Francesconi, Negrelli, Ghega, and Tallachini acted as a network within infrastructure construction and that it was no coincidence that they were repeatedly active on the same projects or within the same institutions during their careers. In addition, by using approaches from the historical network research it can be noted that the network of these men changed and that they cooperated in different constellations at different times. Their common origin played a role insofar as the first collaborations took place before the emigration from the northern Italian territories and the linguistic component was also decisive. Furthermore, the network of these men is discussed in connection with the historical context, whereby it can be stated that the northern Italian territories were quite advanced in road construction at the beginning of the 19th century and the migration of these men had the effect of a brain gain for the Habsburg monarchy.