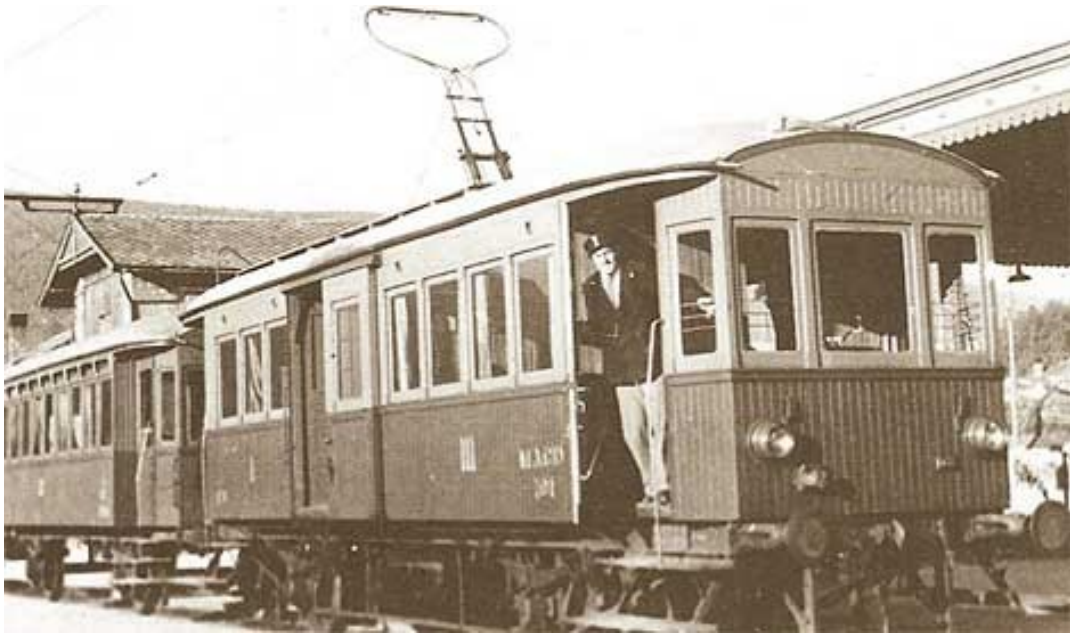
Il treno Brunico – Campo Tures/Die “Tauferer Bahn”:

ieri e forse domani

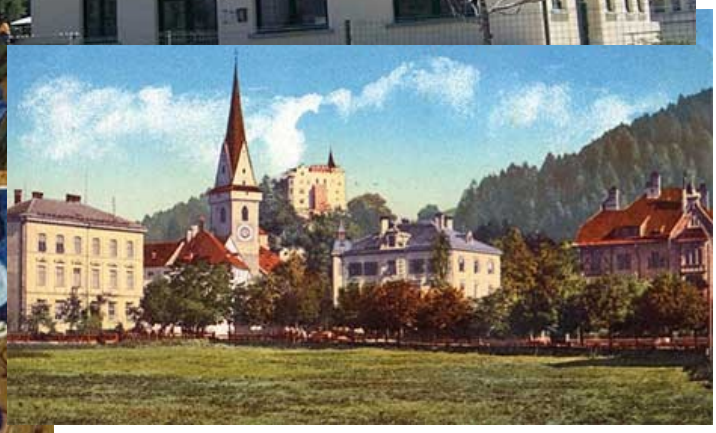
progetto della 3A/B e 4A del liceo Cantore di Brunico

Professoressa di riferimento: Rosanna Oliveri



Ieri:

La storia della linea ferroviaria



Linea ferroviaria Brunico – Campo Tures: alcuni dati storici

La prima linea ferroviaria elettrica del Tirolo fu attivata il 20 luglio 1908: si trattava della cosiddetta “Taufra Bahnl” o “Tauferer Bahn”. Il primo percorso ferroviario elettrico era quello tra Merano e Lana del 1906.
Oggigiorno questa tratta ferroviaria non è più in uso, ma potrebbe essere necessaria per il turismo e per l'economia della popolazione della Val Aurina.
La tratta prevedeva le seguenti fermate: San Giorgio, Gais, Villa Ottone, Mulini di Tures, Caminata per poi terminare a Campo Tures. Il percorso era lungo 17 Km e aveva un dislivello di 35 metri. Partendo da Brunico, attraversava il fiume Rienza e la prima fermata era all'altezza dell'hotel “Andreas Hofer”.

Il treno era composto da quattro vagoni, di cui due erano utilizzati per il trasporto merci e gli altri due per i passeggeri per un totale di 82 posti, di cui 12 di seconda classe, 20 di terza classe con possibilità di posto per un bagaglio e altri 50 posti di terza classe senza bagaglio a seguito.
I promotori del progetto sono stati l'avvocato brunicense, Hans Leiter e l'imprenditore originario di Molini di Tures, Josef Beikirker, che hanno fondato il comitato della ferrovia. Dopodiché la società “Lokalbahn Bruneck – Sand” ha poi sostenuto finanziariamente il progetto con un contratto edile dell'impresa Riehl e il 5 luglio 1907 è partito il progetto della linea ferroviaria.
L'ingegnere che si occupava della costruzione della “Tauferer Bahn” era appunto il signor Josef Riehl che aveva già collaborato in passato alla costruzione di diverse strade e ferrovie in Tirolo.
Il trenino raggiungeva la velocità di 30 Km/h ed erano attive anche sei corse al giorno in entrambe le direzioni. L'intera tratta durava 45 – 50 minuti.
Dopo la seconda guerra mondiale l'imprenditore di un'azienda di trasporto pubblico (autobus), Antonio Tralli ha preso la concessione della linea .
L'ultimo viaggio della “Tauferer Bahn” è stato il 31 gennaio 1957, il giorno dopo, il primo febbraio, le ferrovie italiane comprarono la concessione. La cessione dell'attività di questo treno portò con sé numerose proteste della popolazione e con la fine della “Tauferer Bahn” non cambiò solo la mobilità di questa zona ma anche il paesaggio.

(3A scientifico)

Sand in Taufers
Campo Tures
Mühlen
Molini
Uttenheim
Villa Ottone
Gais
Brunieck
Brunico

La ricerca in archivio storico

Accompagnati dalla professoressa di storia Rosanna Oliveri siamo andati all'archivio storico di Brunico per studiare i documenti originali relativi a questa linea ferroviaria. Ci siamo poi divisi in gruppi e, grazie all'aiuto dell'archivista Andreas Oberhofer, siamo riusciti a decifrare l'intera documentazione. Non è stato facile perché i documenti erano tutti scritti in tedesco antico e scritti con la grafia gotica. Ci ha molto colpito il fatto di dover utilizzare dei guanti di lattice per poter toccare i documenti. Di seguito il risultato dei nostri lavori.

<u>Analisi dei verbali della Giunta comunale di Brunico tra il 1904 e il 1906 relativa alle sedute in cui si è discusso del progetto ferroviario "Tauferer Bahn"</u>

Fascicolo 1904/05
Riferimento 149)
Riunione, giunta comunale di Brunico presente.
Prime discussioni sulla chiarezza del progetto ferroviario sulla tratta da Brunico a Campo Tures.
Leitner non ha i documenti ma li porterà. Sono tutti d'accordo.
Sindaco Joseph Maier : 29.10.1904
Webhofer
Schweighofer
Leiter
Harpf
Mariner
Unterreiner
Kerer
Müller
Si decide inoltre che deve essere ascoltata la voce della popolazione.
(3.11.1904)

Riferimento 146)
Il progetto è stato elaborato
(1.10.1904)

Riferimento 166)
Il presidente della seduta rende noto dell'esistenza di questo progetto e una commissione lo sta valutando Il sindaco è Meier.
(19.11.1904)

Riferimento 214)
Il sindaco è ancora Meier. Il progetto viene valutato anche a Innsbruck ed è stato approvato dall'imperial regio delle ferrovie a Vienna il 27. 02.1905.
(24. 03. 1905)

Riferimento 311)
La giunta provinciale del Tirolo a Innsbruck deve sostenere il progetto. Leiter, il responsabile della città, (chiede al comune di comprare azioni per il valore di 60mila corone, in cambio però) la fornitura elettrica deve essere data dalla centrale elettrica di Brunico. Leiter desidera che il Comune doni un appezzamento di terra senza prezzo. Riehl è colui che ha ideato il progetto e dice che avrebbe pagato solo se avesse potuto fare il progetto. Il dottor Leiter è contrario.
(10.10.1905)

Riferimento 338)
Il sindaco ora si chiama Hibler. In data 11.12.1905 è stata messa la firma sull'ultimo documento. Leiter, direttore del Bahncomitè, spiega che non si è mai parlato di proprietà privata ma di un terreno di proprietà comune.

Fascicolo 1906/07

Riferimento 172)
Il Sindaco di Brunico ora è Hibler. (15.10.1906)

Fascicolo 1908/09

Riferimento 2)
Il prezzo per le turbine è 11.400 corone. Si parla dei prezzi e della centrale ma non hanno ancora messo in pratica il progetto. (27.01.1908)

Riferimento 53)
Harpf e Mahl hanno confermato la loro partecipazione alla commissione del progetto. (27.04.1908)

Riferimento 88)
In Giunta si discute della preparazione per aprire la stazione ma non hanno ancora deciso la data tra il 18 e il 20 luglio. (10.06.1908)

Riferimento 100)
Si decidono gli orari e l'organizzazione dei viaggi fatti dal treno. Anche gli orari estivi. (25.07.1908)

(ricerca elaborata da Alessia Corpina, Yvonne Rudiferia, Elia Tisot, Flavia Fabretti)

Contratti tra Comune di Brunico e società elettrica

Con il nostro lavoro di ricerca in archivio ci siamo concentrati principalmente sull'analisi dei contratti elettrici tra la Lokalbahn Bruneck Sand (LBS) e il comune di Brunico o più specificamente la EWB (Elektrizitätswerk Bruneck). Nel contratto venivano concordati i prezzi, il voltaggio e

c’erano anche degli accenni sul piano logistico per il trasporto dell’energia.
I prezzi erano ovviamente espressi in corone, la valuta di quel tempo che fu in vigore fino al 1918 quando fu sostituita. L’unità di misura erano i cavalli. Un cavallo sono 136 watt. Il prezzo di un cavallo era di 60 corone.

(ricerca elaborata da Greta Sveva Schiavon, Elia Tisot, Sandra Banovìĉ)

Visita tecnica della ferrovia

Il fascicolo è un protocollo sulla visita tecnica della ferrovia. All'interno di esso sono presenti alcuni protocolli scritti.
Dall'analisi dei dati si evince che il 31 agosto 1908 sono stati discussi i contratti stipulati a Brunico il 29 aprile 1908 che poi sono stati firmati a Vienna nel 1909.
A loro volta i protocolli contengono degli inventari, che sono pagine del programma lavorativo.
In questo contratto viene descritta la costruzione della ferrovia Lokalbahn Bruneck-Sand(Lbs).
Dai documenti si comprende che il Comune Brunico forniva l'elettricità e stabiliva la durata del contratto in quarant'anni.
Il protocollo contiene per iscritto l'affidamento del lavoro alla ditta dell'Ingegner J.Riehl (La ditta fu fondata dall'ingegnere e imprenditore edile Josef Riehl). La lunghezza della ferrovia fu definita nel protocollo del 17 luglio 1908.

(ricerca elaborata da Max Nardin, Lorenzo Giani, Fabio Massacci. Gianmaria Pintore)

Strade, fiumi, arredi e tratte

Fascicolo I: Strade e fiumi

Questo fascicolo parla delle strade e dei diversi corsi d’acqua in diverse città dell’Alto Adige.
Questo fascicolo era difficile da comprendere, perché era scritto in tedesco antico e con scrittura molto complessa.
Ma siamo riuscite a tirare fuori da queste informazioni che l'ingegnere era Losef Riehl.

Struttura:

- Le cartine sono legate dai fili e non c’erano disegni illustrati.
- Ci sono diversi fascicoli determinati anche questi da un numero e una lettera.
- La carta usata era ruvida e dal tempo ingiallita.
- Il fascicolo conteneva anche delle cartine dove erano illustrate le diverse stazioni.

Fascicolo II: arredi

Questo fascicolo è stato scritto il 31 agosto 1908 a Brunico.

Dati raccolti:

- In questo fascicolo ci sono le descrizioni di come è l'arredamento interno delle stazioni.
- Sull'ultima pagina ci sono indicati gli oggetti mobili che si trovano all'interno della stazione, per esempio le sedie, tavolo da scrivere, cestino per la carta, ecc...

Struttura:

- La scrittura non è scritta a mano, ma stampata.
- Il fascicolo ha la stessa struttura degli altri fascicoli.

Il protocollo è stato registrato il 17-18 luglio 1908 a Brunico usando una tecnica d'indagine poliziesca.

Fascicolo IV: Lokalbahn Bruneck-Sand

Il fascicolo IV è stato preparato a Vienna nel 12 marzo 1908 e descrive la stazione di Brunico in modo dettagliato. Infatti in questo fascicolo vengono illustrate le stazioni dove si fermava il treno e la tratta che faceva. Vengono descritti anche in modo preciso gli apparati telefonici e gli schemi elettrici.

Struttura del fascicolo:

Il fascicolo è costituito da due rettangoli di cartone spesso legati da un filo. I fogli sono tutti timbrati, firmati e numerati con la data. Ci sono disegni fatti a mano non originali, ma fotocopiati.
Alcuni fascicoli sono identici per la struttura e la forma.
Nel fascicolo sono illustrati la composizione e la funzione del motore e su un di questi fogli c'è il disegno del doppio binario.

Dati trovati:
- Abbiamo trovato un disegno del motore 101 realizzato nel 13 novembre 1909.
- La lunghezza del binario è 2182 m.
- Il materiale dell'asse è il Martinstahl, che è un particolare tipo di materiale.

Questi dati sono stati raccolti grazie all'aiuto di tre studentesse: Sara, Saima, Caterina.
Ringraziamo la biblioteca civica di Brunico e la nostra professoressa Oliveri di averci aiutato in questa ricerca.

<u>FONTI:</u>
Abbiamo trovato tutto il materiale nell'archivio della biblioteca civica di Brunico.
Le fonti erano cartacee (documenti antichi) divisi in vari fascicoli.

(ricerca elaborata da Sara Pesavento, Saima Sabbir, Caterina Verdi)

<u>Cartine topografiche</u>

San Giorgio:

Piantina della situazione di San Giorgio

Unità di misura 1:1000

→ parte del comune di Teodone e arriva, passando per S. Giorgio dove si trova una stazione, al comune di Gais.
E' parallela a Muellkanal e incrocia la strada → è costruita in riva all'Aurino
Comune di Teodone:
Parte dall'incrocio tra Brunico-Teodone e San Giorgio, adiacente alla strada e termina tra la strada per andare a San Giorgio e Teodone.
Comune di Villa Ottone:
Parte dal comune di Gais, prosegue fino alla prima stazione che è quella di Villa Ottone. Grazie ad un ponte attraversa il fiume Aurino..
Nel III fascicolo del protocollo di demarcazione e piani relativi alla ferrovia Brunico-C.Tures sono contenuti 3 piani della situazione di 3 comuni diversi, i quali sono: Teodone, Villa Ottone e San Giorgio.
Tutti i documenti risalgono dal 1903 al 1910.
Comune di Gais:
Inizia all'entrata del comune di Gais dove passa l'Aurino e prosegue fino alla stazione di Gais.
Incrocia la strada per Campo Tures. Su questo binario è situato il trasformatore dell'energia elettrica.
Questo binario arriva fino all'inizio del comune di Villa Ottone.
Le descrizioni dei confini sono numerate da 1 a 8, anche se i comuni sono 6.
I piani sono stati firmati il 9 marzo 1909 a Innsbruck dal barone Josef Weniz.
La carta topografica dei dettagli è stata scritta il 31 dicembre 1894.
E' disegnata in scala 1:25000 e 1mm equivale a 1km reale.
All'interno è rappresentata una carta dettagliata della ferrovia Brunico-Campo Tures e ci sono tutte le stazioni. Inoltre, il nome della valle, al contrario di quello attuale, era Ahrntauferstal.
Su questo fascicolo sono rappresentate nel dettaglio tutte le stazioni e gli edifici, nonché la distanza precisa tra una stazione e l'altra.
I lavori e la rappresentazione dei progetti furono intrapresi dall'ingegnere Josef Riehl. Inoltre, la maggior parte dei documenti furono firmati a Vienna.

(ricerca elaborata da Yvonne Rudiferia e Ismina Myrtezai)

Brunico- Campo Tures

fascicolo II
planimetrie varie

- 10 novembre 2016

Introduzione

In questo fascicolo abbiamo trovato innanzitutto le fermate previste dal percorso, poi il progetto delle costruzioni delle varie stazioni, l'analisi del terreno, i progetti delle rotaie, progetto dell'impianto elettrico e altri prospetti edilizi.

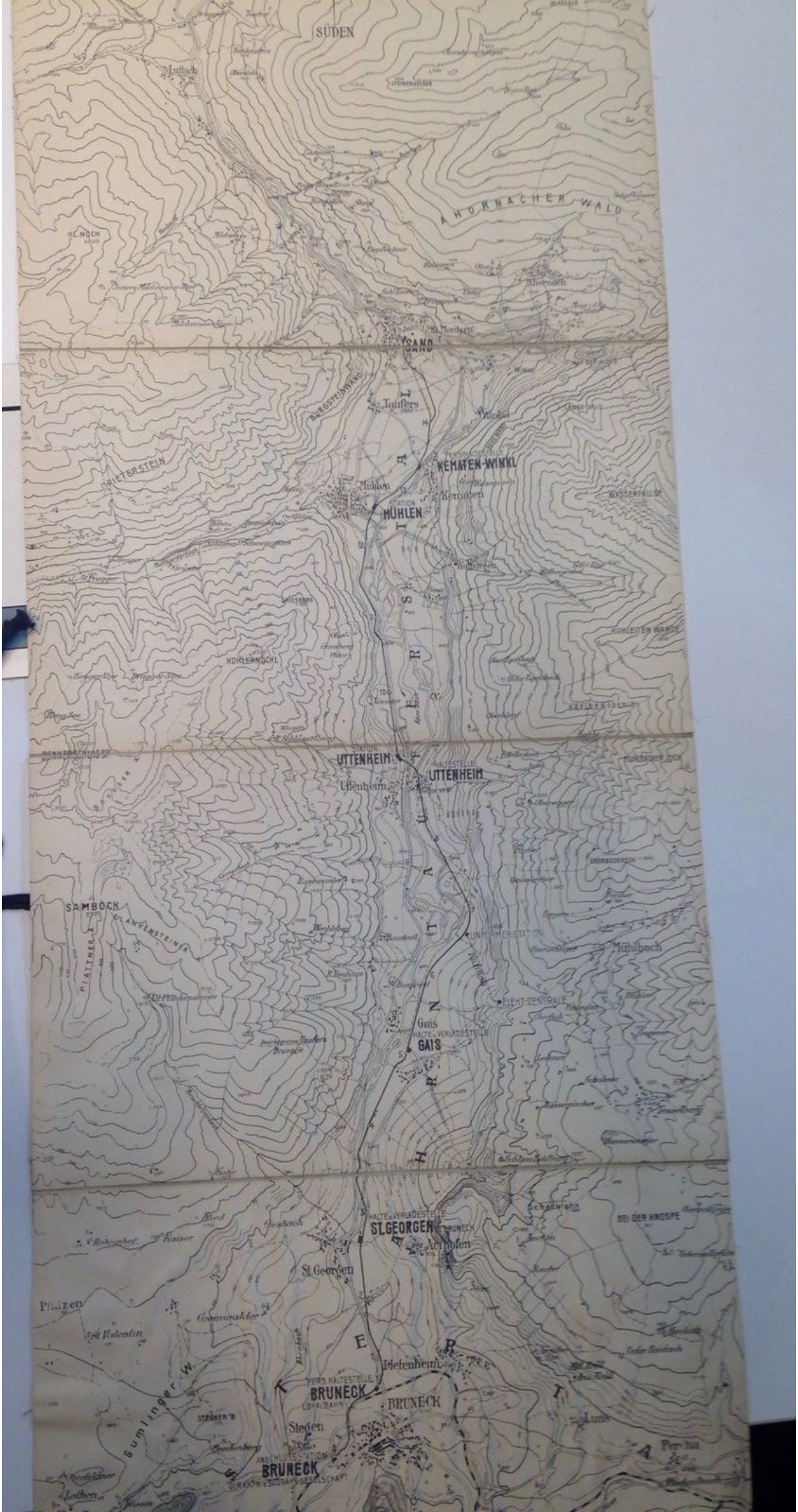
La prima foto rappresenta il percorso fatto da trenini, che partiva da Brunico e passando per San Giorgio, Gais, Villa Ottone, Molini e Caminata per arrivare fino a Campo Tures. Da questa cartina inoltre si può notare che le varie stazioni erano dislocate dai centri abitati.

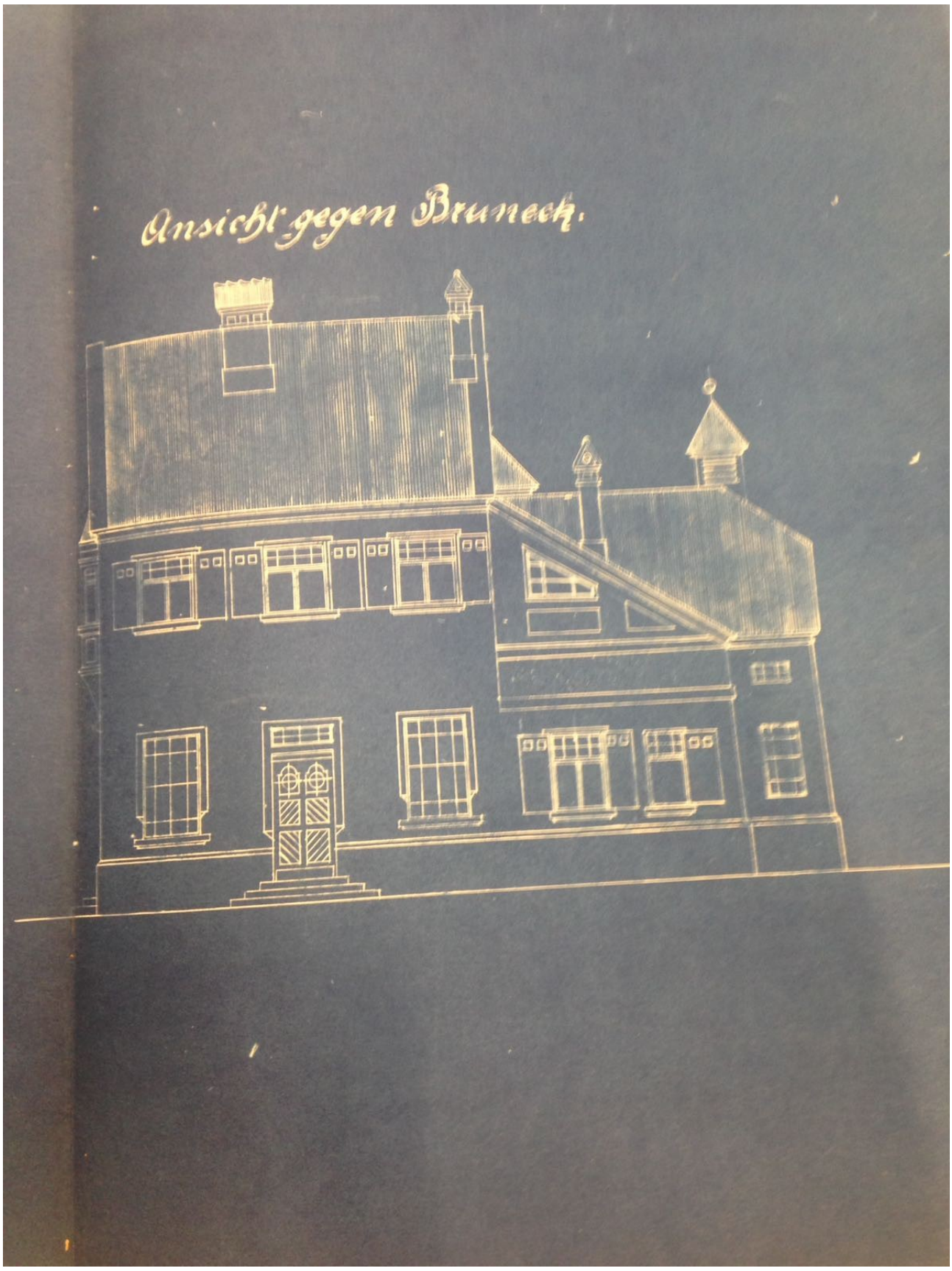
Nella seconda immagine si può vedere il progetto laterale della stazione ferroviaria di Brunico.

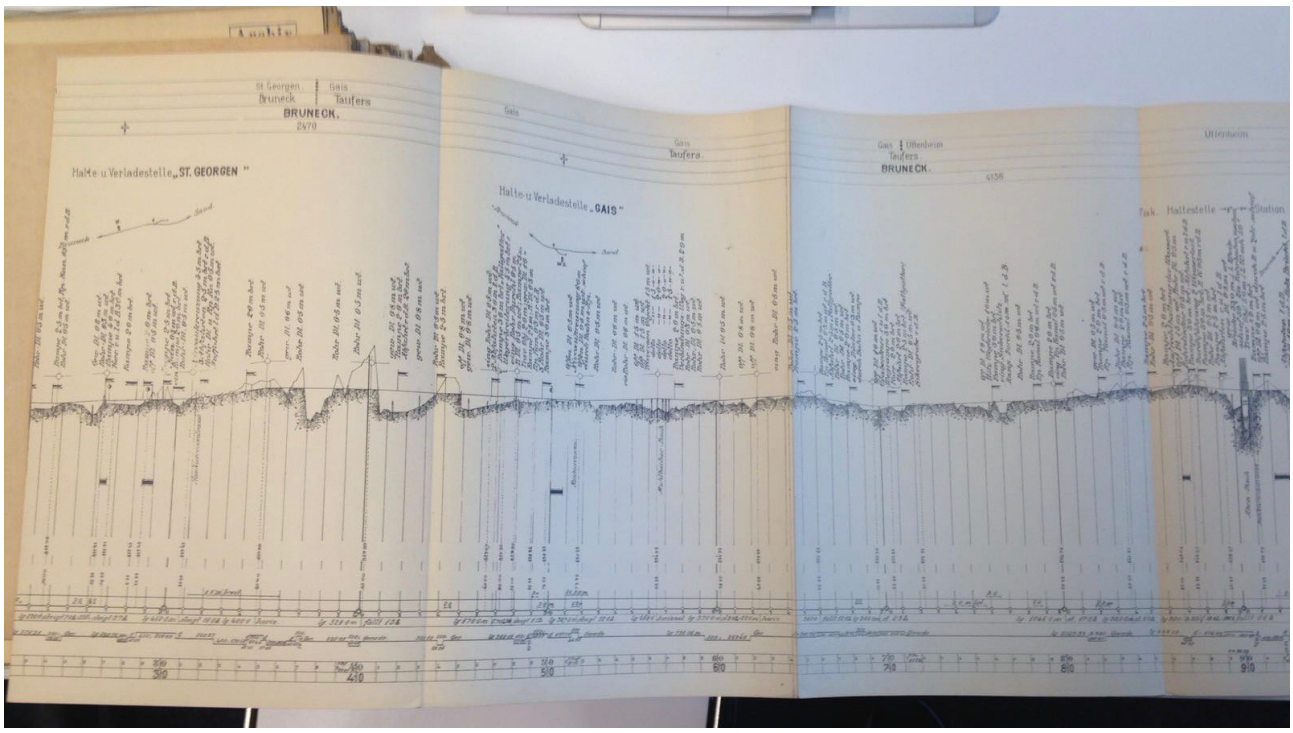
L'immagine successiva mostra lo studio geologico del terreno. Che doveva prevedere la costruzione di vari ponti e la costruzione di varie rialzate per livellare la ferrovia.

La quarta immagine invece rappresenta il progetto della costruzione del binario (largo abbastanza per essere percorso da un treno di stazza normale dell'epoca), affiancato da una banchina protetta dalle intemperie dal tetto della casetta in legno, che avrebbe avuto la funzione di sala d'attesa.

(ricerca elaborata da Alessandro Delmonego e Sandra Banovìĉ)


SÜDEN
AMORNACHER WALD
SAND
KEHATEN-WINKL
HÜHLEN
UTTENHEIM
SAMBOCK
GAIS
ST.GEORGEN
BRUNECK
Mühlbach
Pfalzen
St.Georgen
Stegen
Lanzenstein
Burgsteinwand
Hohlenknöchl


Ansicht gegen Bruneck.


St Georgen
Bruneck
Gais
Taufers
BRUNECK.
2470
Halte u Verladestelle „ST. GEORGEN "
Gais
Taufers.
Halte u Verladestelle „GAIS"
Gais
Ottenheim
Taufers
BRUNECK.
4156
Ottenheim
Haltestelle
Station
500
410
510
610
710
718
810
910

ad Z: 6225/ P.A. ex 1910.

10. Jänner 1908

Elektrische Bahnstrecke

Brunneck - Sand im Tauferertale

Brücke über den Ahrenbach in km 9·74

Lichtweite 33·010 m, Höhe Lichtweite 113·178 m, Rückweite 115·430 m, horizontal, gerade, hoch, unten, im Überwachungsbereich der Station Uttenheim.

Nachtrag zur statischen Berechnung

Um die Zulassung des Überganges 30 Tonnen schwerer Güterwagen von rund 8·00 m Länge bei 11·00 m Achsabstand auf die Bahnstrecke: Brunneck - Sand im Tauferertale zu ermöglichen, ist das Fachbahnbauwerk für Achsdrucke von 15 Tonnen zu untersuchen.

Für diese Berechnung sind bereits ermittelte Werte aus der ursprünglichen, statischen Berechnung benützt und entsprechende Verstärkungen der Querschwellen und der Schienenträger vorgenommen worden.

I. Querschwellen

A. Schwellen in der Geraden.

Gewicht einer Schwelle samt Oberbau $G = 240$ kg.

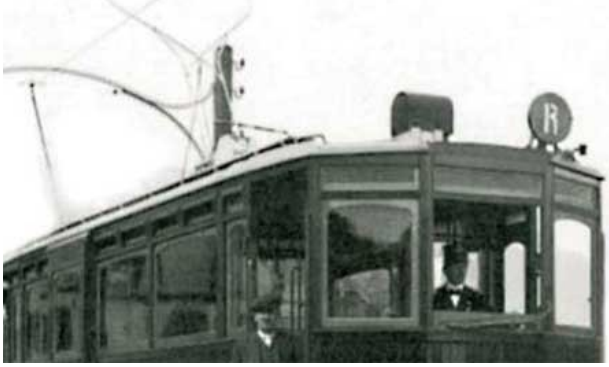
1.) Moment der bleibenden Last: $M_g = \frac{0.240}{2} \cdot 0.15 =$ 0·0180 tm

2.) Moment der Verkehrslast : $M_p = \frac{1.5t}{2} \cdot 0.15 =$ 1·1250 „

$M_g + M_p =$ 1·1430 tm

Domani:

Il progetto di riattivazione della ferrovia



Riattivare la linea ferroviaria: lo studio di fattibilità

In molti stanno pensando di riattivare la linea ferroviaria che univa San Giorgio a Campo Tures, anzi molti sarebbero favorevoli a far prolungare la linea fino a toccare i punti nevralgici di Brunico e, nella direzione inversa, fino a raggiungere Cadipietra, collegando così le due piste da sci della Valle Aurina, Monte Spicco e Monte Chiusetta, con Brunico.

Il Curatorium per i beni tecnici presieduto da Witti Mitterer ha avviato uno studio di fattibilità chiedendo al collaborazione dell'esperto di traffico Heiner Monheim che ha cercato di comprendere in tutte le sue dimensioni il valore di un trenino moderno che colleghi i singoli luoghi della valle con Brunico.

Argomenti dell'analisi di Monheim sono il fabbisogno di mobilità di residenti, turisti e traffico commerciale, lo sviluppo della tratta soprattutto all'interno dei paesi, la possibile cooperazione tra traffico su gomma e rotaia e un calcolo costi/benefici.

Nello studio di fattibilità, che abbiamo avuto mondo di leggere, abbiamo visto che si sta pensando di attivare non un treno, ma un tram. Le motivazioni di questa scelta sono che il tram sarebbe più fruibile anche da chi ha problemi di mobilità, per esempio chi si muove con la sedia a rotelle, ma non solo anche chi ha un passeggino per bambini a seguito. Questo perché le entrate e le uscite del tram sarebbero sempre a livello del piano del marciapiede. Inoltre un tram, a differenza del treno, raggiunge facilmente i centri abitati, al contrario delle stazioni ferroviarie che si trovano sempre nei pressi dei paesi e non direttamente al loro interno. Con il tram si possono programmare fermate più rapide e più frequenti ed essere quindi di maggior utilità per la popolazione.

La vecchia linea ferroviaria era molto moderna per l'epoca ma guardandola con gli occhi di oggi si possono notare almeno due difetti: per prima cosa non collegava il centro di Brunico e inoltre era davvero molto lenta perché la durata complessiva da San Giorgio a Campo Tures andava dai 45 ai 50 minuti. Con la nuova linea si rimedierebbe a entrambi questi problemi perché sarebbe senza dubbio più veloce e collegherebbe il centro di Brunico.

Per quanto riguarda il progetto di riattivazione sono soprattutto tre le domande aperte che ci si pone: innanzi tutto ci si chiede se realizzare una linea corta, ovvero se il tratta debba comprendere la sola distanza tra Brunico a Campo Tures fermandosi dove si fermava un tempo, oppure se si debba proseguire fino a Cadipietra permettendo il collegamento alla pista da sci di Monte Chiusetta/Klausberg. Certamente la seconda ipotesi presenta dei vantaggi per il turismo ma anche delle difficoltà legate allo stringimento della gola proprio in prossimità di Campo Tures.

La seconda questione aperta è se il treno debba essere adibito al solo trasporto passeggeri o anche al trasporto delle merci. Nella seconda ipotesi potrebbe essere un vantaggio per l'economia della zona, ma diminuirebbe la possibilità per i passeggeri di usufruire del servizio.

La terza e ultima domanda è basilare: attivare o non riattivare la ferrovia?

Per rispondere a questa domanda è necessario addentrarsi nei dati specifici per i quali abbiamo elaborato alcune tabelle riassuntive.

Fermate principali e durate

Tratto	Lunghezza in metri	Fermate	Durata del viaggio
Da Brunico Sud alla stazione ferroviaria	1,750	5	3:10
Dalla stazione di Brunico a Stegona Nord	3.00	5	7:14
Da Stegona Nord a Campo Tures	15,850	29	20:31
Da Campo Tures fino a Cadipietra	11,600	9	14:00
Da Brunico fino a Cadipietra	32,700	39	44:55

Fermate e tempi all'interno di Brunico

Fermata	Durata in minuti:secondi
Brunico Sud partenza	0
Teatro comunale arrivo	0:50
Teatro comunale partenza	1:00
Piazza Cappuccini arrivo	1:50
Piazza Cappuccini partenza	2:00
Piazza Municipio arrivo	2:50
Piazza Municipio partenza	3:00
Stazione arrivo	3:10

Stazione partenza	0
Caserme arrivo	1:10
Caserme partenza	1:20
Zona scolastica e sportiva arrivo	2:44
Zona scolastica e sportiva partenza	2:54
Stegona Est arrivo	5:14
Stegona Est partenza	5:24
Stegona Centro arrivo	6:24
Stegona Centro partenza	6:34
Stegona Nord partenza	7:14

Costi

Nel capitolo dei costi rientrano le spese per i materiale di costruzione dei binari e delle locomotive e dei vagoni, ma anche i circuiti elettrici, i vetri, l'arredamento dei vagoni che dovrà essere confortevole, la costruzione di qualche bistrò. Si deve poi valutare se costruire dei treni con carrozza doppia o singola. Ci sono anche i costi dei terreni che possono attraversare la strada provinciale, statale e zone private.

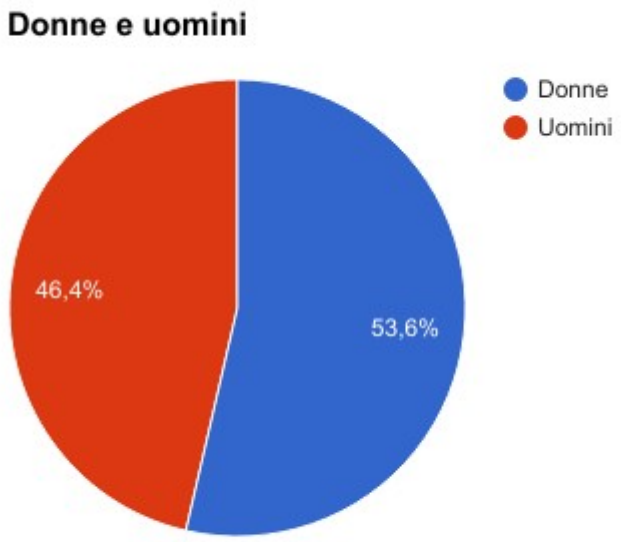
Tipo di tragitto	Costi approssimativi per ogni Km	Lunghezza del tragitto	Costi complessivi
Zona libera	1-1,5 milioni di euro	24 Km	24- 36 milioni di euro
Zona di confine con luoghi abitati	1,5 – 2 milioni di euro	3,5 Km	5,25-7,0 milioni di euro
Luoghi abitati	2 – 3 milioni di euro	5,520 Km	11,4 – 16,6 milioni di euro
Somma complessiva			40,65 – 59,56 milioni di euro

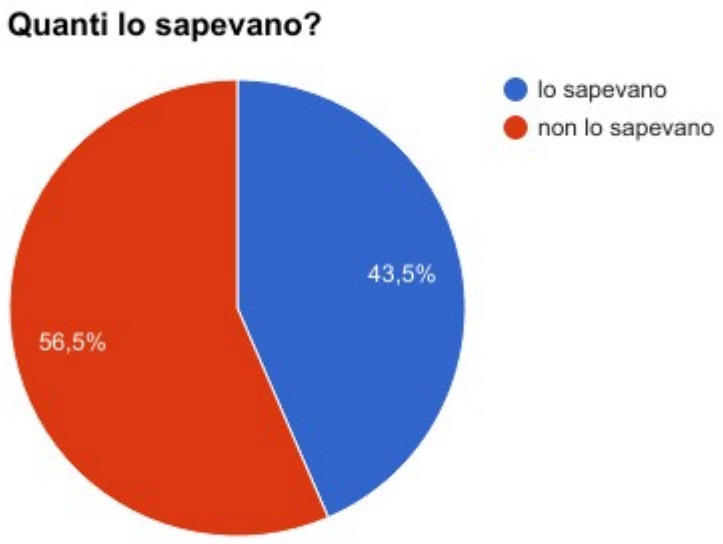
Tipo di veicolo	Margini di spesa	Numero veicoli	Prezzo
Piccolo Tram doppio	Circa 1,5 milioni di euro	Circa dagli 8 ai 10	12 – 15 milioni di euro
Medio Tram doppio	Circa 1,75 milioni di euro	Circa dagli 8 ai 10	14 – 17,5 milioni di euro
Unico grande tram	Circa 2,3 milioni di euro	Circa dai 5 ai 7	11,5 – 16 ,1 milioni di euro

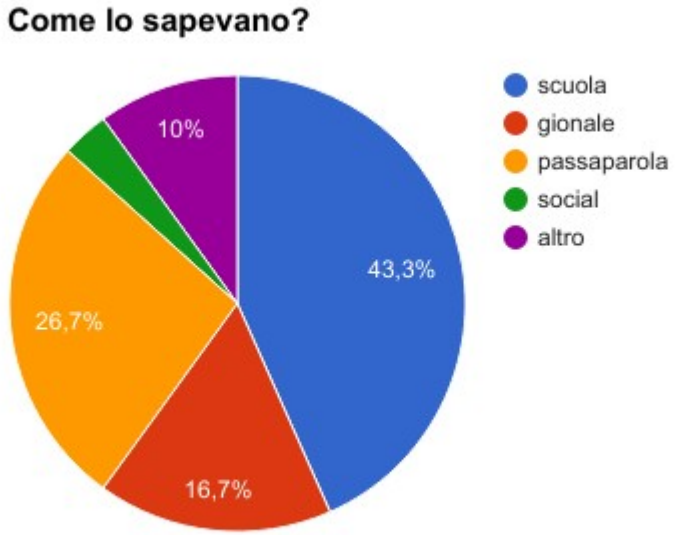
Lo studio di fattibilità è stato finanziato dalla Provincia autonoma di Bolzano e dalla Fondazione della Cassa di Risparmio.

Analisi dei questionari

Gli intervistati totali erano 696. Abbiamo analizzato l'età e il genere degli intervistati. Inoltre, abbiamo calcolato quanti di loro erano a conoscenza del progetto e come sono stati informati. Infine, abbiamo fatto un'analisi di quanti erano favorevoli e sfavorevoli per ogni fascia di età presa in considerazione e per il genere degli intervistati.







Nella seguente colonna sono riportati i favorevoli e i contrari in base alla fascia d'età:

Fascia d'età	**SI**	**NO**
<18	81	30
18-30	91	40

30-50	212	50
>50	111	81

Riattivazione della ferrovia: Il Senatore Berger e il Sindaco Griessmair sono favorevoli

Il Senatore Hans Berger e il Sindaco di Brunico Roland Griessmair sono entrambi sostenitori del progetto di riattivazione della ferrovia Brunico -Campo Tures, anzi sono favorevoli anche a realizzare un prolungamento di questa linea fino a Cadipietra, dove si trova una nota pista da sci.
Li abbiamo invitati a scuola e abbiamo fatto loro un'intervista doppia. Si tratterebbe però di un tram più che di una ferrovia.

Quali sono le ragioni per cui state sostenendo questo progetto di riattivazione della linea ferroviaria?

Sen. Berger: “Anni fa, quando io ero nella Giunta, abbiamo discusso il progetto della ferrovia della Val Venosta. Nessuno credeva che fosse un progetto valido, ma non ce la sentivamo di dire di no. Così abbiamo deciso di passare la palla ai sindaci e abbiamo detto che se tutti i sindaci fossero stati d'accordo, allora l'avremo realizzata. Pensavamo che i sindaci non sarebbero mai stati tutti d'accordo e invece erano tutti d'accordo e quindi abbiamo dovuto accettare questo progetto, anche se credevamo che sarebbe stato un fallimento. Invece ci sbagliavamo in quanto la ferrovia della Val Venosta è molto frequentata. Inoltre si stanno riattivando varie ex-ferrovie in tutta Europa. Infine perché potrebbe essere comodo anche per i turisti. Quindi penso che porterebbe dei vantaggi anche qui a Brunico e in Valle Aurina”

Sindaco Griessmair: “È sicuramente un progetto valido, in quanto la mobilità è un principio fondamentale. La gente si sposta per vari motivi, ogni giorno molte persone prendono la macchina

per arrivare a lavoro o semplicemente per spostarsi. Quello che è cambiato negli ultimi anni non è il fabbisogno, bensì le distanze. Quando anni fa i turisti rimanevano per una settimana, ora rimangono solo per alcuni giorni; ci sono quindi più partenze e più arrivi, quindi più mobilità nelle strade. I giovani hanno cambiato il loro atteggiamento nei confronti della mobilità. Molti ragazzi non fanno più la patente perché usufruiscono dei mezzi pubblici".

Come mai, se il progetto è così valido, non avete pensato di sostenerlo prima?

Sen. Berger: "Il progetto veniva ricordato con nostalgia, ma prima del 2007 non si pensava di concretizzare la riattivazione di questa linea, anche se vi erano già alcune idee".
Sindaco Griessmair: "Inizialmente non vi erano le competenze per realizzare il progetto, quindi non suscitava un grandissimo interesse. Negli ultimi vent'anni ci siamo avvicinati alla realizzazione del progetto grazie a vari finanziamenti".

Una volta realizzata questa linea, si potrebbe pensare a ulteriori sviluppi con collegamenti ad altre zone?

Sindaco Griessmair: "È un progetto che volendo potrebbe essere allungato fino in Austria, ciò che può essere d'ostacolo sono i costi. Sarebbe sicuramente un vantaggio potersi muovere in tutte le direzioni col treno".
Sen. Berger: "Una previsione potrebbe essere anche quella della Zillertal Bahn. Sarebbe un'iniziativa sensata".
Il Sindaco di Brunico Roland Griessmair

Il Sindaco Roland Griessmair

mantenerli entrambi? Sarebbe troppo costoso, quando invece si potrebbero risparmiare dei soldi investibili in altri progetti".

Qual è l'impatto che avrà la realizzazione di questo progetto sull'ambiente?

Sen. Berger: "Promuovendo lo spostamento in tram, si ridurrebbe notevolmente il circolo di macchine, quindi di conseguenza anche l'inquinamento, pertanto non può che essere un progetto che tutela l'ambiente. Per quanto riguarda le stazioni, saranno semplici fermate, senza grandi edificazioni".

Quanto costerà ai cittadini, in termini di tasse, la realizzazione di questa opera?

Sen. Berger: "Per concretizzare le finanze e e spese, bisognerebbe prima stabilire quale saranno le tecniche e quale sarà il tracciato definitivo. Bisogna dire però che l'Europa ha destinato un grosso capitolo di spesa a progetto di questo tipo che riguardano la mobilità sostenibile. Si potrebbe cercare di attingere da lì gran parte del capitale di spesa".
Sindaco Griessmair: "Spesso viene criticata la mobilità pubblica dicendo che dovrebbe finanziarsi da sé. In realtà la provincia contribuisce alla manutenzione mettendo a disposizione numeri anche abbastanza importanti. È ovvio che però anche i cittadini devono contribuire.

Il Senatore Hans Berger

Avete pensato a quale società affidare la gestione dei tram della linea?

Sindaco Griessmair: "Ancora no, in quanto non

rilevante per l'iniziativa. Deve comunque essere incluso.
Sen. Berger: "Probabilmente potrebbe essere della SAD, Trenitalia probabilmente no, dovrebbe essere comunque inserita in un sistema già esistente. Potrebbe anche essere una nuova azienda. Rimane ancora una decisione da prendere".

Come si pensa di far passare la rotaia per la strettoia che si trova salendo la valle?

Sen. Berger: "Bisognerà fare nuovi progetti che prevedono nuovi tracciati, bisognerà considerare sicuramente anche nuove tecniche. La ferrovia non dovrà essere troppo larga, bisogna anche valutare se farla passare vicino al fiume e valutare quali saranno i costi".

Quanto tempo potrebbe impiegare la realizzazione del progetto?

Sindaco Griessmair: "Non si può ancora dare una risposta a questa domanda. Bisogna prima concretizzare e concepire i progetti e i tempi tecnici per stimare una risposta"

Il Sindaco Griessmair aggiunge: "Le domande erano troppo dettagliate, per risponderle adesso, per il punto in cui siamo. Al momento il progetto è ancora solo un concetto, che è stato preso in considerazione, ma che non è ancora stato messo in esecuzione"

(Interviste a cura di Giorgia Corpina e Algi Spahiu)

La testimonianza: il racconto dell'avvocato Peter Leiter

Durante la sua visita alla nostra scuola il Senatore Hans Berger ci ha raccontato che a Brunico abita il nipote di uno dei promotori del comitato della Tauferer Bahn che diede vita al progetto. Si tratta dell'avvocato Hans Peter Leiter, nipote di Hans Leiter. La professoressa Oliveri lo ha quindi cercato e gli ha chiesto di venire nella nostra scuola per mostrarci alcuni documenti in suo possesso che non si trovano all'archivio storico di Brunico e per raccontarci la storia di questa ferrovia così come gli è stata raccontata dalla sua famiglia.

Così il 10 marzo di

quest'anno l'avvocato Hans Peter Leiter ci è venuto gentilmente a trovare a scuola e ci ha raccontato la storia della ferrovia da un punto di vista molto particolare, quello di una persona la cui famiglia è stata direttamente coinvolta.

“Un progetto didattico come questo che state facendo nella vostra scuola dà valore alla storia perché si impara dal territorio – ha affermato Leiter - e ci dà l'opportunità di conoscere le nostre origini. Mio nonno Hans è stato il fondatore della società della Tauferer Bahn. Mio padre ha portato avanti questa società e a me non è rimasto altro compito che liquidarla. A casa ho conservato alcuni documenti che riguardano questa ferrovia, come un'azione della società che come si vede era molto colorata o il primo articolo del giornale locale dedicato alla inaugurazione della ferrovia (vedi foto più avanti). La società era una società per azioni. Allora esistevano due tipi di azioni: quelle normali e quelle privilegiate, che garantivano una remunerazione più alta. Il progetto di costruzione della linea ferroviaria che legava Brunico a Campo Tures si deve inquadrare nel più ampio quadro delle linee ferroviarie realizzate nel novecento, come quella della Pusteria che però non era particolarmente difficile da realizzare perché era costruita su un territorio che non presentava particolare dislivello, e quella del Brennero che invece attraversava un territorio con un dislivello notevole. Si era visto che le linee ferroviarie non rivoluzionavano solo la viabilità ma anche l'economia del territorio. Per esempio la linea della ferrovia della Pusteria l'incremento del turismo portò con se` la nascita di molti alberghi con clienti anche molto importanti e nobili. Anche la Tauferer Bahn fu molto importante per la crescita dell'economia locale.

L'unica testimonianza ancora

visibile è la piccola stazione di San Giorgio e la centrale di Gais. La prima fermata si trovava dove adesso si trova la stazione di Brunico Nord. Lì vicino c'era, e c'è ancora adesso, l'hotel Andreas Hofer che si è anche sviluppato molto grazie alla ferrovia. I viaggiatori avevano l'opportunità di comprarsi un buon piatto di canederli caldi e gustarseli in treno mentre viaggiavano. Non c'era ancora il servizio ristorante sui treni, ma questo era già un piccolo precedente. Uno dei promotori della ferrovia che univa Brunico a Campo Tures fu Josef Beikircher, nato a Molini di Tures nel 1850 e morto nel 1925. Beikircher era un personaggio molto importante per l'economia locale del suo tempo. Costruì il primo stabilimento industriale che funzionava con l'aiuto dell'energia idrica.

Già nel 1893 infatti è riuscito a produrre per la prima volta della corrente elettrica in una sua piccola centrale idroelettrica a Molini di Tures.

Era figlio di un tessitore e anche per questo ha deciso di dedicarsi alla produzione industriale di stoffa e nel 1870 fondò a Molini di Tures una fabbrica di Loden. A causa del notevole incremento della vendita dei suoi prodotti, Beikircher aveva bisogno di un finanziamento e lo ottenne grazie a un contratto che ha firmato con il signor Josef Moessmer che era di Vienna. Questo accordo ebbe però una grande conseguenza: la fabbrica passò sotto il controllo del signor Moessmer che divenne l'unico padrone. Poi nel 1894 la fabbrica di Loden venne trasferita a Brunico e da allora produce con successo tessuti di grande pregio che si distinguono sul mercato. Beikircher vendeva la propria merce ad un negoziante di Vienna, che era fornitore ufficiale della Corte asburgica. Ci si racconta che per un abito da caccia dell'imperatore Francesco Giuseppe vennero utilizzate le stoffe di Beikircher.

Ma la tradizione di vestire persone importanti continua anche adesso: recentemente anche Michelle Obama ha indossato un vestito fatto con

il tessuto prodotto in questa fabbrica.

Nel 1902 Beikircher si lanciò insieme a mio nonno in questa nuova avventura per costruire una linea ferroviaria tra Brunico e Campo Tures e così nacque il comitato per la Tauferer Bahn che diede vita a uno studio preparatorio del progetto. L'ing. Riehl, un ingegnere e imprenditore molto qualificato, partecipò economicamente all'iniziativa. Si costituì così una società per azioni con un capitale di 1.780.000 corone.

Il ministero dei trasporti e il Land Tirol partecipavano con 200.000 corone ciascuno.

1.000.000 corone veniva messo a disposizione dalla Casa Centrale delle Casse di Risparmio.

I lavori iniziarono il 17.07.2007. L'inaugurazione avvenne il 20.07.1908. Il giornale locale Pustertaler Bote ne pubblicò un lungo articolo in prima pagina.