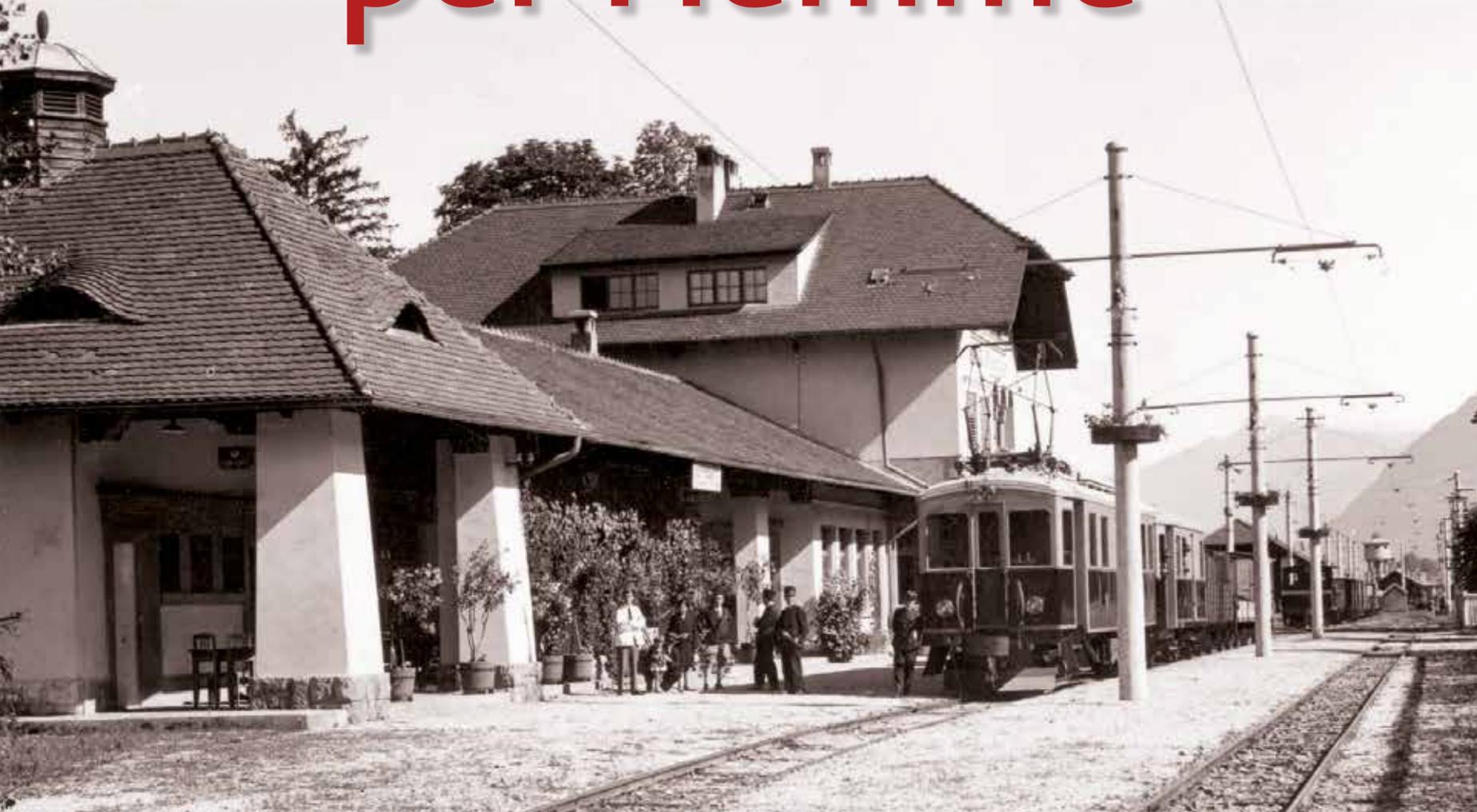


ROLANDO CEMBRAN

Un binario per Fiemme



Cenni storici, episodi e vicende paesane sul “trenino”
più conteso fra Trento e Bolzano (1891-1963)



Prefazione



Nella seconda metà del XIX secolo si verifica una rivoluzione nell'ambito dei trasporti. Il cavallo come mezzo di locomozione, che aveva goduto fin qui di un ruolo principale in questo settore, viene gradualmente sostituito: da una parte con autobus, camion e macchine a trazione elettrica o a vapore, dall'altro con i primi ansimanti treni a vapore.

Anche in ambito politico, amministrativo ed imprenditoriale di quella che oggi è la Regione Trentino–Alto Adige vengono riconosciuti i segni dei tempi e si inizia a riflettere sulla opportunità di realizzare treni locali.

Per quanto la monarchia asburgica, alla quale apparteneva l'attuale nostro territorio, ponesse grande importanza ad una rete stradale efficiente, ci furono valli che non ebbero ancora sbocchi sul mondo esterno, rimanendo così economicamente e socialmente svantaggiate. Il commercio conobbe ostacoli molto difficili da superare ed il turismo allora in auge non poté svilupparsi per carenza di comodi collegamenti viari. Ad onor del vero bisogna comunque dire che per quanto riguarda la Val di Fiemme era già stato fatto qualcosa: nel 1839 iniziarono i lavori per la realizzazione di una strada tra Aldino e Pausa, nel 1878 venne completata la strada commerciale tra Predazzo e Ziano di Fiemme. I carri trainati da cavalli che imperterriti continuarono a scendere dalla Val di Fiemme verso Ora ed Egna, con carichi di legname e minerali, non poterono più soddisfare le esigenze dei tempi moderni.

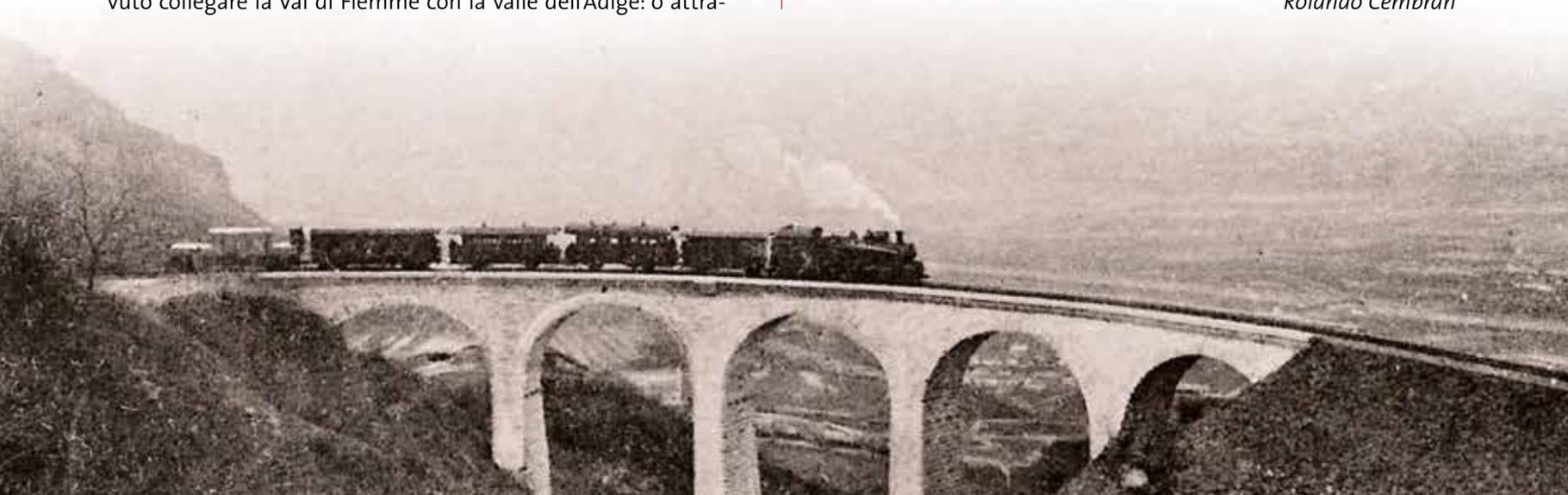
Dovettero venir costruite ferrovie ed una di queste avrebbe dovuto collegare la Val di Fiemme con la valle dell'Adige: o attra-

verso la Val di Cembra verso Lavis, oppure per Montagna verso Ora o Egna. I Trentini insistettero con il tracciato della Val di Cembra, i sudtirolesi proposero quella per Ora o Egna quale stazione terminale di collegamento con la ferrovia del Brennero, già funzionante dal 1867. Iniziò un tiro alla fune che io descrivo dettagliatamente nel libro anche con folta documentazione.

Tra la "Enquête zur Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol" (indagine consultiva sullo stato del programma ferroviario in Tirolo), promossa dal Governo austriaco nel 1894, e l'effettiva realizzazione della ferrovia della Val di Fiemme dovettero passare ancora più di 20 anni, 20 anni pieni di reciproco sospetto e malintesi, pieni anche di speranze e delusioni. I progetti concreti per la realizzazione della ferrovia arrivarono appena con la Prima Guerra Mondiale, non perché i vari contendenti avessero trovato un consenso, bensì per la decisione di imporre alle popolazioni interessate la ferrovia ed il suo tracciato per motivi militari: l'esercito austro-ungarico dovette rifornire il fronte del Lagorai a ridosso della Val di Fiemme. A questo scopo fu realizzata la ferrovia della Val di Fiemme.

In questo libro mi sono cimentato con la grande e piccola Storia: la grande Storia, quella della Prima Guerra Mondiale, il periodo fascista, la Seconda Guerra Mondiale ed i frequenti bombardamenti sulla nostra terra, racconti necessari per comprendere la sequenza cronologica degli eventi e la piccola storia fatta di ricordi ed annotazioni di diari, tradizioni, caratteristiche popolari e molte, molte foto, capaci di raccontare più ancora delle date, dei numeri e delle parole altisonanti le vicende degli uomini che hanno portato a termine questo sogno e che meritano fino ad oggi ed anche in futuro la nostra ammirazione.

L'autore
Rolando Cembran



Capitolo I	1
L'idea trentina di realizzare una tramvia per Fiemme	
Capitolo II	21
Bolzanini e trentini non si fermano	
Capitolo III	35
Il progetto del Tirolo tedesco	
Capitolo IV	41
La rivalità aumenta	
Capitolo V	49
La svolta nei trasporti e gli ultimi tentativi per realizzare la ferrovia della Val di Fiemme	
Capitolo VI	71
Si avvicina la guerra	
Capitolo VII	77
La ferrovia militare della Val di Fiemme, un sogno nella bufera	
Capitolo VIII	181
Dal vapore all'elettrificazione	
Capitolo IX	281
Ma il trenino viaggia ancora ...	
Capitolo X	285
Le opere di trasporto dell'Impero austro-ungarico in Trentino-Alto Adige	
Capitolo XI	289
Cosa è rimasto della ferrovia della Val di Fiemme?	
Capitolo XII	301
La pista ciclabile	
Un pensiero per non dimenticare	303
Appendice	306



Capitolo I

L'idea trentina di realizzare una tramvia per Fiemme

Anche le zone controllate dall'Impero austro-ungarico tendevano a gareggiare con quelle italiane nel campo dei trasporti. Se per via mare a Trieste, il Lloyd incontrastato dominatore, accresceva la sua flotta di sempre nuove unità, per via terra si costruivano e si progettavano nuove linee ferroviarie e stradali.

Intanto nel Trentino – come riportano le cronache del tempo – ci si batteva con insistenza e coraggio per ottenere l'autorizzazione all'esecuzione di linee di trasporto sui binari, però in Fiemme si parlava della necessità di una ferrovia ancor prima che si sentisse parlare delle tramvie trentine.

Era il primo germe di un'idea che fu poi concretizzata dal Podestà di Trento, Paolo Oss Mazzurana (1.1), che per primo sollevò concretamente l'idea d'una tramvia in Val di Fiemme. Recatosi personalmente nella valle accese la prima scintilla. Però fu accolto con scettica freddezza, ma insistette con calore e con il concorso dei più accreditati conoscitori del paese discutendo pubblicamente i dati economici e finanziari del progetto ottenendo dei risultati discreti.

Nella seduta del 17 ottobre 1891, il Consiglio Comunale di Trento (1.2), autorizza la Giunta municipale a far studiare un'adeguata rete di tramvie elettriche che avvicinasse la città alle valli e fece appello alla cooperazione dei Comuni limitrofi affinché solidali portino a compimento il piano progettato. Fu così richiesta l'autorizzazione per l'esproprio dei terreni interessati alle linee a trazione elettrica o a vapore:

- Trento – Lavis – Mezzolombardo – Taio – Cles – Bozzana – San Giacomo – Malé;
- Cirè per le Valli di Cembra e di Fiemme fino a Predazzo;
- Trento – Tione con diramazioni per Pinzolo e Caffaro.

A questa richiesta, il 10 febbraio 1892, l'i.r. Consigliere Aulico di Trento concesse l'autorizzazione alle autorità comunali ad avviare i sondaggi per la costruzione di tramvie a trazione elettrica.

Il programma di eccezionale portata costituiva un atto di sfida al governo austriaco nel bisogno di confermare al mondo intero le aspirazioni alla difesa del diritto al progresso.

Nel medesimo anno Oss Mazzurana si recò nuovamente in Fiemme per proporre la linea Lavis-Predazzo alla Magnifica Comunità di Fiemme. I fiemmesì, preoccupati delle enormi difficoltà tecniche e finanziarie che avrebbero comportato, respin-

sero le trattative, ma esitarono sulle proposte che furono a loro offerte ed iniziarono a meditare seriamente come e in quale modo si farebbero veramente gli interessi di Fiemme costruendo una ferrovia.

A partire da questo momento iniziarono le dolenti note per Fiemme. Essa non fece la parte di chi ne approfitta fra i due litiganti bensì la parte di chi è preso in mezzo e resta bastonato a sangue. La Città di Bolzano (1.3 / 1.4), che nel progetto di Trento intravedeva minacciati i propri interessi, si presentò con suoi ambasciatori ai fiemmesì offrendo loro di approntare il progetto di una ferrovia Egna – Predazzo – Moena. Così le due città iniziarono una disputa vivace ed ostinata per ottenere ciascuna i vantaggi che poteva offrire la linea ferroviaria contesa.

Mentre a Trento maturavano già i piani per la costruzione della programmata rete tramviaria interurbana, Bolzano, spronata dal governo austriaco, promosse il 23 aprile 1894 un'inchiesta per lo studio di un programma di ferrovie locali in Tirolo. In questa occasione su iniziativa del Presidio della Camera di Commercio di Innsbruck si riunirono i rappresentanti delle Camere di Commercio di Innsbruck (Anton Schumacher, Dr. Anton Kofler), Bolzano (Johann Kofler, Paul Welponer) e Rovereto (Pietro Cofler, Giuseppe Canella) con quelli del Consiglio provinciale d'agricoltura di Innsbruck (Dr. Giulio de Riccabona, Alfons Cavaliere de Widmann-Staffelfeld) e Trento (Massimiliano cav. De Mersi, Dr. Vittorio de Riccabona (1.5)) e delle società per l'incremento del concorso dei forestieri del Tirolo (Dr. Johann Angerer, Wilhelm Dannhauser) e del Trentino (Dr. Francesco Pobitzer, Antonio Tambosi (1.6)) allo scopo di discutere un programma di ferrovie locali che includesse anche la tramvia Trento – Malé e quella della Val di Fiemme.

Durante la riunione, dopo l'esposizione di alcuni progetti a più ampio respiro (ferrovia Merano – Landeck attraverso la Val Venosta (1.7), del Fern (1.8), dei Tauri (1.9), la Salisburgo-Tirolo (1.10)) e locali (le ferrovie Riva – Tione – Pinzolo e la Riva – Mori-Vallagarina), i convenuti si concentrarono su una ferrovia da costruirsi in Val di Fiemme.

Il sig. Tambosi riferisce che al Podestà di Trento, Oss Mazzurana, venne l'idea che le forze idrauliche esistenti nel paese sarebbero applicabili anche per la trazione elettrica potendo così allacciare le vallate principali della parte italiana con la città di Trento. Un apposito Comitato elaborò i progetti tramviari a trazione elettrica per le linee delle Valli di Non e di Sole e per la Val

di Fiemme. La prima sarebbe partita da Trento seguendo il tracciato Mezzolombardo – Taio – Cles – Malé, mentre la seconda, con la medesima partenza, a Lavis avrebbe seguito la Valle di Cembra e quella di Fiemme fino a Cavalese e Predazzo. Per la seconda fu studiata una variante, successivamente scartata, che sarebbe arrivata per Molina di Fiemme – Valfloriana – Segonzano – Civezzano fino al Cirè dove avrebbe incontrato la linea della Valsugana. Queste strade ferroviarie furono studiate per utilizzare l'elettricità con grande riduzione dei costi di esercizio rispetto all'oneroso costo del carbone che dev'essere importato dalle regioni carbonifere con spesa doppia o tripla. Gli studi, i progetti ed i rispettivi preventivi per le due linee sono già pronti prevedendo lo scartamento (= la distanza interna fra i due binari) ridotto minimo di un metro che permetteva di adottare la trazione elettrica limitando così il costo di costruzione si sarebbe attestato a 40-50.000 fiorini al chilometro come previsto dall'ing. Dr. Carlo Depretis esecutore del progetto.

Il Cav. de Mersi pose in rilievo l'importanza della prevista trazione elettrica dato che l'energia che scaturisce dalle correnti d'acqua è il vero carbone a buon mercato delle nostre valli. Quindi caldeggiò l'approvazione delle due linee in esame.

Il Presidente dell'assemblea Kofler a riguardo del progetto della Città di Trento avvertì che anche la Città di Bolzano era intenzionata a studiare una congiunzione ferroviaria con la Val di Fiemme eseguendola sull'attuale strada che da Bolzano conduce ad Egna od Ora perchè fra la valle e la città esiste un vivo movimento commerciale ricordando che già adesso il legname è tradotto ad Egna od Ora.

A questo punto il Dr. Vittorio de Riccabona dimostrò l'assurdità del controprogetto Egna – Cavalese perchè è congiunto a difficoltà tecniche insormontabili. Fra Egna e San Lugano essendovi 900 metri di dislivello con una strada della lunghezza di 18 chilometri. Quindi bisognerebbe prevedere una ferrovia con uno svolgimento di 30-35 km ovvero quasi il doppio dell'attuale strada con una pendenza del 30%. Cosa significava attuare una ferrovia fra rupi e valloni come quelli del Cislone? Lo avrebbe potuto confermare solo chi conosceva quei luoghi. Si poteva applicare una linea a ruota dentata, ma si era sempre sentito dire che dove si poteva realizzare una ferrovia regolare non occorre una ruota dentata. Inoltre questa linea avrebbe percorso 35-40 chilometri senza incontrare alcun paese, ma sempre rocce o dirupi. Pertanto era raccomandabile approntare la tramvia Lavis – Predazzo che possedeva già un progetto serio e maturo per l'esecuzione di fronte ad un progetto aereo senza base né economica, né tecnica, né finanziaria e contro questo l'oratore protestò energicamente.

Antonio Tambosi intervenne facendo presente che la congiunzione della Val di Fiemme per Egna o per Ora, anche se fosse fattibile, avrebbe trascurato tanti comuni della Val di Fiemme e l'intera Val di Cembra. Quindi si appoggiavano la ferrovia della Val Venosta e quella del Fern e si domandava, nell'interesse del nostro paese, un appoggio non condizionato del progetto di Trento.

Il Consigliere imperiale Dr. Kofler confessò di non conoscere de visu la regione, ma solo sulla carta e pertanto intese astenersi dalla votazione. Comunque riteneva che le ferrovie secondarie dovevano seguire la traccia più breve per trasportare le merci nelle valli laterali dalla ferrovia principale. Questa è rappre-

sentata dalla linea Ora – Cavalese. Però non vuol dire che una linea escludesse l'altra e quindi era discutibile il pensiero del Dr. de Riccabona che si doveva aver riguardo solo dei progetti che erano già stati studiati completamente come la Lavis – Predazzo non essendo stato eseguito alcun rilievo per la traccia Ora – Cavalese. Inoltre i rappresentanti del Tirolo settentrionale sapevano da lungo tempo quali ferrovie, per i loro interessi, dovevano essere costruite e quindi i signori del Tirolo italiano non potevano richiedere alcuna preferenza. Volendo accettare simili principi ne sarebbe conseguito che attualmente il piano sarebbe diventato un programma tirolese italiano. Il Consigliere imperiale ricordò che le ferrovie della Venosta e del Fern corrispondevano agli interessi non solo provinciali, ma anche imperiali.

Il Vicepresidente Welponer osservò che da quanto finora esposto i signori del Tirolo italiano avevano fornito delle notizie sorprendenti ovvero che le condizioni di ascesa fra Ora o Egna e Cavalese sono talmente difficili da rendere il progetto inattuabile e che non vi era presente alcuna popolazione. Se fosse venuta a mancare la redditività non si sarebbero trovati neppure i mezzi per costruirla. Comunque propose che nel programma delle ferrovie locali si assumesse la linea Lavis – Predazzo e contemporaneamente si esprimesse il desiderio che sia studiata la linea Cavalese – Ora o rispettivamente Cavalese – Egna.

Il Cav. de Widmann confessò di non conoscere le condizioni della Val di Fiemme preferendo il progetto dei signori di Trento che, comprensibilmente, miravano a convergere verso Trento il movimento principale della Val di Fiemme, ma parimenti si capiva il desiderio di Bolzano che lo avrebbe voluto verso questa valle.

Invece la costruzione di una linea ferroviaria fra Sigmundskron (attualmente Ponte Adige) – Termeno – Egna – Fiemme rappresentava un vivo desiderio dei proprietari di fondi e dei negozianti di vino. Per loro una congiunzione con Bolzano sarebbe stata di grande utilità. Questo progetto di vasto respiro turistico non era da mettersi in relazione con la ferrovia di Fiemme, però sarebbe stato opportuno assumerlo come completamente di questa linea.

Il Cav. de Mersi intese rispondere al sig. Dr. Kofler ricordandogli che appoggiare il progetto dei delegati di Trento sarebbe un atto di equità perchè sono trent'anni che esisteva la linea della Ferrovia Meridionale (Südbahn), l'unica che attraversava il Tirolo italiano, mentre il Tirolo tedesco godeva da tanti anni anche della linea pusterese, di quella dell'Enno inferiore e superiore, della linea Wörgl – Saalfelden e da parecchio tempo della Bolzano – Merano. Il motivo di questa diversità era forse nella posizione geografica: "Noi siamo all'estremità dell'Impero e le estremità sono sempre fredde!" S'invitava quindi ad appoggiare il progetto più economico, più naturale e già maturo per una pronta realizzazione.

Il Sig. Pobitzer sottolineò che il progetto del Municipio di Trento per la Val di Fiemme era caldamente appoggiato dalle popolazioni e lo sbocco naturale della Val di Fiemme nella Valle dell'Adige era quello segnato dal corso del torrente Avisio, non dimenticando altresì che le buone relazioni dei fiemmesini con Bolzano ed il movimento dei forestieri si potevano sempre mantenere tramite l'esistente via carrozzabile per Egna ed Ora.

Dopo una breve discussione su altri tracciati ferroviari, l'adunanza decise di assumere nel programma delle ferrovie locali, le seguenti linee:

1. Riva – Durone – Tione – Pinzolo con la continuazione della Riva – Mori per Sacco a Rovereto (1.11);
2. La linea Lavis – Mezzolombardo – Taio – Ponte di Santa Giustina – Cles – Ponte di Mostizzolo – Malé (1.12) e contemporaneamente fu poi attuata la Ferrovia Dermulo – Fondo – Mendola (1.13);
3. Sigmundskron (= Ponte Adige) – Caldaro – Termeno – Egna (1.14);
4. Dobbiaco – Cortina d'Ampezzo come ferrovia locale a scartamento normale a condizione che sia resa possibile la continuazione fino a Belluno (1.15);
5. Jenbach – Zell – Mayrhofen (ferrovia della Zillertal) (1.16);
6. Innsbruck – Scharnitz – Garmisch Partenkirchen.

Tutte queste proposte furono accettate all'unanimità e quindi andarono ai voti le proposte riguardanti la ferrovia dell'Aviatio o rispettivamente quella della Val di Fiemme.

Il Presidente Dr. Kofler avendo ritirato la sua proposta relativa alla linea Egna – Cavalese a favore di quella del Vicepresidente Welponer restavano due diverse proposte:

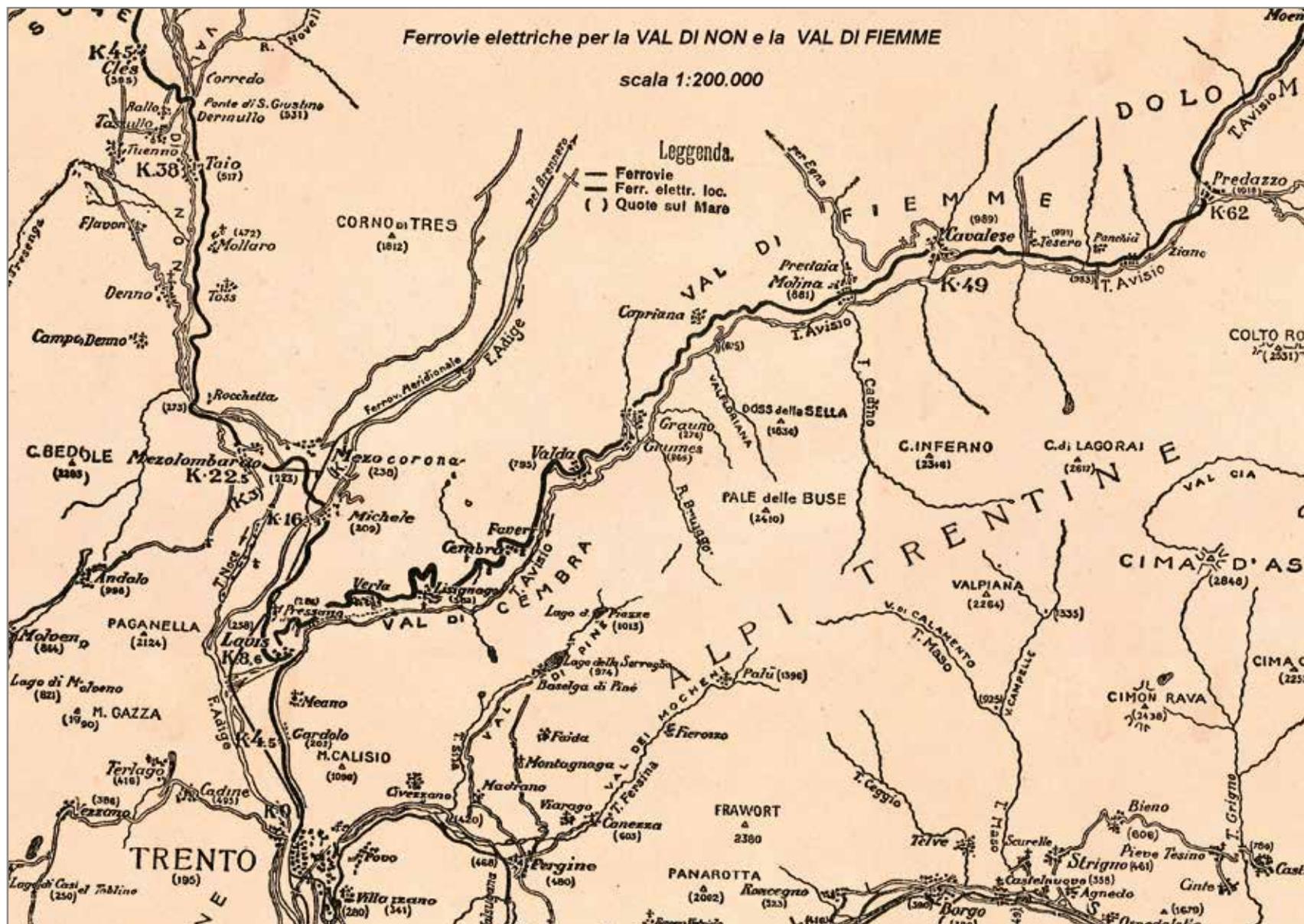
Di assumere nel programma la linea Lavis (Trento) – Cembra – Molina di Fiemme – Cavalese – Predazzo ed eventualmente Civezzano – Segonzano – Cembra e la proposta Welpo-

ner di assumere nel programma la progettata ferrovia locale Lavis – Cavalese – Predazzo e contemporaneamente di esprimere il desiderio che fosse studiata la linea Cavalese – Ora oppure Egna.

Dopo diverse repliche da parte dei convenuti il Sig. Dannhauser, apprendendo che la linea Ora – Cavalese dovrebbe superare un alto passo montuoso con grandi difficoltà tecniche, propose che la costruzione della linea Lavis – Cembra – Cavalese – Predazzo come esclusivamente raccomandabile per diventare una linea commerciale ed una posteriore esecuzione della linea Ora od Egna – Cavalese per promuovere il movimento dei forestieri ed il commercio di Bolzano.

Purtroppo nella votazione non si addivenne a nessun risultato concreto perchè le due fazioni, tedesca ed italiana, rimasero fermamente sulle loro posizioni e l'unica proposta votata all'unanimità fu quella che le decisioni dell'assemblea venissero concretate dalla Presidenza della Camera di Commercio e d'Industria di Innsbruck e quindi comunicate al Governo. Fu proprio in questa occasione che nacque ufficialmente la prima grande frattura fra Trento e Bolzano. Da quel momento le polemiche sui due progetti infuriarono nelle due città e nella stessa Val di Fiemme perchè ne fu pesantemente coinvolta anche la Magnifica Comunità di Fiemme. ◇

I tracciati delle Ferrovie elettriche della Val di Non e della Val di Fiemme proposti dal Podestà di Trento: Paolo Oss Mazzurana.



1.1

Paolo Oss Mazzurana (1833 – 1895)

Fu il podestà liberale di Trento e simbolo di progresso civile e sociale. Sotto la sua guida lungimirante avvenne un assetto urbanistico moderno, una maggior industrializzazione e quindi una conseguente crescita culturale ponendosi come una delle prime città d'Europa.

Con il carisma di podestà riuscì a realizzare una serie di riforme importanti in una città italiana inserita nell'Impero austro-ungarico. Paolo Oss Mazzurana governò dal 1872 per quattro legislature fino alla sua scomparsa nel 1895. Sostenne sempre gli ideali culturali e nazionali supportati da solide

basi economiche nell'intento di ottenere l'autonomia del Trentino dal Tirolo tedesco. Paolo Oss Mazzurana fu il personaggio simbolo degli anni del "risorgimento economico" intuendo l'importanza dell'elettricità. Nel 1886 fece approvare dal Consiglio comunale la costruzione della prima centrale idroelettrica. È quella di ponte Cornicchio sul Fersina tuttora esistente alle porte della città. Entrò in funzione nei primi mesi del 1890 ed il 1° giugno le strade centrali di Trento furono illuminate con l'elettricità.

L'arrivo dell'energia elettrica nelle case di Trento ("la luce democratica") consentì una maggior occupazione e migliorò le condizioni della classe popolare promuovendo la prima vera industrializzazione trentina. Fu un avvenimento straordinario perché Trento era la prima città "italiana" ad avere l'illuminazione pubblica elettrica. La costruzione e la gestione dell'impianto fu affidata ad un ufficio comunale da cui nel 1912 nacque l'"Azienda municipale" per arrivare nel 1927 all'attuale Società industriale trentina.

Nel contempo promosse degli studi per realizzare una rete di tramvie elettriche per la "sua" Trento e le valli circostanti (ad es. la ferrovia Avisiana per le Valli di Cembra e di Fiemme e la ferrovia della Val di Non). Tra le realizzazioni più importanti nell'ambito della città sono da annoverare il nuovo Palazzo scolastico (attualmente sede dell'Università di Sociologia), la sistemazione della stazione ferroviaria, i nuovi quartieri delle case operaie, l'asilo infantile. Il periodo di governo del Podestà Paolo Oss Mazzurana è ricordato con il termine: "l'età d'oro" di Trento.

1.2.

**Palazzo Thun
Sede del Consiglio Comunale di Trento**

Fu acquistato dal Comune di Trento nel 1873. Era di proprietà della famiglia Thun, originaria della Val di Non, che acquistò il primo nucleo del suo patrimonio edilizio a Trento nel 1454 per proseguire fino al 1559 mettendo assieme numerosi edifici eterogenei situati nel centro della città. Nel 1596 il ceppo della famiglia Thun si divise in due linee: la linea Thun Castel Bragher che occupò il palazzo "di sotto" e il palazzo "di sopra", attuale sede del Consiglio Comunale, rimase alla linea di Castel Thun.

Quest'ultima parte del complesso è il risultato dell'accorpamento di diverse unità edilizie medioevali, quattro lotti gotici di cui una casa a torre all'angolo tra via Bellenzani e via delle Orne; le prime due furono unite nel 1454. Fu successivamente modificato e restaurato tra il 1550 ed il 1557, periodo a cui risalgono le attuali finestre ed il portale di accesso sul fronte.

Una notevole modificazione avvenne negli anni trenta dell'Ottocento su progetto dell'arch. bresciano Rodolfo Vantini. Oltre ai lavori di rinnovamento furono realizzate le belle stanze che occupano l'ala nord del palazzo, ambienti destinati alla conversazione ed altre stanze tutte con soffitti dipinti da importanti pittori bresciani dell'epoca (Casellini, Dragoni e Pernici) e pavimenti di legno ad intarsi. Al primo piano si trova la cosiddetta Sala Tridentum, un tempo sala della Giunta, caratterizzata da una decorazione a tempera con stemmi della città datata 1929.

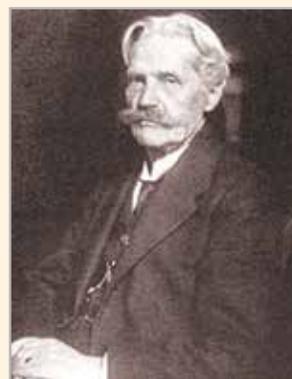
1.3

L'antico municipio di Bolzano

L'edificio di Via Portici 30, che mostra una suggestiva alternanza di elementi architettonici dal gotico al Settecento, fu sede dell'amministrazione comunale dal 1455 al 1907. L'ala verso Via Portici, parzialmente distrutta dai bombardamenti durante la Seconda Guerra Mondiale, conserva il portico originario con decorazioni tardo-gotiche del bavaresco Konrad Waider e, integralmente ristrutturata, ospita oggi l'Archivio Storico della Città. L'ala verso via Streiter ospita la storica sala del Consiglio Comunale affrescata da Georg Müller di Bamberg nel 1597 e, al secondo piano, una sala con soffitto ligneo decorato che dovette ospitare le sedute della Dieta tirolese (si veda in particolare l'aquila tirolese con la caratteristica corona d'alloro). Il palazzo è attraversato da un antico passaggio che collega i Portici con Via Streiter. Nel cortile interno si trova un elegante loggiato della fine del XV° secolo. Arredi e dipinti originali dell'antica sede municipale oggi sono conservati presso il Museo Civico.



1.4

Julius Perathoner (1849 – 1926)

Julius Perathoner fu il più longevo ed importante borgomastro di Bolzano. Rivestì anche l'incarico di deputato al parlamento di Vienna dal 1901 al 1911 ed alla Dieta di Innsbruck dal 1902 al 1907.

Fu anche uno dei maggiori sostenitori della necessità di distaccare la Val di Fassa e l'Ampezzano dai distretti di Cavalese (la Val di Fassa e di Cortina d'Ampezzo erano nel Welschtirol – Tirolo italiano/attuale Trentino). Quest'ultima durante l'era fascista fu conglobata nella provincia di Belluno e unita al distretto di Bolzano nel Deutsch-Südtirol (oggi Alto Adige-Südtirol/Sudtirolo), come fu fino a quella data.

Tra le motivazioni di Perathoner vi erano anche il fatto che la Val di Fassa era, fino al 1817, sempre stata inclusa nella Diocesi di Bressanone, mentre Cortina d'Ampezzo vi faceva ancora parte. Inoltre il movimento di Perathoner non considerava i ladini come italiani e vedeva la necessità di costituire l'unità ladino-tirolese all'interno del Tirolo tedesco, anche perché la Val Gardena e la Val Badia erano già integrate in quest'ultimo.

Fu borgomastro di Bolzano per ben 27 anni, dal 1895 al 1922, ma era in consiglio comunale già dal 1893. Ha il merito di essere riuscito a portare la città al passo coi tempi e di aver fatto resuscitare Bolzano, dopo la perdita dei suoi privilegi mercantili ottenuti grazie a Claudia de' Medici e perduti a causa di Napoleone Bonaparte, con un enorme sviluppo turistico, urbanistico e, in misura minore, industriale. Nella sua epoca furono realizzate importanti opere pubbliche come il nuovo Municipio, la costruzione del Museo civico e del Teatro di Bolzano, la costruzione di nuovi ponti e del tram, la costruzione della ferrovia a cremagliera del Renon, la funivia del Colle e la funicolare del Virgolo.

Nel 1917, Julius Perathoner ordinò anche la costruzione di un monumento in onore dei Kaiserjäger caduti nella guerra del 1914 – 1918. Il monumento incompiuto avrebbe trovato posto nello stesso luogo dove oggi è collocato il monumento alla Vittoria.

Dal 1919, dopo l'annessione all'Italia, rimase al proprio posto di sindaco fino al 1922, allorché i fascisti, durante quella che fu chiamata "la marcia su Bolzano", occuparono il municipio e lo rimossero dalla sua carica, che fu ceduta ad Augusto Guerriero che divenne commissario municipale. Come per tutti i sudtirolesi anche il nome di Julius Perathoner fu italianizzato d'ufficio diventando dunque Giulio Pierantoni.

1.5

Vittorio de Riccabona (1844 – 1927)



Nato a Cavalese il 1 luglio 1844 studiò legge ad Innsbruck ed intraprese poi la carriera di avvocato a Trento. La sua attività politica ebbe inizio nel 1884, quando fu eletto nel Consiglio Comunale. Dal 1884 al 1912 rivestì la carica di direttore della Cassa di Risparmio di Trento e, nel 1886, fu tra i fondatori del giornale "Alto Adige", in cui pubblicò numerosi articoli di carattere politico ed economico.

Membro di spicco del partito nazionale liberale, nel 1900 fu eletto deputato al Parlamento di Vienna dove proseguì più efficacemente la sua lotta per l'autonomia del Trentino. Nel 1915 riparò in Italia. A Verona si prestò in favore dei profughi all'interno del Comitato d'azione per il Trentino. Rientrato a Trento nel 1918, ormai settantenne, si ritirò a vita privata. Morì a Trento il 27 novembre 1927.

1.6

Antonio Tambosi (1853 – 1921)



Nasce a Trento il 27 settembre 1853. Conclusi gli studi entrò nell'attività di famiglia dirigendo l'antica "Casa Luigi Tambosi" a Monaco di Baviera. Nel 1883 tornò a Trento per dirigere la SAT e varie associazioni del luogo. La sua preparazione lo rende un pubblico amministratore dedicando particolare cura allo sviluppo economico della città ed al miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini. Stimato da tutti per la sua rettitudine, nel 1894 fu eletto consigliere comunale ed alla morte di Paolo Oss Mazzurana, il 22 gennaio 1895 all'unanimità fu eletto podestà.

Rimane storica la sua battaglia con Innsbruck, iniziata nel 1897, per la realizzazione delle ferrovie Trento – Malé e Lavis – Molina di Fiemme che furono realizzate successivamente (la seconda divenne la ferrovia Ora – Predazzo). I contrasti con Innsbruck lo portarono alle dimissioni da podestà nel 1898, ma nel 1899 fu rieletto.

Fu un irredentista motivato diventando il podestà del monumento a Dante Alighieri ed ebbe frequenti contrasti con la Dieta tirolese.

Nel 1901 fu eletto al Parlamento di Vienna dove combattè per la causa trentina e come economista fece parte di varie commissioni parlamentari. A Vienna rappresentava l'Unione italiana del commercio. In Trentino fu nominato vicepresidente della Camera di Commercio.

Nel 1911 il Consiglio Comunale di Trento lo rivole podestà, ma il 13 aprile 1913, dinanzi a nuovi dinieghi austriaci sui progetti ferroviari da lui ritenuti

fondamentali per l'economia trentina, abbandonò l'incarico dedicandosi come assessore all'incentivazione delle scuole professionali.

I contrasti con la burocrazia assieme al suo irredentismo lo fanno arrestare durante il conflitto. Il 25 ottobre 1916 fu condannato a sette anni di carcere duro, in esilio. Nel 1917 sopravvenne l'amnistia, ma egli rimase al confino. Rientrò al termine della guerra diventando assessore alle aziende industriali del Comune ed all'assistenza dei profughi rientrati.

Nel 1919 Orlando lo chiamò alla Conferenza di pace a Parigi come consulente della regione. Nel 1920 divenne senatore del Regno d'Italia a Roma, ma morì, prima del giuramento, a Trento il 6 febbraio 1921.

1.7

La ferrovia della Val Venosta

L'idea austro-ungarica iniziale era la costruzione di una linea ferroviaria per congiungere Merano con Landeck attraversando la Val Venosta.

La tratta Merano-Malles fu inaugurata il 1° giugno 1906 e richiese poco più di due anni di lavoro. La linea aveva una lunghezza di circa 60 km a scartamento di 1.435 mm.

Era un vecchio sogno: da Parigi a Costantinopoli attraverso la Val Venosta. Già nel 1867, al congresso geografico di Parigi era stato presentato un progetto che prevedeva la costruzione di una linea ferroviaria attraverso la Val Ve-



La stazione ferroviaria di Merano nel 1906.



Una "Littorina" ALn 556 presso Silandro (14 ottobre 1976). Questo materiale rotabile (la prima motrice a diesel fu prodotta nel 1936 con la sigla ALn 56 Breda) sostituì progressivamente le locomotive a vapore fino alla chiusura temporanea della ferrovia (dal 1990 al 2005). Il termine di "Littorina", coniato probabilmente nel 1932 – 1933, deriva dal fatto che Mussolini compì un viaggio su uno di questi mezzi in visita alla città di Littoria (oggi Latina). Inizialmente indicava principalmente i veicoli appartenenti alle classi ALn 56, ALn 556 e ALn 772: in seguito è rimasto nell'uso popolare, mentre nella dizione ufficiale si è consolidato l'uso del termine "automotrice".

Capitolo VI

Si avvicina la guerra

Ormai la diplomazia europea era già in movimento. Nel 1914 sembrava che nulla potesse evitare la guerra. Grazie anche allo sviluppo industriale erano state costruite ed accumulate ovunque delle ingenti quantità di armi micidiali.

Francia e Inghilterra volevano porre termine all'insopportabile espansionismo tedesco. Giappone e Stati Uniti d'America erano impazienti di sfoggiare la loro potenza. I francesi intendevano riprendersi l'Alsazia e la Lorena, mentre Austria e Russia speravano di appianare le loro difficoltà interne con una politica aggressiva e l'Italia desiderava liberare Trento e Trieste.

L'occasione per l'esplosione della guerra si presentò il 28 giugno 1914 a Sarajevo, capitale della Bosnia, dove avvenne l'assassinio dell'Arciduca Francesco Ferdinando erede al trono austro-ungarico. Lui e sua moglie furono le prime vittime della guerra. Malgrado che la Bosnia fosse già occupata dall'Austria e che l'attentatore, lo studente Gavrillo Princip, appartenesse ad un movimento patriottico slavo, l'Austria decise ugualmente di considerare la Serbia responsabile dell'attentato perchè dava rifugio agli indipendentisti slavi.

Lo scopo dell'Austria era di dare un esempio di fermezza e severità a tutti i popoli dell'Impero e di porre fine alla turbolenza della penisola balcanica. I generali austriaci ritenevano una rapida e semplice campagna militare non prevedendo minimamente che avrebbe assunto un livello mondiale.

Il 25 luglio 1914 l'Imperatore Francesco Giuseppe firmò l'ordine di mobilitazione ed il 28 luglio sottoscrisse la dichiarazione



Lo stemma dell'imperatore Francesco Giuseppe.



L'Imperatore d'Austria-Ungheria Francesco Giuseppe I°.

di guerra alla Serbia ed al 6 agosto anche allo Zar di Russia. In tal modo il fronte si era spaventosamente esteso cosicchè anche i Tirolesi ed i Trentini dovettero partire immediatamente verso le prime linee di combattimento della Galizia combattendo e morendo valorosamente per l'Imperatore o catturati dai russi e destinati ai campi di concentramento o lasciati liberi a girovagare in mezzo alle steppe poichè non disponevano nemmeno dei viveri sufficienti per nutrirli.

Anche in Val di Fiemme la situazione alimentare si aggravava di giorno in giorno. Era trascorso appena un mese, quando giungevano anche le prime tragiche notizie sulla disfatta subita dall'esercito austriaco in Galizia ed insieme i nomi dei caduti in guerra che erano particolarmente numerosi. Inoltre la dichiarazione di guerra provocò l'internamento a Katzenau, vicino a Lienz, di persone politicamente già giudicate o sospette ed era sufficiente appartenere ad un'associazione irre-



1914: sfilata di Kaiserjäger trentini che partono per il fronte della Galizia.

dentista ovvero politicamente erano degli "irredentisti". Negli altri campi giunsero invece le persone che abitavano in vicinanza della linea di fronte e quindi erano degli "evacuati" per evitare di essere colpiti dall'artiglieria pesante italiana.

Dopo dieci mesi l'Italia abbandonò l'alleanza con l'Austria – Ungheria e con l'Impero Germanico per unirsi a Francia e Gran



1914: militari trentini in partenza in treno per il fronte sono salutati da parenti ed amici.



Fino al 1916, il traino dei carri da Ora verso le Valli di Fiemme e di Fassa avvenivano esclusivamente con traini animali. Nell'immagine il trasporto di un obice dell'esercito austro-ungarico con l'utilizzo di 10 cavalli.

Bretagna. Il 23 maggio 1915 presentò la dichiarazione di guerra solo all'Austria – Ungheria nelle mani del Ministro degli Esteri Freiherr von Burian.

La situazione del Tirolo meridionale mutò rapidamente diventando zona integrante di un nuovo fronte della lunghezza di 700 km con l'aggravante di essere situato in gran parte ad altitudini variabili tra i 1.500 ed i 2.500 metri sul livello del mare. Una simile linea di fronte era difficilmente rifornibile di materiali bellici e di vettovagliamenti sia per l'asperità e la scarsità di strade nonchè per l'esiguità di depositi e la lontananza delle stazioni ferroviarie presenti a valle.

Ad esempio dalla stazione ferroviaria di Ora per raggiungere le Alpi di Fassa si doveva compiere un tragitto di 60 km che inizialmente avveniva tramite carriaggi trainati da cavalli e l'impiego di numeroso personale con una velocità di avanzamento assai ridotta.

Anche gli autocarri dell'epoca non rispondevano in modo sufficiente alle necessità del fronte essendo numericamente insufficienti: nel 1915 furono ordinati 1.190 autocarri per rifornire un fronte complessivo che contava 5.000.000 di uomini da rifornire (un veicolo ogni 4.000 soldati!). Inoltre la loro velocità

era limitata (4 – 5 km/h), la portata era ridotta (50 qli), la relativa attitudine a superare le strade in salita (pendenze massimali del 17%) e lo spropositato consumo di carburante (100 litri di benzina ogni 100 Km che corrisponde ad un consumo del 100%). Nel frattempo alcuni camion dell'Intendenza militare salivano senza interruzione da Ora, per rifornire i combattenti posizionati sul Lagorai, nella zona del San Pellegrino, del San Nicolò e della Marmolada.

Tratti di teleferica, carrette e carri militari e civili erano impegnati a sostituire il futuro e tanto atteso lavoro delle locomotive a vapore.



Montagna 1915: Anton Villgratner autista di un autocarro militare.



1915 – 18: traino "B" (costruito a Vienna – Neustadt) stradale per il trasporto dei materiali.

Un decisivo miglioramento dei trasporti per via stradale avvenne con l'introduzione dei "Traini B" che era così formati:

- Una motrice generatrice di corrente (300 Volt e 270 Ampère) che avviava un motore a benzina della potenza di 100 CV.
- Una possibilità di traino fino a 10 vagoni, ognuno dei quali era dotato di un motore situato sul mozzo che era alimentato dalla corrente continua del generatore applicato sulla motrice ed erano provvisti di un particolare sterzo che consentiva ai vagoni di seguire perfettamente la traiettoria della motrice.



1915 -1918: trasporto su rotaia di un obice verso la linea del fronte.



Gli artiglieri austro-ungarici in fase di preparazione al tiro con l'obice da 305 mm.

Ogni convoglio aveva una capacità di trasporto di 200 quintali e furono utilizzati anche sul fronte fiemmeso – Fassano. L'ideatore ed il costruttore dei "Traini B" fu Ferdinand Porsche (più tardi progettò l'autovettura "Volkswagen") e poco dopo realizzò i "Traini C". Questi si addicevano ai percorsi ferroviari per il trasporto degli obici di grande calibro.

L'attivazione di queste modalità di trasporto alleggerì notevolmente il problema ai Comandi militari, ma era chiaro che per risolverlo fu indispensabile approntare delle linee ferroviarie tali da rifornire adeguatamente il fronte tirolese meridionale per cui già nel primo anno di guerra con l'Italia iniziarono i lavori di costruzione della ferrovia della Val Gardena a cui seguirono quelli della Val di Fiemme ed a quella delle Dolomiti o Ampezzana.

Perché i lavori di costruzione della ferrovia di Fiemme non iniziarono all'apertura delle ostilità con il Regno d'Italia?

La motivazione si ritrova nel fatto che il fronte della Val di Fiemme nel primo anno di guerra, fino al giugno 1916, era per così dire "declassato" dai Comandi austro-ungarici a linea di secondaria importanza (era presidiato da alcuni battaglioni di bersaglieri immatricolati scarsamente armati e qualche pattuglia di servizio regolare) e poiché a meridione di questa linea vi era già quella degli Altopiani di Lavarone, di Folgaria e di Vezzena dove erano, da diverso tempo, predisposti i poderosi forti e dove si prevedeva un eventuale attacco degli Italiani come effettivamente avvenne nelle prime settimane del conflitto. Poi gli italiani desistettero per concentrare gli sforzi di sfondamento sulla linea dell'Isonzo. Inoltre la linea del fronte fiemmeso era agevolmente rifornibile disponendo della preesistente strada carrozzabile costruita dalla Magnifica Comunità di Fiemme così dovettero approntare ex novo o migliorare solo alcune strade laterali per giungere agevolmente a quote più elevate del Lagorai come ad esempio al passo del Manghen, a Malga Sadole, a Malga Valmaggiora, a Malga Toazzo, al Cavelonte e così via e quindi proseguire i percorsi con l'attuazione di mulattiere e di sentieri che consentivano ai soldati di raggiungere le postazioni militari approntate sulle alte cime del Lagorai.

Nonostantecio già nella seconda metà del 1915 i Comandi austro-ungarici si avvidero che stavano mutando le intenzioni offensive degli Italiani proprio nel settore del Lagorai. In caso di

uno sfondamento del fronte, sarebbe stato facile raggiungere la Valle d'Adige con un conseguente accerchiamento delle loro truppe che sarebbe stato realizzabile, ma non avrebbe potuto avere un carattere di fulmineità a causa delle difficoltà naturali ed intrinseche al superamento di una catena così montuosa e dotata di precarie vie di transito e di accesso.

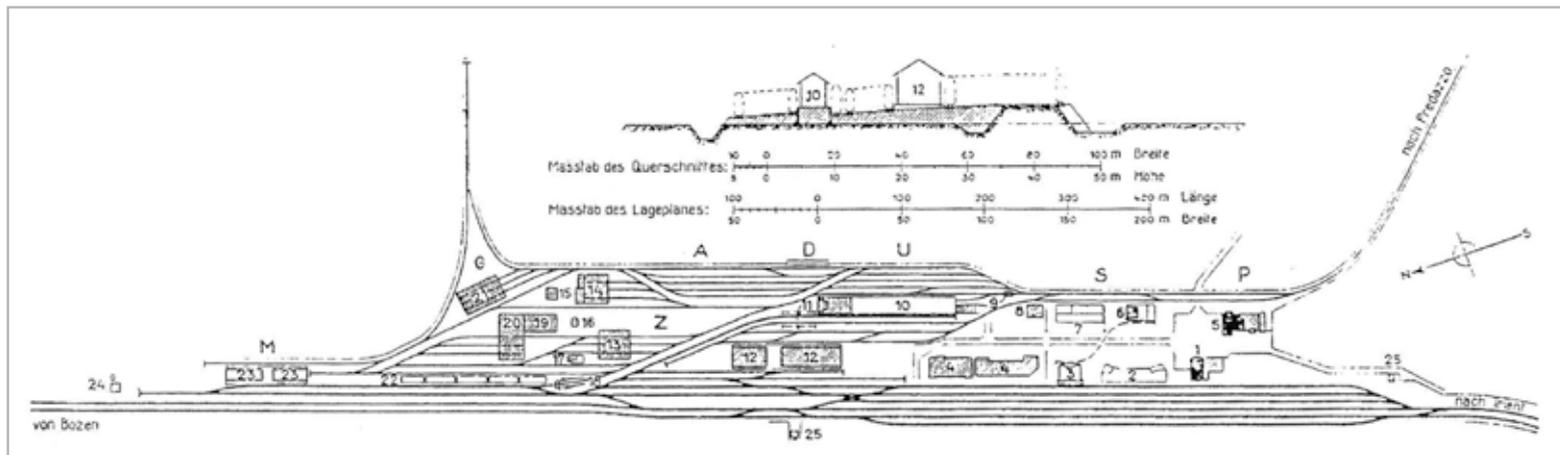


Due artiglieri austro-ungarici seduti su un proiettile del potente obice da 420 mm.



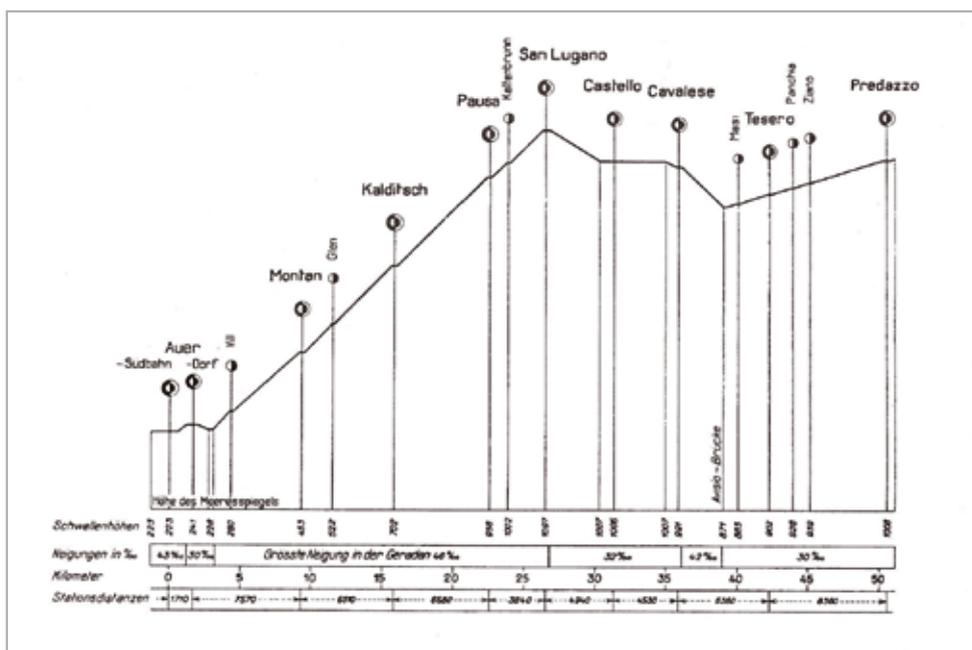
Lo stemma della città di Vienna, capitale dell'Impero austro-ungarico e nello sfondo il Castello Imperiale di Schönbrunn, residenza dell'Imperatore Francesco Giuseppe I°, dove fu decisa l'immediata costruzione della ferrovia della Val di Fiemme per consentire un approvvigionamento più rapido delle truppe austro-ungariche allertate da una pressione italiana inaspettata, ma tremendamente pericolosa, sul fronte fiemmeso e fassano.

Progetto austro-ungarico della stazione e del deposito di Ora, il profilo longitudinale ed il tracciato per la ferrovia della Val di Fiemme

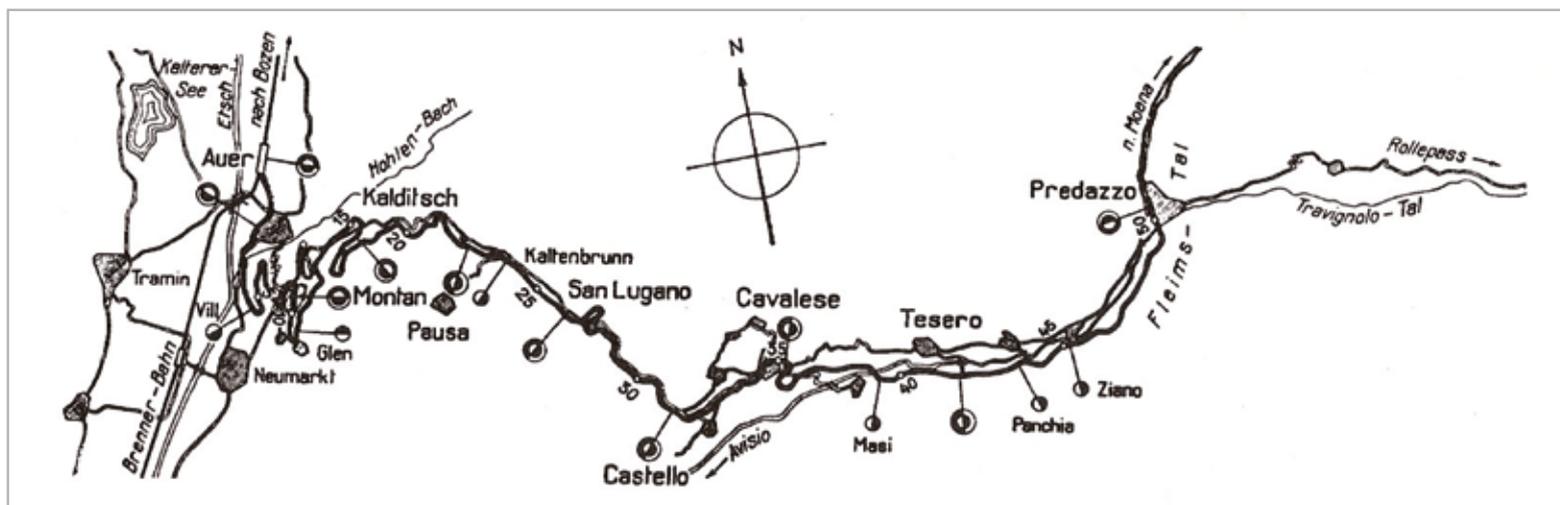


Legenda della planimetria della stazione ferroviaria a scartamento ridotto (m 0,76) di Ora, capolinea della ferrovia della Val di Fiemme:

A: Binari di attesa – D: Binario di disinfezione – G: Incrocio del binario "a triangolo" – M: Locale per munizioni – P: Stazione viaggiatori – S: Deposito bestiame e materiali – U: Binari di spostamento e trasbordo – Z: Richiesta convogli e officina meccanica – 1 a 3: Rampe di scarico e tettoie della Ferrovia Meridionale (Südbahn) – 4: Zona aperta di deposito (baracche per la sanità) – 5/6: Edifici per il carico e magazzini scalo merci per la ferrovia di Fiemme – 7: Stalla – 8: Magazzino per la manutenzione della linea ferroviaria – 9: Mezzo pontile – 10: Rampa di trasbordo, in parte coperta, con locale per la cancelleria – 11: Gru per il trasbordo – 12: Magazzino per la manutenzione (poi deposito legname) – 13: Rimessa per le locomotive – 14: Officina per la riparazione delle vetture – 15: Deposito dell'olio – 16: Serbatoio dell'acqua – 17: Deposito locomotive – 18: Rampa per il transito dei treni a scartamento ridotto – 19: Magazzino per materiali, fabbro e locali di cancelleria – 20: Officina riparazioni – 21: Rimessa per locomotive di riserva – 22: Impianto per il carbone con gru – 23: Magazzino munizioni – 24: Controllori ferroviari – 25: Posto di manovra.



Il profilo longitudinale elaborato dai progettisti austro-ungarici per la ferrovia della Val di Fiemme.



Il tracciato ferroviario progettato dai militari austro-ungarici della Direzione Lavori per la ferrovia della Val di Fiemme. Dopo l'estate del 1916 furono costretti a variare il percorso da Cavalese a Predazzo lungo la sponda sinistra del fiume Avisio per non attraversare più il centro dei singoli paesi troppo esposti, assieme alla ferrovia, come eventuali bersagli dell'artiglieria italiana che era posizionata al di là del Lagorai a Caoria nella Valle del Vanoi. Un obice da 305 mm aveva una gittata di 16 km.

1916: iniziano i lavori di costruzione della ferrovia militare della Val di Fiemme



Un'escavatrice a vapore con cucchiaio (16 febbraio 1916) disposta su un binario ed utilizzata per il caricamento del pietrisco destinato alla costruzione della stazione di Ora e parte delle massicciate lungo la linea ferroviaria mentre un'altra parte del pietrisco proveniva dall'escavazione delle gallerie. Osservando le montagne sovrastanti era certamente sistemata lungo la Strada Imperiale tra Ora e Bronzolo in adiacenza delle cave di porfido.



Ora 1916: l'escavatrice a vapore mentre sta caricando i vagoni merci di breccia da portare ad Ora per la costruzione dello scalo ferroviario della Val di Fiemme. Per la sua costruzione fu necessario trasportare 180.000 mc di pietrisco. Sotto i binari si notano le traversine nuove appena preparate dalle falegnamerie militari col legname abbattuto, senza alcun preavviso, nella pineta di Ora (Forchwald).



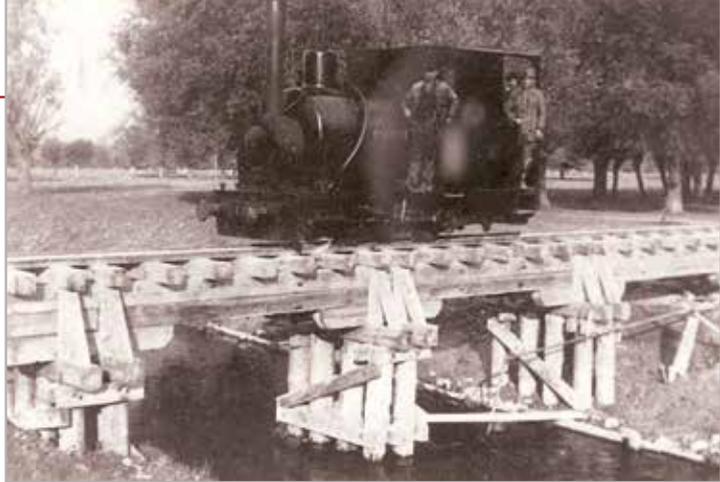
Stazione di Ora in data 20 marzo 1917: alcuni vagoni merci delle ferrovie austro-ungariche (k.u.k. HB) posteggiati sul binario morto. Dei vagoni simili per ferrovie a scartamento ridotto furono utilizzati nel trasporto del breccia dalle cave di porfido situate fra Ora e Bronzolo su una linea provvisoria fino alla stazione di Ora per preparare adeguatamente lo scalo ferroviario. Al giorno d'oggi sarebbero occorsi almeno 18.000 autotreni moderni.



Ora, 1916: man mano che arriva il breccia inizia la costruzione del deposito ferroviario situato in una zona paludosa. Sul lato destro si nota il binario che consente ai convogli di raggiungere le cave di porfido.



Ora, 1916: per consolidare il terreno furono utilizzati numerosi argani per eseguire la palatura del suolo e quindi procedere alla costruzione dei fabbricati.



Ora, 15 ottobre 1916: una piccola locomotiva a vapore utilizzata (chiamata anche "caffettiera") per i lavori di costruzione della ferrovia mentre compie una prova di carico del ponte provvisorio in legno allestito per consentire ai convogli merci carichi di brecciamme, provenienti dalle cave di porfido, l'attraversamento della Fossa Grande di Bronzolo in prossimità dello scalo ferroviario di Ora. Del gruppo delle "macchine piccole" facevano parte le locomotive provenienti da altre ferrovie dell'Impero e furono al massimo 10 unità. Fra queste una delle sette locomotive della ferrovia "Chiusa – Plan" in Val Gardena, precisamente la n° 4151.



Ora, 27 gennaio 1917: un piccolo convoglio addetto ai lavori di costruzione della linea ferroviaria fermo al km 0,6 ovvero a poca distanza dalla stazione ferroviaria di partenza. In piedi, a terra, un militare austro-ungarico, il macchinista in piedi sulla locomotiva e seduti sui carrelli gli operai civili assieme ai prigionieri di guerra russi.

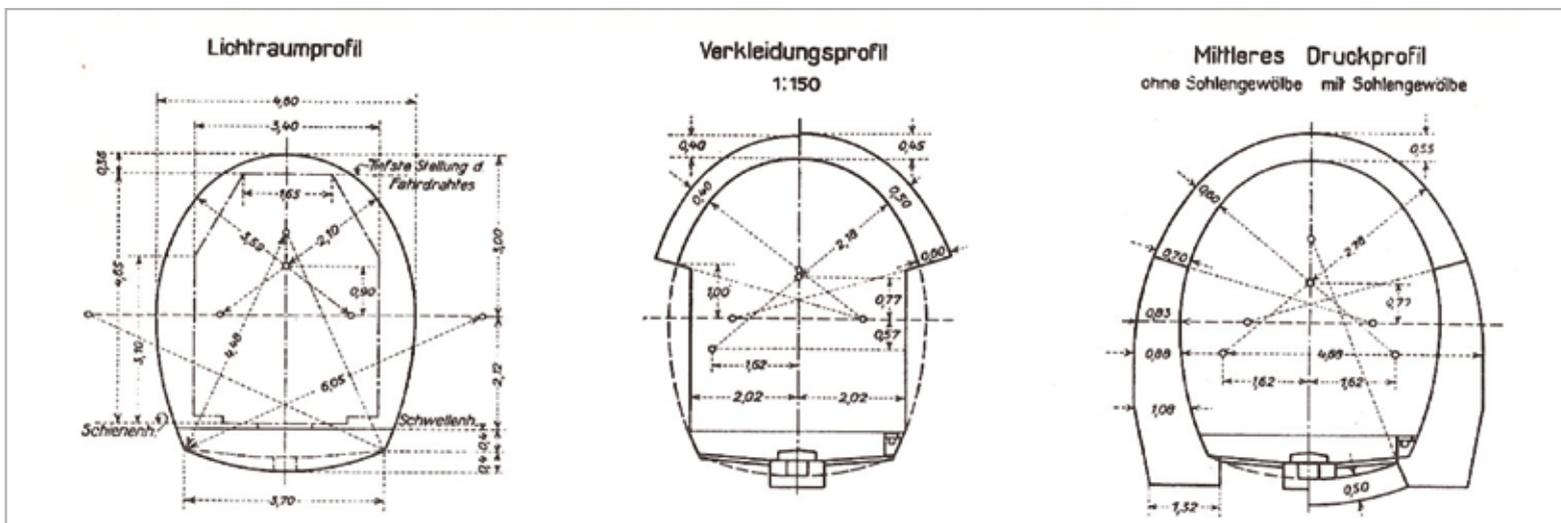
Le misurazioni lungo il percorso ferroviario



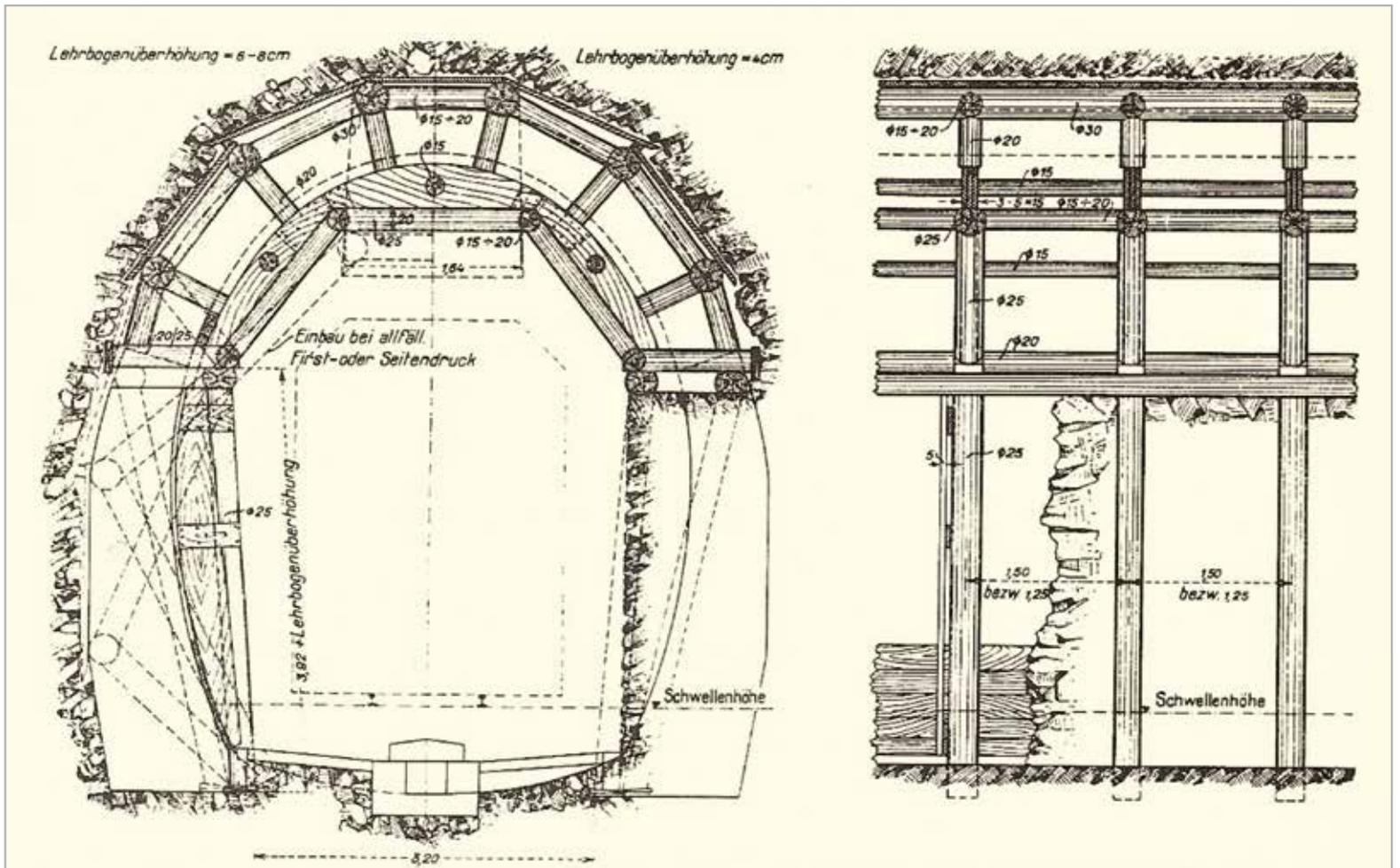
San Lugano, 1916: tecnici ed operai preparano la sistemazione di binari con l'aiuto della famosa locomotiva soprannominata "Mariandl".



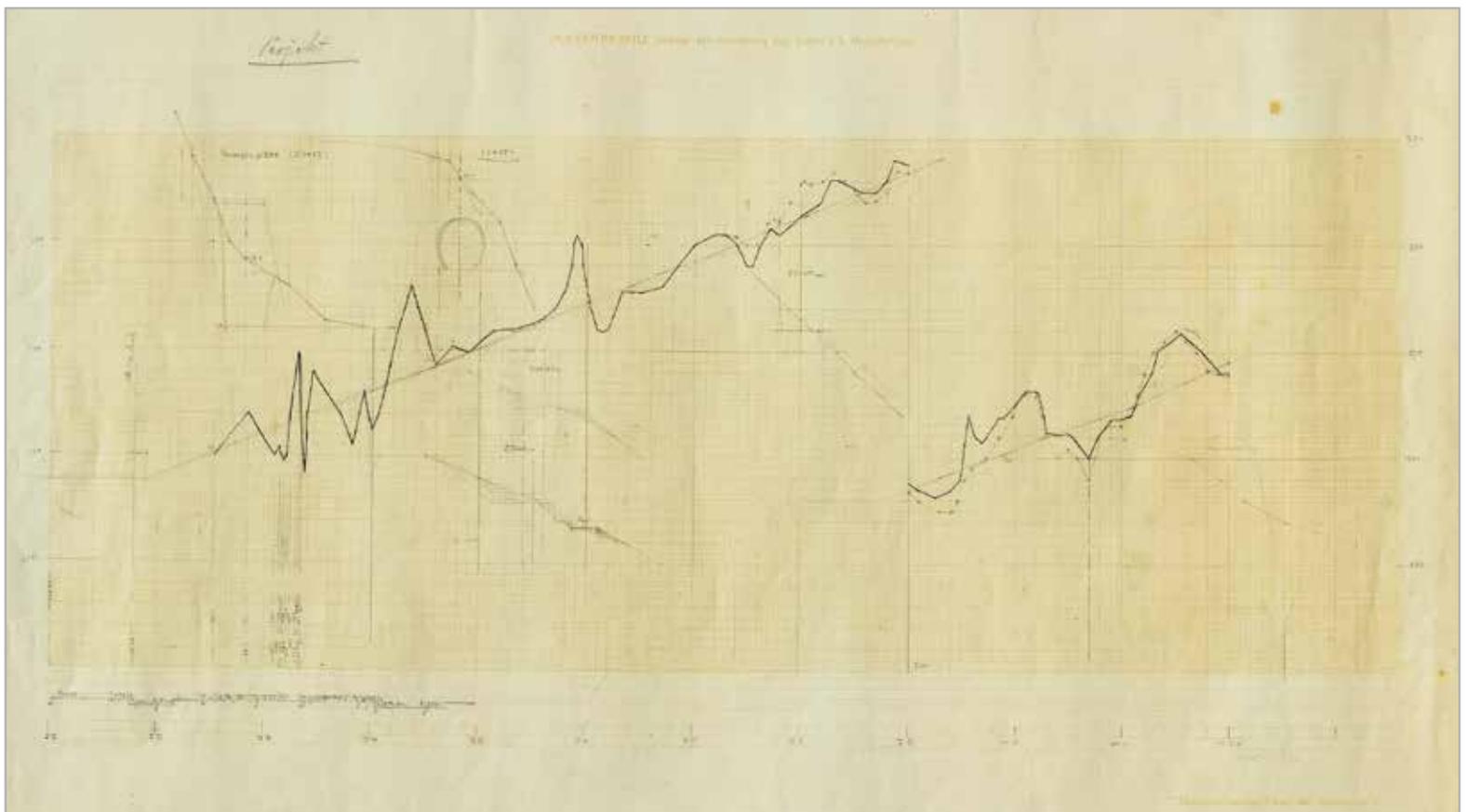
Ferrovia della Val di Fiemme, 1916: tecnici impegnati nei rilievi del nuovo tracciato lungo la sponda sinistra del fiume Avisio.



Il profilo della luce netta, quello del rivestimento ed il profilo di pressione media.



Esempio del sistema generale di costruzione previsto per tutte le gallerie da eseguire lungo il percorso della ferrovia della Val di Fiemme.



Rilievo del terreno e progetto di massima dell'ing. Fogowitz dal km 3,1 al km 4,9 nella prima salita di Castelfeder dopo l'attraversamento della Strada Imperiale a sud del paese di Ora.

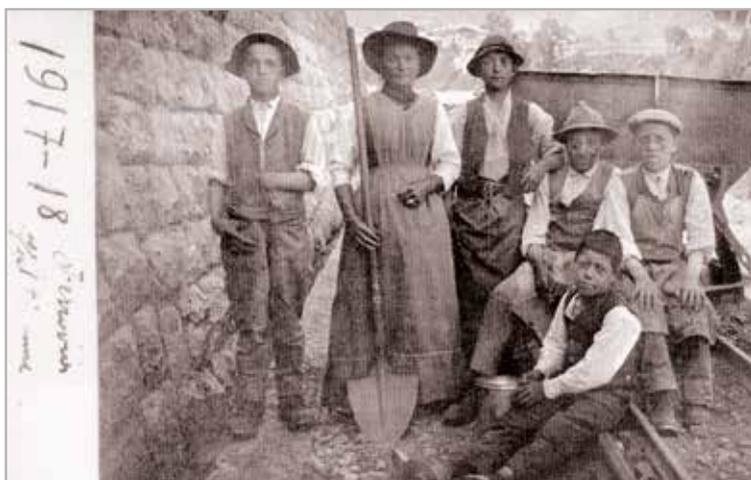
Gli aizemponeri: i lavoratori civili sulla ferrovia della Val di Fiemme



Un gruppo di giovani "aizemponeri" di ambo i sessi che lavoravano sulla linea ferroviaria assieme ad un adulto intento a fumare con una lunga pipa. Secondo una disposizione del 24 febbraio 1917 coloro che lavoravano sulla ferrovia della Val di Fiemme percepivano un salario quotidiano che alle donne ed ai giovani variava da 3 a 5 corone, mentre per gli uomini, i minatori e gli specialisti da 8 a 12 corone unitamente ad un pasto caldo.



Val di Fiemme, 1916: operaie durante una pausa di lavoro. In alto in piedi a destra la Rosa.



Ferrovia della Val di Fiemme, 1917 – 1918: foto ricordo di aizemponeri al lavoro di ogni età e sesso.



Roda di Ziano (1916): numerose donne (fiemmesi e di lingua slava) non impegnate familiarmente si dedicavano alla costruzione della ferrovia. Questa mano d'opera era utilizzata per l'allestimento delle rampe e dei terrapieni. Gli attrezzi di lavoro? Un badile ed una carriola per trasportare i sassi! Verso la metà di maggio del 1917, un'alluvione disastrosa colpì la Valle della Drava – nel Tirolo Orientale – arrecando dei gravi danni alla linea ferroviaria "Lienz – Spittal". Essa era di vitale importanza per la sua vicinanza al fronte e quindi al trasporto dei materiali necessari. Pertanto furono richiamate da Fiemme ed inviate in quella zona tre Compagnie di ferrovieri e 19 compagnie di soldati russi per un totale di circa 4.000 uomini. A questa consistente riduzione i Comandi militari della ferrovia cercarono di ovviare con l'assunzione di giovani del luogo d'ambo i sessi che oltretutto trovarono il modo di sfamarsi in un periodo tanto difficile.



Ferrovia della Val di Fiemme 1917: lavoratori e operai intenti allo sbancamento del terreno per preparare la massciata ferroviaria.



Nel maggio 1917, per sopperire alla necessità di ultimare al più presto la costruzione della ferrovia della Val di Fiemme, si registrò un massiccio aumento di forze lavorative civili.

La ferrovia della Val Pusteria (e della Drava)

Questa linea ferroviaria non aveva alcun legame diretto significativo con la ferrovia della Val di Fiemme, ma indirettamente incise negativamente nella costruzione del tratto Cavalese – Predazzo (maggio 1917) in seguito alla sottrazione improvvisa di migliaia di persone fra militari ferrovieri e prigionieri di guerra che dovettero spostarsi sulla ferrovia della Valle della Drava che era la prosecuzione di quella della Val Pusteria nel territorio del Tirolo Orientale e della Carinzia per riattivare il tragitto Lienz – Spittal che fu colpito da una disastrosa alluvione bloccando così una linea ferroviaria di un valore strategico determinante per approvvigionare il fronte meridionale austro-ungarico.

Il 9 ottobre 1869 iniziarono i lavori di costruzione della ferrovia Bressanone – Villaco che in seguito avrebbe dovuto raggiungere Maribor (Lienz – Greifenburg – Spittal – Villach – Klagenfurt – Völkermarkt) seguendo il percorso del fiume Drava che nasce a San Candido attraversando il Tirolo Orientale, la Carinzia, la Slovenia, la Croazia e l'Ungheria per confluire nel Danubio dopo 749 km. Attualmente la ferrovia della Val Pusteria congiunge Fortezza (Bolzano) con San Candido (Bolzano) e prosegue in Austria fino a Lienz nel Tirolo Orientale.



San Candido: la costruzione della stazione ferroviaria alle sorgenti del fiume Drava.



L'elettromotrice AL.e.840 e vagoni passeggeri nei pressi di Valdaora in Val Pusteria. Il tracciato ferroviario, dopo il confine di San Candido, prosegue in territorio austriaco lungo la ferrovia della Drava. Fino al 1918 era un tracciato ferroviario fondamentale per la strategia militare (da Fortezza a Villach) che consentiva i rifornimenti del fronte austro-ungarico. A Villach vi era la sede della 10ª Armata.



La Valle della Drava presso Villach in territorio austriaco.

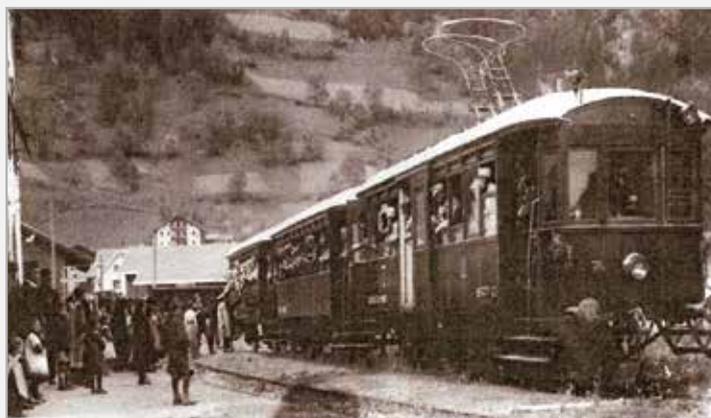
La ferrovia Brunico – Campo Tures (Tauferer Bahndl)

La ferrovia Elettrica Brunico – Campo Tures fu una linea ferroviaria locale che collegava il paese di Campo Tures con la stazione ferroviaria di Brunico della ferrovia della Val Pusteria. La ferrovia subito dopo avere lasciato la stazione di Brunico passava insieme alla ferrovia della Val Pusteria il ponte del fiume Rienza. Dopo avere fatto sosta nelle stazioni di San Giorgio, Gais, Teodone, Molini di Tures e Kematen finalmente arrivò al capolinea di Campo Tures. Il tracciato non presenta particolari opere tranne un ormai abbattuto ponte sul fiume Aurino.

Fu costruita per collegare il paese di Campo Tures che a quel tempo era una meta di villeggiatura molto amata, alla già esistente ferrovia della Val Pusteria. L'ingegnere Josef Riehl fu incaricato di effettuare le necessarie preparazioni. A partire dal giugno 1907 circa 300 operai furono intrapresi nella costruzione della linea. L'inaugurazione avvenne il 31 luglio 1908 ed aveva una lunghezza di km. 15,4 a scartamento normale. Per l'alimentazione necessaria della linea, che era elettrificata sin dall'inizio (800 V), fu usata una centrale elettrica locale. Fino alla fine della prima guerra mondiale il servizio era tenuto dalla Königliche und Kaiserliche Private Südbahn Gesellschaft, che gestiva tra l'altro la ferrovia del Brennero e la ferrovia della Val Pusteria. Dall'aspetto militare non rivestì mai alcuna importanza strategica di rilievo. Dopo la Prima Guerra Mondiale, le Ferrovie dello Stato continuarono a mantenere la linea. I mezzi usati furono due motrici a due assi con relativo carrello rimorchiato. Ogni motrice disponeva di due motori da 48 Kilowatt. I mezzi

furono costruiti dalla Grazer Waggonfabrik. Vista la mancanza di uno sdoppiamento sulla linea, i viaggi da 50 minuti furono effettuati da un'unica vettura. Ogni giorno ci furono sei corse.

Con l'avvenire della motorizzazione su gomma e lo stato del materiale di trazione e della linea stessa fu soppresso il servizio nel 1957.



Un convoglio della ferrovia Brunico – Campo Tures con i militari tirolesi in partenza per il fronte.



Pausa, 1916: lavori di costruzione di un muro di sostegno in cemento.

Rientrato poi a casa ebbi un nuovo e grande dolore: la scomparsa del mio fratellino Enrico che era nato pochi mesi dopo la partenza di papà. La povera mamma ebbe un bel daffare a calmarmi. E in quell'occasione cercò di consolarmi con una frase allora in uso: "Anche noi ora abbiamo un angioletto in paradiso che ci protegge e un giorno ci aiuterà a salire lassù".

Intanto conobbi l'esito dell'esame che avevo sostenuto. I temi erano riusciti meglio degli orali. Il fatto non mi stupiva perchè posto davanti alle varie difficoltà avevo bisogno di un ripensamento che non mi era consentito durante i colloqui orali. Ero sufficientemente riflessivo, ma non afferravo i concetti con la necessaria prontezza. Ero promosso per la terza classe del ginnasio, ma avevo un'insufficienza di tedesco orale. Quindi mi si raccomandava d'intensificare lo studio di questa lingua in futuro.

Eravamo nel cuore dell'estate ed avevo certamente bisogno di riposo intellettuale se dovevo riprendere lo studio in ottobre. Che cosa avrei potuto fare? Starmene in ozio.

Ero quattordicenne e quasi tutti i miei coetanei lavoravano sulla "strecca" (la costruenda ferrovia – termine volgarizzato dal tedesco "die Strecke").

Decisi di unirmi a loro e andai al Tistola dove c'era un signore sloveno di cognome Madreancic al quale era stato assegnato quel tratto che dal bivio di Castello arriva fino all'omonima stazione ferroviaria. La collina delle Cavazzare arrivava fino quasi allo stradone e fu demolita per ricavare il materiale di riempimento sulla retta che va verso la Tistola.

Era compito nostro il carico dei vagoncini "decauville" (7.4) che spingevamo avanti per rovesciarli lungo la scarpata. Il geometra arrivava a porre, a distanza di qualche metro l'una dalle altre delle guide di legno perchè la rampa doveva assumere anche esteticamente un bell'aspetto. Io m'arrangiavo coll'aiuto di uno spago che tiravo fra una guida e la successiva, e questo lavoro mi dava parecchia soddisfazione anche per il riconoscimento del capo Madreancic. Era costui un uomo corpulento e rosso in faccia tanto che ci sembrava un bevitore. Era rude, ma aveva un cuore d'oro. Spesse volte ci sorprendevo appoggiati al badile, ma non ricordo mai che per tale ragione ci abbia rivolto dei rimproveri. Noi del resto cercavamo di fare il nostro dovere nel limite delle no-

stre forze. In corrispondenza dell'attuale deposito di alabastro in prossimità della casa Tistola – a quel tempo era un'osteria – il terreno su cui doveva passare la ferrovia minacciava la dilatazione. Si decise così di costruire una specie di viadotto che poggiava su profonde palafitte. In quei pozzi scendevano a lavorare degli adulti esperti nelle armature. Tuttavia un paio di volte siamo scesi anche noi e ricordo che un badile di terra doveva passare su otto ripiani per raggiungere la sommità del pozzo. Abbiamo approssimativamente calcolato che questi pozzi raggiungevano la profondità della sottostante valletta.

Sul colle delle Cavazzare lavoravano i minatori: era gente piuttosto anziana di Primiero che durante tutta la giornata si avvicendavano battendo di mina. Ogni giorno predisponavano alcuni fornelli che l'indomani mattina facevano saltare. La roccia in verità non era molto consistente perchè era una specie di arenaria verdastra. Nei fori infilavano dei sacchetti di cotone dell'aspetto delle salsicce non senza prima averli intinti in un liquido. Questi sacchetti erano ripieni di una polvere nera.

Un giorno il sergente che presiedeva le attività della costruenda stazione, mandò a chiamare me e il mio amico e coetaneo Matordes. Ci disse: "Prendete questi tre recipienti e andate sulla strada per San Lugano. Scorgerete a destra fra gli alberi una baracca. Là i recipienti vi saranno riempiti e li riporterete qui. Non occorre che abbiate fretta".

Questo nuovo incarico ci fece molto piacere perchè lo consideravamo un'interessante variante al nostro lavoro. I recipienti erano di forma esattamente prismatica ed avevano – per quanto mi ricordo – queste dimensioni: cm 50 – 55 di altezza, la base era quadrata ed il lato misurava 12 – 15 cm. Questo prisma era costituito da quattro assi azzurre. All'interno si poteva scorgere un recipiente di forma cilindrica che a sua volta ne conteneva uno di vetro. Il trasporto di questi recipienti era molto disagiata per noi perchè dovevamo tenere il braccio ripiegato al gomito per impedire che il fondo urtasse contro le asperità della strada giacchè ad ogni piccolo urto usciva una sboccata di fumo bianco. Si tenga inoltre presente che era un viaggio piuttosto lungo. Dalla stazione di Castello di Fiemme dovevamo raggiungere una località oltre un edificio che sorgeva sulla destra dello stradone.

Un giorno avevamo fatto qualche centinaio di passi sulla via del ritorno allorchè fummo raggiunti da un carro vuoto trainato da un cavallo. Ci siamo detti: "Ma guarda un po' che fortuna!"



Fontanafredde, 1916: ispezione della Direzione Lavori al cantiere in prossimità della stazione ferroviaria.



Stradone della Val di Fiemme fra Castello di Fiemme e San Lugano, 1916: alcuni carriaggi addetti al trasporto del legname e dell'esplosivo preparato a San Lugano.

E senza tanti preamboli ci siamo sistemati a sedere sul ripiano (scalar). Il carrettiere si degnò appena di darci un'occhiata di stratta. Dopo un po' notammo che gli sbuffi di fumo bianco azzurro andavano aumentando per gli scossoni del carro.

Improvvisamente sentimmo una specie di detonazione non violenta ed a me rimase in mano il solo filo di ferro che mi consentiva di reggere il recipiente. La mano era intontita, ma dopo qualche movimento tornò alla normalità. Frattanto eravamo scesi dal carro che proseguì imperterrito. Lo stradone per un tratto di 8 – 10 metri era completamente bianco. Era saltato un bidone contenente l'ossigeno liquido che, una volta acceso a dovere, diventava un esplosivo!"

In quei tempi dove l'alimentazione rappresentava un gran problema familiare, i giovani fiemmesesi che d'estate non andavano a lavorare sulla "strecia" erano mandati in qualche maso



Ferrovia della Val di Fiemme fra Doladizza e Pausa, 1916: un tecnico mentre controlla l'esecuzione della massicciata.

del Tirolo tedesco a Termeno, a Caldaro, a Cornaiano, a Laives e ad Aldino dove potevano imparare la lingua tedesca facendo un po' il piccolo servo di casa e un po' il contadino. L'importante era lenire la fame potendo mangiare ben cinque volte al giorno: colazione, merenda mattutina ("holbmittog"), pranzo, merenda pomeridiana ("marend") e cena.

Spesso accadeva che quando i ragazzini tornavano a casa erano ben nutriti, ma sapevano ben poco di tedesco e invece riuscivano a spicciare qualche espressione in lingua russa!

I lavori sulla ferrovia nella zona di Castello di Fiemme si conclusero nella primavera del 1917 ed anche il futuro maestro Guido Sieff, d'estate, dovette emigrare nel Tirolo tedesco. Nel 1918 trascorse le vacanze estive lavorando presso il maso Tieler di Aldino".

Per realizzare determinati interventi speciali furono utilizzate, a seconda delle necessità, una o due Compagnie appartenenti al Reggimento ferroviario: la 17^a, la 33^a e la 35^a Compagnia



Ferrovia della Val di Fiemme fra Doladizza e Pausa, 1916: un ingegnere della Direzione Lavori durante un sopralluogo ammira il panorama alpino.

ferroviaria. Per l'approntamento della stazione e del deposito di Ora operò la 28^a Compagnia.

Le i.r. truppe ferroviarie furono costituite nel 1873 e suddivise in 5 sezioni. La prima utilizzazione di queste truppe avvenne nel 1878 durante l'occupazione della Bosnia – Erzegovina dove costruirono la ferrovia a scartamento ridotto (760 mm) chiamata Bosna – Bahn della lunghezza di 450 km che si congiungeva alla Save – Adria ed anche la Banja Luka – Doberlin della lunghezza di 100 km a scartamento normale.

Gli appartenenti al Reggimento ferroviario avevano una formazione speciale nelle costruzioni ferroviarie, la manutenzione delle linee, la ricostruzione di linee ferroviarie distrutte, la costruzione di ponti e l'abbattimento di impianti ferroviari. Furono addestrati sulle linee ferroviarie e dovettero sostenere uno speciale esame. Successivamente furono impegnati nelle officine meccaniche ferroviarie, in quelle adibite alla costruzione di segnali e per la costruzione di locomotive e di vagoni. Gli ufficiali dovevano aver frequentato delle scuole tecniche superiori.

Nel 1883 a Korneuburg avvenne la formazione dell'i.r. Reggimento ferroviario e telegrafico che a sua volta nel 1911 fu suddiviso in due reggimenti autonomi: quello ferroviario e quello telegrafico che ebbe sede separata a St. Pölten.

Presso la sede del reggimento ferroviario a Korneuburg fu costruita una stazione, una linea montana ed una funivia da adibire per le esercitazioni.

L'equipaggiamento di ogni compagnia era molteplice disponendo del materiale necessario per affrontare i lavori più importanti nella costruzione di una ferrovia ed ognuna disponeva di un convoglio di 100 assi ovvero di 50 vagoni!



Doladizza, 10 gennaio 1963: operai e ferrovieri in posa davanti ad un'elettromotrice FEVF.



Cavalese, 10 gennaio 1963: l'elettromotrice A2 adornata sul frontale con un alberello per festeggiare...l'ultimo viaggio.



Stazione Centrale di Ora, 10 gennaio 1963: i componenti di uno degli ultimi viaggi del trenino della Val di Fiemme. In piedi sull'elettromotrice il conducente Giovanni Calzolari (1905 - 2001), nato a Medicina (Bologna), ex conduttore di filobus, che assieme ai ferrovieri Casanova, Felisatti, Mistrone, Salvi e Zotti, tutti emiliani, furono assunti dall'Ing.Conti ed avviati a Cortina d'Ampezzo per effettuare un corso di preparazione su una ferrovia similare e poi giunsero al trenino della Val di Fiemme.

Nella foto in piedi da sinistra: il ferroviere Agostino Olivotto, Karl Vaja, Anton Pernter, Josef Wegscheider (sul retro, si vede solo il cappello), Anton Menghin, Lina Mutz, Paul Tschurtschenthaler, Luigi (Luis) Volcan, Alois Mock, Tobias Brenner, Robert (Bertl) Zanotti ed Erich Vaja. In questo viaggio effettuato durante le ore diurne. In quel giorno non fu l'unico viaggio perchè l'ultimo convoglio parti da Predazzo alle ore 20.16 ed arrivò ad Ora di notte alle ore 22.21, dopo 2 ore e 5 minuti.



Stazione di Predazzo il 10 gennaio 1963: una fotografia di gruppo dei ferrovieri FEVF poco prima della partenza dell'ultimo convoglio verso Ora che avvenne alle ore 20.16. Alla guida il macchinista Ernesto Bertolini, famoso per la sua corsa pazza e solitaria da Fontanefredde ad Ora Paese chiuso in un vagone merci senza freni. Nel viaggio verso Ora furono accolti festosamente e con tanta tristezza ad ogni stazione. A Fontanefredde fu preparato un banchetto di rinfresco ed a Montagna la proprietaria dell'"Albergo all'uva/Weimerla", Erna Varesco, oltre ad una tavola ben imbandita organizzò anche la presenza banda musicale del paese per allietare musicalmente l'avvenimento.



Fermata di Cavalese Succursale: il 10 gennaio 1963 transita l'ultimo convoglio.



1963: quattro ferrovieri della ferrovia della Val di Fiemme in compagnia prima di ricoprire un altro servizio presso la ferrovia del Renon.



L'elettromotrice A1 sale verso Casella lasciando sullo sfondo il mare di Genova.



L'elettromotrice A1, ex ferrovia della Val di Fiemme.



L'elettromotrice A1 presso Casella Paese.



Un convoglio della FGC trainato dall'elettromotrice A2.



Casella Deposito: la locomotiva elettrica "B 52" con alcuni vagoni merci. A destra un'elettromotrice della ex ferrovia "Spoleto – Norcia".



L'elettromotrice A2 lungo il percorso della ferrovia Genova – Casella.



La locomotiva elettrica B 52 presso S. Olcese sulla Genova – Casella.



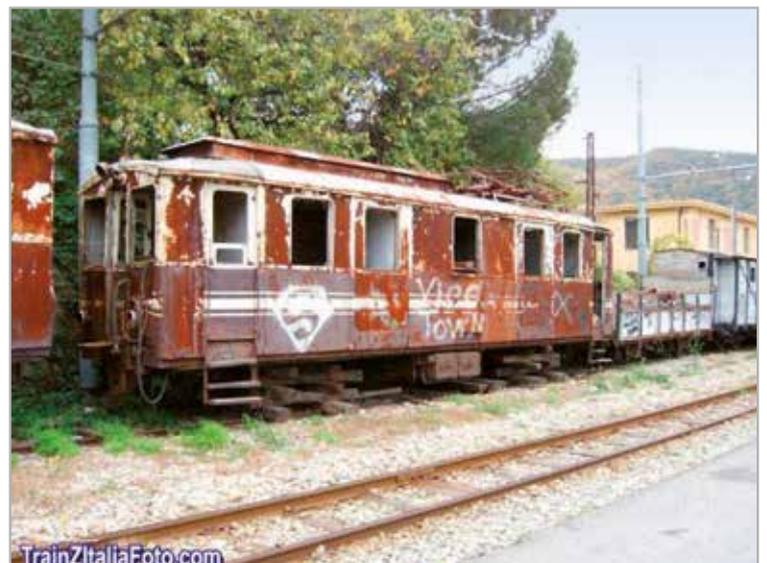
Vettura storica C 104 ex "Ora – Predazzo".



Il "trenino storico" della ferrovia Genova – Casella.



Un convoglio della FGC trainato da un'elettromotrice ex FEVF s'inerpica sui binari fra i boschi ed i monti appenninici dell'entroterra genovese.



Ferrovia Genova – Casella: la locomotiva elettrica della ex ferrovia della Val di Fiemme che fu adattata per il trasporto viaggiatori è ormai giunta ... al capolinea e relegata senza ruote su un binario morto.

Capitolo X

Le opere di trasporto dell'Impero austro-ungarico in Trentino-Alto Adige

In appendice ci sembra doveroso riepilogare aprendo un breve spazio con una serie di fotografie delle opere di ferrovie, funicolari e funivie realizzate durante l'Impero au-

stro-ungarico. Diverse furono soppresse, ma altre sono ancora funzionanti e rimodernate adeguatamente. ◇

Le opere ancora in funzione ...



Ferrovia Verona – Brennero (inaugurata nel 1859 da Innsbruck ad Ala), stazione di Campodazzo: transito di un moderno Eurostar.



La ferrovia della Val Pusteria. Oggi viaggia da Fortezza a San Candido (inaugurata nel 1871 per la linea prevista da Bressanone – Maribor).



La ferrovia della Valsugana (inaugurata nel 1896 da Trento a Tezze): la vecchia locomotiva a vapore e la nuova elettromotrice "Minuetto".



La funicolare Caldaro – Mendola (inaugurata nel 1903).



La ferrovia della Val Venosta (inaugurata nel 1906 da Merano a Malles).



La ferrovia del Renon (inaugurata nel 1907).



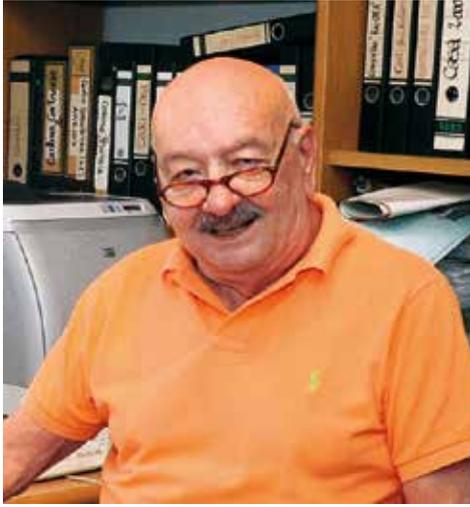
La ferrovia Trento-Malè-Marilleva (inaugurata nel 1909).



La funivia del Colle (inaugurata nel 1908).



La funivia Lana-San Vigilio (inaugurata nel 1912).



Rolando Cembran è nato a Merano nel 1943. Ottenne i diplomi di tecnico agrario specializzato in enologia e viticoltura nel 1960 e di perito agrario nel 1965, ambedue presso l'Istituto Tecnico Agrario di San Michele all'Adige (Trento). Dal 1968 ha svolto l'attività di tecnico per gli agricoltori di lingua italiana della Bassa Atesina presso il Centro di Consulenza per la fruttivitticoltura dell'Alto Adige, andando a riposo nel 2001. Ha ricoperto la carica di presidente del Collegio Professionale dei Periti Agrari della provincia di Bolzano per 18 anni consecutivi, membro della sezione controversie agrarie del Tribunale di Bolzano, membro di Commissioni della Provincia Autonoma di Bolzano e della Camera di Commercio, Industria e Artigianato di Bolzano, insegnante alla Scuola fruttivitticola di Stadio/

Vadena, membro della Commissione Edilizia Comunale di Ora e consigliere del Consorzio di Miglioramento Fondiario "Rio di Ora".

Giornalista pubblicista (1972-2005) è stato direttore responsabile e fondatore della rivista tecnica "Frutta e Vite", periodico bimestrale del Centro di Consulenza per la fruttivitticoltura dell'Alto Adige, ha collaborato alla pagina dell'agricoltura del quotidiano "L'Adige", alle trasmissioni radiofoniche domenicali "Tra Monti e Valli" e "Spazio Agricoltura" presso la Sede RAI – Radio-televisione Italiana di Bolzano, collaboratore e conduttore di rubriche televisive agricole a Telemontecarlo e Telebolzano nonché pubblicista su settimanali agricoli nazionali (L'Informatore Agrario, Terra e Vita, Il Corriere Ortofrutticolo) e regionali (Il Suggeritore). È *Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana* (1984) e *Cavaliere Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana* (1990).

Rolando Cembran si è spento il 22 marzo del 2020.

Con il sostegno di:



COMUNE
DI ORA



COMUNE
DI EGNA



COMUNE
DI MONTAGNA



COMUNE
DI CORTACCIA



COMUNITÀ TERRITORIALE
DELLA VAL DI FIEMME

COMUNE
DI CAPRIANA



COMUNE
DI VILLE DI FIEMME



COMUNE
DI TESERO



COMUNE
DI PANCHIÀ



COMUNE
DI CAVALESE



COMUNE
DI PREDAZZO



COMUNE
DI CASTELLO-MOLINA



COMUNE
DI ZIANO



COMUNE
DI VALFLORIANA



2ª edizione 2023

© Pro Loco Ora (2011)

Casa Editrice: Athesia Buch Srl, Bolzano

Coordinamento: Dott. Carlo Leonardelli, Gottlieb Gallmetzer e Markus Graiff – Pro Loco Ora

Design e layout: Paolo Chiti – Fotolito Varesco, Ora

Stampa: Finidr, Repubblica Ceca

Carta: volume Luxoart samt, risguardi Offset White

Per essere sempre aggiornati

www.athesia-tappeiner.com

Siamo lieti di ricevere domande e suggerimenti

casa.editrice@athesia.it

ISBN 978-88-6839-722-7



Un binario per Fiemme

I dodici capitoli del libro raccontano, a partire dalla prima idea e fino alla sua realizzazione, la vivace e turbolenta storia della ferrovia per la Val di Fiemme, la bravura tecnica e lo straordinario lavoro profuso dagli uomini che la portarono a termine. Allo stesso tempo viene narrata anche la straordinaria storia del tempo e degli eventi successivi.

Il 4 febbraio 1896, la Dieta regionale del Tirolo decide di finanziare la linea ferroviaria Egna-Moena.

Per molti anni vi furono, tra Trento e Bolzano, contese e contestazioni per la scelta del tracciato definitivo.

Il processo decisionale subì una impennata con lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, quando l'esercito austro-ungarico si trovò nella necessità di rifornire il fronte del Lagorai.

Tra il primo colpo di piccone e l'apertura del tracciato Ora-Castello di Fiemme il 15 aprile 1917 ci vollero appena nove mesi e mezzo.

Dismessa la funzione militare, dopo neanche due anni di guerra, la ferrovia viene ad assumere un'importanza crescente per lo sviluppo economico e sociale dell'intero territorio interessato.

- I mezzi di trasporto dell'impero austro-ungarico nel Sudtirolo e nel Trentino.
- I campi di aviazione austro-ungarici lungo il fronte meridionale e le tanto temute incursioni aeree sulla Bassa Atesina.
- Documentazioni riguardanti tutte le ferrovie delle regioni vicine.
- Che cosa è rimasto della Ferrovia della Val di Fiemme?
- La grandiosità dell'opera è espressa, più che dalle parole, dalla ricchissima documentazione fotografica.

Un volume fotografico per oggi e per le generazioni future: un capolavoro

ISBN 978-88-6839-722-7



9 788868 397227

athesia-tappeiner.com

79 € (I/D/A)