



← Meran

Brenner →

SS 508

Talferpromenade

Historische Promenaden-Beleuchtung

Max Valier Teleskop

Seilbahn Ritten

Freiheitsstraße

Bozen

Bahnhof Bozen

Schlachthofstr.

SS 22

Rittner Straße

Drususallee

TALER

EISACK

SS 12

Innsbrucker Straße

A22

Seilbahn Kohlern



↓ Trient

Oberau

KOMPASS 1:20 000

Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 54

1859

Bahnhof Bozen - Bozen

Der nach den Plänen von Luigi Negrelli, Chef der Ober-Baudirektion der k. k. Privilegierten Südbahn in Verona und späterer Suezkanal-Projektant, sowie von Moritz Löhr errichtete Bahnhof Bozen wurde 1859 eingeweiht. Während des Faschismus wurde der Bahnhof 1928 umgebaut. Das Hauptgebäude, Tor zur Stadt, hat den Faschismus und trotz einiger Schäden auch den Bombenhagel im Zweiten Weltkrieg überlebt.

ADRESSE *Bahnhof Bozen, Bahnhofplatz 1, Bozen*

KONTAKT *Centostazioni, Italienische Staatsbahnen, Tel. 334 6260501*

Verkehrsamt Bozen, Tel. 0471 307000



*Der Bozner Bahnhof
in einer Bauaufnahme
von 2007.*

BAHNHOF BOZEN - BOZEN

Das Kernensemble des Bozner Bahnhofs mit 80.000 mq Bahnanlagen, die sich über 750 m Länge erstrecken, ist ein Erbe der zweitältesten Eisenbahn des altösterreichischen Tirol. Der im Auftrag der k. k. Südtiroler Staatseisenbahn Verona-Bozen von Ernst Hranatsch nach den Plänen von Luigi Negrelli, Chef der Ober-Baudirektion in Verona und späterer Suezkanal-Projektant, sowie von Moritz Löhr errichtete Bahnhof wurde am 16. Mai 1859 eingeweiht. Der Umbau während des Faschismus wurde am 24. Mai 1928 eingeweiht. Heutige Eignerin ist die italienische Staatsbahn (FS).

Auf der Nord- und Südseite hatte das Bahnhofsgebäude ursprünglich gleisseitig kurze Flügel, die Wartesäle bzw. ein Restaurant enthielten. Östlich direkt an das Mittelgebäude angebaut war über den zwei Durchgangseisenbahnen eine Bahnhofshalle mit repräsentativen Portalen an den jeweiligen Enden errichtet worden. Parallel zu den Geleisen lagen im Süden des Bahnhofsgebäudes eine große Wagenremise sowie ein kleineres (Wohn)-Gebäude mit Garten und Gewächshaus. Im Norden des Hauptgebäudes lag die Eilguthalle mit Laderampe, danach folgte Richtung Brenner ein langes Frachtmagazin mit Zollamt. Gegenüber der Bahnhofshalle war die Lokremise angeordnet. Die drei Lokdepots mit den Oberlicht-Shed-Dä-



Bozner Bahnhof mit Ankunftshalle, 1859, Museo Correr Venedig, Emil Lotze.

Aufnahmegebäude des Bozner Bahnhofs, 1928.

Brunnen nach einem Entwurf von Angelo Mazzoni. Die Skulpturen wurden vom Kärntner Bildhauer Franz Ehrenhöfer gefertigt.

chern aus den Jahren 1929 bzw. 1936 sind wie die alte Schmiede heute noch erhalten, werden aber nur zum Teil genutzt.

Das Hauptgebäude hat den Faschismus und trotz einiger Schäden den Bombenhagel im Zweiten Weltkrieg überlebt. Aus der Ära Negrelli blieb das mehrstöckige Empfangsgebäude aus dem Jahr 1859 mit seinem markanten trapezförmigen Grundriss erhalten. Dieses Stationsgebäude der kaiserlich-königlichen Staatsbahn hatte einst die mächtige Ankunftshalle sogar noch überragt. Die Halle musste noch in altösterreichischer Zeit weichen.

Wer heute „historischer Bozner Bahnhof“ sagt, meint den baulichen Status von 1928. Das faschistische Regime wünschte einen Bahnhof im Geist der neuen Zeit. Der römische Architekt Angiolo Mazzoni hatte mit dem 1928 eröffneten Bahnhofs-Umbau jedoch keinen Regimebau abgeliefert, sondern ein Baudenkmal, das mit Einfühlungsvermögen und in durchaus eigenständiger Handschrift gestaltet war. Besonderer Blickfang des Haupteingangs war das vorgeblendete Säulen-Entree, wobei Schrägseiten und Grundriss in ihrem Originalzustand belassen wurden. Heute sind erneut Überlegungen im Gange, den Bahnhof rund 500 Meter Richtung Bozner Boden zu verlegen, das frei werdende Areal zu überbauen und ein Einkaufszentrum anzusiedeln. Gegen eine Verlegung des Bahnhofs,



„Bahnhof zu Botzen und das Rosengarten Gebirge“ von Gottfried Seelos, Farblithografie aus dem „Album der Südtiroler Eisenbahn“, 1859.

dessen Fassade unter Denkmalschutz steht, sind mehrere Initiativen im Gange.

Unter Benito Mussolini war die Eisenbahn - auch mit Blick auf die angestrebte Italiensierung des annektierten Südtirols - zum Symbol des „Fortschritts“ deklariert worden. 1940 benutzten 400.000 Reisende den Bahnhof Bozen - 1950 waren es bereits 700.000 bei fast 100.000 Einwohnern. Der Güterverkehr verdoppelte sich im gleichen Zeitraum auf 30.000 Tonnen. .

HISTORISCHE BELEUCHTUNG TALFERPROMENADE - BOZEN

Die historische Promenadenbeleuchtung auf der Talferpromenade an der Bozner Wassermauer aus der Stunde Null der Etschwerke, Anno 1898, ist im Abschnitt Talfergries-St. Anton lupenrein erhalten. Um 1900 begann auch in Bozen das Stromzeitalter. Die gefährlichen Gaslampen wurden durch Glühlampen abgelöst. Bozen besaß um 1909 rund 39.000 fixe Glühlampen und 169 Bogenlampen. Seit 2005 vermitteln originalgetreue Schutzgläser um die alten Glühbirnen auf der Talferpromenade wieder ein Ambiente mit dem typischen Flair der altösterreichischen Zeit.

ADRESSE *Talferpromenade, Bozner Wassermauer, Bozen*

KONTAKT *Gemeinde Bozen, Tel. 0471 997111*

Stadtansicht von Bozen, 1541, links die Talferbrücke mit Wassermauer.

Historische Promenadenbeleuchtung von 1898.



HISTORISCHE BELEUCHTUNG TALFERPROMENADE - BOZEN

Die historische Promenadenbeleuchtung auf der Talferpromenade an der Bozner Wassermauer aus der Stunde Null der Etschwerke, Anno 1898, ist im Abschnitt Talfergries-St. Anton lupenrein erhalten. Dank einer Restaurierungsaktion der Bozner Oberschule „Galileo Galilei“, Kuratorium für technische Kulturgüter und Amt für Straßenbau der Gemeinde Bozen, wurden 2005 Ausbesserungs- und Sanierungsarbeiten an den Beleuchtungskörpern und gusseisernen Laternenpfählen durchgeführt.

Um 1900 begann auch in Bozen das Stromzeitalter. Die gefährlichen Gaslampen wurden durch Glühlampen abgelöst. Bozen besaß um 1909 rund 39.000 fixe Glühlampen und 169 Bogenlampen. Originalgetreue Schutzgläser um die alten Glühbirnen vermitteln heute wieder ein Ambiente mit dem typischen Flair der altösterreichischen Zeit.

Die alte Bozner Wassermauer, deren Ur-Kern bereits 1239 als Schutzmauer privater Grundstücke vor dem reißenden Hochwasser der Talfer angelegt wurde, beginnt in St. Anton und endete ursprünglich bei Schloss Maresch. 1350 wurde sie dann bis zur Talferbrücke verlängert. Die Baugeschichte lässt sich an den vier übereinander liegenden Mauerschichten aus sorgfältig behauenen Steinen ablesen.



Promenadenbeleuchtung vor und nach der Restaurierung im Jahr 2006.

Laut Höffinger Karte (1887) war die Wassermauer an die vier bis fünf Meter stark, beim Durchlass bei Schloss Maresch maß sie an die 13 Meter. Sie wurde bei Bedarf einfach erhöht und verbreitert. Das letzte Mal war dies 1675 der Fall, wie eine in die Mauer eingelassene Tafel beim Talfergries belegt. Feststimmung herrschte, als am 1. Oktober 1905 die nach Plänen von Ing. Fährndrich angelegte Wassermauerpromenade feierlich eröffnet wurde. Heute ist das Technikjuwel aus der Jahrhundertwende mit den 18 original erhaltenen Promenadenlampen eine beliebte Freizeitoase.



Teleskop von Max Valier. Das Gerät befindet sich in den historischen Lehrmittellräumen für Naturkunde und Physik im Franziskaner Gymnasium in Bozen.

Max Valier hat mit der Entdeckung des Rückstoßprinzips der Raumfahrt den Weg geebnet.

Der Pionier in seinem Raketen-Auto in Berlin.



TELESKOP VON MAX VALIER - BOZEN

Max Valier, der Pionier der Raumfahrt, wurde am 9. Februar 1895 im Wachtlerhaus am Bozner Pfarrplatz (heute Sitz der Südtirol Marketing Gesellschaft SMG) geboren. Mit nur 35 Jahren wurde Valier am 17. Mai 1930 bei der Explosion einer Brennkammer seines Raketenwagens in Berlin getötet. Sein Lebenstraum war der Bau einer Rakete, die Menschen ins Weltall gebracht hätte. Er blieb diesem Traum 35 Jahre lang treu und entwickelte seine Idee nach dem Studium trotz großer finanzieller Schwierigkeiten weiter.

Um 1910 besuchte Valier die Franziskanerschule in Bozen. Der Physikunterricht beflügelte ihn, das Teleskop im Dachboden des Großvaters (heute steht es im Franziskaner Gymnasium in der Vintlerstraße in Bozen) war während seiner astronomischen Studien sein nächtlicher Begleiter. In der Freizeit arbeitete er bei einem Feinmechaniker und erwarb so das handwerkliche Können zum Selbstbau seiner Instrumente und Modelle. Von seinen Studienkollegen wurde er „Troubadour der Sterne“ genannt, denn Valier war davon überzeugt, dass die „Raketen der Weg zu den Sternen sind“.

Max Valier war ein Raketenpionier der ersten Stunde. Er gilt heute als einer der Ersten in Europa, der Raketenmotoren mit flüssigen Treibstoffen testete. Mit dem Start des ersten Raketenflugversuchs

(11. Juni 1928), dem Bau eines Raketenschienenwagens, Raketenautos und eines Raketenschlittens konnte er seine Theorie vom Rückstoßprinzip beweisen. Der Rückstoß von Gasen gibt Antriebskraft. Valiers Hauptverdienst sind die Arbeit an den Raketenaggregaten und die Errechnung von Schub und Leistung unter verschiedenen geometrischen Konfigurationen.

Heute werden kleine Raketendüsen, auch „Valiers“ genannt, in sowjetischen Raketen verwendet. Die Aufgabe dieser „Valiers“ ist die Flugkontrolle. Valiers Arbeit bildet so die theoretische Grundlage für den Raketenbau.

Am 17. Mai 1930 verlor Max Valier in Berlin sein Leben, als ein Versuchsmodell des Raketenschlittens „Valier-Rak-Bob“ explodierte. Ein Metallsplitter der explodierenden Brennkammer traf seine Lungenschlagader. Er wurde in Berlin beigesetzt, wo er ein Ehrengrab der Stadt erhielt. Nach Valier ist auch ein Krater auf dem Mond benannt.

ADRESSE *Franziskaner Gymnasium, Vintlerstraße 23, Bozen*

KONTAKT *Franziskaner Gymnasium, Tel. 0471 976775 nach Vereinbarung*

Planetarium um 1915; im Planetensystem fehlte damals noch der Planet Neptun, er wurde erst später entdeckt.

