

Un veneto illustre ma sconosciuto, a cui Vienna e Trieste titolarono due strade. Le ferrovie "impossibili" di Carlo Ghega. | 1



l'ingegnere in una litografia del 1851

Del grande furto della nostra storia fa parte anche Carlo Ghega, un ingegnere di straordinaria abilità, che progettò e condusse a compimento una ferrovia che collegava il Veneto di allora (la Venezia unita) all'Austria e al nord Europa, con importanti riflessi sul suo sviluppo e progresso.

**Personaggi: Carlo Ghega, il pioniere delle ferrovie di montagna**

**La ferrovia del Semmering, che attraversa uno dei più impervi valichi alpini al mondo, è un'opera imponente. Inaugurata nel 1854, oggi fa parte del patrimonio mondiale dell'Unesco e venne realizzata grazie al genio e alle idee innovatrici dell'ingegnere veneziano Carlo Ghega**

Austria, 1854: un anno particolarmente importante per l'impero austro-ungarico perché veniva inaugurata la ferrovia del Semmering, il primo collegamento tra l'Europa centrale e l'Adriatico, che avrebbe portato notevoli effetti pratici in campo commerciale, nel movimento delle persone e nel settore strategico-militare.



ferrovie venete nell'800

Un veneto illustre ma sconosciuto, a cui Vienna e Trieste titolarono due strade. Le ferrovie "impossibili" di Carlo Ghega. | 2  
 La strada ferrata, che attraversa uno dei più impervi valichi di montagna al mondo (lungo 41 km, con pendenze fino al 25 per mille e a 895 metri di altezza), venne progettata dall'ingegnere veneziano Carlo Ghega, una figura che si rivelò di importanza fondamentale nell'architettura ferroviaria di quegli anni.

Personaggio poco conosciuto, se non dagli addetti ai lavori, Ghega elaborò alcuni dei più importanti tratti stradali, idraulici e ferroviari non solo del nord Italia ma anche dell'Impero austro-ungarico.

Nato a Venezia nel 1802 da una famiglia benestante, a soli 17 anni si laureò in ingegneria presso l'Università di Padova, frequentando nello stesso tempo l'Accademia veneziana di



Belle Arti e interessandosi anche alla matematica.

Da lì in poi la sua carriera fu veramente rapida.

A vent'anni entrò come apprendista nell'Amministrazione delle Opere Pubbliche delle Province Venete, occupandosi della costruzione di strade, in particolare di quelle dirette verso le Alpi. In seguito ottenne la direzione centrale a Venezia, ove rimase in carica fino al 1836 quando venne assunto dalla Banca austriaca Rotschild per la realizzazione della Kaiser Ferdinand Nordbahn, la ferrovia che avrebbe collegato Vienna a Trieste e, verso i Carpazi, con Bochnia (Galizia).

Dopo pochi mesi, Ghega fu nominato ingegnere capo della prima tratta ferroviaria della Nordbahn, incarico di grande prestigio ottenuto anche grazie agli appoggi del consigliere della corte imperiale austriaca, Ermenegildo Francesconi, anche lui di origini venete - era nato in provincia di Treviso nel 1795 -, già direttore tecnico delle opere pubbliche di

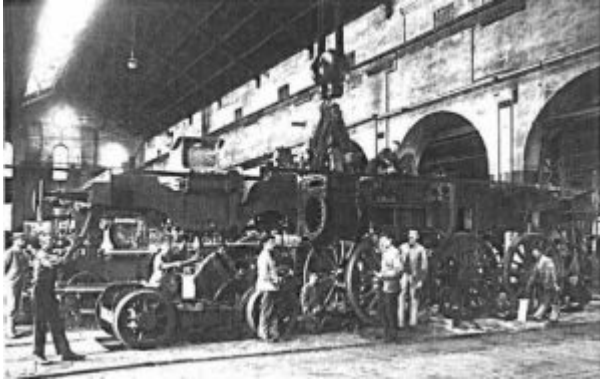


Venezia.

Nel 1842, a opera quasi completata, le Ferrovie Imperiali riconobbero l'alta professionalità del Ghega e gli affidarono l'incarico di studiare la fattibilità per il proseguimento della linea

Un veneto illustre ma sconosciuto, a cui Vienna e Trieste titolarono due strade. Le ferrovie "impossibili" di Carlo Ghega. | 3 ferroviaria verso il Mare Adriatico.

Fu il 1848, l'anno delle rivoluzioni e dei precari equilibri politici, a segnare definitivamente il destino dell'ingegnere veneziano: in Austria l'imperatore Ferdinando I abdicò e salì al trono il giovane Francesco Giuseppe, mentre la situazione politica interna era complessa tanto quanto quella europea e gli ungheresi premevano per ottenere l'indipendenza.



le officine Breda, l'Italia continuò lo sviluppo ferroviario della penisola

La costruzione di nuove strade ferrate fu uno dei vari escamotage per dare lavoro ad ingenti masse di disoccupati e per accaparrarsi consensi politici e Ghega ottenne l'incarico di realizzare quella che sarebbe diventata la sua opera più importante: la ferrovia del Semmering. Da tutti ritenuta impossibile da realizzarsi per l'elevata pendenza, il valico rappresentava il confine fra la Bassa Austria e la Stiria e l'Impero austriaco ne aveva bisogno per raggiungere i propri territori adriatici.

Nel 1848, quindi, circa ventimila uomini iniziarono a lavorare a quest'opera imponente, seguendo un progetto che veniva modificato al procedere dei lavori ogniqualvolta si trovavano impedimenti come la franosità o l'instabilità dei declivi o la scarsa resistenza del terreno.

Nel 1851, dopo soli tre anni, la strada ferrata era terminata, ma mancava la cosa più importante: una motrice in grado di far superare ai normali convogli la pendenza del valico del Semmering.

Ghega dimostrò che una normale locomotiva a vapore era in grado non solo di superare gli estremi dislivelli, ma anche che la stessa macchina poteva fermarsi in brevi spazi senza dover ricorrere all'espedito di gettare sabbia fra le ruote e le rotaie. Il 22 giugno del 1851, in riconoscenza dei suoi alti meriti tecnici e scientifici, l'imperatore Francesco Giuseppe insignì Ghega del titolo di Conte, e da quel giorno diventò per tutti "Karl Ritter von Ghega".

La ferrovia del Semmering (*nella foto a destra*) venne, invece, ufficialmente inaugurata nel 1854.

Un veneto illustre ma sconosciuto, a cui Vienna e Trieste titolarono due strade. Le ferrovie "impossibili" di Carlo Ghega. | 4  
L'anno successivo, l'ingegnere veneziano fu addirittura proposto alla carica di Ministro del Commercio, Industria e Lavori pubblici viennese, una candidatura che contribuì a far crescere la sua popolarità e la sua autorità nel campo della politica dei trasporti e delle comunicazioni. Tra il 1855 ed il 1857, egli portò a termine la costruzione della linea ferroviaria Laibach-Trieste e la progettazione di linee ferroviarie in Ungheria ed in altre regioni dell'Impero.

Carlo Ghega morì il 14 marzo 1860 all'età di 58 anni. I suoi studi furono alla base delle costruzioni dei più difficili tratti di ferrovia di montagna in tutto il mondo, compresi quelli ad alta quota della cordigliera delle Ande. A lui vennero intitolate due strade, una a Vienna e una a Trieste e nel 1936 le poste austriache gli dedicarono un francobollo commemorativo.

A ricordarci il suo "genio" resta, comunque, la sua opera più imponente, la ferrovia del Semmering, inserita dal 1998 nel patrimonio mondiale tutelato dall'Unesco, che viene definita la più bella via per salire dal sud dell'Austria verso Vienna, un capolavoro di ingegneria che fu costruito in soli sei anni e che già nel 1854, con i suoi viadotti e tunnel, fu considerata un connubio perfetto fra tecnologia e natura.

**Veneti nel Mondo** Registrazione Tribunale di Venezia n. 1314 del 14-01-99

direttore responsabile Giorgio Spigariol

**Se l'articolo ti è piaciuto condividilo su:**

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Pinterest](#)
- [LinkedIn](#)
- [E-mail](#)
- [Stampa](#)
- [WhatsApp](#)
- [Telegram](#)