

↑ Passo Resia

Merano →

Clusio

Malles

via Nazionale

Stazione  
Malles

Rimessa locomotori  
Termine ferrovia Val Venosta

Tarces

Laces

Via Stazione

KOMPASS 1:20 000

Per il percorso vedi mappa Kompass N. 52

SS 40

SP 103

SP 104

SS 40

ADIGE



# 1906

*Stazione di Malles, tipologia degli edifici ferroviari conservata nell'Archivio di Stato a Vienna; progetto del cavaliere ing.Konstantin von Chabert.*



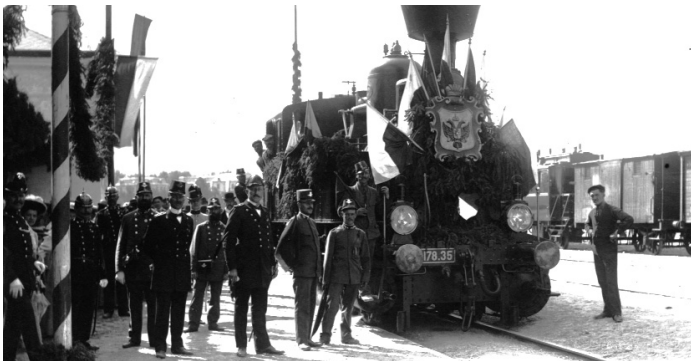
## La stazione di Malles

Nel corso di ampi lavori di restauro, la storica rimessa delle locomotive di Malles è stata ampliata e dotata di impianto di lavaggio e rifornimento. La struttura dei binari e degli scambi è stata invece conservata integralmente. Qui infatti si trova uno storico impianto d'inversione a stella a 5 binari, unico nel suo genere nella zona alpina. Assieme alla stazione e al serbatoio idrico forma un insieme singolare ma di esemplare sintonia. Qui tecnologia e tempo libero (grazie ad un parco-giochi con una half-pipe) si fondono alla perfezione. La ferrovia della Val Venosta che, come altre linee locali sudtirolesi, fu costruita con grandi sacrifici economici da parte della popolazione, è un raro gioiello dell'architettura ferroviaria imperial-asburgica. Proprio per questo si è cercato di mettere mano alle strutture d'epoca con la sensibilità dovuta ad uno storico patrimonio edile. La stazione capolinea di Malles risulta così un esemplare modello di risanamento per le stazioni ferroviarie sulla tratta Malles - Bolzano.

INDIRIZZO *Stazione di Malles, viale Stazione 1, Malles*

CONTATTI *Associazione turistica Solda, tel. 0473 613015*

CONTATTI *Associazione turistica Solda, tel. 0473 613015*



*All'inaugurazione della ferrovia della Val Venosta, il primo luglio 1906, erano messi in gran gala sia gli ospiti d'onore che la vaporiera, agghindata per l'occasione.*



*La stella d'inversione, impianto d'epoca unico nella cerchia alpina, è stata conservata intatta anche dopo il ripristino della linea nel 2006.*

## **STAZIONE DI MALLES**

Le linee ferroviarie sorte in epoca imperialregia asburgica hanno contribuito in modo decisivo allo sviluppo economico e turistico del Sudtirolo. In Val Venosta fu così reso possibile il passaggio ad un'economia frutticola e vitivinicola ed alla relativa commercializzazione. Il marmo delle cave di Lasa ad esempio poté essere commercializzato più efficacemente grazie alla spedizione su treni merci. Anche l'afflusso di turisti e lo sviluppo di strutture alberghiere e gastronomiche efficienti in Val Venosta fu legato all'apertura della ferrovia. La valle, un tempo povera, poté così vivere un inaspettato sviluppo economico. La linea ferroviaria, concepita nella prima metà dell'Ottocento, come collegamento internazionale tra il porto mediterraneo di Venezia (all'epoca ancora in territorio austriaco) e l'industrializzato nordest della Germania, nonché con la Svizzera, doveva essere componente essenziale della rete di collegamenti a vasto raggio dell'impero austro-ungarico. Questa rete crollò come un castello di carte dopo la perdita della Lombardia e del Veneto, passati all'Italia tra il 1859 e il 1866. Dopo la prima guerra mondiale la ferrovia della Val Venosta venne incorporata nelle Ferrovie dello Stato italiane. La tratta Merano - Malles venne poi dismessa nel 1991. Nel 1999 è seguito il passaggio ufficiale della linea ferroviaria alla Provincia Autonoma di Bolzano

che l'ha rivitalizzata (con una spesa di 116 milioni di Euro) e rimessa in servizio il 5 maggio 2005. Le stazioni lungo la linea della Val Venosta furono costruite in soli 3 anni dall' Ufficio delle Ferrovie locali di Vienna (Wiener Lokalbahnamt) su incarico della società "Vinschgauer Bahn AG" sotto la guida del consigliere edile, il cavaliere Konstantin von Chabert. Questi edifici formano un insieme di architettura ferroviaria unico in Europa. Le 14 costruzioni, singole o in gruppo, realizzate in perfetta unità stilistica, sono conservate nel loro aspetto originale e testimoniano la competenza tecnica e il forte linguaggio costruttivo dell'epoca. Stilisticamente gli edifici delle stazioni parlano il linguaggio dell'architettura prediletta per le abitazioni altoborghesi alla svolta del secolo. Essi dovevano trasmettere ai viaggiatori, che per l'appunto provenivano da

*A Malles, come nelle altre stazioni lungo la linea, viene di mostrato in modo esemplare come il vecchio ed il nuovo possano convivere armoniosamente.*



questo ceto, la sensazione di essere nel "posto giusto". Interessante è il fatto che questa architettura non ha nulla da spartire con gli elementi di quella rurale tipica del luogo, ma trova una sua propria forma di espressione coniugata ai contenuti tecnici del nuovo mezzo di trasporto. Al capolinea di Malles tutti gli edifici originali si sono conservati sino al 2004.

Nel corso degli ampi lavori di ristrutturazione e risanamento è stato demolito il casello costruito negli anni '60. La bella rimessa è stata invece ampliata in forme architettoniche moderne e dotata di impianto di lavaggio e rifornimento. La struttura dei binari e degli scambi è stata conservata integralmente, dato che qui troviamo uno storico impianto d'inversione a stella a 5 binari, unico nel suo genere nella zona alpina. Malles è un esempio ben riuscito di recupero di un'area ferroviaria. Si tratta di un singolare insieme nel quale la stazione, la stella d'inversione e il serbatoio idrico sono in esemplare sintonia. Qui tecnologia e tempo libero si fondono alla perfezione.



*La torre idrica è stata conservata fino ad oggi nella forma originale.*