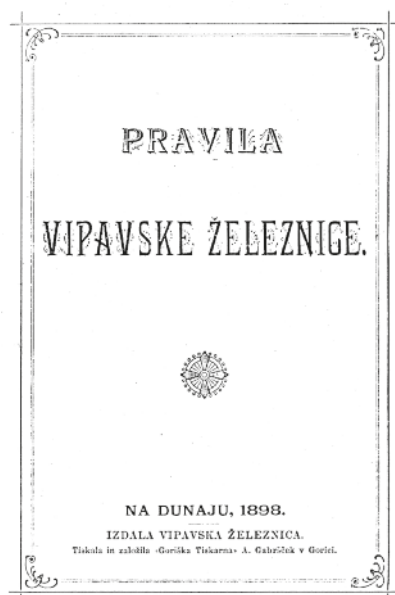


Paolo Sluga



Anniversari “ferroviarii” e personaggi a San Rocco

I lunghi e controversi rapporti tra il mondo delle ferrovie e San Rocco, già parzialmente esaminati nel numero 12, novembre 2000, di “Borc San Roc”, possono essere approfonditi cogliendo l’occasione da numerosi anniversari che negli ultimi mesi hanno interessato sia la storia delle nostre ferrovie che San Rocco.

Gli anniversari, che in parte hanno trovato eco proprio a Gorizia, sono nell’ordine: il bicentenario della nascita di Carlo Ghega, avvenuta il 10 gennaio del 1802; il centodecimo anniversario della presentazione del primo progetto della Gorizia Aidussina, avvenuto il 28 febbraio 1893 ed il centesimo anniversario dell’inaugurazione della stessa, avvenuta il 1 Ottobre 1902.

Non va dimenticato il centenario della presentazione dei progetti per la Transalpina, avvenuti nel corso del 1903.

Sono tutti avvenimenti che

sotto diversi aspetti, hanno contribuito a formare, unendo linee nate per altri scopi, quella cintura ferroviaria che partendo da Gorizia Centrale si dirige alla vecchia Gorizia Montesanto, oggi Nova Gorica, costeggiando in più punti l’attuale San Rocco.

Carlo Ghega
e la “Meridionale”

La vita e le opere di Carlo Ghega sono abbastanza note, ma vale la pena riassumerle sommariamente, anche per inquadrare quei riflessi che le sue atti-



Maggio 1976, traffico eccezionale a causa dell’interruzione della Pontebbana. Doppia trazione di 740 al passaggio a livello di Via Faiti in Gorizia. (Foto Sluga)



Nel corso dei lavori di risagomatura delle gallerie tra Monfalcone e Trieste, svoltisi nell'estate del 1999, il Simplo Orient Express venne deviato via Gorizia Centrale - Nova Gorica (già Gorizia Montesanto) - Sesana, itinerario previsto come integrativo del futuro Corridoio 5. L'immagine riprende il treno in transito a San Daniele del Carso /Štanjel al termine della lunga rampa carsica.

vità ebbero per la nostra zona. Fu, infatti, per sua decisione che Gorizia e di conseguenza San Rocco...persero il treno e se la Città lo ottenne qualche anno dopo, si dovrà attendere parecchio perché lo sbuffo delle locomotive fosse ben udibile nel rione o per lo meno nei suoi limiti attuali.

Carlo Ghega, anzi più esattamente Carlo Nobile de Ghega o, secondo la dizione austriaca Karl Ritter von Ghega, giustamente definito in una pubblicazione commemorativa "il cavaliere delle Alpi",¹ nacque a Venezia; la madre, istriana, si chiamava Anna Pribich; il padre Antonio, un ufficiale dell'ex marina veneta apparteneva ad una famiglia i cui maschi, da generazioni, erano ufficiali di marina; famiglia, secondo più fonti, di origine albanese (i due grandi gruppi etnici albanesi sono i Toschi e appunto

i Gheghi). Riporto il fatto solo per sottolineare il carattere cosmopolita della Serenissima e della sua capitale, dove confluivano genti da tutti i domini dell'Oltramar, Greci (in particolare "corfiotti"), Dalmati, Istriani e provenienti dall'Albania Veneta (termine nei quali erano compresi, dopo la perdita di Antivari (Bar), soprattutto i Bocchesi. Non mancavano ovviamente quanti provenivano dai territori di terraferma.

Il giovane Ghega intraprese una carriera veloce nell'ambito dell'Impero asburgico (nel cui seno erano stati inclusi, dopo Campoformido - esclusa la breve parentesi napoleonica - i territori della Serenissima, tranne le Isole Ionie), carriera che lo portò, dopo diverse esperienze anche all'estero, ai vertici della rete ferroviaria dell'Impero.²

Posto a capo del gruppo di progettazione e costruzione

della Vienna-Trieste affrontò e risolse, con coraggio e preveggenza, il problema del Semmering. Le tecniche per la costruzione di lunghi trafori di montagna non erano ancora nate; sarà solo dopo il 1853 che altri tre grandi italiani, Sebastiano Grandis da Tenda, Severino Grattoni da Cervesina di Voghera e Germain Sommeiler, Savoiaro, perfezioneranno le tecniche sia per la rilevazione del tracciato che per la perforazione cimentandosi con il Frejus o Moncenisio sulla Torino-Chambery. Fu giocoforza studiare un tracciato che risalisse con pendenze accettabili il monte: nacque così il Semmering, realizzato tra il 1847 ed il 1853, un tracciato fantastico dove è possibile ammirare per chilometri lo spettacolo dei treni che si rincorrono sui lunghi e panoramici tornanti. Fu su questa linea che ...Gorizia perse il treno. Quasi completato, tranne appunto il Semmering, il collegamento tra Vienna, Graz e Lubiana dove la linea era giunta già nel 1849, - sollevando a Trieste proteste per la precedenza data ai collegamenti con i porti della Germania, - i progettisti si erano arrestati a Lubiana, preoccupati dalle grandi paludi di Preserje,³ a occidente della città e dal Carso. L'orientamento propendeva per un tracciato che da Lubiana puntasse a settentrione fino a Kranj, seguisse le valli della Poljana e dell'Idria fino a S.Lucia d'Isonzo (oggi Most na Soci) e quindi lungo l'Isonzo raggiungesse Gorizia, la attraversasse nei suoi sobborghi, presumibilmente immediatamente dietro la Chiesa di San Rocco e quindi attraverso il Vallone raggiungesse Trieste.

Trieste S. Andrea-Gorizia Nord-Piedicolle									
1844	1848	1806	Dist.				1803	1841	1847
omn	accel	omn	1.2.3	1.2.3			omn	omn	acce
1.2.3	1.2.3	1.2.3					1.2.3	1.2.3	1.2.3
7.30	15.50		Km.	par.	Trieste S. Andrea	arr.		11.20	19.40
7.45	16.3		4	↑	Rozzol			11.7	19.27
7.55	16.15		7	↑	Guardiella			10.59	19.20
8.20	16.40		15	↑	Opicina			10.43	19.4
8.29	16.43		19	↑	Monrupino (Repentabor)			10.31	18.53
8.37	16.57		25	↑	Duttogllano-Scoppo (Dutovlje S.)			10.17	18.39
8.51	17.11		31	↑	S. Daniele d. Carso (S. Daniel K.)			10.4	18.27
9.1	17.23		38	↑	Rifembega			9.84	17.56
9.12	17.32		44	arr.	Prevacina	par.		9.15	17.35
10.50	18.40			arr.	AIDUSSINA	fpar.		5.10	14.10
5.10	14.10			par.		farr.		10.50	18.40
9.20	17.40		44	par.	Prevacina	arr.		8.55	17.24
9.31	17.47		49	↑	Vaiolciana (Voičjadraga)			8.48	17.17
9.40	17.56		52	↑	S. Pietro di Gorizia			8.40	17.10
9.46	18.2	18.57	55	arr.	Gorizia Nord	fpar.	5.15	8.30	17.1
9.54	18.18			par.		farr.		8.6	16.38
10.17	18.42		68	↑	Plava			7.41	16.16
10.31	18.56		74	↑	Canale			7.29	16.2
10.42	19.6		80	↑	Auzza			7.17	15.50
11.18	19.40		88	↑	S. Lucia Tolmino			7.1	15.32
11.32	19.53		94	↑	Piedimelze (Podmelec)			6.28	15.2
11.43	20.3		97	↑	Gracova (Grahovo)			6.21	14.54
12.8	20.28		104	↑	Udaisna (Hudajužna)			6.10	14.41
12.30	20.50		109	arr.	Piedicolle (Podbrdo)	fpar.		6.14	14.30
16.41				par.		farr.			11.

Gorizia Merid.-Prevacina-Aidussina									
1853	1867	1806	Dist.				1803	1862	1868
misto	misto	omn	1.2.3	1.2.3			omn	misto	misto
2.3	2.3	1.2.3					1.2.3	2.3	1.2.
5.30	14.17		Km.	par.	UDINE	arr.	6.55	10.30	17.20
8.12	15.25				MONFALCONE			7.35	21.4
9.5	16.30	18.35		par.	Gorizia Merid.	arr.	5.35	6.38	15.55
9.17	16.42	18.46	4	↓	S. Pietro di Gorizia		5.28	6.30	15.46
9.29	16.56		8	↑	Vaiolciana (Voičjadraga)			6.15	15.30
9.36	17.3		12	arr.	Prevacina	par.		6.5	15.18
7.30	15.50			par.	TRIESTE S. Andrea	arr.		11.20	19.40
9.56	17.44		12	par.	Prevacina	arr.		5.59	15.1
10.2	17.51		13	↑	Montespino (Dornberg)			5.55	14.55
10.12	18.2		16	↑	Battaglia (Batuje)			5.44	14.44
10.23	18.13		20	↑	Caminia (Kamnje)			5.34	14.34
10.34	18.23		22	↑	Dobraglie			5.26	14.26
10.41	18.31		24	↑	S. Croce-Strada (Sv. Kriz-Cesta)			5.19	14.19
10.50	18.40		27	arr.	Aidussina	par.		5.10	14.10

IMPORTAZIONE - ESPORTAZIONE E DEPOSITO

Carta e Cartoni

GIAC. DI M. I. FINZI

Casa fondata nell'anno 1860

TRIESTE - Via Cesare Battisti N. 12 - TRIESTE

Telefono N. 12-48. Telegrammi: „CARTARIA“.

Dall'Orario della Venezia Giulia, anni '20. (Coll. Dario Macovaz)

Ghega studiò a lungo il percorso ed infine decise per il tracciato più breve anche se più aspro: le paludi vennero attraversate usando la tecnica romana di una progressiva colata di pietrame con riempimento e

conseguente costipazione del terreno, che richiese due anni per il consolidamento del terrapieno. Il Carso con la Bora venne affrontato costruendo lungo la linea muraglie protettive, visibili ancora oggi, e procedendo ad

un robusto programma di rimboschimento nelle fasce vicine alla linea, mentre impianti di sollevamento per l'acqua risolsero il problema dei rifornimenti alle locomotive. Nel 1857 la ferrovia raggiunse Trieste.

Gorizia dovrà attendere il 1860 per vedere, anche in questo caso dopo non poche traversie, la ferrovia mentre San Rocco invece vedrà succedersi numerosi progetti tendenti a risalire la valle dell'Isonzo, tutti rimasti sulla carta fino all'inizio del 1900.

Ghega, nonostante questa memorabile impresa, non poté goderne a lungo i frutti: l'Impero, in gravi ambascie finanziarie e coinvolto in questioni non sempre limpide in campo ferroviario, decise di cedere le ferrovie a potenti gruppi economici, alcuni dei quali già concessionari in precedenza, i Sina, i Rotschild etc. Tra le linee interessate la Vienna-Trieste e la Aurisina-Venezia cedute ad una Società che dopo diversi rimaneggiamenti, dovuti anche a ragioni politiche (perdita prima della Lombardia e poi del Veneto), diverrà la K.&K Priv. Südbahn meglio nota come "Meridionale". Progressivamente emarginato sia da questa situazione che da false accuse di corruzione e caduto in disgrazia, forse anche perché "italiano",⁴ si immerse in un lavoro senza soste, anche in zone lontane, che gravando sulla non più buona salute, lo condusse alla morte il 14 marzo 1860.

I "prelibati" studi della Gorizia Aidussina

L'anniversario per questa linea è duplice e riguarda sia la



Stazione di Aidussina, anni '20. (Coll. Dario Macovaz)

presentazione del primo progetto che la sua effettiva realizzazione su un diverso tracciato, quello che andrà ad interessare l'attuale circoscrizione di S. Anna e San Rocco.

Pur essendo argomento piuttosto noto, vorrei ricordare che dopo un lungo e complesso iter di riforme, la Dieta Provinciale di Gorizia, al pari di altre dell'Impero, godeva, pur nella soggezione della Sanzione Sovrana ossia dell'autorizzazione ministeriale, di una vasta autonomia in alcuni campi, tra i quali i trasporti locali.⁵

Alla fine del 1800 la Città aveva un unico collegamento ferroviario che era quello della Meridionale che da Cormons, posto di confine con il Regno d'Italia,⁶ conduceva ad Aurisina/Nabresina dove si incontrava con la linea che da Trieste portava a Vienna. Tale tracciato, tra l'altro, essendo stato realizzato per altri fini e costringendo i treni ad invertire la marcia ad Aurisina, non realizzava il collegamento diretto tra Trieste e Gorizia, atti-

vato solo agli inizi del 1900, con la breve galleria di Bivio d'Aurisina. Questa è la ragione dello strano tracciato che per andare da Monfalcone, livello del mare, a Trieste, livello del mare, sale fino ai 140 metri di Bivio di Aurisina, una situazione che si è sempre cercato di risolvere, finora senza successo.

La Meridionale, società privata, applicava tariffe giudicate

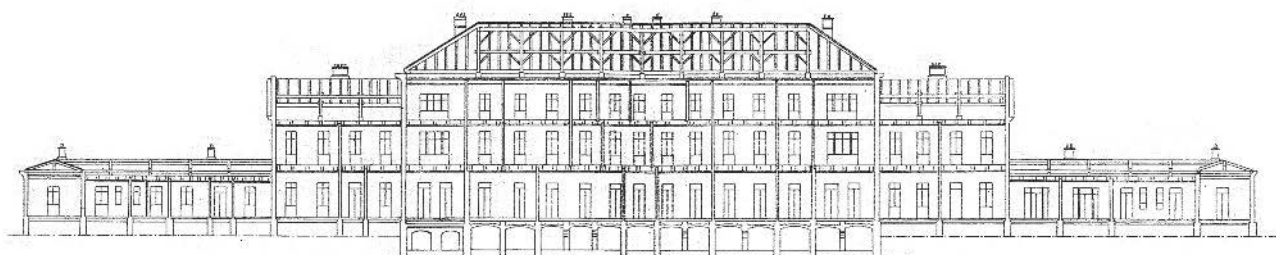
pesanti e non soddisfaceva i collegamenti di Gorizia con la sua provincia; fu così che nacquero numerose iniziative volte a risolvere questa situazione sia cercando di inserirsi sulle grandi direttrici di traffico, sia realizzando collegamenti di interesse locale. Se da parte della Dieta si guardava, ovviamente, con favore a queste iniziative, i maggiori promotori furono due ingegneri friulani, precisamente di Cervignano e Terzo: Dreossi ed Antonelli⁷ ai quali si debbono, per rimanere al solo campo locale, ben tre progetti, due dei quali realizzati: la Gorizia-Aidussina, la Monfalcone-Cervignano (con le sue appendici per Portorosega, per Belvedere e per S. Giorgio di Nogaro) e la mai realizzata Gorizia-Cervignano.

I due studiosi presentarono, il 28 febbraio 1893, un progetto dettagliato per una linea che andasse verso la Valle del Vipacco con un tracciato che peraltro raggiungeva il Vipacco, non secondo le modalità attuali, ma verso Merna per seguirne poi il



Stazione di Volcia Draga (Valvolciana), anni '10. (Coll. Dario Macovaz)

Aufnahmsgebäude.



Progetto redatto nel 1903, della Stazione di Gorizia (Transalpina). Fondo Bit-Grusovin. Per la cortesia del Dott. Lapovich.

corso. Il progetto incontrò non poche traversie, tanto che una storia radicata nella "bassa" e raccolta anche da mia nonna che in quei paesi insegnava all'inizio del 1900, tramandava che i due progettisti avessero colto l'occasione dai festeggiamenti per l'inaugurazione della Monfalcone-Cervignano per sollecitare i funzionari imperiali. Qualcosa di vero, in ogni caso c'è, dato che un documento, gelosamente custodito negli Archivi provinciali e capitato tra le mani di recente, riferisce dei sopralluoghi che i funzionari imperiali compirono in zona, prima di approvare il tutto. Dal documento emerge, tra l'altro, che la folta commissione:

...vigendo la consuetudine, che i concessionari di ferrovie offrono il pranzo ai membri della Commissione, dovevasi provvedere al conveniente ricetto e vitto...

...in Dornberg...combinai per pranzo coll'oste Sinigoj...

...in Rebek coll'ostessa Antonia V.Lenardig; ed in Aidussina nella sala della Società "Edinost"...

Saltata a causa di un'epidemia infantile la sosta presso l'oste Sinigoj, la commissione si sposta, sempre in quel di Dornberg/Montespino, presso la famiglia Biziak dove

...dalle tre figlie del Sig. Biziak venne servito un pranzo succulento e abbondante inaffiato con vini ancora più scelti. Un vero banchetto...la famiglia Biziak richiese fior. 50, somma questa ben tenue se si riflette ai disturbi...

in aggiunta alla quale somma, come ringraziamento, la Commissione decise di offrire alle tre figlie

...che servirono quel pranzo un dono consistente in un ventaglio di bella fattura per ciascuna.

La commissione approfondi-

sce i suoi lavori, con la sosta successiva, il 5 luglio 1893 alla trattoria di Rebek e quindi, il giorno successivo ad Aidussina presso la sede dell'Edinost, con pranzo servito, grazie al Podestà ed al Sig.Casagrande dall'albergatore Smuc. Infine, poiché i commissari avevano ancora bisogno ..."di qualche approfondimento"

...furono adoperate, come apparisce alla parte 13 della qui allegata specifica le 10 bottiglie donate a suo tempo al fondo miseria del Friuli...(importo equivalente rimborsato).



Stazione di Aidussina, epoca imprecisata; visibile la locomotiva FS 822 (ex K.K. St. Bahn 97). (Coll. Dario Macovaz)

La tradizione aveva evidentemente del fondamento, ma nonostante le indubbie qualità del vino del Vipacco, già lodato dal Goldoni che a Vipacco soggiornò con suo padre medico, le difficoltà rimasero anche per le controversie e le osservazioni più strane sollevate contro la ferrovia e le sue varianti. Finalmente il 26 ottobre 1897 Vienna rilasciò la concessione ed il 30 aprile 1898 vennero redatti gli Statuti, approvati il 22 aprile 1899; trattandosi di società sovvenzionata, la sede fu fissata a Vienna e questo sarà causa, nel primo dopoguerra di non pochi problemi a questa e ad altre Società con la stessa sede. Nel 1900 venne risolto anche l'ultimo problema costituito dall'andamento della linea che, anziché puntare verso Biglia, seguì una linea mediana tra Sant'Andrea e San Rocco ed i lavori, finalmente iniziati si conclusero con l'inaugurazione e l'apertura al traffico, proprio il 1 ottobre 1902.



Stazione di Dobrauglie / Dobravlje, anni '10. (Coll. Dario Macovaz)

I progetti per la Transalpina

Le vicende di questa linea, gli studi ed i dibattiti per il tracciato sono argomenti già ampiamente dibattuti e che probabilmente torneranno alla ribalta in occasione del prossimo centenario, nel 2006, ma alcuni punti possono essere riassunti.

Fin dalla costruzione della "Meridionale" era rimasta sia nella piccola Gorizia che nel grande emporio triestino il desiderio di un nuovo collegamento diretto con il mondo germanico. Diversi gli orientamenti le cui direttrici principali erano quelle di un collegamento con il Brennero, attraverso la Carnia o attraverso la Carinzia, da raggiungere lungo la Valle dell'Isonzo o quella del Fella. Vicende politiche quali la perdita del Friuli, con la conseguenza di rendere problematico il collegamento lungo la valle del Fella anche dopo la costruzione della Pontebbana, per la presenza di ben due valichi, Cormòns e Pontebba, avevano progressivamente orientato il mondo economico verso un collegamento attraverso la valle dell'Isonzo. Al termine di lunghe e defatiganti discussioni, che avevano visto diverse ipotesi, non sempre centrate su Gorizia, si giunse finalmente all'approvazione, il 21 e 22 maggio del 1901 di una legge relati-



Stazione di Heiligen Kreuz-Cesta / Sv. Križ-Cesta (S. Croce di Aidussina), anni '10. (Coll. Dario Macovaz)

va alla realizzazione di un progetto cumulativo ferroviario teso a risolvere il problema di Trieste. Venne così progettata e poi realizzata, sotto la guida dell'Ing. Wurmb, una linea, in più segmenti, che collegava il Salisburghese con Trieste, attraverso un tracciato completamente nuovo e con ben tre trafori: i Tauri, le Caravanche e le Giulie.

Senza ritornare sull'argomento, anch'esso già esaminato, nel fascicolo n. 12 di questa rivista, con tutte le vicende collegate all'ubicazione della stazione, ipotizzata perfino nei pressi di San Rocco, c'è un centenario di qualcosa di importante per la linea. Dal materiale pazientemente salvato dalla dispersione e gelosamente custodito fino ai giorni nostri, appare la data di alcuni progetti esecutivi relativi ad opere da realizzare nelle nostre zone: è quella del 1903 ed è sembrato simpatico il ricordarlo.

BIBLIOGRAFIA PRINCIPALE

AA.VV., "Geschichte der Eisenbahnen der osterreichisch-ungarischen Monarchie" Band 1898-1908, Vienna 1908.

AA.VV., "Il centenario della Ferrovia Monfalcone-Cervignano" (a cura di A.Lucchitta) Ed. della Laguna, Monfalcone 1994.

AA.VV., "Treni di Frontiera - Ferrovie in Friuli V.Giulia e Alpe Adria" (a cura di R. Vecchiet). Ed.CCP, Ronchi dei Legionari 1990.

AA.VV., "Transalpina - Un binario per tre popoli". Ed. della Laguna, Monfalcone 1990.

AA.VV., "1918, E la Contea di Gorizia e Gradisca si ritrovò Italiana - Gli ultimi anni degli Asburgo". Ed. della Laguna, Monfalcone 1998.

Bizzarro P., Miscellanea inedita di manoscritti di archeologia, storia, ferrovie etc., Arch. Storico Provinciale - Gorizia.

Briano I., "Storia delle Ferrovie in Italia", Voll 3, Ed.Cavallotti, Milano 1977.

R.Camaur e G.B. Panzera, "Francesco Camaur, 1858-1900, La musica della Vita", Ed. Vino della Pace, Cormòns 2000.

Carollo - Di Santolo, "Passato, realtà e prospettive della ferrovia Trieste-

Gorizia-Udine" in Rassegna tecnica F.V.G. n 3/89.

Lacchè C., Numerose opere documentate di storia e divulgazione ferroviaria

Lesca C., "Tre ingegneri per un traforo - la storia della ferrovia del Frejus" Ed. Melli, Susa 1998.

Licen R., "La ferrovia del Predil - Un progetto mai attuato" Università di Trieste 1986.

Muscolino P., Numerose opere documentate di storia e divulgazione ferroviaria.

Rampati A., "Carlo Ghega il cavaliere della Alpi" Ed. Italo Svevo, Trieste 2002.

Roselli G., "Trieste e la ferrovia meridionale" Ed. S.A.T., Trieste 1977.

Roselli G., "Il centenario della ferrovia Pontebbana 1879-1979" Ed. D.L.F. Udine, Udine 1979.

Rustja K., "Proga predorov (tiri in čas)" Lubiana 1990.

Sluga P., "Scorci di Ferrovie isontine" serie da "I Treni" della Editrice Trasporti su Rotaie, Salò.

Stocklausner von J., "150 Jahre Eisenbahn in Osterreich" sta in Eisenbahn Journal.

Fonti archivistiche diverse tra le quali, per la cortesia del Signor Roberto Scomersi, il Fondo Giunta Provinciale degli Archivi Provinciali di Gorizia.



Treno Sloveno lungo la Transalpina - dicembre 1998. (Foto Sluga)

Sono state consultate inoltre le collezioni di "BORC SAN ROC" Gorizia e di "I TRENI" ed. ETR di Salò oltre a quelle de IL PICCOLO, L'ECO DEL LITORALE, LA LIBERTÀ.

Si ringraziano il Dott. LAPOVICH e il Sig. MACOVAZ per l'iconografia.

NOTE

1. "Carlo GHEGA, il cavaliere delle Alpi", di Aldo Rampati, ed. "Italo Svevo", Trieste.
2. GHEGA, dopo la laurea conseguita a Padova a soli 17 anni (pur con diverso corso rispetto a quelli odierni) sovrintese a numerosi lavori stradali nel Veneto fino al 1836, anno nel quale, su proposta di un altro ingegnere veneziano, Fancesconi, venne assunto alle dipendenze della famiglia Rothschild con incarichi per le loro concessioni ferroviarie. Girò l'Europa incontrando Stephenson e perfezionandosi nel campo sia della trazione che delle costruzioni ottenendo anche l'incarico di ingegnere capo per la costruzione e progettazione della Vienna-Bрно, della Bрно-Praga e della Bratislava-Praga. Nel 1840 ritornò alle dipendenze dello Stato che, con il noto Decreto del 1841 fissava i termini per lo sviluppo ferroviario dell'Impero e per la riassunzione dell'esercizio delle linee precedentemente date in concessione. In questa veste venne inviato negli Stati Uniti per perfezionarsi e dopo un'intensa opera di operosa progettazione pervenne alla più famosa delle sue imprese: la costruzione della Vienna-Trieste.
3. Le paludi di Preserje erano state bonificate e rese navigabili, in epoca romana, nella tratta tra Emona (Lubiana) e Nauporto (odierna Vrnik) per favorire i traffici che risalivano dal Sirmio e dalla Pannonia lungo la Sava. Da Nauporto, attraverso Longatico (Logatec) ed il Piro, le merci sbarcate raggiungevano la pianura friulana ed Aquileia. Caduto l'impero romano la palude si era riformata.
4. Analoghi problemi avevano colpito, qualche anno prima, il trentino Luigi Negrelli, estromesso per aver duramente criticato, pur da leale suddito, le repressioni del 1849 nel Lobar-do-Veneto. Con la sua emarginazione, l'Impero perse molte occasioni di primogenitura nell'impresa del Canale di Suez che Negrelli aveva

progettato e dei cui studi si avvale Lesseps.

5. L'organizzazione delle autonomie locali apparve, dopo le annessioni al termine della I° guerra mondiale, estremamente valida al Legislatore italiano. La Commissione per la Nuove Province, delle quali facevano parte illustri patrioti delle zone annesse, quali l'istriano Sen. Salata ed il trentino Sen. Conci (alle cui spalle c'era De Gasperi) recepì il disegno e nella Relazione accompagnatoria al R.D. 1513 del 26 ottobre 1920, Giolitti, primo ministro, scriveva: *...quella ripartizione delle funzioni legislative che per ordine di materia e di territorio, la costituzione austriaca faceva - salva sempre la sanzione sovrana - tra il Parlamento centrale e Diete provinciali. È questa la base delle autonomie che la legge sulle annessioni vuole trasmettere integre alla futura sistemazione definitiva degli ordinamenti delle nuove Province ... L'ordinamento unitario del Regno d'Italia, consapevole della sua forza, non rifuggerà da quel maggiore rispetto delle autonomie e delle tradizioni locali che la Maestà vostra ha promesso... purtroppo, esitazioni ed ostilità anche locali ritardarono l'avvio del progetto fin quando diversi orientamenti politici bloccarono il tutto fin dopo la II° guerra mondiale.*
6. Dalla conclusione della III° guerra d'indipendenza, la Stazione di Cormòns era uno dei due soli valichi ferroviari (l'altro era Ala, in Trentino) tra l'Impero ed il neonato Regno d'Italia; solo successivamente verranno quello di Pontebba, quello di Cervignano realizzato come valico secondario e Primolano sulla ferrovia della Valsugana.
7. Giulio DREOSSI, nato a Cervignano il 26 luglio 1846, morto a Firenze di "spagnola" nel 1918, laureato a Vienna e Giacomo ANTONELLI, nato a Terzo di Aquileia nel 1834, laureato a Padova e morto a Cervignano nel 1927, costituirono uno studio di progettazione, non solo ferroviaria e di rilievo internazionale, con sede in

Trieste ed anche a Cervignano. Furono entrambi molto attivi sia nel campo politico che civile; irredentisti ebbero non pochi problemi con le Autorità imperiali, tanto che dopo Caporetto, Dreossi dovette fuggire a Firenze dove morì prima di rientrare a Cervignano. Del loro multiforme lavoro e di quanto contenuto nello studio, purtroppo non è rimasto molto: tra le varie opere ci sono le copie dei progetti per le linee della provincia di Gorizia, raccolte agli Archivi provinciali. Altri dati e memorie di anziani furono meritoriamente raccolti da Giorgio Milocco e pubblicati in "Viva Dreossi e Antonelli- In grazia di quelli in ferrovia si va" nel libro "Il centenario della Ferrovia Monfalcone-Cervignano", Ed. della Laguna, 1994.

Alla loro opera il musicista Francesco Camaur di Cormòns, autore anche dell'inno alla Città di Cormòns, dedicò ben due composizioni musicali: "Onore" marcia per pianoforte, composta nel 1892 e "Locomotiva" polka celere composta proprio per l'arrivo del treno a Cervignano.

Nel citare questi due autori, come gli altri in precedenza, va ricordata l'illustre tradizione di progettazione, studi e tecnologia italiana in campo ferroviario che va dai "mastodonti dei Giovi", ai grandi trafori, ed alle ardite linee transappenniniche, dall'ideazione del "clotoid" (quel particolare raccordo parabolico tra un rettilineo ed una curva che impedisce lo scarto del treno), alle "littorine" per arrivare agli elettrotreni "record mondiale di velocità" ed ai treni ad assetto variabile, meglio noti come "pendolini". Altrettanti record vennero raggiunti nel campo dell'elettrificazione della rete, che fecero, per lungo tempo le ferrovie italiane quelle con la più estesa rete elettrificata. Tutto questo venne reso possibile da una schiera infinita di studiosi e tecnici, tra i quali solo per rimanere dalle nostre parti cito il Cavedalis, Ceconi di Monteccecon ed in anni più recenti il Prof. Pellis.