



100 JAHRE
LEBEN IN AUER
UN SECOLO
DI VITA AD ORA
AUERORA.IT

Ora si muove La moto del mastro conciatore Peppi Perwanger

La posizione mediana dell'Alto Adige rende questo luogo una zona di transito per antonomasia. Nel 1° secolo d.C. una parte della Via Claudia Augusta romana collegava le città di Pons Drusi e Tridentum, cioè Bolzano e Trento.

Per questo motivo la Bassa Atesina è da sempre un importante snodo commerciale, per il quale già diversi secoli fa passarono tantissime merci: soprattutto legno, ma anche pelli di animali, tessuti preziosi, spezie e oli. Una rete stradale ben organizzata e mezzi di trasporto affidabili sono fondamentali per lo sviluppo di un territorio. Questo è dimostrato dalla famiglia Perwanger, il cui nome a Ora è indissolubilmente legato all'omonima conceria. L'azienda crebbe notevolmente grazie alle innovazioni tecniche e infrastrutturali avvenute negli ultimi 150 anni.

Tra il 1840 e il 1860 in Tirolo era stata ampliata la rete stradale asburgica, un intervento paragonabile allo sviluppo delle odierne

strade statali.¹ In contemporanea, la nuova ferrovia del Brennero favorì lo spostamento di persone e merci, con la tratta Bolzano-Venezia completata nel 1859, e quella fino a Innsbruck terminata nel 1867. Ideatore di questo mastodontico progetto era stato l'ingegnere Alois Negrelli,² a cui oggi è dedicata una strada di Ora. Alcuni anni dopo, proprio accanto alla nuova stazione dei treni, fu costruita la stazione della ferrovia della Val di Fiemme, destinata a diventare un elemento importante per lo sviluppo economico e turistico del paese. Il progetto per la realizzazione di questo collegamento attraverso il passo di San Lugano era già stato presentato nel 1891, ma le tensioni tra Innsbruck, Bolzano e Trento avevano bloccato la sua esecuzione.

1 Georg Zwanowetz, Verkehrsgeschichte des Südtiroler Unterlandes. Grundzüge und Hauptsachen, in: Südtiroler Kulturinstitut (ed.), Das Südtiroler Unterland, Athesia, Bolzano 1980, 35-62.

2 Hubert Held, Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836-1867. Von München über Alttyrol nach Venedig – aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive, Studienverlag, Innsbruck 2018, 275f.



Peppi
Perwanger

biamenti. Passò, tra l'altro, all'energia idrica, modernizzando così la catena di produzione.

Le pelli della conceria Perwanger divennero ambite persino a Vienna, questo è ciò che raccontano i vecchi registri aziendali.

Furono le esigenze belliche ad accelerare la messa in opera del piano, perché la tratta Ora-Predazzo risultava utile per il trasporto di uomini e attrezzature militari. Dal 1918 in poi la ferrovia accolse anche passeggeri civili, diventando sempre più amata dai turisti. Essi apprezzarono molto questo agile modo per viaggiare tra la Bassa Atesina e la Val di Fiemme.³

Verso la fine dell'Ottocento, il Tirolo fu ampiamente modernizzato⁴ e le più recenti conquiste tecnologiche raggiunsero anche la conceria Perwanger. L'azienda era stata fondata attorno al 1770 dalla famiglia Hornsteiner. Il nome cambiò solo quando Franz Perwanger sposò una delle figlie. Verso il 1900 Josef Perwanger, detto Peppi, prese in mano l'azienda in terza generazione. Era nato il 17 settembre 1886 a Ora. Suo padre Franz Xaver era cresciuto in una situazione familiare difficile, motivo per cui si trasferì a Bolzano in giovane età per imparare il mestiere del conciatore. Dotato di nuove conoscenze tornò a Ora, prese in mano l'allora modesta impresa e introdusse alcuni importanti cam-

Il commercio di quel periodo fu molto agevolato dal fatto che le tradizionali carrozze a traino furono man mano sostituite da mezzi motorizzati, una novità che interessò anche Peppi Perwanger.

La produzione del cuoio era molto laboriosa. Erano necessari fino a due anni prima che la pelle di un animale diventasse cuoio di alta qualità, adatto alla realizzazione di tomaie e soole per calzolari e per i finimenti di cavalli e buoi. C'era molta richiesta, ma le pelli scarseggiavano. Inoltre, si trattava di un materiale deperibile, che veniva fornito dai contadini della zona con lenti carri trainati da cavalli. Fu lì che Peppi decise di rivoluzionare la filiera del trasporto: Acquistò una moto con sidecar della marca American Indian, che permise non solo di ampliare il raggio delle consegne, ma aprì nuove fonti di approvvigionamento e accelerò la raccolta delle pelli grezze. Peppi era appassionato di tecnologia e fu il primo motociclista di Ora, mentre sappiamo che la prima automobile del paese appartenne al medico di base Dr. Gerber. Ben presto anche le altre aziende captarono l'importanza di questa innovazione: la Bortolotti, operativa

3 Rolando Cembran, Eine Bahn ins Fleimstal. Geschichtlicher Abriss – Tauziehen zwischen Bozen und Trient – Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung (1891-1963), Athesia, Bolzano 2011.

4 Gottfried Solderer (ed.), Das 20. Jahrhundert in Südtirol, vol. 1, Edition Raetia, Bolzano 1999, 38f.



nel settore del legname, e la Steinkeller, commercio di frutta, si munirono a loro volta di un'automobile. Lentamente tutti gli imprenditori compresero che il futuro dei loro affari si sarebbe svolto in strada, a bordo di mezzi motorizzati. Aprì i battenti anche il primo distributore di benzina di Ora, allestito davanti al negozio della famiglia Winnischhofer.⁵

Peppi e i suoi figli si fecero notare, ora che passavano per le strade a bordo di una scoppiettante moto. Il mezzo non fu utilizzato solo per viaggi di lavoro, ma anche per il tempo libero. Le persone ancora ricordano un curioso evento: un giorno i figli di Peppi partirono in tre per andare a sciare, ma nella grande curva sulla strada di Montagna la moto sovraccarica si spezzò in due. I rampolli tornarono a casa a piedi, portando con sé i rottami dell'indispensabile mezzo. Fortunatamente l'American Indian fu rimessa in sesto da un saldatore, e rimase al servizio della conceria anche per gli anni a venire.

Ma la moto non fu l'unica innovazione. Negli anni Cinquanta i Perwanger decisero di abbandonare la tradizionale tecnica della concia con corteccia di quercia a favore di un metodo più celere che sfruttava le proprietà di componenti minerali (questa procedura

è tuttora in uso). Anche la gestione cambiò: dopo la Seconda Guerra Mondiale il figlio di Peppi, Sepp, prese le redini dell'azienda e introdusse l'uso dell'energia elettrica al posto di quella idrica. Sulla falsariga di suo padre, tentò di ampliare il raggio d'azione della conceria. Alla ricerca di un potente mezzo di trasporto si imbatté in un fuoristrada Jeep dell'esercito americano. Questo permise di raggiungere più fornitori e trasportare una maggiore quantità di pelli. Ampliò anche la gamma di prodotti, includendo nuovi tipi di pellame e puntando molto sullo sviluppo di pelli robuste per scarpe. Perfezionò costantemente i metodi di produzione, grazie a numerosi esperimenti e una mentalità sempre aperta verso i cambiamenti del settore. Oggi l'azienda è diretta da Lorenz Perwanger, ed è il leader mondiale nella produzione di pellami per sport alpini e di montagna, ma anche per scarpe antiinfortunistiche e stivali da moto.

Purtroppo Peppi Perwanger non visse abbastanza a lungo per vedere tutto ciò: morì il 30 novembre 1962. Il suo coraggio, la sua inventiva e la sua lungimiranza sono dei pilastri fondanti della storia del paese di Ora, che dalla romana Via Claudia Augusta ci ha portati alla ferrovia del Brennero e in sella a una moto americana, attraversando i millenni fino ad arrivare nel 21° secolo.

Scritto da Adina Guarnieri

Biografia da leggere e scaricare su:
www.auerora.it/it/bio/peppi-perwanger-it

5 Helmut Zelger, Auer im Südtiroler Unterland, Verschönerungsverein Auer, Ora 2006, 71-72.

Bibliografia

Cembran, Rolando, Eine Bahn ins Fleimstal. Geschichtlicher Abriss – Tauziehen zwischen Bozen und Trient – Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung (1891-1963), Athesia, Bolzano 2011.

Held, Hubert, Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836-1867. Von München über Alttyrol nach Venedig – aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive, Studienverlag, Innsbruck 2018.

Merkantilmuseum Bozen (ed.), Die Brennerroute. Eine europäische Verbindung zwischen Mittelalter und Neuzeit, Handelskammer Bozen, Bolzano 2018.

Mitterer, Wittfrida, 150 Jahre Brennerbahn. Von der Postkutsche zur Hochgeschwindigkeit, Athesia, Bolzano 2017.

Populorum, Michael Alexander, Eisenbahnarchäologische Exkursionen südlich des Brenners – Teil 3: Die k.u.k. Fleimstalbahn von Auer nach Predazzo, Mercurius Eigenverlag, Gröding/Salzburg 2012.

Solderer, Gottfried (ed.), Das 20. Jahrhundert in Südtirol, vol. 1, Edition Raetia, Bolzano 1999.

Zelger, Helmut, Auer im Südtiroler Unterland, Verschönerungsverein Auer, Ora 2006.

Zwanowetz, Georg, Verkehrsgeschichte des Südtiroler Unterlandes. Grundzüge und Haupttatsachen, in: Südtiroler Kulturinstitut (ed.), Das Südtiroler Unterland, Athesia, Bolzano 1980, 35-62.
