

## SCHEDA TECNICA



Il Ministero dello Sviluppo Economico emetterà, il giorno 9 settembre 2017, un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica “il Patrimonio naturale e paesaggistico” dedicato al Trenino della Val Gardena, del valore di € 0,95.

Il francobollo è stampato dall’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia, su carta bianca, patinata neutra, autoadesiva, non fluorescente; grammatura: 90 g/mq; supporto: carta bianca, autoadesiva Kraft monosiliconata da 80 g/mq; adesivo: tipo acrilico ad acqua, distribuito in quantità di 20 g/mq (secco); formato carta e formato stampa: mm 48 x 40; formato tracciatura: mm 54 x 47; dentellatura: 11 effettuata con fustellatura; colori: cinque; tiratura: quattrocentomila francobolli; foglio: ventotto esemplari, valore “€ 26,60”.

La vignetta raffigura il trenino della Val Gardena con il panorama di Santa Cristina Valgardena sullo sfondo. Completano il francobollo la leggenda “TRENINO DELLA VAL GARDENA”, la scritta “ITALIA” ed il valore “€ 0,95”.

Bozzettista: Gaetano Ieluzzo.

Nota: l’opera pittorica raffigurata sul francobollo è tratta da una foto di Norbert Mussner.

A commento dell’emissione viene realizzato il bollettino illustrativo con articolo (anche in versione tedesca e ladina) a firma di Elfriede Perathoner.

L’Ufficio Postale di Santa Cristina Val Gardena (BZ) utilizzerà, il giorno di emissione, l’annullo speciale realizzato da Filatelia di Poste Italiane.

Il francobollo ed i prodotti filatelici correlati possono essere acquistati presso gli Uffici Postali abilitati, gli “Spazio Filatelia” di Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Roma 1, Torino, Trieste, Venezia e sul sito [poste.it](http://poste.it).

## 100 ANNI - LA FERROVIA DELLA VAL GARDENA

La ferrovia della Val Gardena venne realizzata dagli austriaci 100 anni fa durante il Primo Conflitto Mondiale per garantire i rifornimenti al fronte dolomitico; le truppe austriache dovevano infatti essere trasportate fino al fronte. La ferrovia venne terminata a febbraio del 1917, dopo un tempo record di nemmeno cinque mesi di lavori da 10.000 uomini, dei quali 500 operai civili, 3.500 soldati e ben 6.000 prigionieri russi, che lavoravano in condizioni avverse di fame e di freddo.

Dopo la fine del Primo Conflitto Mondiale, le Ferrovie dello Stato Italiano divennero legittime proprietarie della linea della Val Gardena e il trenino poté mostrare le sue potenzialità in campo turistico. Infatti attraverso questa ferrovia a scartamento ridotto gli ospiti poterono risalire comodamente la Val Gardena da Chiusa godendosi uno splendido tragitto panoramico.

Però, ancora prima dell'avvento della motorizzazione di massa, alla linea ferroviaria non veniva attribuita ampia rilevanza per il trasporto passeggeri. Con la sua irrisoria velocità di 18km/h in salita e di 20 km/h in discesa fece ipotizzare già nel 1938 la sua sostituzione con un servizio autobus. Le Ferrovie dello Stato negarono tuttavia il sostegno finanziario necessario per l'ammodernamento e l'amata linea ferroviaria venne soppressa il 29 maggio 1960. (*Elfriede Perathoner*)

## 100 JAHRE GRÖDNER BAHN

Die Grödner Bahn wurde unter österreichischem Militärkommando im Ersten Weltkrieg gebaut um die Dolomitenfront mit Kriegsgütern zu versorgen. Nach der Kriegserklärung Italiens an Österreich-Ungarn mussten die Österreicher so schnell wie möglich an die Front befördert werden. So wurde die Bahn in einer Rekordzeit von 5 Monaten verwirklicht. 10.000 Männer, davon 500 Bahnarbeiter, 3.500 Soldaten und 6.000 russische Kriegsgefangene, welche unter dramatischen und unmenschlichen Bedingungen arbeiteten, waren am Bahnbau beschäftigt.

Die italienischen Staatsbahnen übernahmen Mitte Mai 1920 die Grödner Bahn. In Friedenszeiten wurde die Bahn eine touristische Attraktion, der herrliche Ausblick auf den Langkofel begleitete jede Fahrt.

Am 29. Mai 1960 fuhr die Grödner Bahn zum letzten Mal. Bei einer dürftigen Höchstgeschwindigkeit von 18 km/h bergwärts und 20km/h talwärts hätte man sie modernisieren müssen. Doch die aufwändigen Modernisierungsprojekte konnten nicht finanziert werden. Unrentabilität und Baufälligkei führten zur Einstellung der Bahn. (*Elfriede Perathoner*)

## 100 ANI – LA FERATA DE GHERDĒINA

La ferata de Gherdëina fova unida fata su dai austriacs dan 100 ani ntan la Prima Gran Viera acioche l' refurnimënt per la front tla Dolomites jisse plu aslune. N messova mené nce la trupes austriaches nchin sun la front. I lëures per la ferata fova unic stluc ju de fauré dl 1917 te n tēmp da record de mé cin mënc se nuzan de 10.000 persones, de chisc 500 lauranc zevii, 3.500 saudeies y bën 6.000 perjunieres rusc che laurova patian la fam y l frëit.

Do la fin dla Prima Gran Viera fova la ferates talianes diventedes i patrons dla linia tres Gherdëina y dla ferata se nuzoven dantaldut per nvië via l turism. Propi de gra a chësta ferata pudova i seniëures senté su a Tluses y furné nchin te Gherdëina, stajan sauri se gudan l bel panorama.

Mo dan che l unissa l gran muvimënt di auti ne ti univel bele nia plu dat n gran valor ala linia dla ferata coche mesun de trasport per mené persones. Cun mé 18 km al'ëura jan suvier y 20 km al'ëura juvier univel bele l ann 1938 pensà de la giamie ora cun n servisc de curiera. La ferates talianes ne n'ova ai tēmps nia dat pro si sustēni finanziaer y nsci ie la linia dla fertata tan bēnuluda unida data su ai 29 de mei dl 1960.

(*Elfriede Perathoner*)