

↓ Trento

Bolzano ↑

Vadena

Laives

Porto fluviale

A 22

SS 12



ADIGE

Stazione Bronzolo

Bronzolo



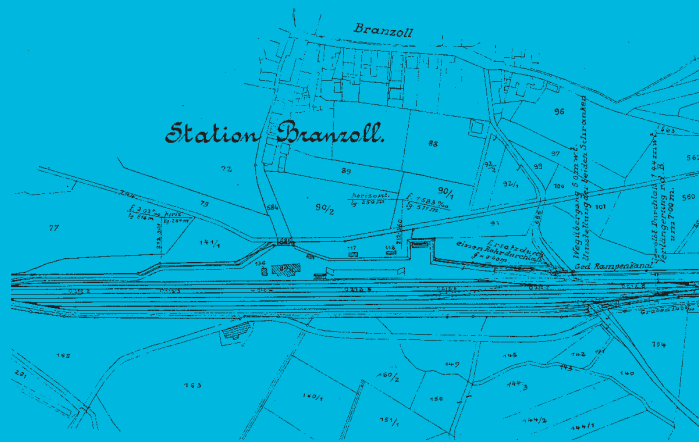
Cava di porfido

Via Nazionale

 **KOMPASS** 1:20 000

Per il percorso vedi mappa Kompass N. 54

1859



Stazione di Bronzolo

La stazione di Bronzolo venne realizzata dall'ing. Alois (Luigi) von Negrelli in collaborazione con Moriz Löhr e Ernst Hranatsch su incarico dell'imperialregia società "Privilegierte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft". Entrata in esercizio nel 1859, a partire dal 1915 fu la più importante stazione logistica del fronte sud della prima guerra mondiale.

INDIRIZZO *Stazione di Bronzolo, via Stazione*

CONTATTI *Comune di Bronzolo, tel. 0471 597411*

Associazione turistica Laives-Bronzolo-Vadena, tel. 0471 950420

*Planimetria della stazione di Bronzolo;
imperialregia "Private Südbahn Gesellschaft", 1915*



Stazione di Bronzolo, edificio centrale visto dai binari e dall'esterno. La realizzazione della linea ferroviaria da Verona a Bolzano nel 1859 determinò il tracollo economico del paese di Bronzolo che, nel proprio porto sull'Adige, esercitava diritti di dazio sui traffici fluviali. Dopo la costruzione della ferrovia prese avvio la frutticoltura.



STAZIONE DI BRNZOLO

Durante la prima guerra mondiale, a partire dal 1915, la stazione di Bronzolo della tratta ferroviaria Bolzano-Verona veniva ritenuta la più importante stazione logistica del fronte sud. L'edificio fu costruito nelle forme strutturali sistematiche e funzionali proprie dell'architettura ferroviaria austriaca dell'epoca: netta divisione delle aree passeggeri, merci, movimento e gestione; simmetria costruttiva risultante da un ingresso centrale ad atrio con biglietteria, deposito bagagli ed accessi alle sale d'aspetto distinte per classi. La simmetria si esprime anche nella struttura classicistica dello stabile.

La stazione venne realizzata dall'architetto Alois (Luigi) von Negrelli assieme a Moriz Löhr ed Ernst Hranatsch su incarico dell'imperialregia società "Privilegierte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Central-italienische Eisenbahngesellschaft", dal 1862 "Privilegierte Südbahn Gesellschaft". A nord dell'edificio centrale venne eretto un magazzino con bei timpani in legno. Dopo la prima guerra mondiale fu costruito un magazzino in muratura di tre piani con una veranda in legno che correva lungo l'intero lato ovest. Questo edificio, destinato prevalentemente al deposito di materiale militare, era il maggior

magazzino ferroviario a sud di Bolzano. Il magazzino più piccolo è stato purtroppo demolito e sostituito da un anonimo locale tecnico, mentre quello maggiore si è conservato. Tra le due guerre lo scalo è stato ampliato per scopi militari e quindi, negli anni '50, dotato anche di una rampa per mezzi corazzati. La stazione, in origine di un caldo color ocra, è stata malaccortamente ridipinta nel 2001 in una fredda tonalità bluastrea.

Nello stesso anno sono state realizzate anche pensiline trasparenti e un sottopasso (privo di ascensore) che porta ai binari centrali. La stazione ha una collocazione ideale nel centro dell'abitato ed è usata soprattutto per i collegamenti pendolari con Bolzano. Il capoluogo può essere raggiunto molto più velocemente con il treno che non sulla strada statale, quasi sempre intasata.

Stazione di Bronzolo, sala d'aspetto. La struttura originale dell'edificio centrale si è conservata anche dopo i restauri. Sono stati aggiunti un piccolo annesso, un sottopasso e pensiline trasparenti. Solo l'ampio scalo ricorda ancora l'importante funzione di quella che fu la principale stazione logistica austriaca del fronte sud durante la prima guerra mondiale.



PORTO SULL'ADIGE - BRONZOLO

L'approdo di Bronzolo è l'unico porto fluviale per zattere a sud delle Alpi ancor oggi conservato. Con un argine d'ormeggio lungo 100 metri è una delle testimonianze industriali più importanti del Sudtirolo. Prima che nel 1859 la linea ferroviaria Verona-Bolzano ponesse fine al trasporto fluviale, l'Adige è stato popolato per più di 6 secoli da zattere, battelli da trasporto, traghetti e barche da pesca. Solo la fluitazione del legname verso sud sopravvisse sino alla prima guerra mondiale. Nonostante la regolazione del corso d'acqua, anche la fluitazione ebbe fine a causa della costruzione di 4 dighe tra Mori e Verona. È stata l'Associazione portuale dell'Adige ad impegnarsi per la conservazione di questo monumento tecnico. Nel 1993 è stato anche recuperato un battello del 1885 affondato durante una piena. Nonostante l'antico porto fluviale di Bronzolo fosse stato quasi completamente interrato durante la costruzione del nuovo ponte di Vadena, il Genio Civile ha poi provveduto a dissotterrare nuovamente l'argine di ormeggio. Nell'Ottocento l'edificio della Dogana ospitava il magazzino merci e l'amministrazione della "Compagnia degli spedizionieri di Sacco".

Tra il 1487 e il 1517 i commercianti di legname di Verona e Trento erano tenuti lontani da Bolzano dalle tensioni tra il Tirolo e Venezia e dal clima di guer-



Zattera carica di botti e balle, ricostruita dall'Associazione portuale dell'Adige

ra. Al loro posto fecero la loro comparsa gli zatterieri della località di Sacco presso Rovereto. Inizialmente essi percorrevano il tratto Bronzolo-Trento, ma già nel 1526 furono autorizzati a proseguire sino a Verona. Progressivamente i commerci in particolare di legname si estesero in Sudtirolo. Ancor prima del 1548 essi ottennero il diritto esclusivo per l'esercizio della fluitazione e del trasporto merci sull'Adige a partire da Bronzolo. Sin nel secondo dopoguerra Giuseppe e Rosaria Pedri gestirono il tragheto di San Floriano. Tra passo Resia e l'Adriatico, il tragheto sull'Adige più a nord fu quello della famiglia Defranceschi del maso "Fischer" di Cornaiano che era parte integrante del vecchio sentiero tra Oltrisarco e Oltradige.

Lo spostamento più a sud della foce dell'Isarco rese impraticabile il collegamento con la sponda sinistra dell'Adige da Bolzano, per cui il traghetto rimase solo ad uso privato. Per il trasporto delle merci sull'Adige venivano utilizzate casse, balle e botti. Queste ultime non venivano riempite solo di liquidi ma anche di articoli fragili che in esse risultavano meglio protetti. Inoltre le botti potevano essere fatte rotolare e facilmente impilate con grandi vantaggi nello stivaggio.

L'Adige, con i suoi 415 km, è per lunghezza il secondo fiume d'Italia. Nasce nell'alta val Venosta, attraversa i laghi di Resia e della Muta, lambisce Merano e Bolzano e sfocia nell'Adriatico presso Porto Fossone. Il fiume è navigabile su una lunghezza di 297 km e nel tratto sudtirolese raggiunge una larghezza massima di 78 m con una profondità tra i 3 ed i 5 metri.

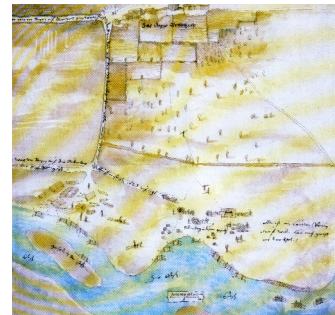
Il tragitto da Terlano e Cardano, i due approdi più settentrionali, andava sino a Verona passando per Egna, Bronzolo, Trento e Sacco. Nella Biblioteca Nazionale austriaca e nell'Archivio Provinciale del Tirolo a Innsbruck sono conservati i piani per un canale navigabile che avrebbe dovuto collegare le idrovie dell'Inn e dell'Adige. Il progetto risale al Settecento, ma non è mai stato realizzato.



L'edificio della dogana sull'argine a Bronzolo; l'Adige fu la più importante via di trasporto tra nord e sud sino alla costruzione della ferrovia.



Pianta di Bronzolo, sec. XVII; l'approdo di Bronzolo è l'unico porto per zattere conservato a sud delle Alpi.



CAVE DI PROFIDO - BRNZOLO

Alla fine dell'Ottocento, tra Laives, Ora e Bronzolo esisteva una fiorente industria del porfido che riforniva di pietra rossa mezza Europa. Nella Bassa Atesina, a partire dal 1880, si producevano soprattutto pavimentazioni, lastre e bordi per marciapiedi e conci per strade e piazze. Le cave, oggi quasi tutte abbandonate, erano per la maggioranza a gestione familiare e le pietre venivano estratte a lastroni.

Il pioniere dell'"età d'oro della pietra" nella Bassa Atesina fu Johann Lentsch. Fu lui ad inaugurare nel 1880 la prima cava di porfido sul monte Giuda sopra Bronzolo. I blocchi di pietra venivano trasportati a valle su barrocci, funi e una trentina di muli. Punto di trasbordo era la stazione di Bronzolo, attrezzata e collegata al meglio per il trasporto delle pietre in tutt'Europa. Circa 100 km di strade viennesi sono lastricate con porfido di Bronzolo. Qualcuno sostiene che il nome della Piazza Rossa di Mosca derivi proprio dalla colorazione delle lastre di porfido della Bassa Atesina.

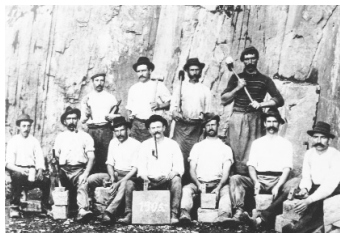
Nelle complessive 16 cave trovarono lavoro molti braccianti agricoli del luogo, ma a sgobbare sotto il sole ardente di queste cave esposte a sud-ovest furono anche scalpellini trentini e tirolesi.



Trasporto del blocco di porfido per il leone della Bavaria di Monaco

La cava Göller attorno al 1900

Cavatori di porfido, 1906



Nella sola cava di Lentsch, sopra il maso Obergöller, gli occupati raggiunsero le 100 unità. Il trasporto a valle del materiale estratto era estremamente faticoso e costoso, per cui con il tempo si provvide a realizzare un'apposita teleferica.

Nonostante la sua crescita negli anni prosperi di inizio Novecento, dopo la prima guerra mondiale e la divisione del Tirolo, l'azienda di Lentsch dovette essere faticosamente rilanciata mediante nuovi contatti commerciali. Il mercato era ora rappresentato dalle città italiane.

Approssimazione e scarsa etica contabile delle amministrazioni cittadine fecero però precipitare la ditta in difficoltà finanziarie tali che nel 1926 dovette essere ceduta alla "Società anonima di Porfidi d'Italia" con sede a Milano. Negli anni Trenta la lavorazione artigianale di inizio secolo venne sostituita definitivamente dalle macchine.

Dopo la seconda guerra mondiale l'estrazione del porfido regredì talmente che di 16 cave, con più di mille operai, oggi ne è rimasta in attività una sola.

I blocchi di porfido grezzi venivano calati a valle con un montacarichi, per essere poi sgrossati.

