

Elfriede Perathoner

LA FERATA DE GHERDĚINA*)

L fova n bel di de mei dl ann 1960: passa 2000 persones se ova abiná adum dan la stazion dla ferata de Urtijěi. Cun duel y tristěza aspitòveles che l ruvěss adalerch la ferata. Dala 20.40 ruvòvela finalměnter a Urtijěi, abelida da ciofs y cumpaniěda dala mujiga. L fova l'ultim viac che la ferata fajova, do che la ova cumplí per 44 ani alalongia si servisc raternan y suflan.

La ferata fova unida costruída entan la Prima Viěra Mundiela. La messova miuré la puscibelteies de refurniměnt dl front dolomitich. Proiec per na ferata fova bele danman. L se tratova de proiec che fova unic laurei òra te těmps de pesc.

Bele l'ann 1906 ova Josef Rifesser da Stufan metú adum na brosciura sun la ferata de Gherděina,¹⁾ cun chěla che l purvova a cunvěncer la popolazion dla valeda dl bujěn de costruí na ferata, davía che la streda de Gherděina “ne curespuend bele encuei nia plu ala cundizion fluriěnta de nosta endustria, la ne curespuend nia a nosc trafich turistich for plu movimentá entan la sajon da d'instá y la curespuend mo manco ala ghiranzes pertendudes de santa rejon da na stazion turistica da d'inviěrn”.²⁾

Chěsta brosciura ie unida scritta te n těmp te chěl che Gherděina vivova n svilup economich nia preudú tl'endustria dl lěn y tl turism. N avanaměnt dl trasport tres la streda de Gherděina fova la cunseguěnza: aprěsciapuech 18-20 milions de kg de marcianzía univa uni ann traspurtei lessú.³⁾ La streda ne tlecova nia plu: cun na larghěza de mé 3,8 m y cun tlo y iló n deslivel dl 18% fòvela n enciamp rie da superé per l trasport de aredaměnt de dlěja y autěresc. L univa minechie dant danejaměnc ala scultures. Plu suvěnz messòven despartí de gran casses che cunteniva costruzions de lěn per puděi ence passé te lueges ulache la streda fova scialdi strěnta.⁴⁾

Josef Rifesser, otimist dl prugrés, ova te si scrit polemich, drět enteressant da n pont d'ududa storich-culturel, recunesciú y tlarí che l svilup de n raion economich depěnd dal cunliaměnt ala enfastrutura moderna dl trafich. Na ferata garantiss n viac plu a bonmarciá y plu aslune enchin ala ferata dl Prěner, pitěss mocis la puscibeltá de furné entan dut l'ann, y emplú slesirěssela l trasport.

L pont de aviěda dla ferata restova mo daviěrt: o Tluses o Pruca. L finanziaěnt dassova uní curí cun l'emiscion de azions privilegědes y fundiěres.

*) Ngra de cuer ala seniěura Milva Mussner -Bonata per la traduzion dal tuděsch tl ladin de Gherděina.

1) Rifesser, Josef: Die Grödner Bahn, Bozen 1906.

2) ib., pl. 7.

3) Resposta sun *Bozner Nachrichten* di 17 de messel 1910, mapa *Grödner Bahn*, archif cumenel de Tluses.

4) Do na comunicazion a usc de Robert Moroder, Urtijěi.

N valgun uemes de Urtijëi stajova ala per per Rifesser y fundova n Cumité dla ferata.⁵⁾ Tl medem tëmp proietova l'enjenier Josef Riehl na ferata dla Dolomites che dassova mené, pian vía da Gherdëina, sëura i jëufs de Sela y Purdoi, tres Reba y La Plief de Fedom, sëura l jëuf de Fauzares ju a Ampëz y inant enchin a Toblach. Chësta ferata che foss passeda bel tres la Dolomites ëss dassú gjaurí al trafich l raion dala cuntreda tan faszinënta. I Gherdëines enteressei ala ferata se univa al proiet de Riehl y lasciova speré te de gran cuntribuzions.⁶⁾ Sun l pont de aviëda dla ferata dla Dolomites s'arlevòvel eder n cunflit d'enteresc che l ne foss nia stat mésun architè tan präsc. Belau duta la stazions turistiche che se descedova plan plan dlongia l'Isarch, danter Bulsan y Persenon, cialova de se tré l pont d'aviëda. N tel cunliamënt ulova dí na sburdla de viërs dl turism, y si empurtanza politica-ecunomica fova massa granda per pudëi se tré sotora. I Bulsanins se ova pronunziá per na linia che menova sëura Fíe-Sëuc-Ciastel y Urtijëi, entan che i Gherdëines sperova sun n cunliamënt plu curt ala ferata a sud. Na trasseda da Bulsan sëura la mesa-mont via senificova ziam na desviëda per i trasporc de chiena che piova via da Gherdëina y jiva al nord. L proiet dla ferata sëura la montes fova uní laurá òra da Riehl, ma ël enstës l'ova giudicá nia rentabl y tecnicamënter scialdi rie.⁷⁾ Per chësta gauja s'ova l Ministèr dla ferates⁸⁾ y Josef Riehl pronunziá l'ann 1909 contra la ferata de mesa-mont. Sciche auternanza ala ferata de mesa-mont se batova i Bulsanins, per la linia da Pruca demez.⁹⁾

Ence chëi de Persenon ne se ova nia lasciá mucé la ucajian de mëter la mans sun l proiet: la idea fova chëla de cunlië Persenon tres Gherdëina cun Blumau - inò n proiet che entardivova l'esecuzion dla linia Pruca o Tluses!¹⁰⁾ Scebën che i marcëi dla chiena fova en gran pert urientei a nord, ne se ova i Gherdëines nia tan riësc lasciá ciaculé sú che l trat da Gherdëina tres Persenon foss plu cumedëul y plu rentabl che la doi routes proietedes y bëndebò plu curtes da Tluses - obën Pruca - a Urtijëi. Enchinamei la valeda de Puster dassova uní trata íte: chëi de Persenon preudova te si proiet n slungiamënt dla ferata de Gherdëina enchin a Vandoies.¹¹⁾ Ma ence chësc proiet univa refusá dal Ministèr dla ferates. For plu y plu solidarisoava abitanc de Persenon cun chëi de Tluses y stajova ala pert per l proiet Tluses-Urtijëi.

I ponc de aviëda debatui fova šën doi: Tluses o Pruca. I Gherdëines lasciova per entant chësc pont mo daviërt. Empermò i versamënc di cuntribuc che i

5) Protocol dla senteda dl Cumité dla ferata di 6 de fauré 1905, mapa *Grödner Bahn*, archif cumenel de Urtijëi.

6) "*Hoher Landtag von Tirol!, Dolomitenbahn*", Innsbruck 15 de utober 1905, archif cumenel de Urtijëi.

7) Riehl a Perathoner, datá 29 de nuvëmber 1909, archif dla zitá de Bulsan.

8) *Bozner Nachrichten*, 9 de nuvëmber 1909.

9) Protocol dla senteda dl Cunsëi dla ferata di 19 d'agost 1910, datá 24 d'agost 1910, nr. 16022, archif dla zitá de Bulsan.

10) Riehl a Rifesser, datá 7 de nuvëmber 1905, nr. 6846/f, archif cumenel de Urtijëi.

11) *Gazëta ufiziela per ferates y navigazions*, 1906, nr. 104, pl. 2207, archif dla Republica.



Giuseppe Rifesser

Cavaliere dell'ordine apostolico di S. Giorgio

Ex Sindaco, per molti anni Consigliere del Comune di Ortisei
e membro benemerito per la Costruzione della Ferrovia Val Gardena.

chemuns enteressei al proiet dla ferata èss veramënter dat cá, dassova determiné la vela dla trasseda.¹²⁾

L finanziamënt dassova uní realisá tres l'emiscion d'azions fundières y privilegièdes, pra chèles che l univa emprima pensá de se tré permez i enteressei, depona la Provinzia y l Stat. La pitla zitá de Tluses, daniëura enteresseda al proiet, lasciova speré te de gran cuntribuc.¹³⁾ Oradechël pitova Tluses de miëura cundizions de cunliamënt ala ferata a sud. L tòch de streda enchin a Tluses presentova na mëndra pendënza dl grunt, cundizions dl terac otimeses y la ferata pudova passé tres belèzes dla cuntreda. La linia Tluses-Urtijëi fova oradechël plu curta y custova perchël demanco.¹⁴⁾ Emplú fova “dut o scenoauter l trafich prinzipel che pëia vía da Gherdëina, urientá de viërs dl nord y no dl sud; sibe l'impurtazion de marcianzia - mocis de leniam adurvá tl'industria dla valeda - vën dai raions dl nord, sibe l'espurtazion di prudoc industriei dla valeda vën fata a nord”.¹⁵⁾ Tluses fova ence bele unida nuzeda dan la costruzion dla streda de Gherdëina, da Pruca a Urtijëi, sciche luech de depunduda dl'industria dl lën de Gherdëina.¹⁶⁾ En cunscidrazion de chësta vantajes ti dajova chëi de Urtijëi la preferënza ala linia de Tluses. Riehl ova lauré òra per chësta linia n proiet che l ti ova presentá al Ministèr dla ferates. Chësc ova fissá per de nuvëmber dl 1906 la revizion dla trasseda, pra chëla che n dassova ence traté la luegia dla stazion dla ferata.¹⁷⁾ Sun la pusizion dl frabicat dla stazion ne fova i cumëmbri dl Cumité dla ferata bën no a una.¹⁸⁾ La jiva sën de giapé riësc l finanziamënt, davía che peranche n se èss assegurá chësc, pudöven giapé la cunzescion. Tl 1907 pudova Tluses deberiëda cun Urtijëi mustré sú n autofinanziamënt de un n milion de heleri,¹⁹⁾ plu de n chert dla spëises preududes sun l proiet y che amuntova a 3,9 milions. L jiva de bujën de na suvenzion da pert dl Stat y dla Provinzia, sce n ulova purté a cumplimënt l proiet. La dumanda de suvenzion al “Landtag” fova eder unida refuseda cun la mutivazion “de sburdlé òra la dezizion sun l'amonta dla soma enchin che i lëures preliminarers sun la doi linies de cunliamënt Bulsan-Fíe-Urtijëi y Persenon-Laion-Urtijëi y i preventifs ne n'èss nia cunzedú de se fé na idea sun l custimënt complessif de duta la scumenciadiva y de si realtá”.²⁰⁾

12) Usservazioni de Riehl en cont de na discusion sun la ferata de Gherdëina, datedes 16 de messel 1905, archif dla zitá de Tluses.

13) Memorandum al Cumité dla ferata de Urtijëi, datá 12 de merz 1906, archif dla zitá de Tluses.

14) Riehl, Josef: *Dolomitenbahn. Teilstrecke Waidbruck oder Klausen-St. Ulrich*, archif cumenel de Urtijëi.

15) Protocol dla revizion dla trasseda, fata dai 7 ai 9 de nuvëmber 1906, archif cumenel de Urtijëi.

16) *Bozner Nachrichten*, 26 de nuvëmber 1905.

17) Protocol dla revizion dla trasseda, fata dai 7 ai 9 de nuvëmber 1906, archif cumenel de Urtijëi.

18) Riehl, Josef: *Dolomitenbahn. Technischer Bericht. Teilstrecke Waidbruck (Klausen) - St. Ulrich. Variante für Adhäsionsbetrieb von Pufelser Brücke bis St. Ulrich - Schattenseite, km 17,7 - km 20,655, Nr. 32412/31*, archif dla Republica (Viena).

19) Kargruber al Cumité dla ferata de Urtijëi, 21 de merz 1907, archif cumenel de Urtijëi.

20) *Bozner Zeitung*, 14 de nuvëmber 1908.

Chëi de Persenon y Bulsan sperova, coche bele dit dessëura, te n cunliamënt dolomitich y purvova uludamënter de la tré òra en lonch cun l proiet de Tluses per davanië tēmp da anjinië cá si proiec. Sun n tel tratamënt de si proiet se á sambën i Gherdëines metú de contra mandan na rressoluzion al “Landtag”: “... La persones encuei tlo endunedes präia l “Landtag” tirolesc che l tole inò cà l proiet dla ferata bele presentá y chëst iēde zēnza tò en cunscidrazion proiec tla nibles che ie mé unic scirmei íte tla debatuda acioche l proiet de Gherdëina, che ie autamënter plu inant da n pont d’ududa dla rentabeltá, dl bujën y dl svilup naturel dl trafich y che ëss emprimadedut meritá cunscidrazion, tumëss tl’ega. N präia ence de ne ti tení nia la scela a routes da descunsië y che foss de dann al proiet dla ferata di Gherdëines ...”²¹⁾ La rressoluzion ne n’ie nia resteda zēnza uní tēuta en cunscidrazion: n se ova tēut dánt de traté la cuestion dla ferata tla prima session dl “Landtag” che univa. Ence l Ministèr dla ferates²²⁾ se ova mustrá a una cun cunzescions: sun la basa di resultat dla revijions dla trasseda, fates de nuvëmber dl 1906 y de setëmber dl 1907, apurvòvel ai 10 d’auril dl 1909 l’elaburazion di proiec detaliëi per la sēula ferata a aderënza Tluses-Laion-Urtijëi y per la linia cumbineda a stanges dentedes y a aderënza Pruca-Laion-Urtijëi. Pruca ëss ziam dassú uní cunliá - per aduné i enteresc che jiva scherdëil di doi luesc de Tluses y Pruca che ie mé de cater km dalonc un dal auter - tres n azionamënt dentá enchin al mesc “Vogelweide”, ala ferata a aderënza de Tluses.²³⁾ Pra la revijion dla trasseda “surpassova” l proiet dla ferata de Gherdëina chël dla ferata de mesa-mont da n pont d’ududa sibe finanziael che ence tecnic. L proiet de na ferata de mesa-mont messova uní dat sú da si sustenidëures per la stleta rentabeltá preududa.

La cuestion dla ferata de Gherdëina parova enscí finalmënter jí a bën de Tluses. Chëi de Persenon solidarisoava cun l proiet de Tluses. Ma la situazion che semiova a prima ududa tan bela, messova mo s’ancunté cun truepa deficulteies. Bulsan ne la dajova nia tan saurí sú y se agudova al proiet de Ciastel (Pruca, sēura Ciastel ite a Urtijëi), “y plu avisa cun la mutivazion che la costruzion de chësta linia po pu ulëi dí, plu tert, n cunliamënt diret da Bulsan tres Blumau y Fíe.”²⁴⁾

Bulsan-Pruca-Ciastel contra Persenon-Tluses-Gherdëina: la custelazions se ova spustá; sën fòveles una dan l’altra tla batalia per l pont d’aviēda dla ferata de Gherdëina. Che l fin di Bulsanins fova cun chësc inò chël de na entardiveda uluda dla costruzion dla ferata fova bën tler, davía che enchin che l fova melsegurēza y deunion sun la direzion dla linia, ne univa l proiet nia tēut sú tl dessëni de lege dla ferates locheles. (Y n dessëni de lege dla ferates locheles fova cunliá cun na suvenzion dl proiet).

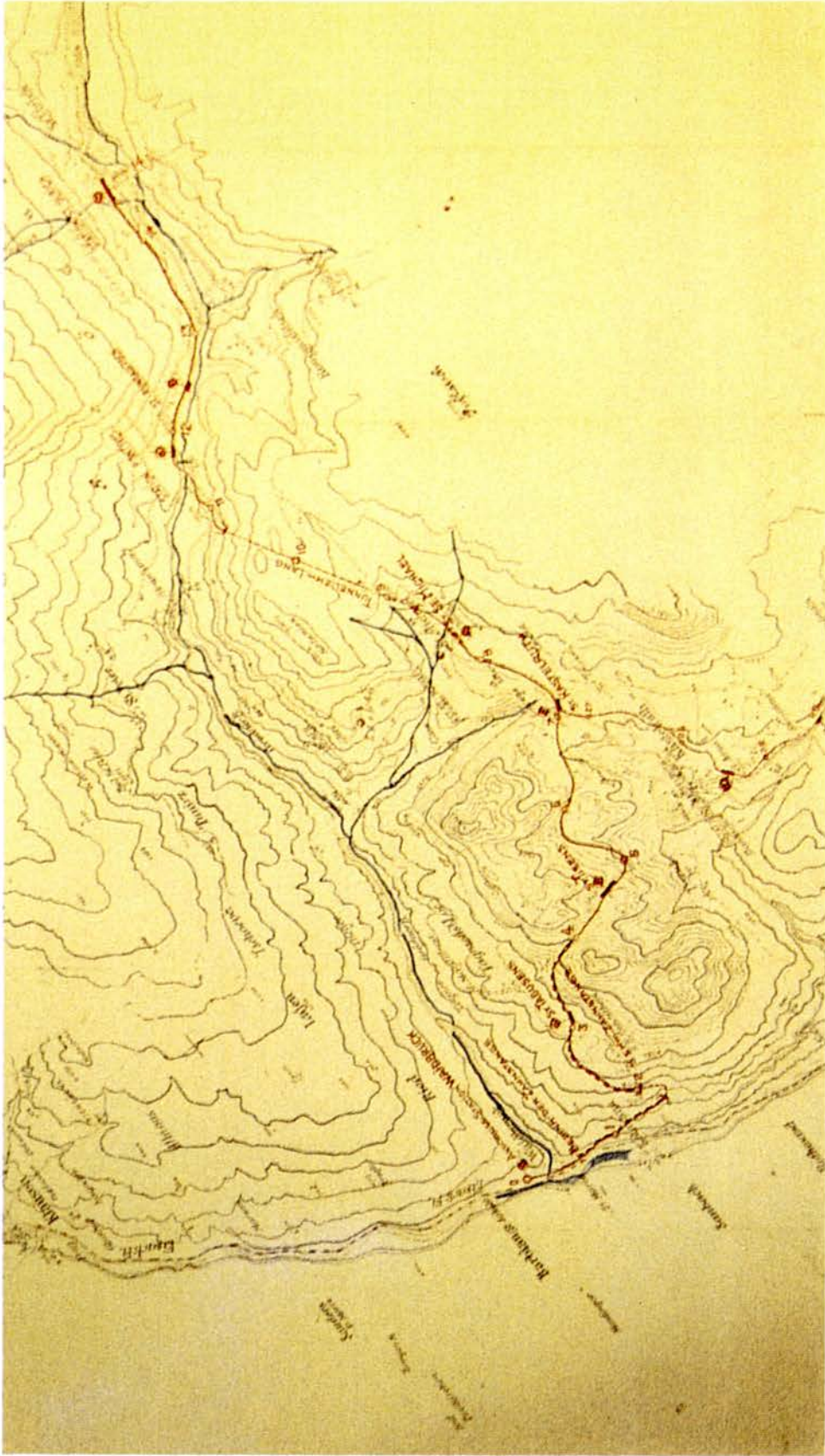
Davía che l’esecuzion dl proiet fova sautá sēuradut per la cuestion dl finanziaimënt, se arlével zēnza ulëi la dumanda, ciuldí che i Gherdëines ne n’á

21) *Innsbrucker Nachrichten*, 29 de dezēمبر 1908.

22) *Gazëta ufiziela per la ferates y navigazions*, 1909, nr. 52, archif dla Republica (Viena), pl. 460.

23) Rifesser, op. cit., pl. 51-52.

24) *Bozner Zeitung*, 22 d’agost 1910.



Pruca - Tagusens - Tisens - Ciastel - San Michiel (tunnel) - Punitives - Urtijëi - Urtijëi: le projet de cuncurënza ala linia Tluses - Urtijëi.

nia enstësc tëut tla man l finanziamënt dl proiet, “do che,” aldò che Rifesser scrij te si brosciura, “l ie pu scioldi assé tla valeda”.²⁵⁾ L’assegurazion finanziaia dl proiet èss finalmënter pudú mèter na fin al cunflit d’enterés per l pont d’aviëda; na unificazion sun chësc, che fova la cundizion per giapé na suvenzion, ne foss nia plu jita de bujën. Ma dant messòven mo se davanië la crëta dla persones finanziariamënter plu stersces de Urtijëi. Chëstes pesimova eder sun la rentabeltà dla ferata y l ne fova nia tan saurí fé a les cunvëncer.

La situazion fova unida tan ciauda che de nuvëmber dl 1911 òven messú cherdé íte na senteda a Urtijëi, senteda te chëla che l univa fat òra sce la ferata dassova bën mo uní costruída.²⁶⁾ L’afermazion fata dala “Bozner Nachrichten” che “sce i Gherdëines muessa eder costruí la linia Urtijëi-Tluses a si spëises, po messerál mo regorer lessú truepa ega tl Isarch, ajache i Gherdëines ie true massa de bon marciadënc per se lascé íte zënza bujën te na risia de milions”,²⁷⁾ se cunfermova.

La realizazion de n cunliamënt dla ferata cun Tluses semiova uní for plu daujin. Che Ciastel se temova enscí da n “endebliamënt” de si turism da d’instá y da n spustamënt dla suniería sezionela a Tluses, iel da entraudëi da si sforc per l cumplimënt dla ferata de mesa-mont che èss dassú pië vía da Blumau.²⁸⁾

N auter pont sun chël che i enteressei de Ciastel se batova per giapé l cunliamënt dla ferata fova la trasseda Pruca-Tagusens-Teis-Ciastel-Urtijëi. L univa ence pensá a n slungiamënt dla ferata sun Mont de Sëuc.²⁹⁾

La revijion dla trasseda dla linia Pruca-Ciastel ie unida fata l’ann 1909. Pra chësta se pronunziova chëi de Ciastel bën for mo per la ferata de mesa-mont, “ma sce per gaujes finanziaies o d’autres ne fóssel nia stá mésun realizé chësta”,³⁰⁾ se detlarovi a una cun la ferata Pruca-Ciastel. Chësc proiet ova ence giapá n gran sustëni dai Bulsanins che udova te chësc n bon proiet de cuncurënza ala ferata da Gherdëina a Tluses, for mé sciche auternanza ala ferata de mesa-mont, sce chësta ne n’èss nia pudú uní realiseda per motifs tecnicos y finanziaies.³¹⁾ L culauradëur de Riehl, Korger, detlarova eder, en ududa dla gran deficulteies tecnicas y finanziaies, la plu gran pesimes contra l proiet Pruca-Ciastel.³²⁾ La stampa tudëscia-sudtiroleja da entlëuta - mocis la “Bozner Nachrichten” y la “Bozner Zeitung” - nunziova ala menuda di proiec dla ferata de Gherdëina tan pustejei; la májera simpatía univa tlo mustreda per l proiet de Pruca sëura Ciastel, mutiveda dala intlujion dl raion dassënn frequentá de Ciastel y Sëuc, dal pont d’aviëda plu ideél de Pruca, da si esistënza manaceda y dala compra dl terac

25) Rifesser, op. cit., pl. 68.

26) Rifesser a Franz Demetz, datá 17 de nuvëmber 1911, abineda privata de Andreas Delago.

27) *Bozner Nachrichten*, 25 d’agost 1910.

28) *Bozner Zeitung*, 26 de jené 1907.

29) Michael Honeck y Josef Hatzis ala

surastanza cumenela de Ciastel, datá 2 de fauré 1909, archif cumenel de Ciastel.

30) Protocol dla revijion dla trasseda fata dai 16 ai 18 de nuvëmber 1909, archif cumenel de Urtijëi.

31) *ib.*, pl. 9.

32) *ib.*, pl. 16.

plu a bonmarciá.³³⁾ Te n scrit al Ministèr dla ferates ti dajova l Cumité d'azion Pruca-Ciastel-Urtijèi, che se ova entant furmá, dassènn pèis a si pretenjion: “Davía che, sce chësta linia ne uniss nia a se l dé, pona unirá zënzaüter costruí te curt tēmp la ferata de Gherdëina da Tluses ite. L ie bele uní enviá vía la trasseda tl detail de chësta y la rica valeda de Gherdëina, a una cun Tluses, á bele metú adum entëur un n milion de crones te azions fundières”.³⁴⁾ Per jí a pën cun l proiet dla ferata de Gherdëina messova sën Pruca y Ciastel abiné adum almanco tan na gran soma te azions fundières. N se purvova cun piesc y cun mans acioche la sotscrizion dl'azions che jiva de bujën garatëss al plu prësc. Ence i Bulsanins fova unic animei ala sotscrizion, do che l proiet dla ferata de mesa-mont fova uní stlut òra sciche varianta puscibla. Da calculazions plu avisa fòvel ziam resultá che la ferata de mesa-mont che passa paralelamënter ala ferata a sud, fova bën plu bela da n pont d'ududa dla cuntreda, ma foss stata trüep plu pëigra.

La scumenciadiva dla sotscrizion dl'azions ova piá Ciastel y bele de messel dl 1910 pudova la chemuns plutosc pueres de Ciastel y de Sëuc mustré sú la bela soma de 204.000 crones.³⁵⁾ La spëises dla trasseda fova preventivedes sun 3,8 milions de crones, la lunghëza fova de 20,5 km.³⁶⁾ Enscí fòvel uní arjont avisa chël che n ova cun l proiet de Tluses: sciche proiet de cuncurënza tlecòvel a puntin. Ma cie se n dijova pa chëi de Urtijèi de chësc proiet nuief? Scebën che l pont d'aviëda ulú da Urtijèi fova mé aprësciapuech 4 km plu a nord de Pruca, se ova Urtijèi metú contra la realisazion dla varianta a sud. I argumënc che univa trac dánt al proiet de Pruca fova tleres defin: l'espurtazion dla chiena fova urienteda a nord, y n ne pudova nia s'aspité che i Gherdëines ëss azetá la deviëda tres Pinëi enchin a Pruca. Emplú restova l trat do Pinëi ju feter for tla dumbriá y d'inviern fòvel nevët prò.³⁷⁾

N messova arjonjer n cumpromis azetabl sce n ulova purté a fin l proiet te tēmps nia massa lonc, davía che l Stat y la Provinzia finanziova l proiet mé a cundizion che n ruvëss a na union sun la direzion dla trasseda. L'autëur dl articul “Eine objektive Beleuchtung der Grödner Bahnfrage” (= Na ilustrazion obietiva dla cuestion dla ferata de Gherdëina) se enmaginea drët scēmpla la realisazion de n cunliamënt dla ferata: “N dë se dé la man y scirmé duc i scioldi te un n poz, pona án pa belau mez l capital de costruzion da na pert y l rest ne sarál nia plu rie abiné adum.”³⁸⁾ L tentatif inutil de arjonjer n cumpromis ie enúltima empò mo uní fat. Ai 17 d'utober dl 1912 ruvòvel adum tla ustariá da Mauriz a Urtijèi l deputat al “Reichstag” Josef Schraffl y l cunsiadëur provinziel

33) Cfr. *Bozner Nachrichten*, 29 de dezëmber 1907; *Bozner Nachrichten*, 4 de dezëmber 1909.

34) Cumité d'azion Pruca-Ciastel-Sëuc-Urtijèi al Ministèr dla ferates, datá mei 1910, archif dla zitá de Bulsan.

35) Cumité d'azion Pruca-Ciastel-Urtijèi al ambolt Perathoner, datá 21 de juni 1910, archif dla zitá de Bulsan.

36) Hoffmann, Franz: *Die Rentabilität der projektierten schmalspurigen Bahnlinie von Waidbruck über Kastelruth-Seis nach St. Ulrich*, datá autonn 1911, abineda privata de Andreas Delago.

37) *Bozner Zeitung*, 5 d'auril 1910; *Bozner Nachrichten*, 5 de dezëmber 1911.

38) *Allgemeiner Tiroler Anzeiger*, 12 de fauré 1912.

Josef Kienzl cun i rapresentanc di proiec cuncurenziei. N se univa sun la costruzion dla ferata Isarch-Urtijëi.³⁹⁾ L cunzet “Isarch” ascundova la cuncurdanza di partic. N se aspitova enscí suzès cun la dumanda de suvenzion, pra chëla che n lasciova mo daviërt l pont d’aviëda de Tluses o Pruca. Pra la revijion dla trasseda de nuvëMBER dl 1912 dl trat da Ciastel sëura Pinëi⁴⁰⁾ - danter l’auter la quarta tratativa cumiscionela sun la ferata de Gherdëina - fova l’acurdanza arjonta d’utober bele inò desmincëda. Chëi de Urtijëi se pronunziova tlermënter contra la linia Ciastel-Pinëi. N ne pudova nia pertënder dai Gherdëines che i ëss apurvá na ferata che jiss “sun na deviëda tres na ferata a roda denteda enchin a Ciastel y da iló inant sëura Pinëi a 1442 m sëura l nivel dl mer, dal’altra pert ju tl luech de Urtijëi, a 204 metri plu alabassa”,⁴¹⁾ empede chëla ora per la valeda de Gherdëina enchin a Tluses. Per la firma de costruzion dl enjenier Riehl rujenova l’enjenier Sporn, che paredlova i doi proiec debatui: “Aldò dl proiet detaliá, á la linia Tluses-Urtijëi na lunghëza de 18,2 km, la ie na scëmpla ferata a aderënza cun n deslivel mesan dl 42 per mile ... Tla ipotesa de na velocitá de 25 km y 7 menuc de fermeda tla cater stazions arjunjons Urtijëi da Tluses demez te 50 menuc. La linia Pruca-Ciastel á na lunghëza endut de aprësciapuech 20,5 km, de chisc 5 km a stanges dentedes cun n deslivel dl 150 per mile. La pendënza sun la trasseda a aderënza fej òra l 50 per mile. Preududes fòssel 9 fermedes y stazions. Sce tenion cont dla velocitá bassa sun la trasseda denteda, dla májera pendënza dla linia a aderënza y dla dopla cumpëida de stazions resultéiel per l trat Pruca-Urtijëi n tēmp de furneda minima de n’ëura y 50 menuc. Sun chësc tòch ons ence 250 m de deslivel perdú cun la remonta a Pinëi”.⁴²⁾

Che a chësta moda foss l trasport de marcianzía da Gherdëina demez bēndebò plu encomper y pesoch fòvel saurí da se pensé.

En ududa dl svilup che á da uní en cont dla cuestion dla ferata iel bon nunzië la pusizion dl Ministèr dla viëra. Chësc se ova pronunziá per la linia a aderënza Tluses-Urtijëi sciche cunliamēnt plu curt ala valeda dl Isarch. L univa fat prescion acioche “l uniss realisá al plu prësc n tel cunliamēnt” y ulache la stazion dla ferata ëss messú uní fata a na moda da garantí la cuntinuazion dla ferata a Toblach. L Ministèr de viëra ova ence tlarí che l proiet Pruca-Ciastel-Urtijëi ne pudova nia fé cont dl sustēni finanziael dl Stat “pervía dl emplant denticulēr che messova uní tacá ite plu iēdesc”.⁴³⁾ Davía che ence pra chësta uperazion d’ufize ne fòven nia stac boni de se mēter a una danter i enteressei a una dla doi lines de proiet Tluses-Urtijëi (ferata a aderënza) y Pruca-Ciastel-Urtijëi (linia cumbineda a stanges dentedes y a aderënza), ova Riehl deberiëda a Hoffmann proietá mo n’altra varianta per na ferata de Gherdëina. La trasseda fova feter chëla dl proiet de Hoffmann: na ferata a stanges dentedes, che piova vía da Pruca, arjunjova l plateau de Ciastel, y da iló menova na ferata a aderënza inant enchin a San

39) Protocol dla senteda, datá 17 d’utober 1912, archif cumenel de Urtijëi.

40) Protocol dla revijion dla trasseda, fat ai 22 de nuvëMBER 1912, archif cumenel de

Urtijëi.

41) ib., pl. 7.

42) ib., pl. 11.

43) ib., pl. 10.

Michiel. Da San Michiel demez mustrova sú la direzion dla trasseda na mudazion: empede furné su per Pinëi, aut 1442 metri, furnova la ferata tres Salames lonch doi km. La se lasciova l tunel do ëila y arjunjova te 10,7 km dala sortida dl tunel la valeda de Gherdëina tla ujinanza de Puntives. Da iló inant jiva la ferata sun la trasseda de Tluses.⁴⁴⁾ Chësc proiet teniva almanco en pert cont dla ghiranzas dla jënt de Gherdëina, davía che l tumova òra chëi che ratova che la trasseda su per Pinëi foss “per nía”.⁴⁵⁾

Sun chësc proiet nuef fòvel uní fissá ai 31 de jené dl 1913 a Bulsan na senteda per duc i enteressei. Pra la reunion mustrova i Gherdëines bele de vester zacò anjiniëi a n cumpromis: Franz Demetz da Fëur per ejëmpl se ova pronunziá per l proiet de Ciastel.⁴⁶⁾ L prumutëur dla ferata Josef Rifesser alincontra s’empuntova inant cun ustinazion sun la realizazion dla linia d’aderënza de Tluses y purtova dánt cie che l ti dajova l plu da cë: i custimënc preudui dl proiet de Ciastel, l’efiziënza dl tòch a stanges dentedes, la rentabeltá dla ferata y e.i. L sëurastant sezionel udova de bon uedl l proiet de Ciastel y refusova la mëndes purtedes dánt da Rifesser cun chësta paroles: “Per chi valgun mandli che vën ziplei te Gherdëina, possi pu i scirmé te na cassa y i mené sëura Ciastel, unfat sce la linia jiss per Pruca, de chësc ne n’án nia drède tení cont”.⁴⁷⁾ Rifesser ova mo purvá n ultim iède de ruvé a n cunliamënt diret dla ferata cun chëla a sud: ël ova enciariá n cër enjenier March de lauré òra n proiet da Pruca ite y su dlongia l ruf Derjon enchin a Urtijëi cun bifurcazion Brembach-Ciastel tres stangia denteda.⁴⁸⁾ L’azion de Rifesser fova unida fermeda sú dal proietant Riehl. Rifesser l’ova encí data sú. Na rassenzazion l’ova piá ite do che ence chësta prova fova tumeda tl’ega: “... te mi vedli dis ne uei ie plu cumbater y ence sce la ferata ëss cun l tēmp da jí per Ciastel, pòssel bën me vester bel unfat a mi ...”⁴⁹⁾ Te Chemun de Urtijëi òven riësc sentí sënies tleres de mudamënc de minonga a bën dla linia de Ciastel, che fova mo leprò unic renfurzei da na cumunizacion dl cunsëi cumenel di 4 de merz dl 1913, che se detlarova “cun resserva” a una cun l proiet de cumpromis.⁵⁰⁾ La desponibeltá al cumpromis di Gherdëines se lascia mé splighé dal fat che na union di enteressei jiva de gran bujën y davíadechël ulòven uní tēuc sú tl dessëni de lege dla ferates locheles che metova a desposizion dla ferates tirolejes 40 milions de crones.⁵¹⁾ La union ie eder unida a se l dé massa tert. L Ministèr dla ferates ova bele tēut si dezijion: l proiet dla ferata de Gherdëina ne tucova nia da uní tēut sú tl program de costruzion dla ferates dl Guviërn austriach dl ann 1913.⁵²⁾ I enteressei ala ferata

44) *Grödner Bahn: Waidbruck-Kastelruth-St. Ulrich*, relazion tecnica, dateda jené 1913, abineda privata de Andreas Delago.

45) Protocol dla revijion dla trasseda, 1912, pl. 7.

46) Rifesser da Persenon al ambolt Franz Martiner, datá 4 de fauré 1913, archif cumenel de Urtijëi.

47) ib.

48) Rifesser da Persenon al ambolt Martiner,

datá 28 de fauré 1913, archif cumenel de Urtijëi.

49) ib.

50) Ambolt Martiner a Riehl, datá 5 de merz 1913, nr. 215/2, archif cumenel de Ciastel.

51) Demetz al deputat dl “Reichsrat” Josef Kienzl, datá 13 de autil 1913, archif cumenel de Urtijëi.

52) ib.

de Gherdëina ne ulova nia mo ti la zeder: rapresentanc univa enciariëi de abiné cá l'amiscion cun ce mésun che mei; delegazions univa mandedes a Viena, l univa scrit dumandes. L fova ziam unit a urëdla che l foss passá ani enchin al proscim dessëni de lege dla ferates locheles.

L proiet ova eder inò n iède giatá na tlera refudanza, coche l demostra n scrit dl rapresentant Kienzl a Franz Demetz, litá entant sèurastant dl Cumité d'azion Pruca-Ciastel-Urtijëi: "L ie defin impuscibl che la ferata de Gherdëina ruve mo íte tl dessëni de lege dla ferates locheles".⁵³⁾ La cuestion dla ferata ne jiva encsí nia inant.

Entant iel rot òra la Prima Viëra Mundiela. L'ann 1915 detlarea la Talia viëra al'Austria. La Talia á scumenciá si ataca te n mumënt te chël che l Tirol ova duta si trupes al front ost. I scizeri ie unic mubilisei sciche ultima rësserva y mandei al front. L trasport y l refurnimënt dla trupes fova drët rie, davía che la stredes y i mésuns de comunicazion ne tlecova nia. Sciche ejëmpl pössen numiné la streda de Gherdëina che ruva ora a Pruca. Cun na larghëza de mé 3,8 m fòvel damat rie transië pra la encrujedes. Emplú mustrovèla sú a luesc na pendënza dl 18% y d'inviern òvela la tendënza a furné de gran lastons de dlacia. Linies de refurnimënt plu adatedes messova davíadechël uní criëdes. Sun na tela iel uní fat òra de costruí na ferata da Tluses a Plan. Pra chësta ultima stazion dassòvel uní cunliá na rë a furnadoies che dassova arjonjer lonc y lerch la danverdes di luesc de viëra (Lagaciuei, Col de Lana, Sourasas, Col Ombert).

La dezijion fova unida tëuta per la trasseda Tluses-Plan,⁵⁴⁾ davía che l parova che chësta foss plu adateda ala ghiranzes de na ferata destinada a motifs de viëra; la rapresentova l cunliamënt plu curt ala ferata sud, la mustrova sú cundizions dl terac otimeles danter Tluses y Laion, tres chëles che la ferata diventova plu efiziënta, y la ne messova nia cunzené pendënzes dastramp grieves. Oradechël fòvel bele uní lauré òra per la linia de Tluses n proiet detaliá che - pervía dla gran prëscia (tl tēmp de trëi mënc messòven stlú jú la costruzion)⁵⁵⁾ - á dessegur ënghe abú da n dí tla vela dla trasseda.

Acioche la costruzion dla ferata uniss menada inant plu riësc, jível de bujën de tò de plu pruvedimënc: encsí univa l proiet en detail, che preudova n emplant eletrich y na larghëza dla loses dla scines de un n meter una dal'otra, sèuralaurá a na maniera che l proiet de Riehl ova messú uní trassá per doi terc da nuef.⁵⁶⁾ Ence l radius òven messú "scurté" (encsí tl documënt) te de plu luesc a na moda da pudëi scurté i lëures de giavamënt; la pendënzes mascimeles ne univa empé

53) Josef Kienzl da Viena a Demetz, datá 18 de dezëmber 1913, abineda privata de Andreas Delago.

54) KA, AOK, FEW, LVK, carton 3122, nr. de opzion 893 e/2, datá 30 de agost 1915.

55) KA, AOK, FEW, LVK, carton 3122, nr.

de opzion 893 e/2, datá 26 de agost 1915.

56) Örley, Leopold: *Die neuen Südtiroler Schmalspurbahnen. Grödenbahn und Fleimstalbahn*, te: Sonderabdruck aus der Schweizer Bauzeitung 1924, volum 83, archif Innerebner & Mayer, Hall in Tirol, pl. 3.



Perjunieres rusc che lëura al km 4 dla linia Tluses - Urtijëi.

nia mudedes.⁵⁷⁾ Purempò òven ence pra la trasseda nueva messú fé sauté truep tòc y costruì galaríes.

De setèmber dl 1915 òven metú man cun la costruzion. Doi cumpaníes dla ferates, sezions de minadëures y de lauranc che lëura l lën, firmes de costruzion y plu de 6000 perjunieres rusc fova ficëi sëura a fé sú la ferata. I perjunieres albergiova te cuatieres de Gherdëina defin alabona. Dala cuntedes de jënt plu atempeda,⁵⁸⁾ che á vivú pea da mëndri la costruzion dla ferata, áuden òra na cumpascion sentida per chisc Rusc arfamei, melciafiëi y mez dlacei. I Rusc vën lecurdei sciche persones bonaces, valëntes, ulghëntes, plutosc melanconiches y che se mustrova recunescëntes per uni pitla atenzion: na zigarëta, n tòch de pan, n pue de lat, n ref ...; ajache la fam fova granda y l cëif anjiniá cá per ëi megher y puech. Per ne se duré nia fam jiva i Rusc a petlé. Cun la mans auzedes periovi chëi da tlo do “chleba” (pan) y do “melencha” (lat). “Almanco 40 Rusc al’ena univa a petlé do lat y pan pra nosta porta”, se lecorda Elisabeth Senoner de Sëlva. “Rußland gehen, so Hunger, so Hunger, viel Hunger” (“Jí tla Ruscia, tan fam, tan fam, na gran fam”), cucheniovi desperei te n tudësch stentá, y “Passiva, passiva” fova si resposta recunescënta, sce n se menova piciá d’ëi y n ti dajova velch da maië. Ma i abitanc dla valeda stentova enstësc a tré inant tla ciarestía. La pecunia fova granda, tan granda, che l scumbat contra la fam purtova nia puec Rusc ence a rubé. Rubé rubòven dut cie che l se lasciova maië y abiné cá. Dantaldut de nuet se n aprufitòven per jí a rubé. Enscí unível scasciná de nuet i ciamps de patac y i verzons, runciá y fuiá tla chespuela. La puera ladraríes univa dassënn strafedes: enscí ova i ufezieres austriacs y ungaresc metú man de apliché na pruzedura aricëula per custemé i Rusc. Èi univa tachei sú pra n lën cun la mans liëdes dovía y cun la giames che spintlova tl aier enchin che si mus univa bel brum a gauja dla cungestion y dl frëit. Filomena Moroder⁵⁹⁾ descrij te si diare i ufezieres sciche de riei, uemes barbars y cruënc. Tan plu granda fova la cumpascion per i Rusc che fajova na emprescion aricëula te chël ferdon nia da tení òra y furní sciche stracions. Mocis si devuzion fova ejemplera. A chëi tëmpe, canche n fova mo tl lëur de fé sú la streda sun i jëufs de Sela y Frea, jiva truepa jënt de Urtijëi en sandí “a Plan a udëi i Rusc” - coche lecorda Filomena te si diare - davía che “ëi dá n bon ejëmpl. For, do chëla stleta spëisa,

57) KA, AOK, FEW, LVK, carton 3121, nr. de opzion 31/ER, datá 7 de utober 1915.

58) Sciche partners de discusion fòvel (cumunicazions a usc):

Mahlknecht Konrad, nasciú tl 1897, Urtijëi.

Moroder Viktor, nasciú tl 1909, Urtijëi.

Moroder Albert, nasciú tl 1905, Urtijëi.

Mussner Vinzenz, nasciú tl 1903, Urtijëi.

Perathoner Johann Baptist, nasciú tl 1905, Sëlva.

Runggaldier Elsa, nasciuda tl 1907, Urtijëi.

Senoner Elisabeth, nasciuda tl 1899,

Sëlva.

Senoner Teresa, nasciuda tl 1901, Sëlva.

Cumunicazions scrites:

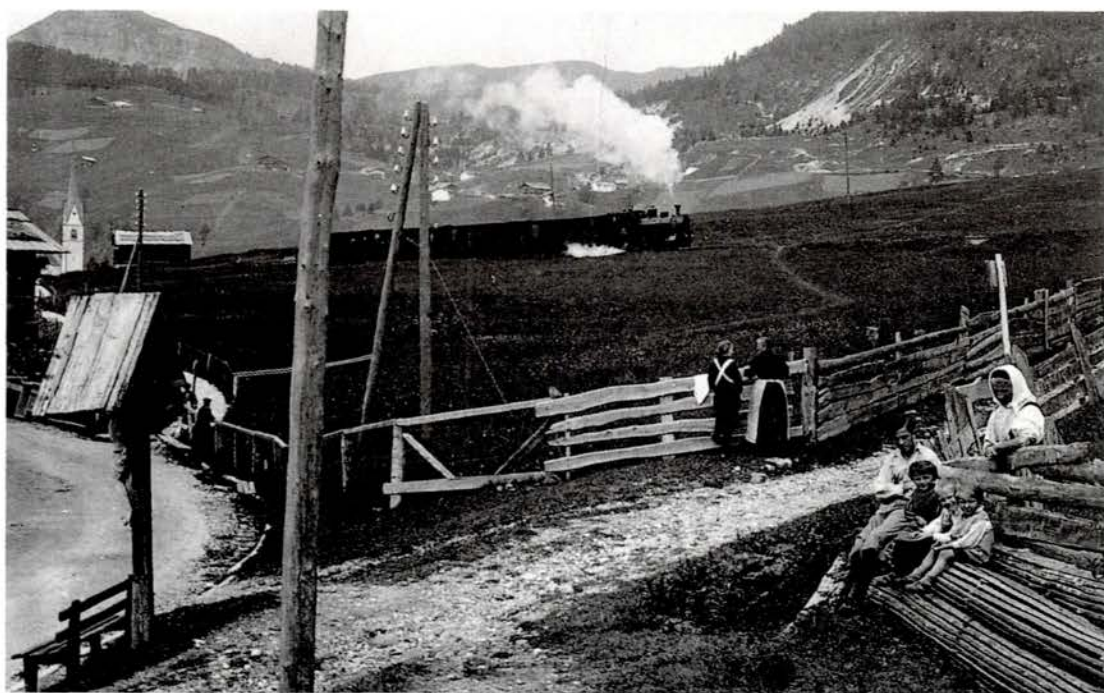
Moroder Luis, nasciú tl 1900, Urtijëi.

Perathoner Christian, nasciú tl 1896, Urtijëi.

59) L diare ie perauter uní publicá te na edizion scurteda tla rujeneda ladina sota l titul: *Lecurdanzas de l’ava*. L ie uní dat òra da Elsa Runggaldier, neza de Philomena Moroder Prinoth, che ie stata tan bona da me mëter a desposizion i tesé uriginei tudësc.



La stazione della ferata a Santa Cristina.



La ferata va a Plan de Sëlva.

se sēnii trēi iēdesc y cēla al ciel. Da sēira cianti deberiēda la urazion dla nuet. La ie metuda adum da salms.” Chēsta aduneda de unī sēira, acumpaniēda dala ciantia plēina de enchersciadam, empresciunēnta y pesocia, á mi partners de discuscion mo mantení drēt bēn te si lecurdanzes, coche ence la mēsses da ciamp zelebredes da prévesc ortodosc, pra chēles che i curiēusc da tlo tulova pert.

I Rusc fova sparpaniēi òra sēura duta la linia y i laurova, partíi sú te grupes, de di y de nuet. Per pudēi tosc mēter man cun i trasporc fova la costruzions de viaduc y tunei scialdi cēresc unides baratedes òra cun costruzions provisoriches de lēn. La ferata á enscí pudú unī realiseda te n tēmp record. N valguna dates nes ie de testimonianza: ai 28 de nuvēmber dl 1915 òven udú la prima locomotiva tla valeda y ai 23 de dezēmber de chēl ann furnova la prima ferata. L’avenimēt sensaziunel ie unī nutá sú da Filomena Moroder: “23 de dezēmber 1915, da sēira. Dala 5 ie passeda la ferata spudan tizes, fajan n drē fum y n gran fracac. Canche la fova pra nēus, semiòvela sfadiēda y sfineda. La menova scines y traviērses per plu inite. Dala 9 da sēira iela inò n iēde passeda.” Ai 6 de fauré dl 1916 unível tēt sú ufizialmēter l’ativitá dla ferata, do che n ova laurá adés cinch mēnsc a la fé sú. Da chēsc di inant pudova funzioné regularmēter l trafich de refurnimēt dala stazion a sud de Tluses enchin al luech de trasbord zentrel de Plan, da ulache l se cunliova la gran rē entravaiēda de furnadoies che purtova te duta la direzions al front. Na inaudazion ne fòvel eder nia unī tení per respet ala cundizions de viēra.⁶⁰⁾ Sciche sistem aziendel iel unī aplicá l trafich a grupes de vagon aldò dl professēur Findeis. Te entervai de tēmp de diesc menuc piòvel vía na grupa furmeda da sies a diesc vagon da Tluses demez per Plan y da iló, do avēi desciariá l material de viēra, piòvela inò oravier tl medem enterval. A chēsc viac de vagon sun la duman, nen unível un domesdí y un da sēira. Tres l’aplicazion de chēsc sistem nasciòvel danter uni grupa de vagon de longia pausses aziendeles che univa adurvedes per cumpleté la trasseda: per l sbancamēt de galaríes, per cumedé òra cun sasc la lueges costruídes emprima cun leniam y e.i. A n valgun tunei messòven per gaujes geologiches ti furné entēurvía enchin che i lēures de sbancamēt ne foss nia unic stluc jú.

“L cont cunsuntif dassēnn cumplíca di lēures”⁶¹⁾ ne fova de juni dl 1916 mo no nia stlut jú. Sun l’amonta di custimēnc dla costruzion pòssel mé unī spiculá, davía che n grum de prestazions en natura - coche aparac da costruzion, forzes de lēur, materiai - fova unides sopiēdes dal’aministrazion militera. Da sciazedes resultòvel purempò che i custimēnc èss redá, davía che i refurnimēnc tres auti èss gaujá spēises plu autes.⁶²⁾

Scandenó l trafich for plu movimentá - 250 tones netto de material de viēra univa mená di per di enchin te Plan⁶³⁾ - iesen stac boni de cumpleté i lēures ala

60) KA, AOK, FEW, LVK, carton 3123, nr. de opzion 2039, datá 26 de jené 1916.

61) KA, AOK, FEW, LVK, carton 3123, nr. de opzion 9774, datá 28 de juni 1916, Cumando imperiel-reiel dla ferata de Gherdēina al Cumando de defendura dl

Tirol, datá 27 de juni 1916.

62) Örley, op. cit., pl. 6.

63) KA, AOK, FEW, LVK, carton 3123, nr. de opzion 2031, datá 23 de nuvēmber 1915.

trasseda mo tl ann 1916. La májera pert di perjunieres de viëra fova unic spustei a Auer ulache l univa metú man cun i lëures de costruzion dla ferata dla valeda de Flëm. Zeche fova restei per judé òra pra i lëures de ciamp. Cun la dodejima batalia d'Isonzo, pra chëla che i Austriacs fova roc íte enchin pra l Plef y ova desdrú l front dla Dolomites y dla Ciarëncia y cun la retrata di Talians, ova ence la ferata perdú si empurtanza strategica. De nuvëmer dl 1918 ne furnova la ferata nia plu.⁶⁴⁾ La Ferates dl Stat talian diventova patrones nueves dla ferata de Gherdëina y tla mans de chëstes iela resteda enchin al 1960.⁶⁵⁾

La dëibla velocitá mascima de 14 km/h suvier y de 18 km/h juvier,⁶⁶⁾ la propagazion dl automobil plu flessibl sciche mésun de trasport de persones y material y l defizit anuél de 60 milions de lires dla ferata⁶⁷⁾ vën purtedes dánt sciche gaujes dl'architèda dla ferata. Na ressanazion de chësta èss povester empedí che la uniss data sú, ma la Ferates dl Stat ne se embastova nia l'am de abiné adum la spëisa de 600 milions de lires⁶⁸⁾ che jiva de bujën.

Empermò ti prims ani setanta, canche i priejes dl penzin ie sprizei tla stëiles y l ie uní enviá vía na dumënia cun pruibizion de furné, nes mucòvela de avëi dat sú la ferata.⁶⁹⁾

Ascurtazions

AOK = Cumando sëurastant dl'armeda

FEW = Ferata de viëra

KA = Archif de Viëra

LVK = Cumando de defendura

Fotografies a plata 32 de: L & R Großrubatscher / Urtijëi.



64) Diare, op. cit., 8 de nuvëmer 1918.

65) Liber dla ferata: *Grödner Bahn, Ferrovia della Val Gardena*, liber fundièr de Bulsan, pl. 75.

66) Dultinger, Josef: *Vergessene Vergangenheit. Schmalspurbahnen der k.u.k. Armee zur Dolomitenfront 1915 - 1918*,

Rum Innsbruck 1982, pl. 35.

67) Muscolino, Piero: *Die Dolomiten-Schmalspurbahnen Auer - Predazzo, Klausen - Plan*, Cortona, Calosci 1988, pl. 276.

68) *Dolomiten*, 21 de mei 1960.

69) *Alto Adige*, 25 de nuvëmer 1973.