

UN GRANDE GENIO: ING. LUIGI NEGRELLI

1858-1958

EUGENIO GIANI

Uomo di scienza, che accoppiava all'ingegno una vasta cultura, alla conoscenza profonda nel campo dell'ingegneria idraulica e ferroviaria ed una rettitudine esemplare.

Italianissimo nome quello del Negrelli, come egli stesso fu italiano, il suo genio, i suoi sentimenti ed il suo amore verso la terra natia.

Il suo amore verso la Patria lo dimostrò colle opere, con il lavoro intenso, con la fitta rete ferroviaria del Lombardo-Veneto, con la difesa dei Monumenti d'Arte d'Italia e con progetti di linee ferroviarie che congiunsero le Valli del Tevere, dell'Arno e del Po con l'Europa Centrale. Il contributo del Negrelli alla causa nazionale si può apprezzare nell'aver sviluppato e diffuso, attraverso le celerità di comunicazioni delle regioni italiane, il sentimento unitario degli italiani. Per la difesa dei Patrioti e quale assertore d'una politica conciliante e non vessatrice da parte dell'Austria nei riguardi delle Provincie Italiane, egli fu sacrificato dal Governo Austriaco con l'esonero da ogni carica.

La sua vita si può così riassumere per sommi capi:

1799 - Nasce a Fiera di Primiero il 23 gennaio 1799.

1813 - Dalla Scuola paterna passa alla Scuola pubblica di Feltre nel seminario di quella Diocesi.

1819-1832. Assistente alla direzione dei lavori pubblici del Trentino e del Voralberg rileva e traccia l'arteria stradale Verona-Dobiacco nel servizio tecnico statale presso la Direzione Edile di Insbruch.

Nelle costruzioni idrauliche e stradali ebbe la guida del grande idraulico Giuseppe Duile (1776-1863) e la sua preparazione tecnica ed il tatto di perfetto diplomatico emersero nei lavori internazionali del Reno tanto che nel 1832 fu chiamato dalla Svizzera a coprire cariche appositamente create per lui per il rinnovamento della rete stradale e ferroviaria prima a S. Gallo e poi a Zurigo (nel 1835).

Grandi furono gli onori che gli vennero tributati dalla Svizzera per la fenomenale sua attività e per il pieno successo delle sue opere in tutti i campi della tecnica, rivelandosi oltre che tecnico di gran valore, coscenzioso amministratore ed economista lungimirante.

1840 – Come Ispettore Generale per le costruzioni ferroviarie presso la Società delle Ferrovie Austriache del Nord fece parte con l'Ing. Ermenegildo Francesconi, Direttore Generale, e coll'Ing. Ghega (1802-1860) della triade che si dedicò alla costruzione delle più importanti linee ferroviarie d'Europa.

1841 – Il 12 ottobre inaugurò la linea Ludenburg-Olmutz (monumento d'ingegneria).

1842 – Inaugurò la costruzione della linea Vienna-Praga.

1845 – Inaugurò la costruzione della linea Olmutz-Praga. Direttore dei Lavori delle linee settentrionali venne nominato cittadino onorario di Praga.

Rese possibile la costruzione della grande linea del Semmering ideata dal Ghega applicando il suo sistema di curve acute per le linee ferroviarie di media e di alta montagna.

Il Re del Wuttemberg gli commette l'allacciamento delle linee ferroviarie del Baden e della Baviera-Vienna. Inaugurando il primo Ministero dei Lavori Pubblici lo nomina « Direttore delle Ferrovie ».

Dopo le vicende belliche del 1848-1849 il Governo di Vienna gli affida nella Lombardia e nella Venezia il lavoro di costruzione di ponti, strade e ferrovie.

1846 – Venne chiamato a collaborare nel progetto del Canale di Suez ed il 30 novembre entrava a far parte della Società di Studi per il Canale di Suez con sede in Parigi col gruppo tedesco, che, prendendo l'iniziativa sugli altri due gruppi francese ed inglese, organizzò magistralmente una spedizione in Egitto, dotandola di ottimi strumenti.

I rilievi eseguiti confermarono la possibilità del canale diretto e senza conche.

A Parigi il 23 giugno 1846 tenne la sua lucida esposizione sul progetto approvato dalla Commissione Internazionale in seduta plenaria.

« Il Canale verrà scavato in guisa di avere una profondità minima di 8 metri. Il tronco meridionale, compreso tra Suez ed i laghi Amari lungo circa 20 Km avrà la larghezza di m. 64 sul fondo e poiché le maree del Mar Rosso sono più rilevanti di quelle del Mediterraneo, cosicché si avrà ivi la corrente maggiore, le sponde del canale saranno rivestite di scogliere per renderle inattaccabili. Il tratto compreso tra Suez e i laghi Amari lungo circa 20 Km verrà costruito senza argini laterali, salvo a consultare l'esperienza di eseguire, da una parte soltanto, tratti interrotti, al fine di frenare l'azione dei venti.

Il ramo del canale della lunghezza, escluso il piccolo lago Timsah, di 80 Km. avrà la larghezza sul fondo di soli 44 metri con scarpate laterali a doppia base, formate da terreno naturale, il quale non potrà venire intaccato dalla corrente ivi più moderata. Il lago di Timsah sarà ridotto a posto interno con banchine, magazzini e bacini di raddoppio. Verso il Mediterraneo il Canale terminerà con un porto compreso tra due gettate o scogliere delle quali l'occidente si avvanzerà in mare per 3500 metri e l'orientale per 2500 m. Esse formeranno un

porto anteriore largo m. 400 fra due tratte parallele che termineranno poi con qualche rientranza verso gli estremi in guisa da aversi tra questi per uso ingresso la distanza di 1000 metri e partendo dalla ripa, ossia dalla loro oridine esse costituiranno un porto posteriore di forma quadrata di 800 metri di lato.

Dalla baia di Suez le gettate saranno alla reciproca distanza di metri 300, l'orientale avrà la distanza di metri 200, e l'occidentale di metri 1800. In quanto al canale di derivazione dal Nilo, ad uso di navigazione e di irrigazione e per condurre acque potabili si ritengono i dati dell'antiprogetto, assumendone il Viceré l'esecuzione in base al prezzo ivi stabilito ».

Sulla base di queste categoriche affermazioni affluiscono dall'Europa e dal mondo i consensi.

1848 – A seguito di moti politici il problema rimase accantonato.

1849 – Negrelli aveva lasciato il nuovo Ministero dei Lavori Pubblici come Capo della I. Sezione per ricoprire a Verona la carica di Commissario Ministeriale e Capo della nuova Direzione Superiore delle costruzioni stradali, idrauliche, ferroviarie e telegrafiche del Lombardo Veneto e in seguito quale Presidente della Commissione Internazionale per la navigazione sul Po.

Con tanta celerità e perizia seppe por riparo alle devastazioni della guerra ricostruendo ponti, strade, ferrovie, linee telegrafiche, che l'Austria lo insignì del grado nobiliare di « Cavaliere di Mold-Elba » in memoria di uno dei tanti suoi geniali progetti lungo le valli che sfociano tra Moldava e l'Elba.

A Verona proseguì, in mezzo a tanti altri lavori, lo studio del canale di Suez.

Morto il Viceré d'Egitto Abba Pascià nel 1848 gli successe Said Pascià che portò in scena Ferdinando de Lesseps, uomo astuto che minacciava di sfruttare a suo vantaggio i frutti degli studi di Luigi Negrelli e di Paleocapa (grande idraulico e Ministro dei LL.PP. per il Piemonte).

Difatti riuscì a costruire ed a presiedere una « Società per la costruzione del Canale di Suez » mettendo in disparte la « Società degli Studi » di cui non sentiva più necessità, avendo presa visione dei progetti già elaborati.

1855 – Il Negrelli dovette poi lasciare Verona a seguito dell'esonero, giuntogli dal Sovrano, da tutte le cariche ricoperte.

Nell'ottobre 1855 lo stesso Lesseps riusciva a costituire la Commissione Internazionale per il Canale di Suez in cui entrò il solo Negrelli della Società degli Studi.

La Commissione si recò in Egitto nel 1856 e dimostrò con apposita relazione al Viceré che la soluzione proposta dal Negrelli era la migliore dal lato tecnico ed economico. Mancava però l'approvazione della Sublime Porta.

1856 – Dopo il suo ritorno dall'Egitto venne richiamato in servizio dal Ministero del Commercio di Vienna e nominato Ispettore Generale delle Ferrovie Austriache.

1857 – Il 20 agosto è nominato dal Viceré Capo della Direzione Tecnica Superiore dell'Impresa del Canale di Suez.

Presso l'Imperial Regia Accademia delle Scienze di Vienna l'8 gennaio 1858 il Barone Czernig affermava la grande importanza economica e politica del progetto del taglio dell'istmo di Suez, ormai maturo per l'attuazione per merito del Negrelli.

Il Lesseps dopo aver costituito la « Compagnia Universale del Canale marittimo di Suez » iniziò l'esecuzione del progetto Negrelli il 25 aprile 1859 per quanto mancasse il consenso della Sublime Porta che fu ottenuto solo il 19 marzo 1863.

Il 20 novembre 1869 col passaggio di 68 navi il canale veniva inaugurato coll'intervento di Regnanti e Principi. Grandi furono gli onori e ricchezze attribuiti a Lesseps mentre il geniale ideatore – il Negrelli – venne dimenticato.

Unico riguardo di Lesseps, che ebbe eretto una grande statua sul grande molo all'incile mediterraneo del Canale di Suez, fu quello di intitolare alla memoria di Negrelli la via principale di Ismailia, la città sorta lungo il Canale.

Mentre la salma dell'Ing. Negrelli è inumata nel Cimitero Centrale di Vienna dove la Società degli Ingegneri ed Architetti dell'Austria gli eresse un bel monumento inaugurato l'11 settembre 1929, Cesare Battisti lo ricordò nel 1912 nella guida di Rimiero.

Una lapide commemorativa venne posta nel 1913 sulla casa natale di Fiera di Primiero.

Il Monumento a Trento venne inaugurato nel settembre 1930 all'Ing. Luigi Negrelli – Autore del Progetto esecutivo del Canale di Suez – ed una lapide commemorativa venne murata nella nuova stazione di Trento.

Venne inoltre costruita a Primiero una Scuola Media Climatico-Alpina a perpetuare la sua Memoria il 7 marzo 1949.

Il Negrelli deve considerarsi veramente per l'arditezza delle sue concezioni e dei suoi progetti, fondati nella superiore visione dell'avvicinamento dei popoli, uno tra i più grandi pionieri dello scorso secolo.

La sua geniale concezione di allacciamento degli Stati della Media Europa con un tessuto di vie terrestri e fluviali è stata solo superata dal contributo decisivo portato ad abbreviare la distanza dell'Occidente verso le Indie e l'Estremo Oriente coi profondi studi base ed il conseguente progetto per l'apertura del Canale di Suez, opera però misconosciuta proprio nell'atto della sua avvenuta concreta realizzazione.

Già da undici anni era morto quando il suo grande sogno di unire le acque del Mar Rosso a quelle del Mediterraneo si avverava. Non solo la sua fanciullezza e la sua adolescenza furono amareggiati da dissesti familiari, tanto che egli non avrebbe potuto ottenere la sua laurea d'ingegneria se non avesse vinto una borsa di studio ma la sua stessa vita coniugale fu fonte di amarezze che culminarono nel mancato riconoscimento della Sua opera quando più non era, tanto che i Suoi figli, ed in special modo la figlia Maria dovettero lottare

lungamente per far riconoscere il merito, la gloria ed i diritti del loro grande padre, quando il suo nome era stato persino cancellato dalla lista dei Fondatori della Società degli Studi del Canale.

Nel primo centenario della Sua morte, come italiani e come ingegneri ci sentiamo in dovere di onorarne la memoria colla riconoscenza più viva per quanto fece di grande e di bello, non solo per la nostra nazione, ma per l'umanità intera, ammantando il Suo nome della più meritata gloria, resa più fulgida dalle incomprendioni subite e dalle amarezze sofferte.

Nel suo nobile Nome l'Ingegneria tutta, che ha trovato nella sua vastissima e geniale opera la sua più portentosa espressione, protesa come è verso orizzonti più vasti per la benefica convivenza dei popoli, si riconosce altamente e degnamente onorata.

QUOTE SOCIALI !

Il *Consiglio Direttivo della S. I. F. E. T.* prega vivamente gli egregi Soci che non abbiano tuttora inviato la quota sociale per l'anno 1958, di L. 1.000 (mille) ridotta a L. 800 (ottocento) per i Ch.mi Professori, Funzionari, Ufficiali e Studenti, di volere provvedere con cortese sollecitudine al relativo versamento a mezzo del c/c postale n. 1/11081 intestato alla Società Italiana di Fotogrammetria e Topografia - Via Eudossiana 18 - Roma, avvalendosi del Modulo allegato al presente « Bollettino ».

Il C. D. C. invita altresì tutti i Soci a volere rinnovare al più presto possibile la loro adesione alla S. I. F. E. T., inviando la quota sociale per l'anno 1959, facendo uso del c/c postale allegato in uno qualunque degli ultimi numeri del « Bollettino ».

Ciò renderà concretamente possibile una migliore attività del Sodalizio e la regolarità nell'invio del « Bollettino » e degli altri « Atti sociali ».