

**DR. ALVIN SARAÇI**

Instituti i Historisë / Akademia e Shkencave e Shqipërisë  
saracialvin@hotmail.com

**ORIGJINA SHQIPTARE, JETA DHE VEPRA  
E KARL GEGËS****Abstrakt:**

*Artikulli trajton origjinën, jetën dhe veprën e Karl Gegës në fushën e inxhinierisë, duke u mbështetur në konferenca ndërkombëtare, ekspozita dhe katalogë kushtuar figurës së tij. Pavarësisht se kjo figurë i përket historisë së disa vendeve, artikulli analizon origjinën shqiptare të familjes së tij, emigrimin e dyfishtë në Kotorr dhe më pas në Venecie, karrierën e tij në fushën e inxhinierisë, si dhe kontributin e dhënë në ngritjen e rrjetit hekurudhor të Perandorisë Austriake, veçanërisht në ndërtimin e linjës hekurudhore Vjenë – Trieste dhe të segmentit më të vështirë Glognic – Myrcushlag, pjesë e hekurudhës malore të Semeringut, hekurudha e parë malore në Europë. Kjo ndërmarrje me vlerë kontribuoi në lehtësimin e komunikacionit ndërmjet kryeqytetit dhe portit më të rëndësishëm të kohës, Triestes, si edhe me vendet e tjera të Europës. Ajo ndikoi drejtpërdrejt në zhvillimin e tregtisë austriake dhe të portit të Triestes, në një kohë kur po përgatitej edhe projekti për hapjen e Kanalit të Suezit.*

**Fjalë kyçe:**

*Karl Gega, origjina shqiptare, hekurudhë, Venecie, Vjenë, Trieste, Semering.*

Konferencat ndërkombëtare, ekspozitat dhe katalogët kushtuar inxhinier Karl Gegës nxorën në pah origjinën, jetën dhe veprimtarinë e tij si figurë e shquar në fushën e ndërtimit të rrugëve dhe rregullimit të lumenjve, veprimtari që arriti kulmin me kontributin e tij në ngritjen e rrjetit hekurudhor të Perandorisë Austriake. Ishte një periudhë kur

inxhinieria ndodhej në fazat para të zhvillimit të saj, prandaj nuk ekzistonte një ndarje e qartë ndërmjet fushave të ndryshme, si gjeodezia, mekanika, hidraulika etj., gjë që i përshtatej karakterit inovator të Gegës. Ai ishte një inxhinier me talent dhe vizion, i cili, falë gjenialitetit të tij, realizoi hekurudhën e parë malore të kontinentit, në Semering, duke bërë të mundur kapërcimin e masivit malor të Alpeve Norike me anë të lokomotivës, një arritje e jashtëzakonshme për kohën. Kozmopolitizmi i tij shfaqet në udhëtimet studimore, në takimet dhe shkëmbimin e përvojës me inxhinierë të njohur, në inovacionet në vegla, instrumente dhe teknika ndërtimi, në studimin e detajuar të veprave inxhinierike, në përditësimin me zhvillimet e teknologjisë, në botimet e tij mbi hekurudhat, si dhe në bibliotekën e tij të pasur me libra të autorëve bashkëkohës etj. Ngritja e rrjetit hekurudhor austriak shërbeu për lidhjen e vendeve të Europës nëpërmjet transportit hekurudhor, siç pohonte edhe ai vetë: “Hekurudhat zhdukin distancat, nxisin interesat ekonomike dhe ngrejnë e përhapin kulturën”. (*Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehobene und verbreitet – Con le ferrovie spariscono le distanze, si promuovono gl'interessi materiali, la coltura si accresce e si diffonde*).<sup>1</sup>

Karl Gega ishte një njeri i vendosur, serioz dhe i ndershëm; ai i inkurajonte kolegët dhe punëtorët dhe bënte një jetë modeste.<sup>2</sup> Jeta dhe veprimtaria e tij lidhen me tri shtete: Shqipërinë, si vendi i origjinës së hershme të familjes së tij; Italinë, ku lindi, kaloi vitet e rinisë dhe u kthye në fund të jetës; dhe Austrinë, ku zhvilloi dhe realizoi karrierën e tij të shkëlqyer si inxhinier hekurudhash.

Me anë të testamentit të tij, të hartuar në Vjenë më 21 janar 1858, Gega ua la dorëshkrimet dhe librat në italisht, gjermanisht, anglisht dhe frëngjisht Bibliotekës Marciana të Venecies,<sup>3</sup> si dhe portretin, pikturat e medaljet *Muzeut Correr* të Venecies.<sup>4</sup> Në Bibliotekën e *Muzeut Correr*

<sup>1</sup> Erich Kurzel-Runtscheiner, “Carl Ritter von Ghega. Gedenken zum 100. Todestag,” *Blätter für Technikgeschichte*, 22 Heft, ed. Josef Nagler (Wien: Springer-Verlag, 1960), 88.

<sup>2</sup> Aldo Rampati, *Carlo Ghega, il cavaliere delle Alpi* (Trieste: Italo Svevo, 2002), 119-120.

<sup>3</sup> Për një bibliografi të fondit të Karl Gegës në Bibliotekën Marciana të Venecies, shih: Carlo Campana, “Trashëgimia e Karl Gegës në Bibliotekën Marciana,” në *Karl Gega dhe Semeringu. Një hekurudhë për të ndryshuar historinë* (Tiranë: Ombra DVD, 2025), 136-140.

<sup>4</sup> “Nga testamenti i Karl Gegës,” në *Karl Gega dhe Semeringu*, 179.

ruhet një pjesë e fondit Gega, i cili përfshin diploma dhe tituj, albume me litografi, gravura e fotografi të linjave hekurudhore, letërkëmbim, disa nga botimet e tij, stampa të monumenteve dhe skulpturave të disa muzeve, si dhe kurse të vizatimit ornamental nga disa revista franceze e projekte të inxhinierëve bashkëkohës. Këto materiale janë kataloguar nga autori i këtij artikulli dhe janë botuar në fund të katalogut.

Duke lexuar katalogun, lindin disa pyetje lidhur me origjinën e tij shqiptare: Nga cila zonë e Shqipërisë ishte familja Gega? Ndërsa, sa i përket emigrimit të dyfishtë të familjes, në cilën periudhë mund të ketë emigruar ajo nga Shqipëria drejt Perastit në Mal të Zi, që asokohe ishte pjesë e territorit venecian të Grykës së Kotorrit, dhe më pas në Venecie?

Duke u mbështetur në dokumentet kishtare të Perastit, të përmendura nga Lucia Nadin, ky emigrim duhet të vendoset në fund të shek. XVII dhe në fillim të shek. XVIII.<sup>5</sup> Gjon Batist Gega (Giovanni Battista Ghega), djali i xhaxhait të Karl Gegës dhe vikar apostolik i Patriarkatit të Venecies, krijoi një pemë gjenealogjike të familjes, ku si paraardhësi i saj shfaqet Gjergj Gega, i cili kishte emigruar nga Shqipëria në Perast.<sup>6</sup> Ai përfaqëson brezin e parë të familjes Gega, e cila përfshin katër breza: Kristoforin, Gasprin dhe Antonin, nga e ka prejardhjen Karl Gega.<sup>7</sup> Gjithashtu, mbi bazën e dokumenteve të ruajtura në Venecie, është ndërtuar pema gjenealogjike e familjes së tij, ku shfaqen babai Anton, nëna Ana Pribiq, si dhe vëllezërit e motrat e tij: Leonardi, Karli, Spiridioni, Gjergji, Angjela, Helenë-Pashka, Luigjia, Tereza dhe Jozefina.<sup>8</sup>

Tre brezat e fundit, Kristofori, Gaspri dhe Antoni, shërbyen në marinën veneciane me gradat oficer marine dhe kapiten. Familja banonte në Fondamentin e Shën Joakimit, në Via Garibaldi të gjashtierit të Kastelos, afër Arsenalit, pikërisht në zonën ku ndodheshin anijet e flotës

<sup>5</sup> Lucia Nadin, "Familja Gega nga Shqipëria në Venecia dhe në Vjenë," në *Karl Gega dhe Semeringu*, 38-40, 45.

<sup>6</sup> Venezia, Biblioteca Museo Correr (më tej: BMC), memoria manoscritta di Giovan Battista Ghega, manoscritto (më tej: ms. Cicogna 3418 bis.).

<sup>7</sup> Alvin Saraçi, "Famous Albanians in Venice: Karl Gega, architect of Austro-Hungarian Empire," në *Studia Albanica*, 1-2, XLVI (XLII), (Tiranë: Académie des Sciences d'Albanie, Section des Sciences Sociales, 2009), 155-157.

<sup>8</sup> Nadin, "Familja Gega," 45. Pema e familjes Gega u ekspozua në ekspozitën e Karl Gegës.

veneciane. Karli lindi në Venecie më 10 janar 1802 dhe u pagëzua në Katedralen e Shën Pjetrit, e cila ndodhej pranë banesës së familjes.

Përsa i përket origjinës shqiptare, ka shumë gjasa që familja Gega të ketë emigruar nga Shkodra, e cila ishte e lidhur me Grykën e Kotorrit përmes rrugëve detare dhe tokësore. Duke iu referuar studiueses Lucia Nadin, nëse familja Gega kishte lidhje farefisnore me familjet shqiptare Shilopi, Bronza e Gjoka nga Shkodra, të cilat rridhnin nga një trung i përbashkët familjar dhe ishin pjesë e rrethit të familjeve fisnike të Perastit, atëherë edhe ajo mund ta ketë prejardhjen nga qyteti i Shkodrës, ku mbiemri Gega gjendet edhe sot.<sup>9</sup> Paulin Margjokaj mendon se familja ishte nga Shkodra dhe kishte ardhur në Venecie në shek. XV, por nuk flet për emigrimin në Perast.<sup>10</sup> Në stemën e qytetit të Perastit, ku përfshihen stemat e dymbëdhjetë familjeve që e kanë themeluar atë, shfaqet një stemë me flamurin shqiptar, që mund të jetë emblema e Kastriotëve, por mund t'i përkasë edhe ndonjë familjeje tjetër shqiptare, si dhe stema e familjes Shilopi, e cila kishte një pemë me një pëllumb në majë. Në fakt, kur Karl Gegës iu dha titulli *Ritter* (fisnik austriak) në vitin 1851, jo për shkak të prejardhjes familjare, por si vlerësim për karrierën e tij, e cila arriti kulmin me ndërtimin e hekurudhës së Semeringut, ai krijoi një stemë familjare të përafërt me atë të familjes Shilopi. I vetmi ndryshim ishte se në stemën e tij paraqitej një pemë, në majën e së cilës qëndronte një shapکہ. Kjo dëshmon se familja mund të ketë pasur origjinë shkodrane ose lidhje farefisnore me familje të këtij qyteti.

Ka edhe një hipotezë tjetër që familja mund të ketë emigruar në Perast me ndihmën e arqipeshkvit të Tivarit, me origjinë perastine, Vinçenc Zmajeviq, në fillim të shek. XVIII. Asokohe pati disa emigrime nga zonat përreth Tivarit për shkak të taksave të larta dhe për të shmangur kalimin në fenë myslimane, duke ruajtur besimin katolik. Në këtë rast, mendohet se familja Gega mund ta ketë origjinën nga zonat shqiptare që përfshihen në qarkun e Tivarit, si Kraja e Shestani, por nuk përjashtohet as Kelmendi. Pikërisht nga zonat përreth Tivarit u themeluan dy koloni shqiptare në Zarë (Zadar) të Kroacisë: Arbanasi (1726) dhe Xemoniku (1727).<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Po aty, 48-49.

<sup>10</sup> Rampati, *Carlo Ghega*, 15; Pjetër Logoreci, "Shqiptari Karl Gega, mjeshtri i ndërtimit të hekurudhës së parë malore në botë," *Shqiptarja*, nr. 18, 7 tetor 2012.

<sup>11</sup> Tullio Erber, *La colonia Albanese di Borgo Erizzo presso Zara, cenni storici* (Dubrovnik: Flori, 1883), 20-27, 30-34.

Alen Dyselje pohon se shqiptarët emigruan në Kotorr nga Shqipëria, pasi aty gjenin mundësi për të ushtruar profesionin e tyre. Kotorri, i njohur për traditën e tij detare, u ofroi atyre, ashtu si edhe anëtarëve të familjes Gega, mundësinë për t'u regjistruar dhe për t'u punësuar në anijet e flotës veneciane, ku përfshiheshin edhe anijet e Perastit me ekuipazhe të përbashkëta, në të cilat bënin pjesë edhe marinarë nga Shqipëria.<sup>12</sup> Perasti në veçanti kishte një numër të madh anijesh dhe një shkollë marine të hershme. Nga fundi i shek. XVII dhe fillimi i shek. XVIII, Venecia u dha perastinëve të drejtën për të kryer transportin e mallrave nga portet shqiptare të Durrësit, Vlorës dhe Shëngjinit të Shkodrës drejt Venecies. Megjithatë, një pjesë e transportit të mallrave kryehej nga anijet e Ulqinit, porti shqiptar që asokohe konkurronte Perastin. Në rastin e Durrësit, në shek. XVIII, ndër emrat e pronarëve dhe kapitenëve të anijeve nuk haset mbiemri Gega. Duhet pasur parasysh se nëna e Karlit dhe bashkëshortja e Anton Gegës quhej Ana Pribiq dhe, me sa duket, rridhte nga një familje perastine.

Edukimin Gega e mori në kolegjin ushtarak të marinës së Shën Anës, ku lëndët kishin drejtim shkencor-teknologjik, si matematika, hidraulika, mekanika etj.<sup>13</sup> Pas një viti studimesh në një shkollë private për matematikë dhe ndërtim anijesh, ai u regjistrua në vitin e dytë në Universitetin e Padovës. Aty përfundoi një kurs njëvjeçar në matematikë-fizikë dhe, në vitin e tretë, u diplomua në inxhinieri-arkitekturë.<sup>14</sup> Përpos studimeve, ai ndiqte edhe Akademinë e Arteve të Bukura të Venecies, në

---

<sup>12</sup> Michele Santoro, "La marinarezza bocchese. Traffici e pratiche culturali nelle Bocche di Cattaro (secoli XV-XVII)," *Stato da Mar 6: Incroci di Sguardi. Lo stato da mar nello sguardo degli altri / gli altri nello sguardo dello Stato da Mar e altri contributi*, Atti del 10 Convegno Internazionale Venezia e il suo Stato da mar / Venice and its Stato da mar, Venezia / Venice, 7-8-9 aprile 2022, në *Società Dalmata di Storia Patria*, ed. Bruno Crevato Selvaggi – Despina Vlassi (Roma: Società Dalmata di Storia Patria, 2023), 320-321; Alain Ducellier, "Cattaro punto di convergenza degli emigranti albanesi?," *Città e sistema adriatico alla fine del medioevo*, Convegno di Studi, Padova 4-5 aprile 1997, në *Atti e Memorie della Società dalmata di Storia Patria*, vol. XXVI, me versionin në anglisht (Venezia: Società dalmata di storia patria, 1997), 99-119.

<sup>13</sup> Wolfgang Straub, *Karl Gega: biografi*, përkthëu Sejdi Demiri (Shkup: Tiranë: Prishtinë: Alfa 94, 2013), 21.

<sup>14</sup> Piero Del Negro, "Carlo Ghega," *Dizionario bibliografico degli italiani*, vol. 53 (Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana "Giovanni Treccani", 2000), 527.

degën e ornamentit për arkitektë.<sup>15</sup> Ishte një periudhë e sinkretizmit mes artit dhe inxhinierisë, ku ndërthureshin stili neoklasik me zbukurimet në ndërtim, si dhe vizatimi, piktura dhe vizatimi teknik. Kjo prirje, siç do të shihet më tej, pasqyrohet edhe në peizazhet me hekurudhën, të realizuara në litografi dhe gravura bardhezi dhe në ato me ngjyra.

Karl Gega e nisi aktivitetin e tij profesional në vitin 1819 si inxhinier praktikant në Inspektoratin Qendror të Ujërave dhe Rrugëve të Mbretërisë Lombardo-Venete, nën Kurorën Austriake, nën drejtimin e Ermenegjildo Françeskonit. Aty ai u mor me ndërtimin e rrugëve, ndër të cilat më e rëndësishmja ishte *Strada d'Alemagna*, që lidhte Koneljanon e Trevizon me Belunon e Kadoren, deri në Dobiako (Toblah), sot në zonën tiroleze të Italisë së Veriut, duke shërbyer për komunikimin e Venecies me Austrinë dhe Bavarinë.<sup>16</sup> Pjesa më e vështirë ishte ajo prej 3 km përgjatë rrugës “Kavalera”, që përfshinte kalimin e një disnivele prej 172 metrash. Më pas, më 1824, punoi si inxhinier departamenti (reparti) në seksionin rrugor dhe hidraulik të Trevizos. Në atë periudhë u mor me sistemimin e lumit Piave. Po atë vit, në bashkëpunim me inxhinier Francesco Mantovanin, në kuadër të ristrukturimit të *Piazza del Duomo*-s, projektoi Gjykatën e Trevizos, përballë katedrales. Ndërtimi i saj nisi në vitin 1835 dhe u përfundua në vitin 1842, pas vdekjes së kolegut të tij.<sup>17</sup>

Në vitet 1830-1833, Gega kaloi në Rovigo, ku u mor me argjinaturat e lumit Po. Pas kësaj, në vitin 1833 u promovua si inxhinier i klasit të parë në Zyrën Qendrore të Ndërtimeve në Venecie.<sup>18</sup> Në atë kohë, nën ndikimin e revolucionit industrial dhe duke qenë se shkencat e inxhinierisë ishin në hapat e saj të parë, inxhinierët bënë shpikje, inovacione ose përmirësime të veglave dhe instrumenteve që u shërbenin gjatë fazave të punës. Ai i paraqiti Institutit të Shkencave, Letërsisë dhe Arteve të Venetos, me seli në Venecie, një shpikje ose përmirësim të oktantit me dioptër për gjurmimin e rrjedhës së kthesave rrethore në plan në fushën e gjeodezisë në vitin 1831, dhe për këtë iu dha medalja e

<sup>15</sup> Camillo Tonini, “Trashëgimia e Karl Gegës në Muzeun Correr: Fati i një fondi të veçantë,” në *Karl Gega dhe Semeringu*, 124.

<sup>16</sup> Andrea Franco, “Karl Gega: veprat kryesore të tij në provincën e Trevizos në periudhën e sundimit të Habsburgëve,” *Karl Gega dhe Semeringu*, 71.

<sup>17</sup> Po aty, 74.

<sup>18</sup> Marika Caiola, *Karl Ritter von Ghega* (Venezia: Istituto universitario di Architettura di Venezia, 2000-2001, tesi di laurea), 9.

argjendte.<sup>19</sup> Edhe në vitin 1829, ai i kishte paraqitur të njëjtit komision një nivelues për rievimin e terrenit që e kishte përdorur në Trevizo, i cili kishte marrë vetëm një vlerësim pozitiv. Asokohe, ky institut konsiderohej si Akademia veneciane dhe, në vitin 1845, sipas njërës prej diplomave të tij të ruajtura në fondin Gega, e pranoi Karl Gegën si anëtar korrespondent. Ky titull u jepej anëtarëve që banonin jashtë territorit të Mbretërisë Lombardo – Venete, e cila atëherë ishte pjesë e Perandorisë Austriake.<sup>20</sup> Për meritat e tij në fushën e gjeodezisë, Gega u shpall në vitin 2018 “gjeodezisti i vitit” nga Këshilli European i Gjeodezistëve.<sup>21</sup>

Perandoria Austriake kishte nisur ndërtimin e linjës së parë hekurudhore Çeske Budejovice (Budvais) – Linc – Gmunden për lidhjet e Çekisë me Austrinë, e cila u realizua në periudhën 1825-1836. Në vitin 1829, Franc Ripl projektoi një hekurudhë që do të arrinte nga Vjena në minierat e kripës të Boknia-s (Galicië) në Poloni, e deri në Lviv (Ukrainë), e cila më pas do të kishte një zgjatim deri në Krakovë dhe do të arrinte deri në kufirin me Rusinë, duke u quajtur Hekurudha e Veriut e Ferdinandit (*Ferdinands Nodbahn*). Ajo do të vazhdonte nga Vjena në Lindje drejt Hungarisë dhe më pas në drejtim të jugut drejt Triestes dhe do të përbënte më vonë Hekurudhën e Jugut (*Südbahn*).<sup>22</sup> Koncesioni për ndërtimin e Hekurudhës së Veriut iu dha financierit Salomon fon Rothschild në vitet 1830-1835. Në mars 1836, linja Vjenë – Brno –Tropau, si pjesë e Hekurudhës së Veriut do të lidhte Austrinë me Çekinë dhe do të arrinte deri në kufirin verior të asokohshëm të perandorisë me Saksoninë. Kështu nisi karriera e Karl Gegës në fushën e inxhinierisë së hekurudhave në Austri, ku ai projektoi linjën Lundenburg (Brecklavy) – Bryn (Brno) – Olmyc (Olomouc). Punimet nisën nën drejtimin e inxhinier Johan fon Kudriafskit, i cili projektoi seksionin e parë

---

<sup>19</sup> Carlo Urbani, “Karl Gega në Institutin e Shkencave, Letërsisë dhe Arteve të Venetos,” në *Karl Gega dhe Semeringu*, 80.

<sup>20</sup> Inventari i fondit të Karl Gegës në Muzeun Correr të Venecias, Cartella 1, Diplomi, Titoli, Opuscoli di Onorificenze Cavalleresche, Decorazioni, 20 janar 1845.

<sup>21</sup> Rinaldo Paar, “Carl Ritter Ghega – 2018 Surveyor of the year,” *Kartografija i geoinformacije* vol. XVIII, nr. 32, 64 (December 2019), DOI:10.32909/kg.18.32.5.

<sup>22</sup> Andreas Hollerer, *Die Südbahn über den Semmering – Eine Pionierleistung im frühen Eisenbahnwesen Österreich-Ungarns und deren Bedeutung als Initiatorin einer aufstrebenden Fremdenverkehrsregion im steirisch-niederösterreichischen Grenzraum im Zeitraum 1842 bis zum Ende der Donaumonarchie* (e pabotuar, tezë diplome për master në Art në Institutin e Historisë, (Graz: Karl Franzens-Universität Graz, 2022), 20-21.

hekurudhor Vjenë – Florisdorf; Franc Bretshnajder ndërtoi seksionin e dytë Florisdorf - Lundenburg (Brekav), ndërsa Karl Gega u mor me seksionin e tretë Lundenburg (Břeclav) – Bryn (Brno).<sup>23</sup> Kjo linjë, që do të shërbente për komunikacionin Vjenë – Brno dhe kishte si qëllim lidhjen e lumenjve Danub dhe Moldovë, u inaugurua më 7 korrik 1839. Për këtë ndërtim, Gegës iu dha qytetaria e nderit e qytetit të Brno-s. Ndërsa linja Lundenburg (Brekav) – Prerau (Prerov) – Olmyc (Olomouc) përfundoi në tetor 1841.

Në nëntor 1836, Gega, i shoqëruar nga Ermenegjildo Françeskoni dhe Goldshmiti, i cili ishte përfaqësues i Hekurudhës Veriore, ndërmori një udhëtim studimor në Britaninë e Madhe, Belgjikë, Gjermani dhe Francë.<sup>24</sup> Kjo i shërbeu Karl Gegës për studimin e ndërtimit të hekurudhave, urave, tuneleve etj., me qëllim grumbullimin e përvojës në terren dhe të literaturës bashkëkohore që do t'i shërbente për ndërtimin e hekurudhave në Perandorinë Austriake, dhe kryesisht linjës më të vështirë malore të Semeringut. Perandorisë Austriake i nevojiteshin lokomotiva, prandaj ajo i porositi ato te Stifensoni, i njohur si “babai i lokomotivës” dhe te Xhon Tejlari. Në mars të vitit 1838, ata dërguan dy lokomotiva me katër rrota, “Austria” dhe “Morava”, si dhe katër lokomotiva me gjashtë rrota, së bashku me specialistë nga Anglia për t'i vënë ato në përdorim.<sup>25</sup> Asokohe, për Karl Gegën rëndësi të veçantë patën edhe takimet me disa prej bashkëkohësve të tij në Angli, të cilët do t'i shërbenin në fushën e tij. Ndër ta ishte edhe Zhorzh Stifensoni në Njukësll, krijuesi i lokomotivës së parë në vitin 1814, themeluesi i kompanisë së parë hekurudhore për linjën Stokton – Darlington më 1825 dhe ndërtuesi i linjës së parë hekurudhore Liverpul – Mançester në vitin 1830. Po ashtu, Gega u takua me inxhinierin e shquar Isambard Brunel gjatë vizitës së tij në tunelin që Bruneli po ndërtonte nën lumin Tejms në

<sup>23</sup> Friedel Stratjel, Dieter Friedl, *Bernhardsthal und die “Kaiser-Ferdinands-Nordbahn”*. *Beiträge zur Geschichte von Bernhardsthal und Umgebung* (Bernhardsthal: Friedel, Stratjel, 2010-2014), 81-82; Lorenz Valentin Kleinknecht, *Allgemeiner Taschen-Atlas der europäischen Eisenbahnene. Kaiser Ferdinand's Nordbahn Section B. Bruenn bis Wien* (Schweinfurt, Kunstverlag, 1845), 14; Hermann Strach, “Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreich – Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867,” në *Geschichte der Eisenbahnen der österreichische-ungarische Monarchie* (Wien, Teschen, Leipzig: Karl Prochaska, 1898), vol. I, 142-143.

<sup>24</sup> Alfred Niel, *Carl Ritter von Ghega, Ein Leben für die Eisenbahnen* (Wien: Zeitschriftenverlag Ployer & Co, 1977), 12.

<sup>25</sup> Strach, “Geschichte der Eisenbahnen”, 145-147.

Londër.<sup>26</sup> Gjithashtu, ai studioi edhe tunelin e linjës Londër – Birmingëm, të ndërtuar nga Kilsbi, përvojë që do t'i shërbente më vonë gjatë ndërtimit të tunelit të Semeringut.

Pas kthimit të tij si kryeinxhinier, Karl Gega ndërtoi linjën Breklav – Brno, duke e nisur nga Rabensburgu, në kufirin e sotëm të Austrisë me Republikën Çeke, me një gjatësi 90 km.<sup>27</sup> Këtu vlen të përmendet viadukti prej guri mbi lumin Shvarca, në afërsi të Brno-s, me gjatësi 637 metra dhe 72 harqe, si edhe urat e varura prej guri që ai projektoi. Më 7 korrik 1839 u inaugurua linja hekurudhore Vjenë-Brno, me gjatësi 155 km,<sup>28</sup> në të cilën u përdor lokomotiva “Morava”. Pas kësaj vazhduan punimet për linjën Brno – Olomouc.<sup>29</sup> Ndërkohë, Gega përgatiti edhe projektin e linjës deri në Pragë, e cila u inaugurua për transportin e pasagjerëve më 1 shtator 1845 dhe u hap për transportin e mallrave më 1 tetor 1845.

Kështu, iu hap rruga ndërtimit të linjës hekurudhore Pragë – Dresden, e njohur edhe si linja moravo-saksone, e cila do të lidhte Perandorinë Austriake me Saksoninë. Ndërtimi i saj u bë i mundur pas marrëveshjes së nënshkruar nga të dyja palët në vitin 1842 dhe zgjedhjes së luginës së lumit Elba si vendkalim. Linja ishte parashikuar të kalonte nga Praga në Bodenbah (Deçin) dhe, më pas, përgjatë 11 kilometrave të fundit, deri në kufirin ndërmjet dy vendeve.<sup>30</sup> Megjithëse drejtimi i punimeve iu besua Këpit në cilësinë e kryeinxhinierit, linja hekurudhore u ndërtua gjatë viteve 1845-1850 mbi bazën e projektit të Karl Gegës. Linja u kompletua nga pala gjermane, nga Dresdeni, duke përfshirë edhe seksionin e fundit Krippen – Bodenbah, më 8 prill 1851. Viadukti i Pragës, me gjatësi 1.1 km dhe 87 harqe, i ndërtuar nga Gega, u cilësua si “një vepër e vërtetë romake e shek. XIX”. Në fondin Gega ruhet edhe një ftesë, e datës 7 prill 1851, për të marrë pjesë në darkën gala të organizuar me rastin e inaugurimit të linjës hekurudhore në Dresden.<sup>31</sup> Të nesërmen,

<sup>26</sup> Caiola, *Karl Ritter Ghega*, 18; Stratjel, Friedl, *Bernhardsthal und die “Kaiser-Ferdinands-Nordbahn”*, 82.

<sup>27</sup> Del Negro, “Carlo Ghega”, 527.

<sup>28</sup> Strach, “Geschichte der Eisenbahnen”, 154-155.

<sup>29</sup> Günter Dinobol, *Die Semmeringerbahn: der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt* (Wien: Köln: Weimar: Böhlau Verlag, 2003), 50.

<sup>30</sup> Strach, “Geschichte der Eisenbahnen”, 232-236; Wilhelm Ritter von Engerth, *Gedenkrede bei Enthüllung des Ghega-Monumentes auf dem Semmering am 22 Juli 1869* (Wien: Leopold Sommer, 1869), 6.

<sup>31</sup> Inventari i fondit të Karl Gegës në Muzeun Correr të Venecias, 90.

dy trenat e nisur për inaugurimin e linjës – njëri nga Dresdeni, ku udhëtonte Alberti, Mbreti i Saksonisë, dhe tjetri nga Praga, me të cilin udhëtonte Karl Ludvig fon Bruk, ministri austriak i Tregtisë, Industrisë dhe Punëve Publike – u takuan në kufirin midis dy vendeve.<sup>32</sup>

Megjithatë, qëllimi kryesor i Perandorisë Austriake ishte lidhja e kryeqytetit, Vjenës, me portin e saj më të rëndësishëm, Triesten. Kjo do të ndikonte në zhvillimin e shkëmbimeve tregtare dhe në reduktimin e kohës së komunikacionit. Që në vitin 1717, Perandori Karli VI kishte pasur si qëllim zhvillimin e portit të Triestes, duke e kthyer atë në një port të lirë dhe në një bazë të marinës austriake. U morën një sërë masash për nxitjen e tregtisë pas Traktatit të Paqes së Pasarovicit (Pozharevacit) ndërmjet Austrisë dhe Perandorisë Osmane, më 27 korrik 1718, siç ishte ngritja e Kompanisë për tregtinë me Lindjen (*Privilegierte Orientalische Kompanie*), e cila e zhvilloi aktivitetin e saj deri në vitin 1734, si dhe dekreti i 18 marsit 1719. Ishte një periudhë kur zotërimi venecian në Adriatik po i afrohej fundit dhe në skenë po dilnin fuqi të tjera detare, si Austria. Kjo politikë vazhdoi edhe gjatë sundimit të vajzës së tij, Maria Terezës, e cila, në vitin 1749, vendosi ta kthente Triesten në qendrën më të madhe tregtare të perandorisë, me themelimin e Bordit drejtues për Tregtinë (*Kommerzien Oberdirektorium*), dhe më pas gjatë sundimit të Jozefit II, me themelimin e “Société Impériale Asiatique de Trieste” më 1781, për zhvillimin e tregtisë me Lindjen e Largët.<sup>33</sup> Zhvillimi i portit të Triestes vazhdoi pas rënies së Republikës së Venecies më 1797-1813, kur dy qendrat e dikurshme të republikave tregtare, Venecia dhe Raguza (Dubrovniku), u shndërruan në porte austriake.<sup>34</sup> Kështu, porti i Triestes e kthye në një udhëkryq të tregtisë ndërkombëtare, ku kalonte edhe një pjesë e konsiderueshme e shkëmbimeve tregtare me Lindjen, duke lënë pas portin e Venecies, i cili dikur kishte pasur një rol parësor.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Strach, “Geschichte der Eisenbahnen”, 238.

<sup>33</sup> Franz Xaver von Neumann-Spallart, *Österreichs Maritime Entwicklung und die Hebung von Triest. Eine Volkswirtschaftliche Studie* (Stuttgart: Julius Maier, 1882), 17-18; Adolf Beer, *Die Österreichische Handelspolitik unter Maria Theresa und Josef II* (Wien: Carl Gerold’s sohn, 1898), 5.

<sup>34</sup> Boro Bronza, “The Austrian trade towards the Ottoman Empire and Asia during the 18th Century,” *Original Scientific Paper* (10 August 2016), (shikuar më 19.02.2026), doi: 10.19090/i.2026.27.139-152, 147.

<sup>35</sup> Beer, *Die Österreichische Handelspolitik*, 36; Stuart Woolf, “L’Ottocento. 1997-1918. Nota introduttiva,” *Storia di Venezia: L’Ottocento e il Novecento*, ed. Stuart Woolf, Mario Isnenghi (Roma: Enciclopedia veneziana Giovanni Treccani, 2002), vol.

Siç u përmend më lart, ideja e një hekurudhe jugore, e propozuar nga Franc Ripl, parashikonte lidhjen e këtyre dy qendrave ekonomike përmes Hungarisë. Megjithatë, realizimi i saj u bë i mundur falë disa faktorëve të rëndësishëm, si mbështetja e arkidukës Johan, ngritja më 2 prill 1836 e Komitetit për ndërtimin e hekurudhës në Trieste, ku bënë pjesë qytetarë dhe tregtarë, si dhe mbështetja e Karl Ludvig fon Brukut, themelues i “Llojdit austriak”. Po ashtu, një rol të rëndësishëm luajti edhe dhënia e koncesionit për ndërtimin e hekurudhës Vjenë – Budapest kontraktuesit me origjinë shqiptare, Simon Jorgo Sina.<sup>36</sup> Sina rridhte nga një familje tregtarësh nga Voskopoja, e cila emigroi fillimisht në Nish të Serbisë dhe më pas në Vjenë, ku ai dhe i ati njiheshin si bankierë.

Fon Bruku ishte me origjinë gjermane dhe kishte themeluar “Llojdin austriak” në Trieste, sipas modelit anglez, me tri seksione: i pari, i krijuar në vitin 1833, si kompani sigurimesh dhe informacioni ekonomik; i dyti, i ngritur më 12 tetor 1835, si kompani lundrimi ndërkombëtare me anije me avull, me linja që shtriheshin edhe drejt porteve shqiptare; dhe i treti, si tipografi për shtypjen e librave.<sup>37</sup>

Linja Vjenë – Trieste ngjalli shpresa për ndërtimin e hekurudhës lombardo-venete, e cila parashikohej të lidhej më pas me të. Në këtë kontekst, në vitin 1835, inxhinierët e Dhomës së Tregtisë të Venecies, Sebastiano Wagner dhe Françesco Varè, paraqitën kërkesën për ndërtimin e kësaj hekurudhe. Më 19 prill 1836, në mungesë të Françeskonit dhe Gegës, drejtimi teknik i punimeve iu besua kryeinxhinier Xhovani Milanit, i cili gëzonte mbështetjen e Pietro Paleokapës. Kompania aksionare për ndërtimin e hekurudhës u

---

I, 1; Emmanuele Banfi, “Dinamika gjuhësore në zonën e Adriatikut mes shekujve XVIII-XIX: mes diglosish, dygjuhësish dhe synimit të gjuhëve kombëtare,” *Shejzat*, 1-2, (2020): 187-188.

<sup>36</sup> Max Demeter Peyfuss, “Sina zu Hodos und Kizdia, Georg Simon Freiherr von (1782-1856),” *Österreichisches Biographisches Lexicon* (më tej: *ÖBL*) 1815-1950, vol. XII, nr. 57 (2004) [https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1\\_S/Sina-Hodos-Kizdia\\_Georg-Simon\\_1782\\_1856.xml](https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sina-Hodos-Kizdia_Georg-Simon_1782_1856.xml) (shikuar më 20.09.2025), 289; Dinhobl, *Die Semmeringerbahn*, 73-74.

<sup>37</sup> Armando Zimolo, “I protagonist: Karl Ludwig von Bruck tra passato e futuro,” në *Dalle Alpi all’Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*, ed. Marina Bressan (Venezia: edizione laguna, 2007), 44.

konfirmua nga perandori më 1840.<sup>38</sup> Por në vitin 1841, kryeinxhinier Milani u zëvendësua nga Luigji Duodo. Hekurudha nisi të ndërtohej në të dy krahët, nga Milano dhe Venecia. Nga njëra anë, në vitin 1840 u ndërtua linja hekurudhore Milano-Monxa, ndërsa nga ana veneciane Mestre – Padova. Në vitin 1848, Luigji Negreli mori postin e komisarit ministerial të hekurudhës lombardo-venete. Megjithatë, ndërtimin e plotë të hekurudhës lombardo-venete e përfundoi Gega në vitin 1857.<sup>39</sup>

Arkiduka Johan, i cili fillimisht i dha emrin Hekurudhës Jugore, donte që nëpërmjet saj të lidhej porti gjerman i Hamburgut me portin e Triestes, pra Deti i Veriut me Mesdheun. Megjithatë, ai nuk ishte dakord që hekurudha të kalonte nëpër Hungari, por që ajo të shtrihej nga Austria e Poshtme drejt zonës industriale të Stirias (Shtajermarkut).<sup>40</sup> Kjo e shtyu atë të merrej me studimin e terrenit dhe të angazhonte inxhinierë dhe gjeologë për të përcaktuar itinerarin e përshtatshëm. Si kalim i mundshëm u propozua Semeringu, përmes masivit të Alpeve Norike, kapërcimi i të cilit dukej një ndërmarrje tejet e vështirë për shkak të disnivelit të lartësive dhe terrenit të thepisur shkëmbor.

Perandoria Austriake ndërmori në vitin 1839 ndërtimin e hekurudhës Vjenë – Trieste. Sina, i cili kishte hequr dorë më parë nga koncesioni për ndërtimin e hekurudhës hungareze, lidhi vetëm kontratën për ndërtimin e seksionit të parë të Hekurudhës Jugore, Vjenë – Glognic që përfundoi në vitin 1842, sipas projektit të inxhinier Matias Shënererit. Ky seksion kishte një gjatësi prej 25,7 km dhe përfshinte tri tunele.<sup>41</sup>

Kur Karl Friedrih Kybek fon Kybau, në vitin 1840, erdhi në krye të Dhomës së Oborrit (një institucion që përkonte me Ministrinë e Financave), mori gjithashtu përsipër drejtimin e projektit për ndërtimin e rrjetit hekurudhor.<sup>42</sup> Në atlasin e tij, të ilustruar me litografi të palosura prej 7 metrash nga Ludvig Cerni, i botuar në dy versione, gjermanisht dhe frëngjisht, Gega përshkruan të gjithë rrjetin hekurudhor të Perandorisë Austriake dhe ndalet në mënyrë të veçantë në hekurudhën e Semeringut,

<sup>38</sup> Adolfo Bernardello, *La prima ferrovia fra Milano e Venezia. Storia dell'Imperial-Regia Privilegiata Strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, (Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1996), 17-20, 32.

<sup>39</sup> *Po aty*, 341.

<sup>40</sup> Dinhobl, *Die Semmeringerbahn*, 74.

<sup>41</sup> Johann Dultinger, *Die Erzherzog Johann Bahn* (Rum: Dr. Rudolf Erhard, 1985), 54.

<sup>42</sup> Straub, *Karl Gega*, 110-111.

në linjën Glognic – Myrcushlag, pjesën më të rëndësishme të hekurudhës Vjenë – Trieste.<sup>43</sup>

Megjithatë, në vitet 1840-1842, Gega ishte larguar nga hekurudhat dhe ishte dërguar në Tirolin e Jugut për të punuar si ndihmësinxhinier në ndërtimin e rrugëve të Val Sukanës, Finstermyncit dhe të një ure me zinxhir mbi lumin Adixhe.<sup>44</sup> Këtu punoi së bashku me ekspertin e ndërtimit të rrugëve, inxhinierin austriak Jozef Duile. Por ajo që ishte edhe më e rëndësishme ishte njohja me Luigji Negrelin, projektuesin e ardhshëm të Kanalit të Suezit, i cili u mor me këtë projekt në vitet 1836-1858.

Dekreti për ndërtimin e Hekurudhës Jugore (*Südbahn*) doli më 1841. Kështu, në vitin 1842 u krijua Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave dhe në krye të saj u vendos Ermenegjildo Françeskoni nga Trevizo, i cili kishte punuar me Karl Gegën në Veneto. Gegës iu dha posti i inspektorit të Hekurudhës Jugore, ndërkohë që Luigji Negreli u emërua inspektor i Hekurudhës Veriore (*Nordbahn*).

Në shkurt të vitit 1842, Karl Gega, së bashku me arkitektin Moric Lër, që e njihnte mirë gjuhën angleze, u dërgua për një periudhë gjashtëmujore në një udhëtim studimor në Shtetet e Bashkuara të Amerikës. Aty ai studioi linjat hekurudhore dhe, kryesisht, linjën malore Baltimor – Ohaio, e cila do t'i shërbente si model për hekurudhën malore të Semeringut. Për këtë, ai i dërgoi një relacion Kybekut, i cili më pas u botua si libër në gjuhën gjermane, i shoqëruar me një atlas me skica ku paraqiteshin llojet e lokomotivave, vagonëve dhe shinave.<sup>45</sup> Përveç kësaj, Gega shkroi edhe një traktat mbi ndërtimin e urave në Shtetet e Bashkuara të Amerikës.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Carl Ritter von Ghega, *Malerischer Atlas der Eisenbahn über den Semmering* (Wien: Carl Gerold, 1854); Carl Ritter Ghega, *Atlas Pittoresque de chemin de fer du Semmering, Précédé d'un Aperçu Historique et Statistique sur Les Chemins de fer en Exploitation en Autriche*. Par le Ch. C. de G. (Vienna: Imprimerie de Charles Gerold et Fils., 1854).

<sup>44</sup> Straub, *Karl Gega*, 31-32.

<sup>45</sup> Carl Ghega, *Die Baltimore – Ohio Eisenbahn untersucht von Carl Ghega auf seine Reise in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Atlas von 19 Zeichnungstafeln* (Wien: Kaulfuss Witwe, Prandel & Comp., 1844), Taf. VIII-XVIII; Carl Ghega, *Atlas von 19 Zeichnungens-Tafeln zur Darstellung der Baltimore-Ohio Eisenbahn untersucht von Carl Ghega* (Wien: Kaulfuss Witwe, Prandel & Co., 1844).

<sup>46</sup> Carl Ghega, *Über nordamerikanischen Brückenbau und Berechnung des Tragungsvermögens der Howe'schen Brücken* (Wien: Kaulfuss Witwe, Prandel &

Pjesa më e vështirë e hekurudhës Vjenë – Trieste ishte seksioni Glognic – Myrcushlag, i njohur gjithashtu si linja hekurudhore e Semeringut. Në një periudhë dyvjeçare, dhjetor 1842 – janar 1844, Gegës iu desh të përgatiste një projekt për hekurudhën e Semeringut, detyrë që i ishte ngarkuar nga Françeskoni.<sup>47</sup> Kapërcimin e Semeringut ai e hartoi në tri variante: 1. me lokomotivë; 2. me sistem atmosferik; 3. me kuaj. Varianti i parë i projektit kalonte në Klam dhe Braitenshtajn, ndërsa varianti i dytë në jug të luginave, nga Glognici në Shotvien, kurse i treti kishte një rampë të pjerrët në luginën jugore në Shotvien.<sup>48</sup> Gega ishte një mbështetës i idesë së kapërcimit të lartësive malore me anë të lokomotivës, duke marrë parasysh edhe kthesat e forta dhe pjerrësinë, e cila në rastin e Semeringut ishte 1:50, duke treguar se teknika të tilla mund të zbatoheshin edhe në terrene malore, njësoj si në terrenin fushor.<sup>49</sup>

Ndërkohë, në vitin 1842, Gega nisi punën për ndërtimin e seksioneve të Hekurudhës Jugore. Ndër to ishte linja Grac – Myrzushlag, të cilën e përfundoi më 24 tetor 1844 dhe për këtë iu dha titulli i këshilltarit perandorak për ndërtimet. Ai u mor gjithashtu me ndërtimin e linjës hekurudhore Grac – Çelje, e cila u inaugurua më 2 qershor 1846, dhe Çelje – Lubjanë, më 16 shtator 1849, si pjesë e hekurudhës Vjenë – Trieste.<sup>50</sup> Në ditën e inaugurimit këto linja hekurudhore u ilustruan me litografi bardhezi dhe me ngjyra, si dhe me gravura \* me planimetrinë dhe tekstin shpjegues të linjës, të cilat i dedikoheshin Perandorit Franc Jozef I. Një pjesë e mirë e tyre gjenden në fondin Gega pranë *Muzeut Correr* të Venecies dhe pasqyrojnë ndërthurjen e peizazhit me hekurudhën. Në fakt, litografia \*\* lindi në Bavari të Gjermanisë nga Alois Zenefelder në vitin 1796, i cili eksperimentoi edhe litografinë me ngjyra, ndërsa kromolitografitë shumëngjyrëshe u përmirësuan nga Godëfrua Engelman në Francë në vitin 1837. Në shumicën e rasteve, litografitë ishin stampa të pikturave dhe, në disa raste, litografët ishin edhe piktorë, ndërsa gravurat realizoheshin mbi bazën e vizatimeve.

Comp., 1844).

<sup>47</sup> Ritter Ghega, *Malerischer Atlas*, 11.

<sup>48</sup> Caiola, *Karl Ritter Ghega*, 111.

<sup>49</sup> Ritter Ghega, *Die Baltimore – Ohio*, XI.

<sup>50</sup> Del Negro, “Carlo Ghega”, 529.

\* Gdhendje në sipërfaqen e sheshtë të një sendi në gur, metal, dru ose xham.

\*\* Figura të shtypura nga stampa të gdhendura në gur.

Në periudhën 1842-1848 pati disa variante projektesh për kalimin e Semeringut me lokomotivë, sistem atmosferik dhe kabëll teleferik, duke marrë parasysh terrenin malor.

Hekurudha atmosferike konsistonte në pajisjen e vagonëve me tuba dhe në përdorimin e presionit të ajrit të kompresuar, të krijuar nga pompa me piston, për lëvizjen e tyre. Ndërkaq, sistemi me kabëll bazohej në tërheqjen e vagonëve nga një kabëll i mbështjellë në makara, sipas të njëjtit parim që përdorej te teleferiku.<sup>51</sup> Sistemi i tërheqjes me kabëll (teleferik) njihej në Amerikë që në vitin 1836, ndërsa sistemi atmosferik ishte i përhapur në Sent Zhermen, në Francë.<sup>52</sup>

Në atë kohë ndiqej më shumë sistemi atmosferik, i cili kishte pasur sukses në Francë, prandaj mbështetej edhe nga qeveria austriake. Ministri i Tregtisë, Industrisë dhe Punëve Publike, Andreas Baumgartner, dekretoi ndërtimin e hekurudhës së Semeringut më 27 qershor 1848 dhe miratoi projektin e Karl Gegës, i cili ishte mbështetur nga shumica e stafit të Drejtorisë së Përgjithshme të Hekurudhave, së bashku me variantin me sistem atmosferik.<sup>53</sup>

Në fakt, në vitin 1848, megjithëse punimet kishin nisur, disa inxhinierë, si Eduard Shmidl i Shoqatës së Inxhinierëve Austriakë, e kundërshtuan projektin e Gegës dhe ngritën një komision për shqyrtimin e punimeve të linjës Glognic – Myrcushlag. Ky komision arriti në përfundimin se duhej përdorur sistemi i tërheqjes me kabëll (teleferik) në lartësi, ndërsa Gega vazhdoi të qëndronte i patundur në bindjet e tij.<sup>54</sup> Edhe hekurudha atmosferike nuk jepte garanci për t'u aplikuar në hekurudhën e Semeringut.<sup>55</sup> Për disa, kalimi i lokomotivave me avull në lartësi rreth 900 m mbi nivelin e detit, sidomos në dimër, dukej i pamundur. Një nga mbështetësit e Gegës ishte Karl fon Ecel, i cili në një artikull kishte shkruar se lokomotivat gjermane “Eslinger” ishin një garanci për kalimin e Semeringut, pasi mund të tërhiqnin një ngarkesë prej të paktën 100 tonësh.<sup>56</sup>

<sup>51</sup> Caiola, *Karl Ritter Ghega*, 114-116.

<sup>52</sup> Dinshobl, *Die Semmeringbahn*, 64.

<sup>53</sup> *Po aty*; Ghega, *Atlas Pittoresque*, 11.

<sup>54</sup> Caiola, *Karl Ritter Ghega*, 122.

<sup>55</sup> Dinshobl, *Die Semmeringbahn*, 81.

<sup>56</sup> *Po aty*, 83.

Megjithatë, pati edhe projekte të tjera për linjën Glognic – Paierbah, ndër të cilat ai i propozuar nga Kaisler, me një tunel 6 km të gjatë, i cili konsiderohej i parealizueshëm me mjetet e kohës.

Karl Gega dhe bashkëpunëtorët e tij, të cilët ai i drejtonte dhe që u morën me rilevimin gjeodezik dhe përgatitjen e projektit, ishin: Kazimir Pilarski, Franc Dimer, Anton Rost, Ferdinand Semrad, Anton Levicski, Edoardo Paolica e Xhiovani Roseti. Ata u vendosën në bujtinën “Kronenhaus” në Shotvien.<sup>57</sup> Ndërsa grupi i inxhinierëve për ndërtimin e hekurudhës dhe zbatimin e projektit përbëhej nga inspektori Filip Bolce, Kazimir Pilarski, Jozef Graber, Ludvig Hoifler, Feliks fon Szinglarski, Karl Bernardt, Karl Venke, Karl Riter fon Barikar, Jozef fon Vurt, si dhe nga inxhinierët mbështetës baron Senus dhe Franc Cerni.<sup>58</sup> Për ndërtimin e tuneleve dhe viadukteve u ngritën zyra të posaçme, të cilat iu besuan Anton Levicski-t.<sup>59</sup> Ndërtimi i stacioneve dhe i kabinave të kryqëzimeve në vitet 1851-1854 iu la inxhinierëve Moric Lër, Johan Salcman dhe Franc Cervenka.

Linja Glognic – Myrcushlag, e projektuar nga Gega si pjesë e hekurudhës Trieste – Vjenë me gjatësi 522 km dhe e ndarë në 14 seksione, iu dha me koncesion kompanive ndërtuese. Madje, për të ulur koston e ndërtimit, Gega e shkurtoi distancën nga Reihenu drejt Paierbahut, duke kaluar përmes lumit Shvarca.

Në periudhën 1848-1854, rreth 20 000 punëtorë u angazhuan për ndërtimin e hekurudhës së Semeringut.<sup>60</sup> Pikërisht në këtë kohë, kjo hekurudhë hapi vende të reja pune, ndërsa Perandoria Austriake po tronditej nga lëvizjet revolucionare brenda saj dhe në Mbretërinë Lombardo – Venete. Punimet nisën nga të dyja anët: në seksionin Glognic – Paierbah më 7 gusht 1848 dhe në seksionin Myrcushlag – Spital më 30 gusht 1848, ndërsa hekurudha ishte projektuar me dy binarë.

Gjatë punimeve u krijuan fshatra shumëkombëshe, ku u vendosën familjet e punëtorëve në shtëpi prej druri ose guri, sipas profesioneve: muratorë, gurëthyes, karpentierë, minatorë etj.<sup>61</sup> Gjithashtu u ngritën

<sup>57</sup> Rampati, *Carlo Ghega*, 57-58.

<sup>58</sup> Cajola, Karl Ritter von Ghega, 121.

<sup>59</sup> Marina Bressan, “La costruzione: la ferrovia del Semmering,” në *Dalle Alpi all’Adriatico in ferrovia*, 56.

<sup>60</sup> Welterbe Semmeringbahn, <https://semmering.at/tourismus/weltkulturerbe-semmeringbahn-2/> (shikuar më 14.11.2025).

<sup>61</sup> Bressan, “La costruzione: la ferrovia del Semmering,” 50.

dyqane me produkte ushqimore dhe artizanale, si dhe infermieri për kujdesin shëndetësor etj.

Duhej të lidheshin stacione me lartësi të ndryshme: nga njëra anë Glognic, në lartësi 439 m, në një distancë prej 41, 8 km, me Myrcushlagun, në lartësi 677 metra, mes të cilëve gjendej Semeringu, që arrinte kuotën 898 m.<sup>62</sup> Me gjithë kundërshtimet e disa inxhinierëve, Gega vazhdoi të mbronte tezën e kalimit të lartësive me anë të lokomotivës.

Kapërcimi i Alpeve Norike dukej një ndërmarrje e jashtëzakonshme në një kohë kur për gërmimet përdorej vetëm baruti, ndërsa makinat e shpimit dhe mjetet e punës ishin kryesisht manuale, si çekiçët dhe daltat, pasi dinamiti nuk ishte shpikur.<sup>63</sup> Gjatë punimeve u lëvizën 2, 02 milionë m<sup>3</sup> dhe e u nxorën 1, 39 milionë m<sup>3</sup> shkëmb.<sup>64</sup> Kalimi i masivit malor të Vaincetelvandit ishte i pamundur dhe, sipas Gegës, një “fantazi”.<sup>65</sup> Këtu, gjatë punimeve, më 27 tetor 1850, nga rrëshqitja e gurëve humbën jetën 14 punëtorë. Më pas, anët e shkëmbit u sheshuan me ndihmën e barutit, dhe Gega, me talentin e tij, depërtoi nga rrëza në brendësi të shkëmbinjve dhe arriti të lidhte tri tunele përmes galerive me qemer.<sup>66</sup>

U ndërtuan 15 tunele me një gjatësi totale prej 4 600 m, 16 viadukte me gjatësi 1 500 m, 118 ura prej guri dhe 12 ura prej hekuri.<sup>67</sup> Tuneli kryesor i Semeringut kishte një gjatësi prej 1, 443 m. Në albumin e tunelit të Semeringut, që gjendet në fondin Gega të *Muzeut Correr* dhe është botuar nga kompania ndërtuese “Vëllezërit Klain”, paraqitet një prerje gjatësore e tunelit, i cili përshkohej nga 9 puse që shërbenin për ajrosje gjatë punimeve. Këto puse ishin të pajisura me pompa me avull, të cilat lehtësonin transportin e materialeve, heqjen e mbetjeve shkëmbore dhe thithjen e ujit.<sup>68</sup> Hapja e tunelit të Semeringut

<sup>62</sup> Caiola, *Karl Ritter Ghega*, 110-111; Alvin Saraçi, “Hekurudha e Semeringut: E pamundura bëhet realitet,” në *Karl Gega dhe Semeringu*, 100-101.

<sup>63</sup> Armand von Schweiger-Lerchenfeld, *Die Überschienung der Alpen*, ed. Erhard Born (Moers: Steiger, 1884), 39; Rampati, *Carlo Ghega*, 55.

<sup>64</sup> Dinobl, *Die Semmeringbahn*, 91.

<sup>65</sup> Ritter Ghega, *Atlas Pittoresque*, 13, 16.

<sup>66</sup> Dinobl, *Die Semmeringbahn*, 89-90.

<sup>67</sup> “Semmeringeisenbahn”, <https://www.niederoesterreich.at/weltkulturerbe-semmeringeisenbahn> (shikuar më 24.09.2025).

<sup>68</sup> “Inventari i fondit të Karl Gegës në Muzeun Correr të Venecias,” në *Karl Gega dhe Semeringu*, 193-194. Albumi i tunelit të Semeringut, dedikuar Karl Gegës, përmban

më 12 qershor 1851 ishte një triumf i vërtetë i njeriut mbi natyrën.<sup>69</sup> Dhjetë ditë më pas, Gegës iu dha titulli *Ritter* dhe u dekorua me Urdhrin perandorak të Kurorës së Hekurt të klasit të 3-të, për merita në ndërtimin e hekurudhës dhe tunelit të Semeringut. Kjo pasqyrohet edhe në portretin e Karl Gegës, që mendohet të jetë vepër e piktorit Jozef Vaidner, të cilin, së bashku me një akualet të të njëjtit autor të viaduktit të Brno-s përgjatë linjës Lundenburg (Brekav) – Bryn (Brno), Gega ia la me testament *Muzeut Correr* të Venecies.

Më 4 gusht 1853 u nënshkrua marrëveshja e privatizimit të hekurudhës nga Simon Jorgo Sina dhe kompania Vjenë – Glognic u inkorporua në Hekurudhën shtetërore të Jugut.<sup>70</sup>

Në vitin 1849, Karl Ludvig fon Bruk, i cili e kishte mbështetur ndërtimin e linjës dhe idenë e projektuesit të saj Karl Gegës për përdorimin e lokomotivave, mori postin e ministrit të Tregtisë, Ekonomisë dhe Punëve Publike. Pas ndërtimit të seksionit të parë Glognic – Paierbah – Aihberg në vitin 1850, u vendos të organizohej një garë për testimin e kalimit të tij me lokomotiva, në periudhën gusht – shtator 1851 deri në mars 1852. Pikërisht në vitin 1850, Karl Gega u emërua drejtor i përgjithshëm i hekurudhave të Perandorisë Austriake. Në këtë garë u paraqitën katër lokomotiva: “Viner-Noishtad” e prodhuar nga Gynter, “Vindobona” e linjës Vjenë-Glognic, “Bavaria” prodhim i Mafeit në Mynih dhe “Seraing” e Kokerillit nga Belgjika. Lokomotiva “Bavaria” e kompanisë “Mafei” të Mynihut u shpall fituese, duke u vlerësuar për shpejtësinë, aftësinë e tërheqjes së ngarkesës dhe konsum më të ulët të lëndës djegëse.<sup>71</sup> Më 26 qershor 1851, Gega dhe Franc Fisher fon Rëstershtam ndërmorën një udhëtim prove me lokomotivën “Save” në seksionin Glognic – Kyb.<sup>72</sup> Megjithëse këto lokomotiva tetërrotëshe ishin përmirësuar dy herë më shumë se në vitin 1848, ndërtuesit të lokomotivës “Vindobona”, Vilhelm fon Engert,

---

18 skica me ngjyra nga kompania sipërmarrëse e hapjes së tunelit të Semeringut, “Vëllezërit Klain”.

<sup>69</sup> Dinhobl, *Die Semmeringbahn*, 57.

<sup>70</sup> Dultinger, *Die Erzherzog Johann Bahn*, 26.

<sup>71</sup> Cavaliere Carlo di Ghega, *Quadro dei progressi principali delle strade ferrate nel decennio 1840-1850 e di resultamenti delle corse di prova con locomotive di concorso sulla strada ferrata del Semmering in Austria* (Vienna: J. P. Sollingher, 1851), 73-116. Shoqëruar me një atlas me tetë skica, që gjendet në Bibliotekën e *Muzeut Correr* të Venecies.

<sup>72</sup> *Po aty*.

iu ngarkua përgatitja e një modeli të ri lokomotive me peshë 200 tonë. Edhe pse hekurudha e Semeringut ishte përshkuar më parë nga lokomotiva më të lehta, sipas fon Engertit, Gega ishte i bindur për përmirësimin e vazhdueshëm të lokomotivave me avull me kalimin e kohës.<sup>73</sup> Hekurudha e Semeringut u përmbyll me ndërtimin e viaduktit të Kalte Rine-s në afërsi të Braitenshtajnit, i cili ishte dykatësh, rreth 183,3 m i gjatë, 46,3 m i lartë dhe me 15 harqe.

Ndërsa seksioni i fundit ishte linja Lubjanë – Trieste prej 145 km, për të cilën Gega që në vitin 1845 kishte propozuar dy variante: njëri që ndiqte rrugën e Idrës dhe Izoncos dhe tjetri nëpërmjet Karstit, që ishte rruga më e shkurtër. Gega zgjodhi këtë të fundit, pasi kursente rreth 45 km; për këtë arsye u quajt Hekurudha e Karstit. Ajo u ndërtua mes viteve 1849-1857 dhe u inaugurua më 27 korrik 1857.<sup>74</sup> Në këtë mënyrë u bë e mundur lidhja ndërmjet kësaj linje dhe hekurudhës lombardo-venete. Linja do të kalonte nga Lubjana drejt Postumias dhe Aurizinës (Nabrezinës) për të zbritur më pas drejt Triestes. Një ndër vështirësitë ishte kalimi i kënetës së Lubjanës, me gjatësi rreth 2,2 km, e cila lidhte dy stacionet Nostranje Gorice me Zhalostna Gora-n, të vendosura në dy skajet shkëmbore të saj. Për këtë u hapën dy kanale me gjatësi prej 1, 512 metrash secili, që devijonin ujin drejt lumit Ljubljana, duke bërë të mundur bonifikimin e kënetës. Më pas, ajo u mbulua me dhe, si edhe me 37, 800 m<sup>3</sup> gurë shkëmborë të nxjerrë nga zonat përreth, me qëllim krijimin e një bazamenti mbi shtresën e saj argjilore, nëpërmjet ndërtimit të një dige mbi të cilën u ngrit traseja hekurudhore në një lartësi prej 3,9-4,8 m.<sup>75</sup> Gjatë punimeve në këtë linjë, në shpellat e Aurizinës (Nabrezinës) u zbuluan rastësisht burime ujore dhe u ndërtua një ujësjellës, i cili furnizonte me ujë qytetin e Triestes, si dhe stacionet e Grinjanos dhe të Aurizinës.<sup>76</sup>

Linja hekurudhore Veronë – Bolcano – Insbruk – Kufshtajn kishte rëndësi të veçantë për lidhjet e Mbretërisë Lombardo – Venete dhe të

<sup>73</sup> Von Engerth, *Gedenkrede bei Enthüllung*, 12.

<sup>74</sup> Alessandro Puhali, “Karl Gega dhe Hekurudha Jugore,” në *Karl Gega dhe Semeringu*, 92; Rampati, *Carlo Ghega*, 90; *Zur Erinnerung an die Eröffnung der StaatsEisenbahn von Laibach bis Triest unter den allerhöchsten Auspicien seiner k. k. Apost. Majestaet des Kaiser Franz Joseph I* (Wien: 1857), 3.

<sup>75</sup> Marina Bressan, “La costruzione: la Ferrovia del Carso Lubiana – Trieste,” në *Dalle Alpi all’Adriatico in ferrovia*, 89-93.

<sup>76</sup> Po aty, 103-105; Puhali, “Karl Gega dhe Hekurudha Jugore”, 92.

Perandorisë Austriake me Bavarinë, rrjetin hekurudhor gjerman dhe Europën Veriore. Ideja për ndërtimin e saj ishte hedhur nga ekonomisti gjerman Fridrih List në vitin 1837.<sup>77</sup> Ndërkohë, në vitin 1846 u krijua kompania për linjën hekurudhore Venecie – Basano – Trento – Brenero, e cila, ashtu si edhe linja hekurudhore lombardo – venete, mund të shërbente për ripërtëritjen e portit të Venecies.<sup>78</sup> Por qeveria austriake vendosi ndërtimin e seksioneve Veronë – Bolcano dhe Insbruk – Kufshtain. Punimet për ndërtimin e të dyja linjave nisën në vitin 1853. Për seksionin Veronë – Brenero – Insbruk, që u quajt Hekurudha e Breneros, u krijua Kompania Mbretërore Perandorake e Hekurudhave Shtetërore Tiroleze, e drejtuar nga Luigji Negreli, por vetëm aksi hekurudhor Veronë – Bolcano u përfundua nga Karl fon Ecel dhe u inaugurua më 14 maj 1859. Ndërsa linja Insbruk – Kufshtajn, e ndërtuar për të lidhur Austrinë dhe Bavarinë, u projektua nga Karl Gega dhe u hap më 24 nëntor 1858.<sup>79</sup> Bashkimi i këtyre dy linjave përgjatë seksionit Bolcano – Insbruk u realizua pas vdekjes së Karl Gegës, në vitin 1867, sipas projektit të Karl fon Ecelit, një prej mbështetësve të tij gjatë polemikave për Semeringun, i cili ndërroi jetë në vitin 1865.

Në vitin 1853, Karl Gega kishte përgatitur një projekt të rrjetit hekurudhor austriak. Prandaj, ai ndërmori edhe ndërtimin e hekurudhave hungareze dhe polake, për të cilat nevojitet një studim i mëtejshëm.

Së fundi, me privatizimin e hekurudhave në vitet 1854-1858, Gega u dërgua në Itali si përfaqësues i Perandorisë Austriake në Firenze dhe si këshilltar për ndërtimin e hekurudhave të Italisë Qendrore, për linjën Piacenza – Bolonja – Pistoia.<sup>80</sup>

Ndërsa në vitin 1859, me mbylljen e Drejtorisë së Ndërtimeve, Karl Gega u emërua drejtues departamenti pranë Ministrisë së Financave, ku roli i tij ishte i kufizuar. Më pas, ai u dërgua në Transilvani për të përgatitur një raport mbi ndërtimin e hekurudhave në zonën gjermanishtfolëse të Sibenbyrgen-it.

<sup>77</sup> Caiola, *Karl Ritter von Ghega*, 36.

<sup>78</sup> Loris Scaggiante, *Le strade ferrate: l'Italia preunitaria e gli elementi dell'identità nazionale* (e pabotuar, tezë diplome, Venezia: Università Ca' Foscari di Venezia, 2012-2013), 174-275.

<sup>79</sup> “La linea ferroviaria del Brennero - Premesse generali”,

[http://www.tecneum.eu/index.php?option=com\\_tecneum&task=object&id=414&lang=de&lang=it#literatur](http://www.tecneum.eu/index.php?option=com_tecneum&task=object&id=414&lang=de&lang=it#literatur) (shikuar më 12.02.2026).

<sup>80</sup> Dinhobl, *Die Semmeringbahn*, 60.

Për ndërtimin e linjës Glognic – Myrcushlag të Hekurudhës së Semeringut, ai u dekorua me medaljen e Urdhrit të Leopoldit, ndërsa për “projektimin dhe realizimin” e të gjithë Hekurudhës Jugore Vjenë – Trieste, më 27 korrik 1857, siç shkruhet në diplomën që gjendet në fondin Gega, u nderua me medaljen më të lartë të Urdhrit të Perandorit Franc Jozefi I.

Gega vdiq në Vjenë nga tuberkulozi më 14 mars 1860. Ai dhe vepra e tij u përkujtuan me monumente, medalje, pulla postare dhe emra rrugësh etj. Në vitin 1869, në Kongresin e hekurudhave gjermane, inspektori i përgjithshëm i hekurudhave austriake, Johan Ferdinand Vagner fon Vagensburg, propozoi ngritjen e një monumenti në Semering, vepër e Hainrih fon Ferstel-it.<sup>81</sup> Gjithashtu, me rastin e 25-vjetorit të ndërtimit të Hekurudhës së Semeringut, në vitin 1879, Shoqata e Inxhinierëve dhe Arkitektëve të Triestes e nderoi Karl Gegën me një bust përkujtimor, vepër e skulptorit Xhovani Depauli, i cili sot ndodhet në stacionin e Triestes dhe është transferuar aty nga Muzeu Revoltela.

Më 6 shtator 1887, Shoqata Austriake e Inxhinierëve dhe Arkitektëve e zhvendosi trupin e Gegës nga varrezat e Veringerit në një varr monumental në varrezat qendrore të Vjenës, pranë figurave më të shquara të Austrisë.

Si përfundim, Karl Gega dha një kontribut të madh në ndërtimin e rrjetit hekurudhor austriak: ai ndërtoi një pjesë të Hekurudhës së Veriut dhe pothuajse të gjithë Hekurudhën e Jugut Vjenë – Trieste. Në albumin me litografi të botuar me rastin e inaugurimit të linjës hekurudhore Vjenë – Trieste, kjo vepër përshkruhet si një nga triumfet më të mëdha të artit të ndërtimit të hekurudhave: “einen der grösten Triumphe neuerer Eisenbahnbaukunst”.<sup>82</sup> Talenti i Gegës u shfaq më së miri në ndërtimin e hekurudhës së Semeringut, hekurudhës së parë malore dhe një prej më të lartave në Europë, një vepër pothuajse e pamundur për t’u realizuar, e cila më pas shërbeu si model për ndërtimin e hekurudhave të tjera malore.

---

<sup>81</sup> Rampanti, *Carlo Ghega*, 116-117.

<sup>82</sup> *Zur Erinnerung an die Eröffnung*, 4.

## Burime e bibliografi:

### Bibliotekë:

Venezia, Biblioteca Museo Correr më tej BMC, memoria manoscritta di Giovan Battista Ghega, Manoscritto (ms. Cicogna 3418 bis.)

### Literaturë:

BANFI, Emmanuele. “Dinamika gjuhësore në zonën e Adriatikut mes shekujve XVIII-XIX: Mes diglosish, dygjuhësish dhe synimit të gjuhëve kombëtare.” *Shejzat* 1-2 (2020): 178-225.

BEER, Adolf. *Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresa und Josef II.* Wien: Carl Gerold’s Sohn, 1898.

BERNARDELLO, Adolfo. *La prima ferrovia fra Milano e Venezia: Storia dell’Imperial-Regia Privilegiata Strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852).* Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1996.

BOROVA, Jona. “Carlo Ghega: La leggenda che cambiò la concezione dell’impossibile.” Në *Diaspora albanese, Dossier, Storia*. 2 dhjetor 2017. <https://www.albanianews.al/diaspora/carlo-ghega> (shikuar më 24 dhjetor 2025).

BRONZA, Boro. “The Austrian Trade towards the Ottoman Empire and Asia during the 18th Century.” *Original Scientific Paper* (10 August 2016): 139-152. <https://doi.org/10.19090/i.2026.27.139-152> (shikuar më 19 shkurt 2026).

BRESSAN, Marina. “La costruzione: la ferrovia del Semmering.” Në *Dalle Alpi all’Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*. Venezia: Edizione Laguna, 2007, 49-86.

BRESSAN, Marina. “La costruzione: la Ferrovia del Carso Lubiana – Trieste.” Në *Dalle Alpi all’Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*, redaktuar nga Marina Bressan. Venezia: Edizione Laguna, 2007, 87-112.

CAIOLA, Marika. *Karl Ritter von Ghega. Tezë diplome e pabotuar*, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Venezia, 2000-2001.

DEL NEGRO, Piero. “Carlo Ghega.” Në *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 53. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana “Giovanni Treccani”, 2000, 527-529.

DINHOBEL, Günter. *Die Semmeringerbahn: Der Bau der ersten Hochgebirgsbahn der Welt.* Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag, 2003.

- DUCELLIER, Alain. "Cattaro punto di convergenza degli emigranti albanesi?" Në *Città e sistema adriatico alla fine del medioevo: Convegno di Studi, Padova, 4-5 aprile 1997*, në *Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria*, vol. 26. Venezia, 1997, 99-119.
- ENGERTH, Wilhelm Ritter von. *Gedenkrede bei Enthüllung des Ghega-Monumentes auf dem Semmering am 22 Juli 1869*. Wien: Leopold Sommer, 1869.
- ERBER, Tullio. *La colonia Albanese di Borgo Erizzo presso Zara: Cenni storici*. Dubrovnik: Flori, 1883.
- FRANCO, Andrea. "Karl Gega: Veprat kryesore të tij në provincën e Trevizos në periudhën e sundimit të Habsburgëve." Në *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*. Tiranë: Ombra DVD, 2025, 68-76.
- GHEGA, Carl. *Die Baltimore-Ohio Eisenbahn über das Alleghanygebirge mit besonderer Rücksicht auf Steigungen und Krümmungen*. Wien: Kaulfuss Witwe, Prandel & Comp., 1844.
- GHEGA, Carl Ritter von. *Atlas pittoresque du chemin de fer du Semmering, précédé d'un aperçu historique et statistique sur les chemins de fer en exploitation en Autriche*. Vienna: Imprimerie de Charles Gerold et Fils, 1854.
- GHEGA, Carl Ritter von. *Malerischer Atlas der Eisenbahn über den Semmering: Mit historisch-statistischer Übersicht der im Betriebe stehenden Eisenbahnen in Oesterreich*. Wien: Carl Gerold, 1854.
- HARTL, Gerta, dhe Herbert Viktor Patera. *Strassen, Bruecken, Eisenbahnen: Karl Ghega*. Graz: Styria, 1960.
- HOLLAND, Gustav Albert. *Eisenbahn-Lexikon von Mittel-Europa*. Friedrichshafen dhe Leipzig: Julius Hoechel's Verlag, 1855.
- HOLLERER, Andreas. *Die Südbahn über den Semmering: Eine Pionierleistung im frühen Eisenbahnwesen Österreich-Ungarns und deren Bedeutung als Initiatorin einer aufstrebenden Fremdenverkehrsregion im steirisch-niederösterreichischen Grenzraum im Zeitraum 1842 bis zum Ende der Donaumonarchie*. Tezë masteri në Art në Institutin e Historisë, e pabotuar, Karl-Franzens-Universität Graz, Graz, 2022.
- Karl Gega dhe Semeringu. Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*, ed. Lucia Nadin, Gjon Radovani me bashkëpunimin shkencor të Camillo Toninit. Tiranë: Ombra DVD, 2025.
- NADIN, Lucia, Gjon Radovani, dhe Camillo Tonini, red. *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*. Tiranë: Ombra DVD, 2025.

- KURZEL-RUNTSCHNEIDER, Erich. "Carl Ritter von Ghega: Gedenken zum 100. Todestag." Në *Blätter für Technikgeschichte*, redaktuar nga Josef Nagler. Wien: Springer-Verlag, 1960.
- "La linea ferroviaria del Brennero. Premesse generali", [http://www.tecneum.eu/index.php?option=com\\_tecneum&task=object&id=414&language=de&lang=it#literatur](http://www.tecneum.eu/index.php?option=com_tecneum&task=object&id=414&language=de&lang=it#literatur) (shikuar më 12.02.2026)
- "Ligne de chemin de fer de Semmering", Unesco, <https://whc.unesco.org/fr/list/785/> (shikuar më 17.09.25).
- LOGORECI, Pjetër. "Shqiptari Karl Gega, mjeshtri i ndërtimit të hekurudhës së parë malore në botë." *Shqiptarja*, nr. 18 (7 tetor 2012).
- NADIN, Lucia. "Familja Gega nga Shqipëria në Venecia dhe në Vjenë." Në *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*, 35-56. Tiranë: Ombra DVD, 2025.
- NEUMANN-SPALLART, Franz Xaver von. *Österreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest: Eine volkswirtschaftliche Studie*. Stuttgart: Julius Maier, 1882.
- NIEL, Alfred. *Carl Ritter von Ghega: Ein Leben für die Eisenbahnen*. Wien: Zeitschriftenverlag Ployer & Co., 1977.
- PAAR, Rinaldo. "Carl Ritter Ghega – 2018 Surveyor of the Year." *Kartografija i Geoinformacije* 18, nr. 32 (December 2019): 64-78. <https://doi.org/10.32909/kg.18.32.5>.
- PEYFUSS, Max Demeter. "Sina zu Hodos und Kizdia, Georg Simon Freiherr von (1782-1856)." Në *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950*, vol. 12, nr. 57 (2004): 289. Shikuar më 20 shtator 2025. [https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1\\_S/Sina-Hodos-Kizdia\\_Georg-Simon\\_1782\\_1856.xml](https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sina-Hodos-Kizdia_Georg-Simon_1782_1856.xml).
- PUHALI, Alessandro. "Karl Gega dhe Hekurudha Jugore." Në *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*, 85-96. Tiranë: Ombra DVD, 2025.
- RAMPATI, Aldo. *Carlo Ghega, il cavaliere delle Alpi*. Trieste: Italo Svevo, 2002.
- SANTORO, Michele. "La marinarezza bocchese: Traffici e pratiche culturali nelle Bocche di Cattaro (secoli XV–XVII)." Në *Stato da Mar 6: Incroci di sguardi. Lo stato da mar nello sguardo degli altri / Gli altri nello sguardo dello Stato da Mar e altri contributi. Atti del 10 Convegno Internazionale Venezia e il suo Stato da mar / Venice and Its Stato da Mar, Venezia/Venice, 7-9 aprile 2022*, redaktuar nga Bruno Crevato Selvaggi dhe Despina Vlassi. Roma: Società Dalmata di Storia Patria, 2023, 304-331.

- SARAÇI, Alvin. "Famous Albanians in Venice: Karl Gega, Architect of the Austro-Hungarian Empire." *Studia Albanica* 1-2, XLVI (2009): 155-164. Tiranë: Académie des Sciences d'Albanie, Section des Sciences Sociales.
- SARAÇI, Alvin. "Hekurudha e Semeringut: E pamundura bëhet realitet." Në *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*. Tiranë: Ombra DVD, 2025, 97-106.
- "Semmeringebahn." Shikuar më 24 shtator 2025.  
<https://www.niederosterreich.at/weltkulturerbe-semmeringebahn>.
- SCHUHBÖCK, Christian. *Weltkulturerbe Semmeringbahn: Führer zur ersten UNESCO-Eisenbahn-Welterbestätte der Welt*. Berndorf: Kral-Verlag, 2009-2010.
- SCHWEIGER-Lerchenfeld, Armand von. *Die Überschienung der Alpen*. Redaktuar nga Erhard Born. Moers: Steiger, 1884.
- STRACH, Hermann. "Geschichte der Eisenbahnen der Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867." Në *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, vol. 1. Wien, Teschen dhe Leipzig: Karl Prochaska, 1898.
- STRATJEL, Friedel, dhe Dieter Friedl. *Bernhardthal und die "Kaiser-Ferdinands-Nordbahn": Beiträge zur Geschichte von Bernhardthal und Umgebung*. Bernhardthal: Friedel Stratjel, 2010-2014.
- STRAUB, Wolfgang. *Carl Ritter von Ghega: Der geniale Pionier des Eisenbahnzeitalters im profunden Porträt*. Graz: Verlag Styria, 2004.
- STRAUB, Wolfgang. *Karl Gega: Biografi*. Përkthyer nga Sejdi Demiri. Shkup: Alfa, 2013.
- URBANI, Carlo. "Karl Gega në Institutin e Shkencave, Letërsisë dhe Arteve të Venetos." Në *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*. Tiranë: Ombra DVD, 2025, 77-84.
- TONINI, Camillo. "Trashëgimia e Karl Gegës në Muzeun Correr: Fati i një fondi të veçantë." Në *Karl Gega dhe Semeringu: Një hekurudhë për të ndryshuar historinë*. Tiranë: Ombra DVD, 2025, 119-134.
- WAGNER, Robert. "Carl Ritter von Ghega: Malerischer Atlas der Eisenbahn über den Semmering." Në *Bibliothek, Technik, Recht: Festschrift für Peter Kubalek zum 60. Geburtstag*, redaktuar nga Hans Hrusa, 199-204. Wien, 2005. Shikuar më 14 nëntor 2025.  
<https://semmering.at/tourismus/weltkulturerbe-semmeringbahn-2/>.
- WEIDMANN, Franz Carl. *Die Alpengegenden Niederösterreichs und Obersteiermarks im Bereiche der Eisenbahnen von Wien bis Mürzzuschlag*. Wien: Tendler & Compagnie, 1851.
- ZIMOLO, Armando. "I protagonisti: Karl Ludwig von Bruck tra passato e futuro." Në *Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia con la Meridionale*

(1857) *e con la Transalpina (1906)*, redaktuar nga Marina Bressan, 44-48. Venezia: Edizione Laguna, 2007.

*Zur Erinnerung an die Eröffnung der Staats-Eisenbahn von Laibach bis Triest unter den allerhöchsten Auspizien seiner k. k. Apost. Majestät des Kaiser Franz Joseph I.* Wien, 1857.

### DR. ALVIN SARAÇI

Institute of History / Academy of Sciences of Albania  
saracialvin@hotmail.com

### *S u m m a r y*

#### KARL GEGA'S ORIGIN, LIFE AND WORKS

Karl Gega's biography, origin, life and works are dealt with in this item. As it turns out from the international conference, exhibition and catalogue on him, the Albanian origin is already witnessed, but now we have to define whether the family Gega's town of origin was Shkodra or the region of Bar (Tivar) as his forefathers' migration towards Perast of Kotor took place by the end of the XVII or during the XVIII Century. After the Treaty of Passarowitz (Požarevac, 1718), The Austrian Empire had as project to promote trade by means of its port of Trieste and the strengthening of its navy. As far as it concerns his career in the realm of the engineering and railways, I cast light on the Lundenburg (Břeclav) – Brünn (Brno) - Olmütz (Olomouc) - Prague – Bodenbach (Děčín) rail line as part of the Northren Railway (*Nordbahn*) and focuss especially on the Vienna – Trieste rail line or the Southern Railway (*Südbahn*) and its most difficult section Gloggnitz – Mürzzuschlag, which was the most important of the Austrian Empire and contributed for the development of trade in a period when the Suez Canal's project was ready and would become another trade route in 1869. For his biography and works, I have made use of some parts of the Ghega's Fund in Museum Correr Library in Venice such as the Albums and the titles of honor.

**Keywords:** Karl Gega, albanian origin, railways, Venice, Vienna, Trieste, Semmering.