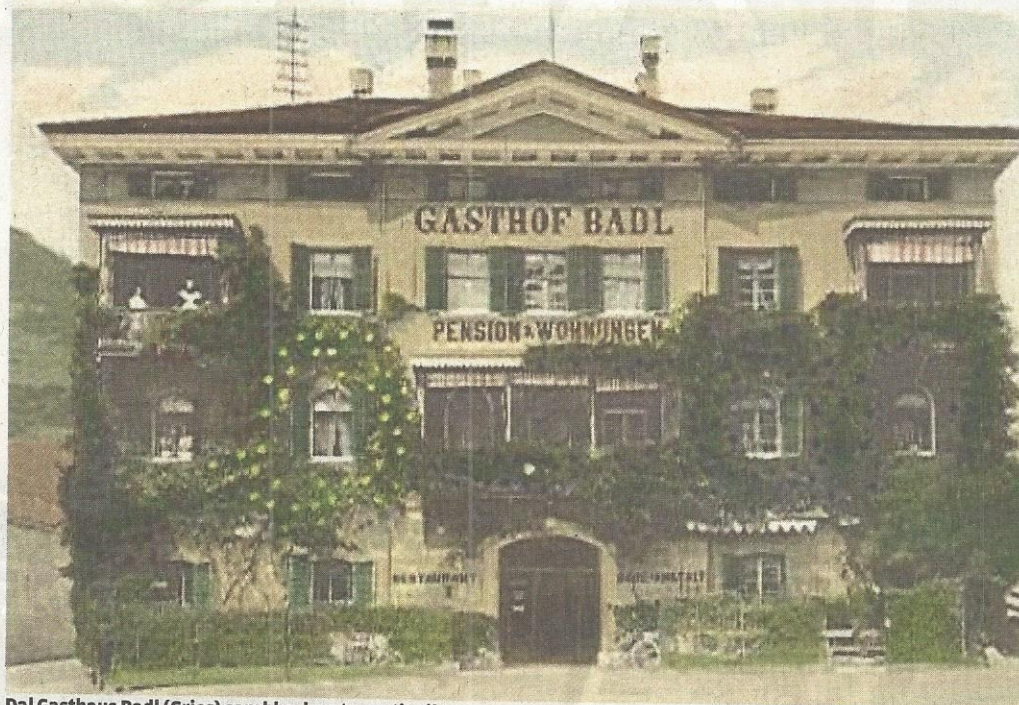


In treno a Sarentino

Un progetto inglese accarezza il sogno rimasto poi tale



Dal Gasthaus Badl (Gries) sarebbe dovuto partire il treno per Sarentino

(segue dalla prima pagina)
addentravano tra le Alpi, si fece strada anche un progetto che interessava direttamente la val Sarentino. Progetto di matrice inglese che ebbe una certa consistenza, ma che restò tale. Era il 1887, il treno era arrivato a Bolzano da sud (1859) e da nord (1866), s'era collegata Bolzano anche a Merano (1880), s'era constatata l'utilità delle strade ferrate, anche se molti benpensanti nell'avanzarsi del treno vedevano ancora il rischio del dilagare di una modernità corrotta nelle sane vallate alpine. Giosuè Carducci nel suo "Inno a Satorna" aveva (1881) scritto così del vapore, che con la sua forza muoveva le prime navi e le prime locomotive: "Un bello e orribile / mostro si sferra / corre gli oceani / corre la terra / corrusco e fumido / come un vulcano / i monti supera / divora il piano". Ma s'era visto che il treno portava, oltre al discutibile (?) afflato dei tempi nuovi, anche il denaro del turismo e la possibilità di esportare nel mondo i prodotti dell'agricoltura e delle prime industrie: dal legname, al vino, alla frutta, al cotone tessuto nello stabilimento all'imbocco della val Sarentino, alle fabbriche di conserve di Bolzano, ai pro-

dotti del molini di Dodiciville, al malto di Vilpiano. Grazie alla costruzione della strada della val Gardena prima, e della ferrovia del Brennero poi, le statuette gardenesi iniziarono a diffondersi nel mondo. Quanto alla val Sarentino c'erano buone possibilità di espansione turistica, ma c'era anche una miniera di fluorite (Rabenstein Bergwerke) di proprietà inglese, cui il trasporto a valle del materiale scavato sarebbe stato sicuramente facilitato dalla costruzione di una strada ferrata. E così l'esquire William Basil Wilberforce si diede da fare e si pose mano al progetto di una ferrovia che collegasse la val Sarentino a Bolzano, e quindi alla rete ferroviaria internazionale. Nel 1887 se ne scrisse sulla "Meraner Zeitung", sulla "Bozener Zeitung", sul "Tiroler Volksblatt". Fu deciso che l'ingegner F. Reiter di Innsbruck avrebbe sovrinteso alla tracciatura e il progetto fu così concepito: stazione di partenza a valle in prossimità dell'albergo "Badl", che si trovava all'incirca nella zona delle odierne piazze Vittoria e 4 Novembre (l'albergo è stato abbattuto negli anni Venti per lasciar posto a Parco Petrarca), avvio lungo l'odierna via Cadorna, una pri-

ma galleria nella zona "Sand" (poco oltre l'odierna stazione a valle della funivia per San Genesio), una seconda galleria nei pressi di Castel Novale ("Ried"), una terza galleria alla cascata, una quarta al "Marknerkessel" (da dove a destra si sale a Vanga del Renon), quinto tunnel al "Johanneskofel" (monte San Giovanni) ed un sesto al "Baderwirtshaus". Qui sarebbe dovuto iniziare un tratto a cremagliera lungo 5 chilometri che avrebbe consentito di raggiungere a Mezzavia una chiesetta, il "Puntschner Kirchlein". Una settima galleria, ed eccoci a Sarentino. Complessivamente le sette gallerie previste avrebbero avuto una lunghezza di 1.800 metri. Tra queste, quella più lunga avrebbe misurato 300 metri. Con l'occasione la stazione di Sarentino ("Tiroler Volksblatt" 15/10/1887) sarebbe stata illuminata elettricamente, e così anche tutto il paese: una novità sensazionale. Alla costruzione del treno per la val Sarentino manifestò il suo interesse l'impresa inglese di lord Claude Hamilton, e si annunciò che entro il 1889 i lavori sarebbero iniziati. Ma passò l'anno e non se ne seppe più niente.

www.bolzano-scomparsa.it

BOLZANO SCOMPARSATA

Con il treno
in Val Sarentino

di Ettore Frangipane

Sul finire dell'Ottocento, mentre le prime strade ferrate si

ALTO

ADIGE

1/07/2018