



Il trenino della Val Gardena

La ferata de Gherdëina
Elfriede Perathoner

ATHESIA

Lia per Natura y Usanzas (Ed.)

2017

Tutti i diritti riservati

© by Athesia SpA, Bolzano

Titolo dell'edizione originale: "Die Grödner Bahn"

Traduzione dal tedesco: Peter Paul Litturi

Design e layout: Athesia-Tappeiner Verlag

Stampa: Athesia Druck, Bolzano

ISBN 978-88-6839-215-4

www.athesia-tappeiner.com

casa.editrice@athesia.it

Sommario

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 7 | Prefazione dell'autrice | 149 | In 150 giorni – un resoconto “in diretta” |
| 8 | Prefazione dell'editore | 155 | Osservazioni conservate nell'archivio di guerra a Vienna |
| 9 | Vianvieda da pert de chi che se à cruzià | 155 | Le norme di sicurezza per la ferrovia del Brennero |
| 11 | La Val Gardena | 155 | La dinamite era merce rara |
| 12 | La ferrovia della Val Gardena – un'opera d'arte totale | 155 | Premi per rendimenti elevati |
| 12 | La ferrovia della Val Gardena – una questione di sopravvivenza economica e politica | 156 | Le offerte delle imprese private |
| 16 | La ferrovia come opera d'arte totale | 156 | Una gelata ostacola i lavori |
| 30 | La costruzione della strada per la Val Gardena – una necessità economica? | 156 | Più foraggio per i cavalli affaticati |
| 39 | La vittoriosa marcia della ferrovia | 158 | Il divieto di riprese fotografiche |
| 39 | La creazione della rete ferroviaria in Tirolo | 158 | Le attività pastorali, la cura delle anime |
| 42 | I progetti ferroviari per la Val Gardena | 158 | L'ingegnere italiano, non c'è problema |
| 42 | Gli appelli di Josef Rifesser a favore della ferrovia | 158 | Il destino di una vedova |
| 47 | La ferrovia delle Dolomiti – progetto utopico? | 161 | Gratitudine |
| 50 | La ferrovia di montagna – Bolzano non ottiene l'allacciamento dolomitico | 161 | Incertezza per la solenne inaugurazione |
| 53 | La ferrovia locale Bressanone–Val Gardena | 161 | Vantaggi economici in tempo di pace |
| 57 | I vani tentativi della Val Gardena di farsi valere | 162 | Il nuovo proprietario: le Ferrovie dello Stato |
| 61 | Ponte Gardena contro Chiusa | 162 | Dopo il crollo dell'impero |
| 62 | Ponte Gardena–Castelrotto–Ortisei: il progetto di compromesso | 165 | La chiusura della ferrovia – motivi e retroscena |
| 72 | La guerra sul fronte interno | 179 | Locomotive sulla linea della Val Gardena |
| 72 | Lo scoppio della guerra in Val Gardena | 180 | L'asse (cavo) Klien-Lindner |
| 73 | Fame e carestia | 184 | La locomotiva R410.004: l'unica superstite |
| 76 | Manca tutto | 185 | L'accantonamento a Roma ed il rientro in Val Gardena |
| 79 | I rifornimenti sul fronte dolomitico | 186 | Il restauro del 2016 |
| 79 | Il fronte delle Dolomiti | 192 | La rinascita della ferrovia |
| 83 | Il potenziamento della rete stradale | 192 | Il viaggio in treno tra sensazioni nostalgiche e moderna gestione del tempo |
| 92 | La realizzazione di una rete di teleferiche per rifornire il fronte | 197 | Documentazione fotografica del periodo bellico |
| 102 | L'inizio dei lavori | 245 | Documentazione fotografica del periodo di pace |
| 111 | Il destino dei prigionieri russi | 298 | Indice delle fonti |
| 122 | Rapporti proibiti | 301 | Bibliografia |
| 125 | L'esproprio dei terreni e i diritti di risarcimento | 304 | Elenco delle abbreviazioni e illustrazioni |
| 134 | Il compimento della costruzione – la logistica per il fronte si muove | | |

Prefazione dell'autrice

La ferrovia della Val Gardena ha compiuto 100 anni: l'anno commemorativo è iniziato con mostre fotografiche, opere di risanamento e con la celebrazione di una messa in ricordo dei 6000 prigionieri di guerra russi che erano stati impiegati nella costruzione della ferrovia, e si conclude con la pubblicazione di questo libro. Si tratta di un'edizione rivista e arricchita del mio libro "Die Grödner Bahn", stampato per i tipi dell'Athesia e curato dall'associazione di tutela della terra natia "Lia per Natura y Usanzes", a quel tempo guidata dal presidente Florian Schrott.

Il progetto fu avviato dal dipartimento per la scuola e la cultura ladina che era alla guida del gruppo di lavoro "I 100 anni della ferrovia della Val Gardena". Sotto la guida del suo attuale presidente Engelbert Mauroner l'associazione di tutela "Lia per Natura y Usanzes" si fece carico della pubblicazione e del sostegno finanziario. Wittfrida Mit-

terer, curatrice dei beni culturali tecnici, Werner Schröter dell'archivio ferroviario tirolese, l'ingegnere Georg Fischnaller e Paolo Sutto sono stati coinvolti come coautori.

A tutti desidero esprimere la mia particolare gratitudine: all'assessore provinciale Florian Mussner e al suo direttore di dipartimento Alexander Prinnoth, a Engelbert Mauroner della "Lia per Natura y Usanzes" e ai miei co-autori. Un particolare ringraziamento va a Albert Moroder che attraverso la sua vasta raccolta fotografica e con i suoi preziosi suggerimenti ha contribuito a rendere il libro significativamente più ricco.

Giugno 2017

Elfriede Perathoner



*Fotografia colorata di Ortisei con sullo sfondo
il Sassolungo e il gruppo del Sella (1899)*



La Val Gardena

La Val Gardena si trova in Alto Adige e, fino al 1918, era parte dell'impero austro-ungarico. Dal 1919 a seguito del trattato di pace entrò a far parte dell'Italia. La valle è adagiata tra boschi di conifere e circondata in alto dalle Dolomiti. La valle vera e propria si estende da Pontives, chiamata anche "la porta della Ladinia" per 15 km fino al massiccio del Sella. I tre principali paesi Ortisei-Urtijëi (1236 m), Santa Cristina (1428 m) e Selva Gardena-Sëlva (1568 m) mostrano ognuno uno sviluppo culturale, etnico ed economico autonomo da ricondursi all'isolamento della valle durato per secoli. La lingua ladina p. e., che a un tempo era diffusa in tutto l'arco alpino, si è conservata fino ai nostri giorni. Nella valle si è inoltre sviluppato un artigianato artistico di lunga tradizione e di fama mondiale. Il turismo rappresenta attualmente la fonte di reddito più importante per gli abitanti della valle.

WITTFRIDA MITTERER

La ferrovia della Val Gardena – un'opera d'arte totale

Narrando la storia dei progetti e della costruzione delle ferrovie locali nel Tirolo e nel Trentino emerge un quadro storico insolitamente interessante. L'intreccio tra economia, politica e cultura formatosi nella declinante monarchia danubiana, caratterizza la storia della ferrovia e del turismo nel Tirolo asburgico. Le permanenti prove di forza tra Vienna e il Tirolo intorno alle politiche del trasporto ferroviario, la competizione con la Svizzera quale nuovo astro ascendente nel turismo, gli emergenti conflitti nazionali nel Tirolo meridionale, plurilingue territorio di confine, e lo scoppio della prima guerra mondiale trasformano il paesaggio ferroviario, che va da Kufstein fino al lago di Garda, in una "zona calda" che, a sua volta, ha stimolato la ricerca di soluzioni tecniche innovative e il raggiungimento di prestazioni pionieristiche. Il centesimo compleanno della ferrovia della Val Gardena ci dà l'opportunità di ripercorrere gli eventi e i retroscena della sua realizzazione.

La ferrovia della Val Gardena – una questione di sopravvivenza economica e politica

Punto di partenza del tracciato era la stazione di Chiusa situata lungo la ferrovia del Brennero. Passando per Laion, S. Pietro, Ortisei e S. Cristina la ferrovia raggiungeva Selva terminando a Plan, alla testata della valle nel cuore delle Dolomiti. Da Plan si diramava un'ampia rete funiviaria che, oltrepassando i passi Gardena e Sella, permetteva il

rifornimento delle postazioni di combattimento dell'armata asburgica lungo il fronte dolomitico. Fino alla metà dell'Ottocento la Val Gardena era raggiungibile solamente dalla Valle Isarco seguendo sentieri in quota di difficile e faticosa percorrenza. Solamente nel 1856 fu terminata la strada che diramandosi, a Ponte Gardena, dalla strada del Brennero conduceva in Val Gardena. Sulla scia del crescente successo con cui anche in Val Gardena andava sviluppandosi l'economia turistica, il presidente del comitato per la ferrovia della Val Gardena, lo scultore in legno Josef Rifesser aveva fin dal 1906 caldeggiato il progetto di costruzione della ferrovia. Dopo aver vagliato i diversi progetti che vedevano, alternativamente Bolzano o Bressanone come punto di partenza della nuova ferrovia, la decisione degli abitanti della valle andò a favore della costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto (1 m) a trazione elettrica che, partendo da Chiusa nella Valle Isarco, raggiungeva Selva. Per le difficoltà di finanziamento la costruzione di questo collegamento si arenò. Dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia nel 1915 e constatato che la vecchia strada per la Val Gardena non avrebbe garantito l'approvvigionamento delle truppe austriache dislocate sul fronte dolomitico, il comando dell'imperial-regio esercito decise, a breve termine, di costruire la ferrovia a scartamento ridotto progettata anni addietro da Josef Riehl; già nel novembre 1915 il comando militare inizia e porta avanti febbrilmente la costruzione di questa ferrovia. Con tempi di costruzione da record di appena cinque mesi, resi possibili anche dall'impiego di 5500 prigionieri di guerra russi, il tracciato lungo 31 km fu provvisoriamente portato a termine.

Il 15 settembre 1915 Filomena Prinoth annota nel suo diario la seguente testimonianza storica: “Solo da poco abbiamo avuto notizia della costruzione della ferrovia. E già oggi, nel nostro giardino, vengono abbattuti alberi e sradicati cespugli. Ogni giorno giunge in valle nuova gente per lavorare nella ferrovia. Vengono da paesi diversi, dalla Germania, dalla Russia, Croazia, Ungheria, Romania, Dalmazia e non si sa dove alloggiarli. Stanotte molti hanno dormito per strada, tra i cavalli adibiti al trasporto dei materiali di costruzione.”

L'inaugurazione ufficiale della ferrovia a scartamento ridotto da 760 mm operante con locomotive a vapore avvenne il 6 febbraio 1916. Per dare

inizio all'esercizio operativo la ferrovia aveva a disposizione solo materiale rotabile proveniente da altre ferrovie austriache a scartamento ridotto (la locomotiva “Lago di Garda”, C1n2t, Krauss 1890 della ferrovia locale Mori–Arco–Riva), poiché la fabbrica di locomotive Krauss & Comp. AG di Linz sarebbe stata in grado di consegnare le sette locomotive della serie “K”, ordinate dalla ferrovia dell'imperialregio esercito, solo alla fine del 1916. Si trattava di coppie di locomotive a vapore saturo, a quattro sale accoppiate secondo il sistema Klien-Lindner.

La ferrovia fu chiusa e smantellata nel 1960, nonostante gli sforzi profusi per la sua conservazione

L'areale della stazione di Chiusa: per garantire i rifornimenti al fronte dolomitico, i beni militari furono trasbordati dalla ferrovia del Brennero e trasportati a Plan sulla ferrovia della Val Gardena.



ELFRIEDE PERATHONER

La costruzione della strada per la Val Gardena – una necessità economica?

Per secoli la Val Gardena era raggiungibile da nord passando da Chiusa e da sud superando Castelrotto e, successivamente anche da Ponte Gardena passando per Laion-Novale. Quando a metà dell'Ottocento crebbe l'importanza di Ortisei come luogo di produzione di sculture in legno, emersero con chiarezza i limiti e le difficoltà del trasporto di queste merci. Trasportare fuori valle le sculture in legno lungo le strade esistenti era particolarmente gravoso e dispendioso.

Riprendendo i dati forniti da Staffler¹ erano 2500 le persone che in Val Gardena, intorno all'anno 1846, erano impegnate in attività connesse alla scultura in legno. Considerando il numero degli abitanti² ciò significa che il 73 per cento della popolazione era occupato nella produzione di sculture in legno; bisogna però tener conto che la maggior parte delle persone praticava la scultura in legno come fonte di reddito accessorio a quello ricavato dall'agricoltura. In prevalenza la produzione riguardava giocattoli che nel 1844 raggiunsero il peso complessivo di 168.000 kg di merce esportata.³ A fronte di queste crescenti quantità esportate le strade erano invece percorribili solo faticosamente e non corrispondevano oramai più alle esigenze dei nuovi trasporti. Il venditore ambulante, che in tempi successivi si trasformerà in un imprenditore collettore dei prodotti realizzati a domicilio da altri (Holzschnitzereiverleger), era solito percorrere questa strada a piedi oppure caricava le sue merci su un cavallo. Gli abitanti della valle avevano compreso già da molto tempo che era necessario avere un miglior collegamento per attuare i trasporti, ma fu solo nel 1842 che il lungimirante e previdente imprenditore collettore Johann Baptist Purger e

suo cognato Johann Matthias Moroder di "Plan de Mureda" incaricarono l'ingegner Blach di elaborare un progetto per una strada di valle, pagandolo di tasca propria; ma per gli elevati costi preventivati il progetto non poté essere realizzato.⁴

Poiché non fu possibile reperire la somma di 71.000 fl.⁵ J. B. Purger incaricò l'ingegnere Schweighofer di elaborare un nuovo progetto. Sorprendentemente, J. B. Purger non considerò un solo tracciato, quello che da Ponte Gardena segue il rio Gardena, ma anche quello che da Chiusa passa per Laion-Novale, collegamento rifiutato dagli abitanti di Chiusa adducendo come motivazione "che a Chiusa ci sono già troppi carri".⁶

Nel 1855 i tre comuni della valle, Ortisei, Santa Cristina e Selva, si accordarono sulla realizzazione della strada progettata dall'ingegnere Schweighofer che "diramandosi dalla imperialregia strada principale di posta e commercio all'altezza di Colma supera il ponte sull'Isarco a Starz, attraversa la gola e, seguendo il rio Gardena, porta fino a Ortisei"⁷.

Per la copertura dei costi di costruzione che ammontavano a 55.000 fl.⁸ era prevista l'istituzione di una barriera doganale a Ponte Gardena. I lavori di costruzione della strada ebbero inizio e il giorno 26 ottobre 1856 fu celebrata l'inaugurazione della strada che da Ponte Gardena (Starz) conduce a Pescosta (al confine comunale tra Ortisei e S. Cristina). Nel suo libro dedicato alla Val Gardena e pubblicato nel 1864, Josef Anton Vian, testimone contemporaneo, narra di questo evento, così importante per tutta la valle, e annota "che mai si erano viste tali quantità di gente a Ortisei e difficilmente si vedranno in futuro"⁹. In occasione dell'inaugurazione, Ortisei fu raggiunta per la



Fotografia colorata di Santa Cristina presso Tlusel, intorno alla vigilia del secolo

gli abitanti di Santa Cristina e di Selva erano costretti a pagare due volte il dazio per trasportare le loro merci a Ponte Gardena: una riscossione a Pescosta e un'altra a Ponte Gardena²⁵, e questo fatto veniva sempre più percepito e stigmatizzato come “ingiustizia”²⁶. Anche i comuni di Ponte Gardena, Laion, Villandro e Barbiano sollevarono proteste per le tariffe doganali²⁷ troppo gravose, richiedendo l'applicazione delle nuove norme doganali emanate dal governatorato il 17 gennaio 1891. Secondo la nuova normativa la riscossione del dazio non avveniva più sulla base di classi merceologiche, del peso rispettivamente del volume, come in passato, ma in riferimento alla distanza da percorrere e al numero degli animali da traino o degli animali condotti. Il comitato per la strada temeva che ciò comportasse una riduzione delle entrate del dazio che avrebbe, a

sua volta, messo a rischio “perfino l'esistenza della strada stessa e di conseguenza la sopravvivenza di tutta l'industria del legno in valle”.²⁸ Spinto da questa ragione il comitato per la strada fece tutto il possibile per mantenere le vecchie tariffe doganali. Dopo due audizioni presso il Ministero degli Interni a Vienna, il comitato ottenne l'autorizzazione per la formulazione di un nuovo elenco delle tariffe.²⁹

Inizialmente le nuove tariffe doganali causarono una riduzione delle relative entrate, nel proseguo però compensata dall'incremento del turismo e dallo sviluppo dell'industria del legno che accompagnarono il passaggio del secolo all'altro. Il turismo aveva nel frattempo assunto una grande importanza. Ancora nel 1870 erano rari gli stranieri che frequentavano Ortisei, “cosicché si potevano spesso ascoltare voci che sostenevano

I progetti ferroviari per la Val Gardena

Gli appelli di Josef Rifesser a favore della ferrovia

La strada non “è più adeguata all’attuale fiorente sviluppo della nostra industria, non è adeguata al movimento dei nostri turisti d’estate, ed essa non è per nulla adeguata alle richieste che, a buon diritto, possono essere poste ad una stazione turistica invernale”⁴².

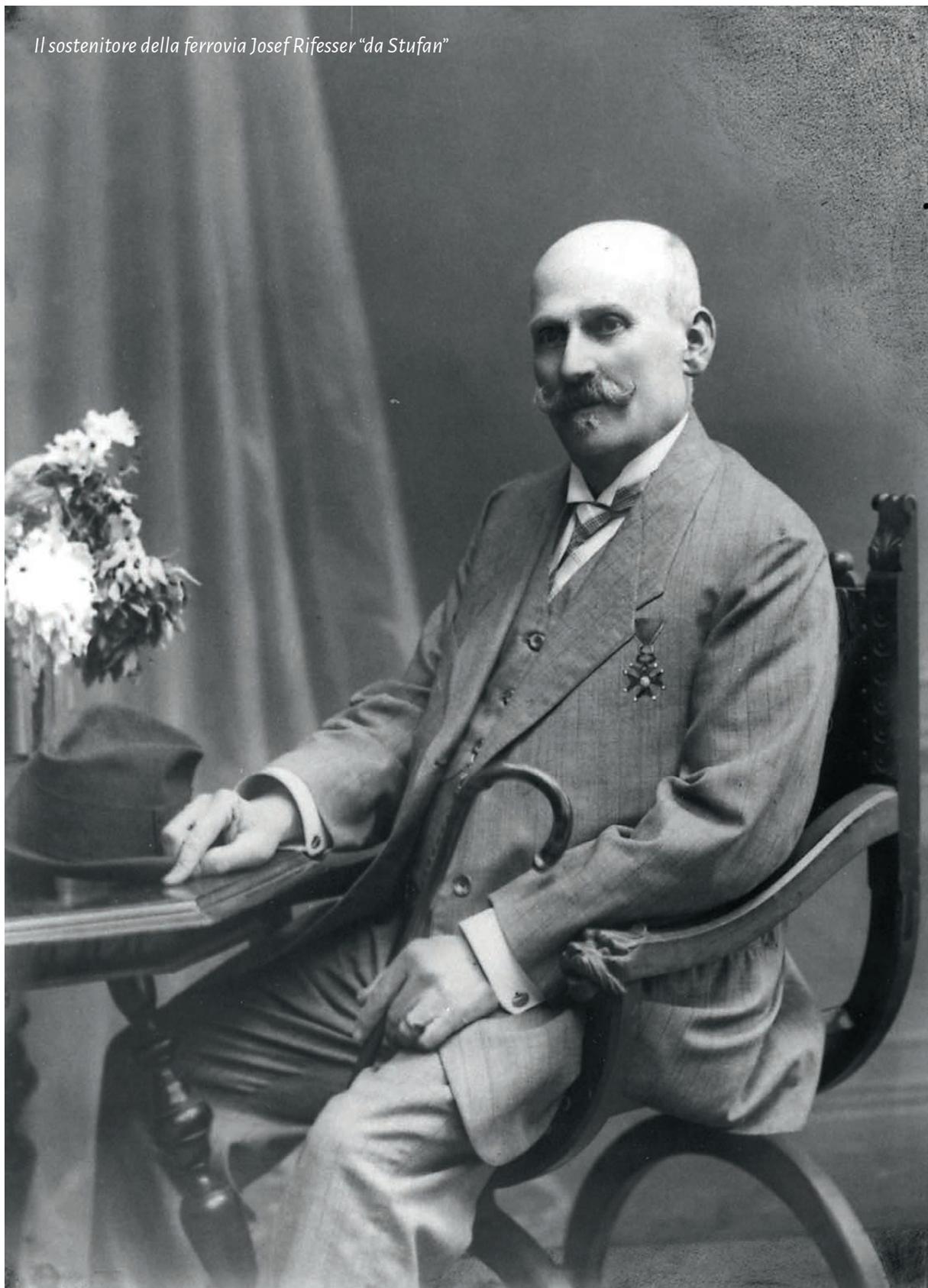
Con queste affermazioni, tratte dal suo opuscolo “Die Grödner Bahn” (“La ferrovia della Val Gardena”) Josef Rifesser “da Stufan”, animato da grande fiducia nelle sorti del progresso, cerca di convincere i valligiani “conservatori” della necessità di poter disporre di un collegamento ferroviario. L’opuscolo, quasi un libello, fu scritto in un periodo in cui in Val Gardena l’industria del legno e il turismo stavano vivendo un inatteso sviluppo. Nel 1890 furono registrati a Ortisei 1130⁴³ ospiti provenienti prevalentemente dai territori della monarchia austro-ungarica e dagli stati germanici con una chiara tendenza verso un’ulteriore crescita. Anche l’industria del legno stava crescendo con incrementi costanti. Dopo la caduta della domanda di giocattoli, iniziata nel 1870, come precedentemente annotato, si era passati alla produzione di statue di santi e alla realizzazione di altari; questa produzione assunse dimensioni sempre più ampie.

La strada non era più in grado di soddisfare le esigenze di trasporto: larga 3,8 m e con una pendenza massima del 18 per cento era un ostacolo insormontabile per il trasporto di voluminosi arredi sacri e di altari. Non passava giorno senza che venissero registrati danni alle preziose scul-

ture in legno. Spesso, le grandi casse che contenevano le costruzioni lignee dovevano essere smontate per poter oltrepassare le strettoie incontrate. Josef Rifesser, scultore e uomo impegnato in molteplici attività, aveva da tempo compreso che lo sviluppo economico del territorio dipendeva dal collegamento con la nuova e moderna infrastruttura dei trasporti e nel suo opuscolo, interessante dal punto di vista storico-culturale, ne dà una chiara illustrazione. Scrivendo egli volge frequentemente il suo sguardo ai cinquant’anni precedenti, anni di fatiche e dolori, se paragonati al periodo di fine secolo (il tempo in cui Rifesser scrive l’opuscolo); comunque, queste retrospettive dimostrano che la maggior parte dei valligiani erano contrari alle nuove idee e ai cambiamenti portati dalla modernità ed erano perciò anche contrari alla costruzione della ferrovia della Val Gardena. Quest’atteggiamento trova conferma in una cronaca pubblicata dal “Tiroler Volksblatt” del 6 dicembre 1905⁴⁴: “La maggioranza della popolazione è a favore dell’impianto di una strada più larga e comoda che, partendo da Chiusa o da Ponte Gardena, passi per S. Caterina e questa strada porterebbe agli stranieri gli stessi vantaggi e, sotto molteplici aspetti, sarebbe di maggior utilità per la valle che non una ferrovia ...”

Josef Rifesser, persona molto impegnata, era tra l’altro presidente del comitato per la costruzione della strada e sindaco di Ortisei negli anni 1884–1887 e successivamente dal 1908 al 1911, provò a confutare le obiezioni e ad attenuare i diffusi timori nei confronti delle conquiste tecniche. Le argomentazioni sono chiare e convincenti e ci forniscono un quadro vivo della vita condotta dai gardenesi circa 150 anni fa: “50 anni fa il comune

Il sostenitore della ferrovia Josef Rifesser "da Stufan"



L'inizio dei lavori

La popolazione della Val Gardena venne informata dell'imminente inizio dei lavori di costruzione della linea ferroviaria e ne sembrava rallegrata. Tuttavia furono espresse perplessità nei confronti della comparsa di migliaia di soldati, come si evince dal diario di Filomena Prinoth: "6 settembre 1915. Una grande novità, sarà costruita la fer-

L'ingegnere Leopold Örley, direttore del tracciamento e dei lavori per la costruzione delle ferrovie della Val di Fiemme e Val Gardena



rovia, da Chiusa per Novale di Laion e San Pietro a Ortisei–Plan de Gralba, senza spesa per il comune, pagano tutto i germanici, costruiscono tutto: strade carreggiabili su per Castelrotto, la ferrovia per Chiusa, una funivia per il passo Gardena. È fantastico, la gente incomincia a pensare che il Tirolo passi alla Germania (Baviera) e che per questo motivo la realizzazione avvenga in tempi strettissimi. Avevano l'intenzione di terminare la ferrovia entro 3 mesi, ma sarà pressoché impossibile. Arrivano diverse migliaia di persone, numerosi soldati, un reggimento di tecnici, oltre ai civili e ai russi. Ovunque iniziano gli sfratti, certo, un tale numero di persone non è gradevole, in tutto sono 10.000 persone straniere. A Pontives hanno già iniziato, anche a Chiusa."²¹⁷

Di per sé all'inizio era prevista una ferrovia da campagna (ferrovia decauville), ispirata al tracciato stradale, ma la stretta valle, le salite e le numerose curve resero il progetto impraticabile.²¹⁸ Poiché il comando militare era interessato a un collegamento, possibilmente di lunghezza limitata, con la ferrovia del Brennero, non sono nemmeno stati presi in considerazione i tracciati progettati in tempo di pace, da Ponte Gardena attraverso Castelrotto a Ortisei e da Bolzano, rispettivamente da Bressanone verso la Val Gardena. La linea ad aderenza o adesione da Chiusa a Ortisei sembrava rispondere al meglio ai requisiti richiesti a una ferrovia da campagna: rappresentava il collegamento più breve con la *Südbahn* (ferrovia meridionale), evidenziando le ottime condizioni morfologiche esistenti tra Chiusa e Laion. Pertanto, la ferrovia, non dovendo superare dislivelli straordinari, poteva raggiungere un più elevato grado di efficienza. Inoltre, per

Diretti dal tenente colonnello e specialista ferroviario, ingegnere Walther Hamann (in piedi a sinistra), alcuni prigionieri russi lavorano sul viadotto elicoidale a Chiusa.

Il destino dei prigionieri russi

Oltre alla popolazione locale, già stremata per la carenza di prodotti alimentari, a partire dall'agosto 1915 era necessario sfamare anche più di 6000²³⁷ prigionieri di guerra russi che a causa del loro impiego nella costruzione della ferrovia dovevano trovare alloggio in Val Gardena e a Chiusa. Di solito erano sistemati nei fienili e nelle officine o laboratori. La situazione creata nei singoli alloggiamenti era pessima. Fino a 30 prigionieri erano stipati in un'unica officina, 300 solamente nella casa Hohenwart a Ortisei. Dormivano su pagliericci oppure – se non ce n'erano – direttamente sul pavimento. L'aria nei locali sovraffollati era insopportabile a causa della sudorazione dei corpi sporchi, enorme era poi il pericolo di contagio con malattie e parassiti. Gli insetti divennero un vero e proprio tormento per i prigionieri: "Di continuo era possibile osservare i russi che si spidocchiavano", ricordava Viktor Moroder.²³⁸ Per questo motivo nel novembre dell'anno 1915 fu concessa la costruzione di due centri di disinfestazione, uno a Chiusa, l'altro a Ortisei. Al momento servivano per lo spidocchiamento dei russi e in seguito come luogo dove gli operai impiegati per la costruzione potevano lavarsi, più tardi, con la ferrovia in esercizio, per i dipendenti.²³⁹ Un certo ingegner Annibale Sittoni, incaricato alla fine dell'ottobre 1915 di verificare le condizioni degli alloggi dei russi in considerazione anche dell'imminente inverno, ritenne idonei tutti gli alloggi, "a parte qualche adattamento in funzione dell'inverno". Aveva suggerito un nuovo alloggio solamente per i russi sistemati nella soffitta della scuola di Santa Cristina, poiché le

riparazioni, ad esempio dei giunti intasati, dei rivestimenti in paglia delle pareti sarebbero stati "eccessivamente difficili e dispendiosi"²⁴⁰.

Le narrazioni dei testimoni che nella loro infanzia avevano vissuto la costruzione della ferrovia esprimono profonda compassione per i russi affamati, avvolti in cenci, congelati. I russi vengono descritti come persone bonarie, brave, obbedienti, tendenti alla malinconia e grati per la pur

Prigionieri russi impegnati nel completamento di un terrapieno (km 2,4)



Osservazioni conservate nell'archivio di guerra a Vienna

Ordini scritti e disposizioni, istantanee di valore documentario, forniscono impressioni riguardanti tragedia umana vissuta durante il periodo di costruzione negli anni di guerra 1915/16.

Le norme di sicurezza per la ferrovia del Brennero

L'autorizzazione dei brillamenti sottostava al rispetto di prescrizioni e regole molto severe. In una lettera raccomandata con il timbro della ricevuta, indirizzata all'Imperialregio Comando della ferrovia della Val Gardena, l'ingegner Erler dell'ufficio manutenzioni presso l'Imperialregia Ferrovia Privilegiata Meridionale Kufstein-Ala (ora ferrovia del Brennero) definisce chiare condizioni: nella stazione di Chiusa, il punto di partenza della ferrovia della Val Gardena, i brillamenti erano concessi solo di giorno, previa comunicazione al capoposto dell'ora e del numero delle mine impiegate. L'innesco doveva attendere per dieci minuti dopo il passaggio o del treno o della locomotiva. Lungo le rotaie erano appostate vedette che con segnalazioni a mano garantivano la sicurezza della linea, il tracciato fu ricoperto con fascine di stipa. Il rischio di caduta massi richiedeva la massima prudenza. Gli artificieri annunciavano l'inizio e la fine dei brillamenti tramite segnali di corno o di chiamata.

Nella missiva del Imperialregio Ministero della Guerra del novembre 1915 il fabbisogno complessivo di dinamite viene stimato in 5000 kg.

Le spese per la messa a disposizione degli organi di vigilanza erano inoltre a carico dell'Imperialregio Comando della ferrovia della Val Gardena.

La dinamite era merce rara

Sin dal 31 ottobre 1915 era chiaro che la quantità degli esplosivi assegnati non sarebbe bastata. Evidentemente la programmazione era avvenuta esclusivamente sulla base di stime. Dell'occorrenza quantitativa di 6400 kg di dinamite mancava un po' più della metà (3250 kg). Il Comando di difesa territoriale del Tirolo fu sollecitato a coprire il fabbisogno, poiché entro il 20 dicembre 1915 era previsto il completamento di tutte le gallerie. Pertanto i minatori dovettero lavorare con tripla maestranza. In data 4 novembre 1915 avvenne il rifornimento con gli esplosivi. La dinamite proveniva dal deposito d'artiglieria presso Budweis e dalla fabbrica di polvere di Felixdorf presso Blumau. Il 15 febbraio 1916 due reparti di minatori, 160 uomini, furono distaccati per la ferrovia della Val di Fiemme, un'altra linea d'accesso per i rifornimenti del fronte nella zona delle Dolomiti.

Premi per rendimenti elevati

La lettera dell'Imperialregio Comando di difesa territoriale di stanza a Innsbruck, inviata il 9 ottobre 1915 alle imprese coinvolte nella costruzione evidenzia il livello d'urgenza. Come premio per l'ultimazione tempestiva o addirittura anticipata della massicciata, alle imprese incaricate



*G. Ulrich - Gn.
D. S. Feb. 1916*

ELFRIEDE PERATHONER

Il nuovo proprietario: le Ferrovie dello Stato

Dopo il crollo dell'impero

A seguito della dissoluzione della monarchia austro-ungarica e della successiva annessione dell'Alto Adige all'Italia, l'esercizio fu rilevato dalle Ferrovie dello Stato (FS).

Non è più verificabile, fino a che punto il "trenino" della Val Gardena riuscì a superare il periodo dopo il crollo. Come riporta un articolo di giornale³⁰⁹ nel corso della ritirata, una parte del parco rotabile fu incendiata e le locomotive della linea Mori-Arco-Riva dovettero essere restituite al proprietario. In data 8 dicembre 1918 Filomena Prinoth deplora l'interruzione della circolazione: "Ormai è dalla festa di Ognissanti che non ci arrivano più né posta, né giornali. Il treno della Val Gardena non circola più."³¹⁰ Ci sono informazioni contraddittorie in merito alla ripresa dell'esercizio. Secondo i *Bozner Nachrichten* l'11 dicembre 1918 sarebbe il giorno della ripresa³¹¹, Muscolino parla del 5 febbraio 1919.³¹² Un incidente³¹³ con esito mortale, avvenuto il 16 novembre 1918, tuttavia documenta viaggi precedenti – forse solamente sporadici. Il grave infortunio, causato dal deragliamento di una locomotiva, costò la vita all'ingegnere austriaco Karl Grohe e al macchinista austriaco Josef Kalser. La più affidabile indicazione, in merito alla ripresa dell'esercizio, è una fotografia del 1° maggio 1920.³¹⁴ Le Ferrovie dello Stato rilevarono complessivamente 11 locomotive, 66 carri merci, 6 carrozze passeggeri e 4 vagoni bagagli.³¹⁵

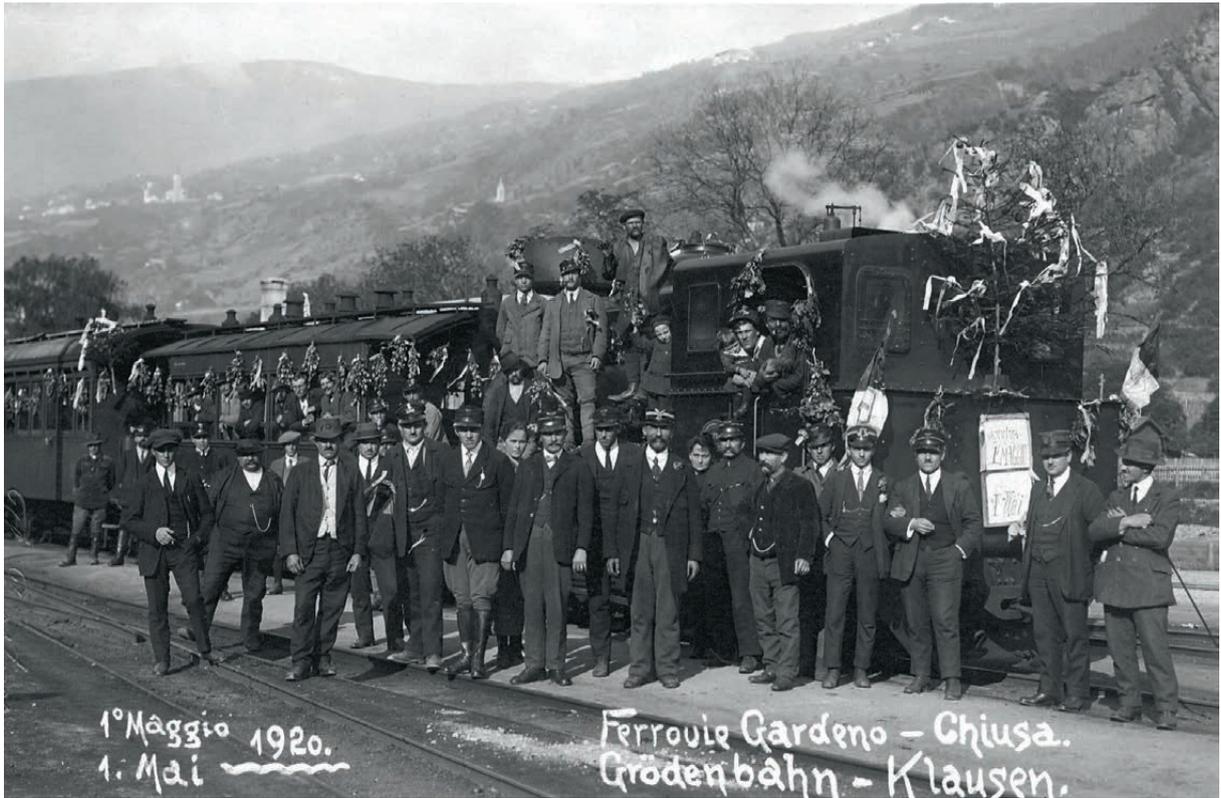
Alla fine della guerra la cittadinanza dei ferrovieri costituiva un problema rilevante, poiché provenivano, per la maggior parte, da altri territori dell'impero austroungarico e non ottennero auto-

maticamente il diritto di residenza come invece gli altoatesini, in virtù della loro cittadinanza italiana. Le loro domande per ottenere la cittadinanza italiana furono respinte. Quando dopo uno sciopero di quattro settimane, nel maggio 1921, le rivendicazioni dei ferrovieri non erano state ancora considerate, circa 90 percento dei dipendenti della *Südbahn* emigrarono nel Tirolo settentrionale. Alla conseguente carenza di lavoratori fu ovviato assumendo ferrovieri italiani.³¹⁶ Luigi Rocco di Alvito di Frosinone, uno dei primi italiani trasferiti a Ortisei, dopo due anni di servizio fu promosso a capostazione a San Pietro.³¹⁷ La figlia del defunto Tobias Perathoner, "da Linacia" di Selva, a lungo dipendente della ferrovia, fornisce chiarimenti in merito all'immediato dopoguerra. Il lavoro di Tobias consisteva nel controllo delle traverse e della linea. Quando d'inverno le abbondanti nevicate ostacolavano il regolare esercizio della ferrovia, per lo sgombero chiamava aiuto i locali, i quali accettavano volentieri, grati della supplementare fonte di reddito.³¹⁸

Gli italiani non sfruttarono l'opportunità, presa in considerazione in fase di costruzione della linea, di convertire la ferrovia allo scartamento di un metro e alla trazione elettrica: per motivi economici o politici, forse anche solo per comodità. In questo modo sarebbe stato possibile aumentare la scarsa velocità massima di 18 km/h in salita e 20 km/h in discesa.³¹⁹ La ridotta velocità fungeva, tra l'altro, da bersaglio di diverse canzonature. Si raccontava ad esempio, che si poteva scendere senza problemi dal treno della Val Gardena, bersi un 'quartino di rosso' e risalire. Il segnale di pericolo con la scritta 'divieto di raccolta di fiori durante la corsa' testimoniava la velocità di viaggio,

Atmosfera di festa a Chiusa in occasione della rinnovata attivazione della ferrovia il 1° maggio 1920

Il treno inghirlandato arriva a Ortisei ed è accolto festosamente dalla popolazione locale.



PAOLO SUTTO

La locomotiva R410.004: l'unica superstite

La locomotiva a vapore monumentata a Ortisei, costruita dalla Krauss di Linz nel 1916 assieme ad altre 6 macchine gemelle, è l'unica superstite di questa serie ed ha effettuato servizio sulla ferrovia Chiusa-Plan dal 1916 al 1960 trasportando migliaia di militari, valligiani e turisti sulla linea a scartamento 760 mm.

L'accantonamento a Roma ed il rientro in Val Gardena

Nel maggio 1960 la macchina venne sottoposta ad una revisione generale nelle Officine Manutenzione Ciclica di Verona che riportò il rotabile in perfette condizioni di funzionamento con lo smontaggio completo di tutte le parti principali della meccanica, sostituzione degli elementi usurati e riverniciatura completa.

Tutto questo solo pochi giorni prima che la linea venisse dismessa, in quanto l'ordine di chiusura arrivò il 16 maggio 1960 tramite un telegramma del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, che disponeva la sospensione del servizio a partire dal 29 maggio. Una decisione che giunse in valle come un fulmine a ciel sereno, anche perché erano da poco terminati i lavori di sostituzione del vecchio armamento con nuove rotaie da 27 kg/m su tutta la linea.

Le locomotive R410 numero 001, 003, 005, 006, tutti i carri merci e le carrozze passeggeri furono accentrati a Chiusa, dove il materiale venne demolito e vandalizzato nel giro di poco tempo; pochi anni dopo il tracciato della linea venne invece sfruttato per la realizzazione della nuo-

va strada, che dal 1969 collega Chiusa con la Val Gardena.

Le macchine 002 e 007 erano già state trasferite sulla ferrovia Spalato-Signo (Croazia) e lì demolite nel 1949.

La locomotiva 004 venne invece fortunatamente salvata dalla demolizione ed inviata a Roma Smistamento, per essere esposta nel museo ferroviario di Roma Termini. Museo che però venne chiuso nel 1964, pertanto la macchina rimase per 13 anni in attesa di una collocazione e di conoscere il proprio destino.

Solo nel 1973 la macchina – per iniziativa di Luis Comploj, Georg Moroder, Josef Rifesser, Guido Olivieri, Martin Demetz e Cesare Quaiat di Trieste - venne acquistata dal comune di Ortisei e riportata in valle, per essere monumentata prima lungo il tracciato della ex ferrovia – trasformato in sentiero pedonale/ciclabile – e poi trasferita in centro paese in Via Stazione, dove si trova attualmente.

A tal riguardo è utile rassicurare i lettori sul fatto che il rotabile di Ortisei sia senza ombra di dubbio la vera locomotiva R410 della Val Gardena, in quanto ancora dopo tanti anni persiste una leggenda valligiana che identifica questa macchina come un falso proveniente da altra linea.

Un fondo storico in tutta la vicenda c'è, e si riferisce alla locomotiva a vapore R370.024, monumentata a Chiusa dal 1976, e proveniente dalla rete siciliana a cremagliera e scartamento ridotto 950 mm. Costruita dalle Officine di Saronno nel 1921 ha prestato servizio sulla linea Dittaino-Piazza Armerina-Caltagirone e non ha mai avuto legami con la linea della Val Gardena, ma data la mancanza di altre R410, si decise di espor-



La locomotiva finita e l'inaugurazione tenutasi il 18 dicembre 2016

temente sull'andamento dei lavori, potendo nel contempo fornire informazioni utili e documentazioni storiche per portare a termine il restauro nel modo più realistico possibile.

L'associazione turistica ha predisposto la realizzazione di alcuni tabelloni informativi sulla storia della ferrovia, con immagini storiche e descri-

zioni plurilingui, a completamento di quanto già in atto da parte dall'amministrazione del comune adiacente di Santa Cristina che sta valorizzando la galleria del centro; il tutto nell'ottica di diffondere la memoria storica e far conoscere l'importanza fondamentale di questo collegamento ferroviario per lo sviluppo della Val Gardena.

GEORG FISCHNALLER

La rinascita della ferrovia

Il viaggio in treno tra sensazioni nostalgiche e moderna gestione del tempo

Al più tardi nei primi anni '70, quando i prezzi del petrolio impazzirono e di domenica era vietata la circolazione dei mezzi a motore, molti hanno iniziato a ricordarsi con rammarico della chiusura della ferrovia.

Inoltre, questa inversione di tendenza era rafforzata dall'accresciuta consapevolezza ambientale e dagli effetti negativi prodotti dalla sconfinata fiducia posta nel traffico motorizzato: "La ferrovia consuma meno energia, inquina decisamente meno e si inserisce meglio nel paesaggio, rispetto alle tante strade e autostrade", erano gli argomenti dei sostenitori della ferrovia.

Negli ultimi anni si è avvertito anche in Val Gardena un cambiamento di pensiero a favore della ferrovia, perché soltanto la ferrovia è in grado soddisfare le richieste poste a una mobilità all'altezza dei tempi e infondere all'intera valle una spinta di crescita positiva ed evolutiva, senza code e fastidiose attese sulla rete stradale. Soprattutto grazie alle numerose linee ad alta velocità, ai treni regionali nonché ai tram e alle metropolitane, il trasporto pubblico in genere e il viaggio in treno in particolare, sono ormai considerati non solo oltremodo pratici, ma anche moderni, addirittura "chic".

In Val Gardena si sta ricercando da parecchio tempo una soluzione sostenibile in grado di contrastare il forte inquinamento atmosferico cau-

sato nelle singole località dal traffico motorizzato, soprattutto nelle ore di punta durante l'alta stagione. Gli obiettivi sono il miglioramento della qualità della vita nei paesi e il decongestionamento dei principali collegamenti stradali.

Sono stati elaborati, e in parte anche realizzati, diversi progetti per la circolazione stradale: tra l'altro la circonvallazione di Santa Cristina, la costruzione di numerosi autosili, l'impiego di skibus gratuiti e l'allestimento di nuovi impianti di risalita a fune. Comunque, anche per motivi geografici, né la circonvallazione, né gli skibus gratuiti o gli altri provvedimenti si sono rivelati soluzioni sostenibili del problema del traffico. Durante le ore di punta, le code di automobili sono in attesa dall'imbocco della vallata a Pontives fino a Plan e fin'oltre i passi Sella e Gardena. Ora occorrono nuovi approcci, nuove soluzioni per i valichi di montagna e il traffico motorizzato nell'intera valle. La realizzazione dovrebbe avvenire quanto prima, tramite la costruzione di ferrovie alternative, moderne, puntuali, comode, rapide, potenti ed ecosostenibili.

In Val di Fassa e Fiemme già da diversi anni sono in corso tentativi di progettazione e realizzazione di una nuova linea da Trento a Cavalese e Canazei, la cosiddetta linea dell'Avisio. Simili idee concrete esistono per i tracciati ferroviari da Dobbiaco a Cortina e per la Val Aurina, prevedendo addirittura raccordi con il Zillertal e la valle dell'Inn.

In Val Gardena sono state condotte ricerche in merito ad un eventuale collegamento ferroviario tra Pontives e Plan, per sostituire il servizio intercomunale di skibus. L'argomento è stato ripreso e trattato anche da diverse tesi di laurea. Per il

collegamento tra Compatsch, Saltria e Monte Pana è stato analizzato anche il modello elvetico di ferrovia d'alta montagna, ma alla fin fine non è stato possibile raggiungere l'obiettivo prioritario, cioè la riduzione del volume di traffico in tutta la valle.

Grazie anche al successo della riattivata ferrovia della Val Venosta e ad alcuni esempi realizzati nei più famosi centri turistici della vicina Svizzera, risultò ben presto che un collegamento ferroviario della valle non sarebbe stato accettato dall'utenza, e pertanto difficilmente finanziabile, in assenza di un raccordo rapido, opportuno e puntuale con la rete del trasporto pubblico della Valle Isarco. L'apprezzamento di un tale impianto ferroviario dipende dai seguenti criteri fondamentali: la raggiungibilità, la puntualità, la rapidità e soprattutto la comodità.

L'associazione turistica di Ortisei ha ripreso, fin dal 2010, l'idea di una linea ferroviaria collegata alla ferrovia nella Valle Isarco con corse ogni mezz'ora. La ricerca, effettuata dallo studio tecnico EUT s.r.l. di Bressanone, ha analizzato le diverse destinazioni nella Valle Isarco, p. e. Chiussa, Ponte Gardena e Bressanone, in funzione del tracciato, della durata del viaggio e dei costi. In alternativa, è stato considerato anche il tracciato da Bolzano a Prato all' Isarco, Fiè, Siusi, Castelrotto e Roncadizza fino a Plan, con l'eventuale prosecuzione fino a Corvara e Canazei. Per questo tracciato si è pensato a una classica ferrovia ad adesione (chiamata anche ferrovia ad aderenza naturale). Dai calcoli riferiti ai tempi di percorrenza e ai costi, risulta che la soluzione maggiormente funzionale sembra essere il raccordo con la stazione di Ponte Gardena considerando,

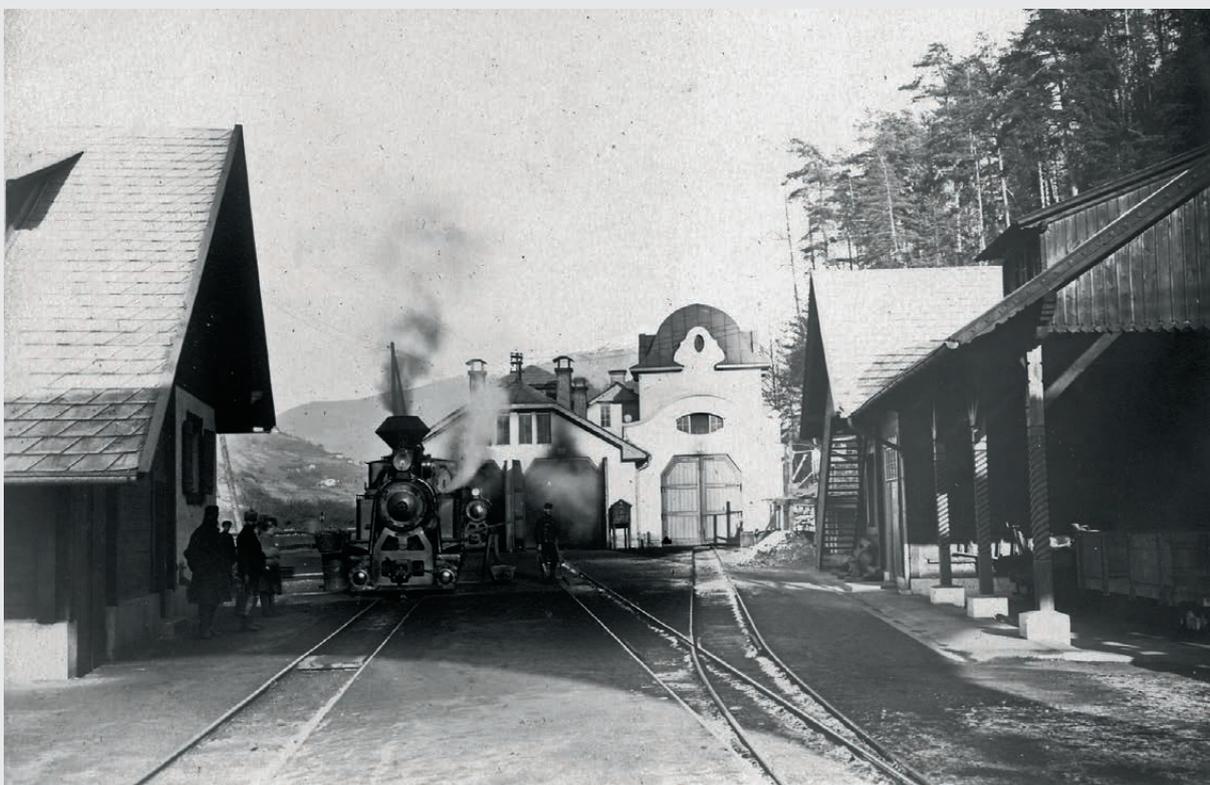
inoltre, che lì è anche prevista l'uscita del primo lotto del tronco ferroviario d'accesso alla galleria di base del Brennero da meridione. Ora l'ufficio tecnico EUT s.r.l. di Bressanone su incarico della STA (Strutture Trasporto Alto Adige) sta progettando un possibile tracciato ferroviario tra una stazione di destinazione situata nella Valle Isarco e Plan, da inserire nei piani regolatori dei comuni, i cui territori sono interessati.

Soprattutto dal punto di vista turistico sembrano interessanti diverse ulteriori considerazioni, ad esempio in merito al tracciato per la cosiddetta "ferrovia ladina" attraverso il patrimonio mondiale dell'UNESCO fino a Cortina, connettendo le infrastrutture alle esigenze culturali ed economiche.

In primo luogo comunque dovrà essere creata una moderna infrastruttura di trasporto, ben funzionante, che possa, di conseguenza, rappresentare un'alternativa concreta al traffico motorizzato, contribuendo a ridurre sensibilmente il volume di traffico in Val Gardena.

In virtù delle premesse di cui sopra, una ferrovia della Val Gardena, nuova, moderna e attraente è, da parecchio tempo, molto più di una mera utopia.

*Documentazione
fotografica
del periodo bellico*



*Documentazione
fotografica
del periodo di pace*

Una veduta pittoresca della città di Chiusa, sovrastata dal monastero di Sabiona, dalla torre del Capitano (Castel Branzoll) e dai vigneti



Elenco delle abbreviazioni

AOK = Armeeoberkommando (Comando supremo d'Armata)

FEW = Feldeisenbahnwesen (sistema delle ferrovie Decauville)

fl. = Gulden (fiorino)

FTL = Feldtransportleitung (direzione trasporti militari)

K = Kronen (corona)

KA = Kriegsarchiv (archivio di guerra)

Kart. = Karton (contenitore in cartone)

kr = Kreuzer (kreuzer)

LVK = Landesverteidigungskommando (Comando di difesa territoriale)

o. J. = ohne Jahresangabe (senza indicazione dell'anno)

Op. Nr. = Optionsnummer (numero d'opzione)

TLA = Tiroler Landesarchiv (Archivio Regionale del Tirolo)

Illustrazioni

- Bayerisches Hauptstaatsarchiv
- Raimund Grossrubatscher
- Helmuth Kasslatter
- Walter Kasslatter
- Lia per Natura y Usanzas
- Wittfrida Mitterer, Curatorio Beni Tecnici Culturali
- W. Mletzko
- Albert Moroder
- Edgar Moroder
- Museum Ladin
- Österreichisches Staatsarchiv
- Julius Perathoner
- Walter Perathoner
- Foto Planinschek, Selva
- Gianni Turchetti (archivio Curatorio Beni Tecnici Culturali)
- Paolo Sutto



Elfriede Perathoner,

storica, autrice e insegnante di scuola media, nata nel 1967. Opere pubblicate: *Die Grödner Bahn (La ferrovia della Val Gardena)* (1992), *Grödner Krippenschnitzkunst (I presepi. L'arte della scultura in legno della Val Gardena)* (2004), *100 Jahre Marktgemeinde St. Ulrich (I 100 anni del comune borgata di Ortisei)* (2007), *Scibla mo n iede* (2011). Collaborazioni a film documentari sulla storia regionale e molteplici cicli di conferenze dedicate prevalentemente alla prima guerra mondiale e al periodo delle opzioni.

Fin dai tempi della monarchia asburgica, e per quasi due decenni, la questione della ferrovia della Val Gardena tenne in forte tensione l'animo dei cittadini: tutte le emergenti località turistiche concorrevano per diventare luogo di partenza della ferrovia turistica. Fu infine la dichiarazione di guerra, fatta dall'Italia, a renderne necessaria la costruzione, al fine di garantire i rifornimenti delle truppe, operanti sul fronte dolomitico. La ferrovia costruita, in tempo di primato, con l'impiego di 6000 prigionieri di guerra russi costretti a lavorare in condizioni disumane, rappresentò un'opera tecnica pionieristica di cui tenere la memoria.

ISBN 978-88-6839-215-4



9 788868 392154

36,- € (I/D/A)

athesia-tappeiner.com