

GUALTIERO ADAMI

IN MEMORIA

DELL' EMINENTE INGEGNERE LUIGI NEGRELLI
NEL PRIMO CENTENARIO DALL' APERTURA AL TRAFFICO
DELLA LINEA FERROVIARIA VERONA-TRENTO-BOLZANO

Tra i moltissimi progetti che Luigi Negrelli ideò e realizzò, vi è pure quello della costruzione della linea ferroviaria Verona-Trento-Bolzano, previ i grandi drizzagni dell'Adige a Marco, Nomi, Castel della Pietra e Trento, indispensabili per renderne corretto l'andamento e sicura la sede. Il centenario del progetto relativo, redatto nel 1853, fu ricordato in occasione dell'inaugurazione del busto in bronzo del celebre Progettista, nella stazione ferroviaria di Trento, il 18 novembre 1953.

Nato il 23 gennaio 1799 a Fiera di Primiero, ridente Borgata, adagiata in un'ampia conca, cinta da una chiostra di monti, che è tra le più belle e pittoresche di questo estremo antico lembo d'Italia, il Negrelli fece parte di quella gloriosa triade di chiari Tecnici Italiani, ideatori e costruttori sapienti e valorosi di tutte le prime ferrovie del Centro d'Europa: Ermenegildo Francesconi, di Venezia (1795-1862); Luigi Negrelli, (1799-1858), e Carlo Ghega, di Venezia (1802-1860).

Tre uomini d'azione pressochè coevi, i quali, per molti aspetti, molto si somigliavano; tutti preparatissimi, sotto ogni riguardo, sorretti da una passione ugualmente forte per le scienze tecniche, e che lavoravano indefessamente, ed in perfetto accordo, unicamente per il pubblico bene.

Italiani di nascita e di lingua, venivano appellati « Ingegneri austriaci », il chè, in tempi in cui la cessata monarchia austro-ungarica si estendeva fino al confine del Piemonte, voleva pure significare « italiani ».

Mentre, però, al Francesconi ed al Ghega, che operarono solo nel Nord, nessuno ebbe mai a contestare la qualità di tedeschi, al Nostro toccò d'esser appellato, non solo « austriaco e tirolese », ma perfino « tedesco », (anche perché figlio di una Wuertemberg).

Il significato che potè avere l'epiteto « tirolese » per i Trentini, aggregati al Tirolo, per poco più di cento anni prima della redenzione, è già stato bene chiarito dal poeta roveretano Clementino Vannetti. La qualifica di « tedesco » poi cade tosto, ove si pensi che gli Avi del Negrelli vennero a Fiera di Primiero da Val Stagna verso il 1760. Nicolò, fu Valentino, vi sposò, nel 1761, Anna Cescato, Ved. Romagna, e, da questa unione, nacque, nel 1764, Angelo Michele che sposò, nel 1787, Elisabetta Wuertemberg di Tonadico, la quale di tedesco non aveva che il cognome, venendo da una famiglia portata, in tempi remoti, dai Conti Welsberg, a Primiero, ed ivi naturalizzatasi.

Dei numerosi figli di Angelo Michele (ammogliatosi nel 1787) il sestogenito, *Luigi*, fu educato italianamente, mandato dal padre dapprima a Valstagna, per gli studi elementari e qualche anno di ginnasio (sotto la direzione del Sacerdote Don Pasi), ed indi a Feltre, per compiervi gli studi secondari ed iniziare poi quelli di ingegneria, per cui allora non esistevano ancora i Politecnici.

Ritengo superflua l'osservazione, che, ove i genitori fossero stati di sentimenti nordici, gli avrebbero fatto battere, — pure con maggior vantaggio pecuniario, — ben altra via.

Certo è che, giudicando il Negrelli dal punto di vista nazionale, non devesi dimenticare che egli era appena nato, quando Napoleone, tornato dall'Egitto, pose fine a Parigi, nel novembre 1799, all'infausto direttorio (frutto della grande rivoluzione, e durato circa 4 anni), e che dovette, in seguito, formare il suo carattere nei primi anni del secolo XIX, quando la costituzione dell'Unità d'Italia poteva sembrare ancora solo un sogno, e quando la *Patria ideale* nulla poteva fare per tutelare i molti suoi figli (taluni celebri come il Negrelli), i quali, in diversi campi, operavano, quasi veri apostoli, in tutta Europa, e nel resto del mondo, per il bene d'altri popoli meno progrediti e meno civili.

Certo è pure che il Negrelli, nella sua qualità di Alto Funzionario dello Stato d'allora, non poteva lasciarsi andare a manifestazioni

d'irredentismo. Il suo posto, il suo passionale lavoro nell'esercizio intenso della professione, non gli avrebbero nemmeno permesso di partecipare a politica attiva. Del resto: ben di rado un tecnico, specie se del valore del Negrelli, diventò un appassionato della politica, che obbliga a trascurare un'attività assorbente come la sua. Ma un'altra ragione dovette tenerlo lontano dalla politica attiva: la sua qualità di *pubblico funzionario coscienzioso*, che esigeva la più rigorosa oggettività nei riguardi di tutti. E che egli sentisse profondamente tale sua qualità, di appassionato servitore del Pubblico, è largamente dimostrato dalla bontà e dallo spirito di comprensione e di carità, con cui — potendolo in coscienza — prestava ascolto ed aiuto a chiunque fosse a lui ricorso. Egli stesso ci fornì molte prove dei suoi sentimenti italiani.

Col suo cocente affetto pel *borgo natio*, Primiero, dove cercò sempre serenità e pace nei momenti più procellosi della sua nobilissima ed operosissima vita; col suo costante, vivo rammarico per non potervi tornare di frequente; col volere, sempre espresso, anche nel suo testamento, che la sua casa natale dovesse essere occupata da uno dei suoi figli, dedito all'agricoltura, e rimanere sempre aperta alla più larga ospitalità; con l'annuncio commovente della morte dei genitori, (seguita a cinque giorni di distanza l'uno dall'altro), contenente pure un'ispirata preghiera per essi, pubblicato in bella lingua italiana, nel 1851; con la sua viva passione per l'Arte Italiana, la sola, che, nei molti suoi lunghi viaggi di studio all'estero (in Francia, Svizzera, Belgio, Inghilterra, Germania ed Egitto), egli cercava nelle pinacoteche, nelle gipsoteche e nei musei stranieri; con le premurose cure che dedicò, nei sette anni che passò nel Lombardo Veneto, con sede a Verona, nel Palazzo Giusti del Giardino, anche alla conservazione ed al ripristino dei monumenti della Storia e dell'Arte, per cui fu chiamato a far parte di numerose Accademie di scienze e lettere, di Atenei, e del noto Istituto Veneto.

A Verona, per es., fece raccogliere i dispersi frammenti dell'arco dei Gavi, e ricomporlo quale si vede oggidi; laddove, a Venezia, si occupò attivamente della conservazione del Palazzo dei Dogi.

Ed ancora: con la premura con cui spesso intervenne, a Verona, presso Radetzky, in favore di Patrioti perseguitati, o condannati, valendosi della grande considerazione e stima, in cui era da questi tenuto; l'inopinato, duro ed ingiusto provvedimento sovrano del settembre 1855, che lo costrinse ad abbandonare l'alto suo ufficio di Verona, a cagione d'intrighi segreti dei cortigiani di Vienna, che

vedevano di malocchio i grandiosi lavori e le ingenti spese che egli faceva in Italia, nonché la sua fraterna amicizia per molti Patrioti e sommi Scienziati italiani, quali ad esempio, gli Insigni Idraulici Paleocapa, ministro di Vittorio Emanuele II, e il Lombardini; con l'ineffabile bontà che traspare dal detto suo testamento, in cui, tra l'altro, invocò da Dio il perdono per tutti gli invidiosi ed i cattivi che avevano tentato di recargli nocumento, sia con maligne insinuazioni, sia col contrastare i risultati delle sue indagini e dei suoi studi, specie nella questione del *Taglio dell'Istmo di Suez*, soprattutto da parte degli inglesi (lord Palmerston e l'Ing. Stephenson, figlio dell'inventore della locomotiva), che, però, nel campo della Tecnica, aveva svergognati e ridotti al silenzio; laddove, però, non aveva potuto raggiungere altrettanto nel campo della politica. Basterebbe poi leggere il necrologio, pubblicato a Padova, immediatamente dopo la sua morte, dal Dott. Casimiro Bosio, per convincersi della eccezionale grandezza e della superiorità della sua statura morale. Così disse, tra l'altro, di lui il Dott. Bosio, nel citato suo necrologio:

« Con i suoi serî studi aveva acquistato un giusto criterio che non gli permetteva mai di ingannarsi nelle massime generali; un colpo d'occhio sicuro, per cui in tutto sapeva orientarsi all'istante; un'energia ed un coraggio che non indietreggiavano di fronte a qualsiasi ostacolo. Nemico della pedanteria e delle inutili formalità; egli andava sempre diritto al suo scopo. Avvezzo a trattare le cose in grande, vasti erano i suoi concetti, e, dove maggiori si mostravano le difficoltà, e dove altri s'erano tratti in disparte, ivi, in particolare, egli reputava suo dovere di scendere in campo. Il Negrelli appartenne a quell'eletta schiera di Ingegneri che onorarono l'Italia, ed i cui nomi suonano gloriosi in Europa. Collega ed emulo dei Paleocapa, dei Francesconi, e dei Ghega, la sua memoria durerà imperitura ».

Il suo carattere di vero Italiano traspare anche dalla foggia del suo vestito, molto simile a quello dell'esule Poeta Foscolo, nonché dal raro tipo della sua barba, uguale a quella del grande Camillo Benso di Cavour.

Tutto, tutto questo basta certo a dimostrare in lui pretta italianità, sincero costante attaccamento alla sua antica, grande e civile Stirpe. Del resto, quale maggiore omaggio, per tanto Uomo, dell'insistente proposito di altri Popoli di possederlo, segno pure di imperitura riconoscenza per il bene avuto da lui?

Compiuti gli studi, grazie alla sua solida preparazione, dopo gli svariati incarichi di rilievi e progetti per strade ed opere idrauliche,

ch'ebbe, fra il 1820 ed il 1832, nel Trentino, e nel Tirolo-Vorarlberg, sempre distinguendosi per scienza e pure per fine tatto di vero Diplomatico, si recò a Vienna, per lo studio dell'adozione del ferro nella costruzione dei ponti, poco usato fino allora. Proseguì per Pressburgo e Brünn, nella Moravia, per conferire con l'Ingegnere Schnirch, l'inventore dei ponti a catena, visitando costruzioni e raccogliendo larga messe di studi ed esperienze, cui costantemente mirava.

A 33 anni la soda sua cultura, la versatilità del suo ingegno, la fermezza e l'integrità del suo carattere; l'esito dei suoi lavori, richiamarono l'attenzione della Baviera, della Sassonia, del Baden, del Wuerttemberg e della Svizzera, la quale dapprima lo consultò di frequente, e poi, nel 1832, lo chiamò a riorganizzare tutti i suoi servizi tecnici e quelli dei magazzini generali. In quegli Uffici portò un impulso affatto nuovo. L'Austria non voleva punto privarsi dell'opera sua; fu Francesco I, che, in occasione di una sua visita a Feltre, lo aveva ammirato ed encomiato, per lo straordinario successo dei suoi studi medi, non seppe negargli il permesso d'accettare un posto di tanta fiducia.

Ivi seguì gli studi dello Stephenson (senior) e d'altri inventori intenti alla costruzione della prima ferrovia inglese, da Stockton a Darlington (1821), e s'informò dell'esito del concorso dell'ottobre 1825, per la linea Liverpool - Manchester, dal quale uscì vincitore lo Stephenson con la sua locomotiva, nel frattempo perfezionata. Dalla Svizzera, nel 1836, intraprese un viaggio, strepitoso per quei tempi, attraverso la Francia, l'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda, per lo studio dei primi tentativi di costruzioni ferroviarie, manifestando, come sempre, vivo interesse per tutto ciò che lo circondava: paesi, persone, scienza, arte, teatro e politica, e raccogliendo copioso materiale per il progresso delle scienze tecniche. Fu allora che cominciò la sua passione per le *costruzioni ferroviarie*. Nel 1839 progettò la prima ferrovia svizzera, da Zurigo a Basilea, cui seguirono la Zurigo - Romanshorn, la Zurigo - Coira e la Basilea - Baden Baden.

Senonché, nel 1840, l'Austria fece di tutto per riaverlo: gli offrì due incarichi importanti: di capo della Direzione Edile Provinciale del Tirolo, e d'Ispettore Generale della *Società della Ferrovia del Nord*, la prima costruita in Austria dal Francesconi.

Il Negrelli preferì la Società, e lasciò la Svizzera carico di onori, d'attestazioni di lode e di stima, mentre Zurigo gli offrì una grande medaglia d'oro per il ponte detto del Duomo. Presso la Società sviluppò intensa e multiforme attività nello studio di nuove linee e

nella direzione di lavori già progettati dal Francesconi, e si deve a lui l'apertura della linea da Olmütz a Praga. Egli stesso guidò la locomotiva durante il primo viaggio e pianse di gioia alla vista delle popolazioni commosse, schierate lungo il percorso della nuova linea.

Nel 1842 fu richiesta l'opera sua per il progetto generale delle ferrovie del Württemberg, con allacciamenti verso la Baviera ed il Baden.

Nel 1842 il ministro Kübeck affidò all'Ing. Carlo Ghega l'incarico della progettazione e della direzione dei lavori della ferrovia statale Vienna - Trieste, attraverso il valico del Semmering e le Alpi, in un tempo, in cui la primiera, generale opinione, che siffatte montagne fossero valicabili soltanto con le comuni strade, era ormai apparsa priva di serio fondamento. Però, la preoccupazione del mondo tecnico di quel tempo era quella dell'indagine e dello studio degli accorgimenti che avessero consentito di valersi, nel miglior modo possibile, anche per il valico di considerevoli altitudini, dei vantaggi del movimento meccanico su rotaie, provati solo nella pianura.

Quando, però, Ghega manifestò il pensiero di costruire, attraverso il passo del Semmering, una linea ferroviaria con locomotiva a vapore, non si trovò più di fronte chi avrebbe preferito la strada, bensì spiccate personalità tecniche, che criticavano accerbamente i suoi concetti, asserendo che il progetto d'una ferrovia a rilevanti pendenze e con curve accentuate, non poteva essere che una semplice utopia, perché non sarebbe riuscito a nessuno di costruire una locomotiva ad attrito capace di sviluppare un'adeguata forza di trazione e grande mobilità nelle curve.

Ghega, pur trovandosi di fronte a Tecnici di rara competenza, favorevoli alle funicolari ed alla trazione ad aria compressa, non cedette affatto, ma difese imperterrito il proprio concetto, derivante non da caparbietà e cocciutaggine, bensì dalla sua buona preparazione scientifica e dall'esperienza acquisita. Tuttavia, per realizzare il concepito suo progetto, egli dovette attendere la decisione definitiva del monarca, che gli venne per il tramite del ministero dei lavori pubblici.

Nello stesso 1842 sorse, in base al decreto del ministro Kübeck, del 19 dicembre 1841, la *Direzione generale delle Ferrovie dell'Austria*, con a capo il Francesconi, che chiamò tosto a sé il Negrelli ed il Ghega, che avevano collaborato, al pari di lui, alla costruzione delle grandiose ferrovie delle Alpi e del Nord, e che provvidero alla costruzione di altre ferrovie nel centro Europa, di cui il Negrelli con-

duisse, con esito favorevole, le trattative per gli allacciamenti verso Dresda ed Oderberg, coi Governi Sassone e Slesiano.

Nella sua nuova qualità, il Negrelli diresse i primi lavori preparatori nella zona del Semmering, fin tanto che Ghega, ritornato da un viaggio di studio in America, potè assumere, nel 1842, la direzione dei lavori della ferrovia, detta del sud, Vienna - Trieste, di cui, già il 21 ottobre 1844, fu inaugurato il tronco da Muerzuschlag nella valle del Muerz, a Brück sul fiume Mur, nella Stiria.

Fra Vienna e Muerzuschlag era stato provvisoriamente organizzato un servizio di trasporto a cavalli.

Negrelli si trovò perfettamente d'accordo con Ghega circa la possibilità della costruzione d'una ferrovia con trazione di locomotiva a vapore, e raccomandò l'immediato inizio dei relativi lavori, da Muerzuschlag verso nord, affine di poter ridurre a non più di km. 33 il percorso d'una proposta provvisoria tranvia a cavalli, nel tratto verso Vienna, in cui non si poteva ancor attuare la progettata ferrovia.

In merito, data la discrepanza d'opinioni, ogni decisione, dal punto di vista degl'interessi militari, fu demandata all'arciduca Giovanni che, temendo che tale provvisoria soluzione avrebbe potuto rimandare per anni la continuazione dei lavori ferroviari, vi si oppose, e, con nota 4 aprile 1845, insistette acché la costruzione della ferrovia normale fosse celermente continuata.

Senonché, appena nel 1848 fu pienamente risolta la questione della ferrovia del Semmering, quando - il 9 maggio - il consigliere aulico Andrea de Baumgartner divenne ministro dei lavori pubblici. Chiamò tosto a sé il Negrelli, ben conoscendo ed apprezzando il suo versatile ingegno, la sua vasta cultura, e l'esperienze da lui acquisite con le costruzioni stradali, idrauliche e ferroviarie nel Tirolo, nella Svizzera e nel centro Europa, nonché le sue capacità d'organizzatore, e lo insediò quale direttore generale delle costruzioni ferroviarie.

È merito del Negrelli, se, immediatamente dopo preso possesso del suo nuovo ufficio, si potè risolvere, rapidamente - di fronte ai più svariati pareri, ed alle pressioni del Ghega che difendeva la fondatezza del suo progetto, - ogni questione pendente nei riguardi della ferrovia in parola.

Il 26 giugno 1848, dopo una visita nella zona del Semmering, Negrelli presentò al ministro il proprio parere definitivo, schierandosi decisamente a fianco del Ghega, richiedendo l'immediata prosecuzione dei lavori, da suddividersi in cinque tronchi, ed incaricando gli esperti ingegneri Czemak e Streffleur, della direzione, dei rilievi; racco-

mandò, infine, che la direzione generale autorizzasse l'assunzione d'un adeguato numero di Assistenti, in grado di sorvegliare, seguire e registrare quotidianamente l'avanzamento dei lavori, affine di prevenire ed evitare fondati lagni da parte delle imprese.

In seguito, si manifestarono dei dissensi fra Negrelli e Ghega, in merito a particolari dei lavori, in quanto questi intendeva poter girare con i binari attorno alla parete rocciosa, quasi verticale della « Weinzettel », laddove Negrelli incitava a nuovi studi, per accertare meglio la possibilità di superare la parete stessa col mezzo d'una galleria, o d'una trincea; inoltre: ad approfittare di tutte le zone di terreni asciutti, per costruirvi terrapieni anzi che costose opere d'arte, riservando queste quali mezzi estremi per il raggiungimento dello scopo prefissosi, quando non fosse proprio possibile provvedere con sana economia.

Ghega insistette tuttavia nel suo primiero proposito, ma il tentativo di girare la citata parete, com'egli avrebbe voluto, dovette, però, essere abbandonato, mentre la conseguente costruzione di molte ingenti masse murarie aumentò considerevolmente il costo dei lavori.

Ma Negrelli, per i motivi esposti più innanzi, non potè più influire sull'andamento di quei lavori; le sue idee e proposte, in merito, trovarono però applicazione pratica, appena dopo la sua morte, nel prolungamento della sua linea Verona - Trento - Bolzano fin oltre il Brennero, per opera dell'Ing. Carlo de Etzel, tanto onorato da noi - ben prima del Negrelli - nella nuova stazione del Brennero, con epigrafe in tedesco, tradotta, più sotto, nella lingua di Dante.

Pochi giorni dopo che Negrelli ebbe consegnato il succitato suo parere al ministro de Baumgartner, raggiungendo la sua piena approvazione, cadde il ministero Pillersdorf, e divenne così nuovo ministro dei lavori pubblici il *giornalista Ernesto de Schwarzer*, col quale, - trattandosi di elemento retrogrado, - il Negrelli, uomo d'azione, non volle più collaborare.

Proprio in quel torno di tempo, Radetzky, concluso l'armistizio con il Re di Sardegna, chiese l'invio d'un commissario per la risoluzione dei problemi ferroviari del Regno Lombardo-Veneto.

La scelta cadde sul Negrelli che, alla fine d'agosto 1848, si insediò a Verona, dove lo attendevano difficili compiti costruttivi ed amministrativi; la prosecuzione di trattative, dilungatesi già troppo, fra uomini di Stato, cure queste che assorbito totalmente il suo tempo e la sua forza creativa, così che non potè più intervenire nelle questioni riguardanti la ferrovia del Semmering.

Degno di nota è che – prima di trasferirsi a Verona – pur lontano, aveva continuato ad occuparsi anche dei problemi ferroviari della Svizzera, dando inizio, nel 1845, ai lavori della Zurigo - Basilea, da lui progettata fin dal 1839.

Nel 1846 aveva diretto i lavori di tracciamento e di progetto delle ferrovie della Galizia e della Bucovina.

Quale Commissario Ministeriale, in Italia, con sede a Verona, vi trovò grandi devastazioni, dovute agli avvenimenti bellici, e generale abbandono da parte dei funzionari.

Come per incanto, mercè la prudenza, l'attività, il tatto, ed il contegno conciliativo di lui, tutto fu organizzato su nuove basi, previa rigorosa selezione del personale, dal quale eliminò, senza riguardi, parecchi ex ufficiali austriaci, fannulloni, ricoveratisi in quell'ufficio.

Provvide indi al rapido ripristino di tutte le comunicazioni del Lombardo-Veneto, arricchendole di nuovi imponenti manufatti. Già nell'ottobre 1848 aprì l'esercizio della ferrovia Verona - Mestre.

Nel 1849 fu nominato capo della Direzione Generale dei Lavori di strade, acque, ferrovie e telegrafi, da lui creata a Verona, e, per i suoi alti meriti, ebbe l'Ordine della Corona Ferrea, e fu creato Cavaliere dell'Impero, col predicato di Mold-Elba, che doveva ricordare uno dei suoi maggiori progetti, eseguito per il canale navigabile fra i due fiumi, e per il ponte alla foce della Moldava nell'Elba.

Nel nuovo posto progettò e diresse la costruzione di 402 Km. di linee ferroviarie (Verona - Mantova; Milano - Treviglio; Brescia - Bergamo; Mestre - Casarsa; Mestre - Treviso).

Nel 1850 fu nominato Presidente della Commissione per la navigabilità sul Pò, e, nel 1852, Commissario per la *Ferrovia Centrale della Media Italia*.

Nel 1853 progettò la linea Verona - Trento - Bolzano, con i grandi drizzagni del fiume Adige, citati in principio.

Molto lavorò e si distinse con l'opera fattiva svolta per il ripristino e della cura dell'antica bellezza di Verona; per il salvataggio dell'Arco dei Gavi e per la conservazione del palazzo dei Dogi di Venezia.

Luigi Negrelli, da quel galantuomo che era, prima di tutto provvide alla progettazione delle più importanti ferrovie del Lombardo - Veneto, e, poi, a quella del suo Trentino, dove fin dal 1824, aveva iniziato la sua carriera, sempre al centro della migliore Società, e cui aveva costantemente portato sincero affetto di figlio.

Egli vide questa sua ferrovia compiuta, ma non gli fu dato di poter avviarne il pieno esercizio, giacché le intense fatiche sostenute senza soste, gli strapazzi dei viaggi, sia quale *Ispettore Generale* delle ferrovie austro-ungariche, (ultima distinzione avuta dall'imperatore Francesco Giuseppe che, con essa, riconobbe ampiamente il torto fattogli con l'improvviso richiamo da Verona, il 27 settembre 1855, dovuto ad infondate accuse d'invidiosi cortigiani;) sia per l'intervento autorevole a congressi internazionali nel nord d'Europa; ma più ancora per l'interessata, accanita, non giustificata opposizione degli Inglesi al suo geniale progetto per il taglio dell'Istmo di Suez, ispirato unicamente dal desiderio di aprire alle Genti una nuova via verso l'Oriente, opposizione che egli definì « guerra », lo trassero anzi tempo al sepolcro, il 1° ottobre 1858.

Nessun dubbio che, ove avesse potuto aprire la nuova linea tridentina al traffico, come già fece in Boemia, avrebbe guidato personalmente la locomotiva del treno inaugurale. La Provvidenza non concesse a Lui, ed ai Trentini di cent'anni fa, tanto onore.

Dell'inaugurazione della Verona-Trento si è occupato soprattutto il giornale di Rovereto, detto « il Messaggiere Tirolese », che, nel n° 24, del 23 marzo 1859, riportò la « notificazione » del Cons. aulico del Circolo di Trento, bar. de Sterneck, basata su analoga partecipazione della direzione generale delle strade ferrate dello Stato, del Lombardo-Veneto, che - in detta data - doveva aver luogo l'apertura al traffico del tronco Verona-Trento della nuova ferrovia Verona-Bolzano, e che erano state prese le misure necessarie affinché anche del tronco Trento-Bolzano potesse essere avviato l'esercizio quanto prima. Seguivano poi gli orari predisposti.

Nel n° 25, del 26 marzo 1859, al motto del pubblicita: « *Diversité, c'est ma devise* », segue un'appendice, datata Rovereto 23 marzo, del seguente tenore:

« Finalmente anche il Tirolo Italiano ha la sua strada ferrata. Non è a dire con quanto piacere è stata oggidì salutata dai Trentini e dai Roveretani la solenne apertura del tronco primo, Verona-Trento, che unisce molto più strettamente che mai le due città dell'Adige e del Leno ».

« La mattina, per tempo, la civica Banda di Rovereto richiamò a quella bella stazione grande concorso di roveretani, ad accogliere l'illustre Podestà di Trento, il quale, con un'eletta schiera di cittadini, venne a dare il saluto della buona vicinanza ».

Descrive, poi, il viaggio dei due Podestà e di molti cittadini alla volta di Trento; le trionfali accoglienze di questa, pavesata con gli stendardi delle due città; lo sparo dei mortaretti; il festoso corteo per le vie di Trento, piene di Popolo, il ricevimento a « desco ospitale » dei roveretani, onorati dalle autorità locali e da quelle preposte alla ferrovia.

Alla sera il Podestà di Trento volle, con nobile suo corteggio, ricondurre i suoi ospiti a Rovereto, e il Pubblicista soggiunge:

« che ormai più non dista che poco più di mezz'ora da Trento. Sì: queste vie prodigiose che uniscono così da vicino le città, tolgono le distanze e accomunano interessi e tendenze; hanno anche uno scopo più elevato, una più bella missione morale: accostano sempre più gli uomini, stringono cuori a cuori, ne tolgono ogni ruggine, od asprezza, e, convocando gli sparsi individui quasi in un'ampia famiglia, fanno cessare l'antico rimprovero: essere fatale all'Italia ed alle sue città, a chi parla una lingua e nutre una terra, il non saper vivere fra loro concordi. E vengono anzi ad insegnarci col fatto, essere la concordia e l'amore, assieme con la sapienza, i primi e più cari moventi della nazionale prosperità ».

Così scrisse un ottimista Italiano, il 26 marzo 1859, convinto che l'auspicato nuovo mezzo di comunicazione sarebbe bastato per promuovere fra gli Italiani quella concordia esemplare, che regnò, dal più oscuro medioevo, (ne parlano documenti notarili del 1400 e del 1492,) fino al 1818, fra i sedici Comuni, che, da Mossano d'Isera fin oltre Aldeno e Cimone, lungo l'arco montuoso della destra dell'Adige, costituirono lo storico Comun Comunale, (specie di repubblica amministrativa,) con sede centrale a Pomarolo, anche senza l'ausilio delle ferrovie. Oggidì riuscirebbe certo difficile ripristinare altrettanta concordia e reciproca fiducia.

Molto meno s'è occupata, dell'apertura al traffico della nuova ferrovia, la « Gazzetta di Trento » della stessa epoca.

Chi, per primo, ricordò i cent'anni della ferrovia Verona - Rovereto - Trento, è stato lo Studioso, Insegnante e Direttore della Biblioteca della città di Ala, Sig. Italo Coser, che ce ne diede ampia notizia nel giornale « L'Adige » del 19 marzo 1959, quindi puntualmente, com'è suo costume, quattro giorni prima di quello dell'anniversario.

Nel suo articolo ci dice dell'editto col quale il foglio ufficiale del Tirolo, del 18 agosto 1856, recava l'elenco delle ditte espropriate e da espropriare, nonché la descrizione dei terreni da occupare con

la costruzione della nuova ferrovia, dei vari comuni attraversati, richiedente lo spostamento della vecchia Chiesetta di Stra in Comune di Ala; dell'ordinanza, del 1857, contro i crimini di pubblica violenza ed i danni maliziosamente causati contro l'amministrazione della ferrovia in corso di costruzione, contro i quali, - in attesa del traffico, - erano comminate pene molto severe.

L'avviso d'asta dei lavori fu pubblicato il 30 agosto 1853, per i due tronchi Verona - Ala e Ala - Bolzano, e recava la firma dell'ideatore e progettista Ing. Luigi Negrelli che, com'è noto, già da tre anni aveva dovuto abbandonare il suo alto posto di Verona; ma che, poco dopo, era stato creato Ispettore generale di tutte le ferrovie della cessata monarchia.

Il Signor Coser, esploratore benemerito di vecchi archivi, ci dà pure notizia di atti vandalici compiuti da ignoti con distruzione di segnalazioni dell'originario tracciato dell'asse ferroviario sul terreno, atti che, purtroppo, qua e là, sono andati ripetendosi fino ai giorni nostri. Ai censiti danno fastidio anche i picchetti di legno ed i caposaldi. Inoltre: che l'avviso d'inizio dei lavori, pure a firma del grande nostro Ingegnere Negrelli, era stato pubblicato il 3 aprile 1854, mentre solo il 12 settembre 1858, - quando Negrelli era già gravemente malato, - fu attuata, lungo il percorso Verona - Trento qualche corsa di convogli, sia per il trasporto di materiali per il completamento della linea, che per il graduale suo collaudo.

Ci informa pure che Ala protestò per l'eccessiva distanza, dall'abitato, della sua stazione.

Ora i tempi son radicalmente mutati: oggidì tutti gli abitati vorrebbero sospingere le rispettive stazioni alla maggior possibile distanza, per non vedere intralciata la propria futura espansione, dovuta ad un deprecabile inurbamento di gente del Contado.

Il 21 marzo 1859, pendendo ormai l'apertura dell'esercizio della nuova linea ferroviaria, fu pubblicato il divieto di porre piede sulla sede ferroviaria, nonché sulle scarpate dei rispettivi terrapieni, pena l'arresto e gravi punizioni. Tale editto recava la firma del Capitano Circolare di Trento, cons. aulico bar. de Sterneck.

Il 23 marzo successivo, con vistosi manifesti, fu annunciata l'apertura al traffico del nuovo tronco Verona - Trento, ed il primo convoglio, all'entrata nel Trentino, ad Ala, fu salutato, come nelle successive stazioni, dalle Autorità cittadine, presenti la Banda civica e molta popolazione esultante.

Il percorso da Verona a Trento, data allora l'assenza della fretta d'oggi, durava circa ore 3,5.

L'Ing. Negrelli, purtroppo, non poté assistere al gioioso coronamento dell'opera sua, perché colto dalla morte fin dal 1° ottobre 1858.

Il centenario del suo « progetto » della Verona - Bolzano, era stato celebrato dallo scrivente, il 18 novembre 1953 in occasione dell'inaugurazione del noto busto in bronzo alla stazione di Trento.

Col presente modesto scritto, si è voluto ricordare, non già la poliedrica attività del grande Ingegnere, cui il natio loco di Fiera di Primiero, ha dedicato, — il 31 agosto 1958, — nel centenario della morte, un degno monumento, bensì soltanto le vicende della sua vita di valoroso ideatore progettista e costruttore delle prime e più importanti ferrovie italiane e del centro Europa.

Il Martire Cesare Battisti, che, assieme al defunto scrittore Ottone Brentari, l'aveva tratto dall'oblio nel 1912, avallò, col suo intemerato e attivo patriottismo, la memoria e l'italianità del grande Ingegnere, soggiungendo che chi sarà chiamato a comporre la storia delle ferrovie dell'Europa, dovrà iscrivervi, a *lettere d'oro*, il nome di Luigi Negrelli.

L'Austria che tanto tenne a considerare esclusivamente suo Luigi Negrelli, ed a conservarne le spoglie mortali, fu la prima a dimenticarlo.

La triste sua situazione politica e l'internazionale dispregio per la produzione culturale della vecchia Austria, cagionarono un completo disinteresse dell'Austria attuale per l'opera dei grandi Uomini del passato.

Si giunse perfino a questo, che una pubblicazione, del 1950, dello storico delle ferrovie federali austriache, sulla « Storia delle ferrovie dell'ex stato austriaco », non accenna, — nemmeno nell'indice, — al nome dell'eminente Ing. Luigi Negrelli, che, nel 1855, dopo le molte linee ferroviarie, progettate e costruite, ne era stato, come si è detto più su, promosso *Ispettore generale* per l'intera ex monarchia austro-ungarica.

L'impero tedesco fu, — al riguardo, — ben più generoso, ciò che però, dopo il 1945, provocò, da parte degli Alleati, la messa all'indice di tutta la letteratura inerente all'impresa di Suez apparsa dopo il 1933.

È però certo che quest'ultima affermazione non può riferirsi all'Italia che, con la voce di molti tra i suoi migliori figli (tra i quali, non va dimenticato l'insigne geologo Dott. G. B. Trener, che tanto

operò per ravvivare la memoria del Negrelli), si adoperò, insistentemente, per la rivendicazione dei meriti e dell'italianità di Luigi Negrelli.

Le sue spoglie mortali, inumate, a Vienna, nel camposanto di S. Marte, dovevano essere rimosse, nel 1914, in seguito alla decretata soppressione del camposanto stesso.

In quell'occasione, il Comune e la Società degli Ingegneri di Vienna offrirono alla valorosa sua figlia Maria (allora vivente a Vienna, nell'età di 65 anni), una *tomba d'onore*, nel progettato nuovo camposanto monumentale.

La sopraggiunta guerra dell'Austria provocò la sospensione di ogni provvedimento. Nel 1922 la Signora Negrelli aderì con entusiasmo alla richiesta del Collegio degli Ingegneri di Trento, che le ceneri del Negrelli venissero traslate a Fiera di Primiero, presso la tomba dei genitori. Purtroppo, per un ripicco dello stesso presidente, — da tempo defunto, — per la mancata sua rielezione (congresso di Levico, del 1922), la pratica non ebbe seguito, così che, come ne scrisse al compianto Dott. G. B. Trener, nel 1927, la Signora, pur spiacente, si vide costretta ad accettare la tomba d'onore offerta fin dal 1914, e che, nel 1929, fu solennemente inaugurata alla presenza delle massime autorità austriache, dell'Ambasciatore d'Italia, dei delegati dell'Egitto, della Svizzera e della Cecoslovacchia; delle Società degli Ingegneri di Vienna e di Trento; del barone Valeriano Malfatti di Rovereto e di tutti i discendenti di Luigi Negrelli.

Alla sua memoria inchiniamoci riverenti e plaudiamo alla città di Trento ed al Borgo di Fiera di Primiero, che, onorando un figlio loro, hanno onorato un grande figlio d'Italia.

Trento, li 24 maggio 1959.

RIASSUNTO - La presente relazione, ricordata la celebrazione del centenario del progetto della ferrovia Verona - Bolzano, (1853-1953), offre dei dati sulla vita, sulle opere e lotte dell'eminente Ing. L. Negrelli; accenna alle sue costruzioni ferroviarie in Italia e nel centro d'Europa, e tratta, in fine, dei festeggiamenti, del 1859, per l'inaugurazione del tronco Verona - Trento, poco dopo la morte del grande Progettista e Direttore dei lavori.