La prima ferrovia di Trieste
La Vienna-Trieste

foto da pag. 36

Il viadotto a doppio ordine di archi di Borovnica (Franzdorf), una delle maggiori opere della "Meridionale", distrutto completamente durante il secondo conflitto mondiale.

Il 19 dicembre 1841 lo Stato Asburgico emanava la decisione ufficiale di realizzare in proprio un grande piano ferroviario inteso alla congiunzione dell'Impero danubiano con i porti di Venezia e Trieste e con il Lombardo-Veneto. L'elemento fondamentale di tale piano era la realizzazione della Vienna - Trieste che tuttavia presentava difficoltà enormi per il superamento delle barriere montuose poste tra la pianura danubiana e l'Adriatico.

Tra le varie alternative suggerite venne scelto il tracciato attraverso il valico del Semmering, la Stiria, la Carniola ed il Carso.

Nel 1842 veniva ultimato il tratto pianeggiante Vienna-Gloggnitz, mentre, prima ancora di risolvere l'arduo problema del Semmering, si dava inizio ai lavori a sud di esso; nasceva così la "Ferrovia Meridionale" dell' Impero Asburgico.

L'opera del Semmering doveva essere completata appena nel 1854, ma a sud di esso i lavori proseguirono celermente con decine di migliaia di lavoratori di tutte le province dell'Impero e tra essi da 1200 a 1500 minatori italiani. Nel 1844 la linea giungeva a Graz, nel 1846 a Cilli (Celje) e, nel 1849, a Lubiana.

Si presentava allora la seconda grande difficoltà della linea: il superamento dello spartiacque alpino per raggiungere Trieste. Già nel 1845 Carlo Ghega, ingegnere veneziano, che allora aveva assunto la direzione dei lavori, ebbe l'incarico di studiare questo percorso su due alternative, l'una attraverso le valli dell'Idria e dell'Isonzo, Gorizia e Monfalcone; l'altra attraverso il Carso, per Postumia e Nabresina (Aurisina).

Nonostante le difficoltà orografiche e climatiche, venne scelto il tracciato di Postumia che consentiva un accorciamento di percorso di 46 km.

Tale soluzione presentava però la difficoltà del rifornimento di acqua, necessario per le locomotive a vapore: la costruzione della ferrovia fu anche occasione per lo sviluppo di notevoli impianti idrici, tra cui quello di Aurisina che rifornì non solo la ferrovia ma anche la stessa città di Trieste.

Il tracciato si sviluppava per 145 Km (la distanza lineare è di 65 Km) in maniera necessariamente tortuosa e richiese numerose opere d'arte tra cui una diga sulla palude di Lubiana (2200 metri), e vari viadotti come quelli di Franzdorf (Borovnica) (576 metri), Nabrezina (646 metri) e di Barcola (319 metri). Occorsero ben sette anni di lavoro per il suo completamento, dal 1850 al 1857. Così, attraverso Lubiana, Postumia, Opcina (Villa Opicina), Aurisina, a quindici anni dall'inizio dei lavori, Trieste ebbe il suo primo, fondamentale collegamento ferroviario, armato sin dall'origine a doppio binario per tutti i 577 Km di percorso, che portò enorme incremento all'economia della città.