

Zeitschrift
der Architekturstiftung
Südtirol

10 Euro
ISSN 2281-3292
#111 – 09/2018

Rivista della
Fondazione Architettura
Alto Adige

SOLDATEN

TURRIS BABEL

REISENDE

TOURISTEN

SOLDATI

VIAGGIATORI

TURISTI

SÜDTIROL IN BEWEGUNG – ALTO ADIGE IN MOVIMENTO

1850—1950

#111 – 10/2018



Architekturstiftung Südtirol
Fondazione Architettura Alto Adige
Sparkassenstraße 15
Via Cassa di Risparmio 15
39100 Bozen Bolzano
www.stiftung.arch.bz.it
www.fondazione.arch.bz.it

Sekretariat Segreteria
Marilene Angeli
+39 0471 30 17 51
fondazione@arch.bz.it
stiftung@arch.bz.it

Chefredakteur
Direttore responsabile
Alberto Winterle

Verantwortlich für diese Ausgabe
Numero a cura di
Carlo Azzolini

Redaktion Redazione
*Sandy Attia, Barbara Breda,
Carlo Calderan, Francesco Flaim,
Margherita Giroldi, Karin
Kretschmer, Elena Mezzanotte,
Stefano Peluso, Alessandro
Perucatti, Matteo Torresi,
Cristina Vignocchi, Lorenzo Weber,
Emil Wörndle, Rinaldo Zanovello,
Alexander Zoeggeler*

Layout
Andrea Marsoner
+39 0471 30 23 30
turrisbabel@arch.bz.it

Art Direction, Graphic Design
Martin Kerschbaumer
Thomas Kronbichler
studiomut.com

Titel Copertina
Martin Kerschbaumer, Studio Mut

Druck Stampa
Longo Media, Bozen

Übersetzungen Traduzioni
Ex Libris Genossenschaft

Für Wort, Bild und Zeichnungen zeichnen die jeweiligen
Autoren verantwortlich. Scritti, disegni e fotografie sono
sotto la responsabilità
degli autori.

Register der Druckschriften des Landesgerichtes Bozen
Registro stampe del tribunale di Bolzano N. 22/97 vom
del 9.12.1997

Spedizione in A.P. – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/2/2004
numero 47), art. 1, comma 1, DCB Bolzano

Wir danken für die Unterstützung
Ringraziamo per il sostegno



**Ordine
degli Architetti**
Pianificatori
Paesaggisti
Conservatori
Provincia di Bolzano

**Kammer
der Architekten**
Raumplaner
Landschaftsplaner
Denkmalpfleger
Provincia Bozen



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL
Abteilung Natur,
Landschaft und
Raumentwicklung



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

Ripartizione Natura,
paesaggio e sviluppo
del territorio

Richtigstellung Turris Babel #110:
— zum Artikel «Der neue Pillegplatz in Innichen»
Seite 92_2, Preis Studio Gersbach Landschaftsarchitektur
Seite 93_3, Preis Studio Demogo
— zum Projekt «Pedevilla Architects», Seite 96
Die Architekten sind Arch. Alexander Pedevilla und
Arch. Armin Pedevilla nicht Arch. Andreas Flora und
Arch. Wolfgang Lukas Hainz

Errata corrige Turris Babel #110:
— Per l'articolo «La nuova Piazza del Magistrato
a San Candido»
Pagina 92: 2, premio Studio Gersbach Landschaftsarchitektur
Pagina 93: 3, premio Studio Demogo
— Progetto «Pedevilla Architects», pagina 96
Gli architetti sono Arch. Alexander Pedevilla e
Arch. Armin Pedevilla non Arch. Andreas Flora e
Arch. Wolfgang Lukas Hainz

Alberto Winterle **20** Editoriale Editorial

Testo di – Text von Carlo Calderan **22** L'Architettura racconta la storia
Architektur erzählt Geschichte

Testo di – Text von Andrea Di Michele **26** Alto Adige 1850-1950 un secolo in movimento
Südtirol 1850-1950 ein Jahrhundert in Bewegung

Testo di – Text von Nicola Fontana **32** Il sistema fortificato tirolese come
fattore di militarizzazione del territorio
Befestigungssystem Tirols als
Militarisierungsfaktor der Region

Testo di – Text von Carlo Azzolini **66** Le strade ferrate attraversano il Tirolo
Die Schienenwege durch Tirol

Testo di – Text von Hans Heiss **114** I precursori del Moderno
L'architettura per il Turismo
Vorboten der Moderne
Architektur des Tourismus

156 Bibliografia – Bibliografie

Soldati, Viaggiatori, Turisti
Alto Adige in movimento 1850-1950
27 ottobre – 30 dicembre 2018
Bolzano, Galleria Civica
Piazza Domenicani

Soldaten, Reisende, Touristen
Südtirol in Bewegung 1850-1950
27. Oktober – 30. Dezember 2018
Bozen, Stadtgalerie
Dominikanerplatz

Curatore Kurator
Carlo Azzolini

Allestimento Ausstattung
Lorenzo Weber

Cornici Rahmen
Frameshop, Bolzano, Bozen
Emiliano Favali

Trasporti Transporte
Roger's, Bolzano, Bozen

Assicurazioni Versicherungen
Wide Group, Milano

Digitalizzazioni Digitalisierungen
Novostile, Bolzano, Bozen
Edizioni Osiride, Rovereto

Fotografi Fotografen
Paolo Sandri, Trento, Trient
Fotopress Arigossi, Merano, Meran
Alexander Zoeggeler, Bolzano, Bozen

Wir danken für die Zusammenarbeit
Ringraziamo per la collaborazione

Leo Andergassen
Ornello Baron
Konrad Bergmeister
Franco Cagnol
Luciana Chini
Stefan Demetz
Andrea Di Michele
Jasmeen Farina
Nicola Fontana
Markus Gamper
Patrick Gasser
Carla Giacomozzi
Elmar Gobbi
Hans Heiss
Waltraud Kofler
Berthold Konrath
Carl Kraus
Karin Maringgele
Licio Mauro
Marta Mazza
Pietro Michieli
Hubert Mock
Albert Moroder
Marco Mulazzani

Andreas Oberhofer
Radames Pandini
Ludwig Pardeller
Ilaria Pascale
Elfriede Perathoner
Paola Pettenella
Manfred Pinzger
Andrea Pizzurro
Carlo Prosser
Heimo Prünster
Hugo Reider
Tiziano Rosani
Cristine Roilo
Franz Spiegelfeld
Marco Stabile
Franz Staffler
Carmine Venezia
Luisa Villotta
Anna Vittorio
Natalino Vivaldi
Waltraud Watschinger
Carla Zanfrà
Gertraud Zeindl
Oswald Zöggeler

Wir danken für die Unterstützung
Ringraziamo per il sostegno

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE
PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN SÜDTIROL

Città di Bolzano
Stadt Bozen

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
Abteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE
Ripartizione Natura, paesaggio e sviluppo del territorio

REGIONE AUTONOMA TIRRENO-ALTO ADIGE
AUTONOME REGION TIRRENO-SÜDTIROL
REGION AUTONOMA TIRRENO-SÜDTIROL

Ordine degli Architetti
Kammer der Architekten
Raumplaner
Landschaftsplaner
Denkmalschützer
Provincia di Bolzano
Provincia Bozen

gefördert von
Stiftung Südtiroler Sparkasse
Fondazione Cassa di Risparmio
sostenuto da

TOUTISEUM

hgv

Hotellers- und Gastwirteverband
Unione Albergatori e Pubblici Esercenti

PLANK

FINSTRAL

PROGRESS

CRISTIANI
PITTURE EDILI



Details, manufactured by barth.
A family affair since 1877.

Materials Pavilion Façade: Three-dimensional trapezoidal elements made of thermosetting powder-coated steel and laminated glass with mirrored film
Project Pavilion for Biennale of Venice

Photography: Arch. Antonio Geminiani
Graphic Design: Studio Mut

barth
building interior architecture

www.barth.it



Für alle,
die Einzigartiges lieben.

Per tutti coloro che desiderano
qualcosa di speciale.

Hofer, Piastrelle e Pavimenti



Hofer Fliesen & Böden
Dein Partner

Barbian/Barbiano + Bozen/Bolzano
www.hofer.it info@hofer.it - T 0471 654 148
Beratung: Montag – Samstag, nach Terminabsprache
Consulenza: lunedì – sabato, su richiesta



MIURA stool, design Konstantin Grcic
Millennium Development Presentation
Centre, Vancouver
Mcfarlane Green Biggar Architecture + Design

Showroom, Shop & Outlet
Plank Srl, Via Nazionale 35, 39040 Ora (BZ)
Tel 0471 803500, info@plank.it
www.plank.it

LICHTSTUDIO
EISENKEIL

Lighting Projects



Marling | Marleno
Bozen | Bolzano
Bruneck | Brunico
lichtstudio.com



SINCE
1957

DAS LICHT BRINGT VIELE IDEEN
LA **LUCE** ILLUMINA LE IDEE

KINDERGARTEN CITYLIFE, MAILAND
ASILO NIDO CITYLIFE, MILANO



Der **Partner** für die Ausführungsplanung und Realisierung Ihres individuellen **Holzbaus**.

Il **partner** per ingegnerizzare e costruire il vostro **progetto in legno** individuale.

LIGNOALP[®]
by DAMIANI-HOLZ&KO AG / S.P.A.

BRIXEN | DEUTSCHNOFEN - BRESSANONE | NOVA PONENTE | T +39 0472 975 790 | INFO@LIGNOALP.COM | WWW.LIGNOALP.COM

light your spaces...



Perfektion
als Maßstab.

KRALER Luxury Multibrand Store - Toblach (BZ)



Fassaden Fenster & Türen Glas & Metall

www.vitralux.com



MUUTO

STERNBACH WOHNEN
Oberragen 18b Via Ragen di Sopra
I - 39031 Bruneck | Brunico

www.sternbachwohnen.com
info@sternbachwohnen.com

Mobile: +39 347 9818730
Tel: +39 0474 771510





DURAVIT



INNERHOFER

DuraSquare. Jetzt neu mit Badmöbel XSquare.

Bei der Badserie DuraSquare verschmelzen die exakten, präzisen Kanten der rechteckigen Grundform mit der weichen, organisch fließenden Innenkontur. Der Waschtisch aus DuraCeram® passt perfekt zur neuen Badmöbelserie XSquare, Design by Kurt Merki Jr. Grifflose Möbelfronten, prägnante Chromprofile und 28 Möbeloberflächen ermöglichen eine individuelle Badgestaltung. Der Spiegel bietet Hauptlicht, Ambientlicht und Spiegelheizung sowie ein berührungsloses Bedienfeld zur Steuerung warmer bis kühler Lichtatmosphäre. Hauptsitz: St. Lorenzen, Brunecker Straße 14, Bäderausstellungen (Terminvormerkung): St. Lorenzen (Tel. 0474 470-200), Meran (Tel. 0473 272-400), Trient (Tel. 0461 1730-900), Belluno (Tel. 0437 273-400), Filialen: Meran, Bozen, Trient, Belluno, INN-Express: Cles, Rovereto, Arco, Castelnuovo, Feltre. www.duravit.it



HannesHuber
GLAS+METALLVERARBEITUNG

HANNES HUBER GMBH GLAS+METALLVERARBEITUNG / VAHRN / WWW.HANNESHUBER.IT

ARCHITEKTIN SUSANNE WAIZ



BRAND GÖTTLICH - FOTO GÖTTLICH ELLER

rossin
design
culture
since
1964

www.rossin.it

riffel/ design Sven Dogs



Showroom
Reichsstraße 2/2, Neumarkt/Laag
Via Nazionale 2/2, Egna/Laghetti (BZ)

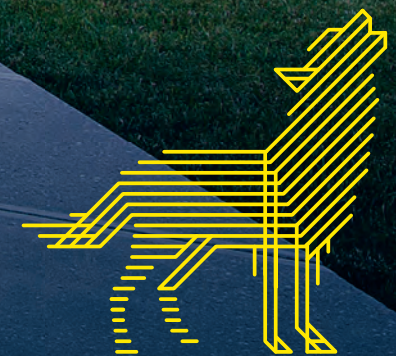
fenster

WOLF



wir machen fenster
noi facciamo finestre

T 0472 412 107 - www.wolf-fenster.it



Das ist kein Fenster.

Das ist die spektakuläre Verbindung von schön und funktional. FIN-Vista-Fensterwände von Finstral gibt es in genau Ihrem Wunschdesign – und auch größte Glasflächen lassen sich federleicht bedienen.



Flexibel und durchdacht: Dank des modularen Baukastens passen Material, Farbe, Form und Funktion aller FIN-Vista-Elemente immer perfekt zueinander. Und der Kern aus PVC sorgt für beste Wärmedämmung.

Besuchen Sie ein Finstral Studio in Ihrer Nähe:
www.finstral.com

FINSTRAL Fenster
Haustüren
Wintergärten

LA SICUREZZA DELL'ACCIAIO INCONTRA IL DESIGN.
SICHERHEIT AUS STAHL TRIFFT DESIGN.

Kirchenportal St. Augustin, Coburg | Deutschland




auroport®

tür und tor | porte d'ingresso e portoni | www.auroport.it

VELUX®

Der Horizont hat einen neuen Bogen



Mehr Licht, wo Sie es sich
wünschen mit **VELUX CURVE**
Flachdach-Fenstern

Lassen Sie Licht herein,
ohne Kompromisse

Design, Leistungsstärke und einfachster Einbau in einem
Produkt, mit Dreifachverglasung und Wärmedämmung.
Erhältlich mit Regensensor, Fernbedienung,
Verdunkelungsrollo oder Hitzeschutz-Markise.



CurveTech

Erfahren Sie mehr unter www.flachdachfenster.it

Außergewöhnliche Momente erleben Sie in einer Umgebung,
in der alles stimmt. Mit Funktionen, die durchdacht sind.



Trias OHG

Meran
Romstraße 48 A
Tel. 0473 237 811
info@trias.it

Brixen
Vittorio-Veneto-Straße 73
Tel. 0472 971 206
info.b@trias.it

www.trias.bulthaup.com

bulthaup
trias



**Premio
Architettura
Alto Adige 2019**
Festa dell'Architettura
11 gennaio 2019
NOI Techpark
Bolzano

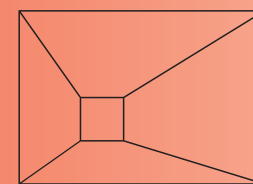
**Architekturpreis
Südtirol 2019**
Fest der Architektur
11. Januar 2019
NOI Techpark
Bozen



History meets Art
1913 meets 2013



steel structures. façades. more.



Architekturstiftung Südtirol
Fondazione Architettura Alto Adige

ALLONTANARE ED AVVICINARE LO SGUARDO

Editoriale di *Alberto Winterle*

Con la nostra rivista siamo soliti porre lo sguardo sul contemporaneo. Crediamo infatti di avere gli strumenti per comprendere ed interpretare ciò che accade oggi, pur nella consapevolezza che la nostra osservazione, così come il nostro agire, sono strettamente legati ad un bagaglio culturale riferito alle vicende storiche che hanno caratterizzato le epoche precedenti e le opere di quanti ci hanno preceduto. Affrontare il «percorso labirintico dell'analisi storica» può risultare quindi insidioso soprattutto se nella storia si cercano conferme più che domande. Per questo motivo nell'indagine che vi proponiamo, attraverso una mostra e questo numero di Turrís Babel che funge da catalogo, utilizziamo l'architettura come chiave di lettura per inquadrare fenomeni più ampi e per cercare di ricostruire la complessità dei temi e degli eventi che si sono susseguiti in Alto Adige lungo l'arco di un secolo. Indagare la storia di un luogo, di un architettura o di una persona, significa infatti, come insegnava Manfredo Tafuri, ricostruire quell'intreccio di vicende sociali, politiche, economiche e umane che costituiscono il tessuto di riferimento di un determinato momento storico. Non sarebbe infatti possibile comprendere l'architettura di Raffaello o Michelangelo senza riferirsi al contesto storico-politico della Roma di Papa Giulio II e Leone X. Allo stesso tempo, passando dalla «storia alta» alla cultura popolare per restituire la ricchezza delle sfumature anche minime che determinano gli eventi, risulta evidente la rilevanza dell'indagine anche delle «storie minori» come ha magistralmente dimostrato Carlo Ginzburg ne «il formaggio e i vermi» ricostruendo il cosmo di un mugnaio friulano condannato al rogo dall'Inquisizione alla fine del Cinquecento. In questo senso cercare di leggere le vicende di un luogo marginale e di confine, come può essere la nostra Provincia, contribuisce a comprendere ciò che in un contesto più allargato è avvenuto in una fase di radicale trasformazione della società e del paesaggio. L'infrastrutturazione dell'Alto Adige avvenuta sia per motivi bellici che economici, ha infatti alterato gli storici equilibri che per secoli hanno determinato le modalità di uso e sfruttamento del territorio, così come è successo in altri luoghi

delle Alpi. La facilità e velocità degli spostamenti ha avvicinato mondi che prima erano lontani, ponendo le basi per la costruzione di ciò che siamo oggi. E' infatti nella rilettura di questi eventi che troviamo il senso di molti aspetti della nostra contemporaneità. Gli stessi segni e forme che come architetti abbiamo nella mente e che utilizziamo nel nostro operato sono spesso rielaborazioni o reinterpretazioni di riferimenti ed elementi «archetipici» riemersi dal passato. Trovare le connessioni con l'oggi costituisce infatti il senso stesso dell'indagine storica. Le storie però si sommano. A fianco alla fisicità dell'architettura, che testimonia con la sua forza estetica ed anche simbolica il trascorrere del tempo, risulta stimolante ed affascinante cercare di indagare anche le storie singolari di chi è stato interprete o testimone. Che cosa può aver provato la turista che osserva l'incendio dell'Hotel Carezza dopo aver cercato di portare i suoi effetti personali nel prato antistante? Cosa poteva vedere e comprendere uno dei molti soldati schierati nelle lunghe file di militari durante l'inaugurazione del Forte di Fortezza? Che effetto può aver fatto ai primi viaggiatori l'imponenza della nuova stazione di Bolzano isolata in mezzo ai campi, rispetto alla permanente ed immutabile maestosità del Catinaccio che da sempre domina lo sfondo? Allontanare ed avvicinare lo sguardo, leggere ed interpretare gli avvenimenti, sono questi atteggiamenti che ci permettono di essere come i nostri predecessori in eterno movimento.

ANSICHTEN VON NAH UND FERN

Editorial von *Alberto Winterle*

In unserem Magazin richten wir den Blick in der Regel auf das Zeitgenössische. Schließlich glauben wir ja, mit den notwendigen Mitteln ausgestattet zu sein, um das Zeitgeschehen verstehen und interpretieren zu können. Dabei ist uns jedoch sehr wohl bewusst, dass unsere Beobachtungen und Handlungen auf einem kulturellen Unterbau – auf historischen Begebenheiten und den Werken unserer Vorgänger – gegründet sind. Wer also eine historische Untersuchung anstellt, wird vermutlich ausgesprochen vielen Schwierigkeiten begegnen, vor allem dann, wenn er oder sie sich von der Geschichte mehr Antworten als Fragen erwartet. Aus diesem Grund werden wir in unserer Untersuchung (bestehend aus einer Ausstellung und der aktuellen Ausgabe von Turrís Babel, die als Katalog fungiert) die Architektur als Lektüreschlüssel verwenden, um eine viel größere Bandbreite an Ereignissen, Phänomenen und Themen einzufassen, die in Südtirol die Zeitspanne eines ganzen Jahrhunderts geprägt haben. Manfredo Tafuri lag nämlich richtig, als er behauptete: Wer die Geschichte eines einzelnen Ortes, einer Person oder eines Gebäudes untersucht, der spüre gleichzeitig der gesamten sozialen, politischen und ökonomischen Wirklichkeit nach, in die ein bestimmter historischer Moment eingeflochten sei. Es ist beispielsweise kaum möglich, die Architektur eines Raffael oder Michelangelo zu ergründen, solange man den historisch-politischen Kontext des päpstlichen Roms unter Julius II. und Leo X. vernachlässigt. Wenn man dann den Fokus schärft und von makrogeschichtlichen Perspektiven dazu übergeht, die volkstümliche Kultur ins Auge zu fassen, um auch die feineren Nuancen der Ereignisse zu beleuchten, merkt man erst, wie wichtig es ist, auch die sogenannte Mikrogeschichte zu erforschen. Auf meisterhafte Weise hat dies Carlo Ginzburg mit seinem Werk »Der Käse und die Würmer« gezeigt. Darin rekonstruiert er die Lebenswelt eines friulanischen Müllers, der um 1600 von der Inquisition zum Scheiterhaufen verurteilt wurde. In diesem Sinne leistet der Versuch, die Geschichte eines Rand- und Grenzortes – wie es auch unsere Provinz ist – kennenzulernen, einen Beitrag, auch die radikalen

Veränderungen und Umbrüche zu verstehen, die sich in einem größeren gesellschaftlichen und landschaftlichen Kontext vollzogen haben. Die moderne Infrastruktur, mit der Südtirol, so wie auch andere Alpenregionen, aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen befestigt wurde, hat die historisch gewachsene Art, wie das Land jahrhundertlang bewirtschaftet wurde, aus dem gewohnten Gleichgewicht gebracht. Schnelle und einfache Fortbewegungsmittel haben einst ferne Welten zusammenrücken lassen und so das Fundament für das gelegt, was wir heute sind. Im Erforschen dieser Entwicklungen liegt nicht umsonst auch der Schlüssel dazu, zahlreiche Aspekte unserer Gegenwart zu verstehen. Die Linien und Formen, an die wir heute als Architekten denken und mit denen wir arbeiten, sind oft genug die Überarbeitungen und Neuinterpretationen »archetypischer«, aus der Vergangenheit wieder aufgetauchter Elemente. So ist das Herstellen von kausalen Beziehungen der eigentliche Sinn einer historischen Untersuchung. Die Geschichten, die erzählt werden müssen, sind jedoch mehrere. Neben der Architektur, die mit ihrer konkreten Präsenz und ästhetischen Kraft auch den Lauf der Zeit repräsentiert, stehen nämlich die faszinierenden Geschichten der Individuen, die Interpreten oder Zeugen der Geschichte waren. Was empfand wohl der Tourist, der auf das in Flammen stehende Hotel Carezza blickte, nachdem er es gerade noch geschafft hatte, sich selbst und seine persönlichen Wertgegenstände in Sicherheit zu bringen? Was ging in einem der unzähligen, in Reih und Glied aufgestellten Soldaten vor, die der festlichen Einweihung von Franzensfeste beiwohnten? Welchen Eindruck hat der neue Bozner Bahnhof wohl auf die ankommenden Reisenden gemacht – dieses Gebäude, das so imposant inmitten von grünen Wiesen stand und doch so klein war vor dem majestätischen Rosengarten im Hintergrund? Den Blick abwenden und wieder hinrichten, die Abfolge der Ereignisse erforschen und interpretieren, das ist die Haltung, die es uns erlaubt, wie unsere Vorgänger ständig in Bewegung zu bleiben.

L'ARCHITETTURA RACCONTA LA STORIA

Testo di Carlo Calderan

Niente più dell'architettura ci fa sentire lo scorrere della storia. La sua solidità la rende capace di opporsi al consumo del tempo e trasporta dal passato nel nostro presente un evento accaduto secoli prima. Come un libro, un quadro, un documento, rende il passato parte del nostro presente, ma nessuno di questi è così intimamente legato alla nostra vita quotidiana come l'architettura. L'architettura è materia viva, non resta nascosta in un museo o in un archivio, è un testimone oculare di eventi trascorsi che, potremmo dire, si aggira ancora tra noi. Un testimone muto però che non porta con sé un messaggio scritto, che non è facile da decifrare. Perché l'architettura non è quasi mai un relitto, un reperto rimasto per secoli sepolto e poi portato immutato improvvisamente alla luce; è invece un palinsesto scritto e riscritto più volte, sul quale si accumulano trasformazioni, eliminazioni e ri-significazioni. Camminare per le nostre città non equivale quindi ad immergerci illusoriamente nel passato, non compiamo un viaggio nel tempo che ci fa

sbarcare in un'altra epoca. A guardar bene, interrogando le ragioni di ogni edificio - chi lo ha costruito, chi lo ha abitato, perché è sopravvissuto, com'è cambiato - abbiamo la possibilità di ripercorrere a ritroso, anno dopo anno la storia che siamo diventati, con i suoi conflitti, le sue discontinuità e le sue permanenze. L'architettura può raccontare cioè la storia.

Quella di cui vogliamo parlare è compresa tra le rivoluzioni del 1848 e la seconda guerra mondiale, un secolo durante il quale la nostra regione si trasforma in modo radicale. In questi cent'anni gli abitanti dell'Alto Adige sono stati sottoposti a continue immigrazioni, emigrazioni, sfollamenti e due conflitti mondiali producono effetti talmente devastanti da non poterli confrontare con quelli delle epoche precedenti.

Proprio seguendo l'assunto iniziale siamo partiti dai segni fisici, dagli edifici, dai manufatti che quest'insieme infuocato di eventi ha impresso nel territorio. In questo secolo fanno la loro comparsa delle costruzioni del

tutto nuove, come forti, stazioni, alberghi, scuole, centrali elettriche, caserme, case popolari. Sono tipologie nate dall'industrializzazione, dall'inurbamento, dalle esigenze di difesa militare e dall'ascesa delle nuove classi borghesi. Non rimarranno però solo apparizioni puntuali che si affiancano, dilatandoli, agli insediamenti preesistenti. Sarà la struttura stessa del territorio a risultarne modificata. Fino ad allora era stato il mondo dell'agricoltura a disegnare, con le sue diverse esigenze, i paesaggi della provincia. Ora però mezzi di trasporto rivoluzionari, attraversano vorticosamente le vallate alpine, visitatori venuti da lontano si insediano dove prima nessuno avrebbe pensato di voler abitare e l'intera regione sembra trasformarsi in una grande fortezza. Ai paesaggi tradizionali se ne sovrappongono altri, quelli della velocità, del godimento della montagna e della difesa. Non è stata una trasformazione indolore. Intere parti della provincia saranno piegate e plasmate per consentirne un utilizzo spesso in contrasto con quello precedente e con una forza e pervasività fino ad allora sconosciute.

Nel descrivere questo paesaggio in movimento non abbiamo utilizzato un registro cronologico, abbiamo rinunciato cioè a disporre in maniera lineare e sincronica i singoli episodi. Abbiamo lavorato invece per nuclei tematici che richiamano riferimenti sedimentati nella storia dell'architettura. Pur consapevoli dei reciproci intrecci e sovrapposizioni, seguiremo infatti parallelamente e singolarmente l'evoluzione di questi tre grandi progetti di trasformazione, quello delle ferrovie, del turismo e della militarizzazione. L'obiettivo è quello di superare una lettura per episodi isolati, il singolo albergo, stazione, forte, per cercare di restituire la dimensione unitaria di questi progetti, il cui campo di azione, sull'onda di ragioni spesso esterne alla nostra provincia, si estende a comprendere l'intera superficie dell'Alto Adige.

L'evento espositivo vuole però anche raccontare le storie e le vite degli uomini dentro le architetture, chi le ha concepite, chi le ha abitate, riconvertite e spesso stravolte. Opere di pittura, i manifesti pubblicitari, ritratti dei personaggi più noti sono sfogliati come un libro affascinante, e ci aiutano a mettere insieme le storie dei tedeschi e degli italiani, lette spesso separatamente l'una dall'altra. Il racconto si snoda così tra eventi contrastanti e violenti, parla con gli occhi degli specialisti ma cerca di riprodurre le emozioni della gente, che fatica ancor oggi a trovare una memoria condivisa del passato.

Ogni capitolo è dedicato ad una delle tre figure che sono state protagoniste di questo ridisegno del nostro territorio: *soldati, viaggiatori e turisti*.

Il tema «Soldati» sviluppa un percorso tra gli edifici di carattere strategico-militare. Le sconfitte subite nelle battaglie contro l'esercito francese spingono, nel primo ottocento, il governo austriaco a fortificare il territorio tirolese. Le perdite, prima della Lombardia e del Veneto poi, spostano il confine sui rilievi meridionali del Tirolo, mentre la tecnologia bellica promuove sistemi

difensivi sempre più sofisticati. Un sistema di caserme diffuse nel territorio ospita i reparti dei Landeschützen e dei Kaiserjäger. La prima guerra, con i numerosi caduti, richiede una riflessione sulle morti di massa, e trova un momento di commemorazione nell'incompiuto Monumento ai Kaiserjäger di Bolzano. Il passaggio all'Italia vede il Regno segnare la nuova presenza italiana con il Monumento alla Vittoria, militarizzare le principali località sudtirolesi con grandi caserme, e istituire il Corpo d'armata alpino. Il confine verso la Germania (dopo l'annessione dell'Austria) viene fatto oggetto di una ingente opera di fortificazione di tutto il fronte nord, a protezione di un eventuale attacco dell'amico più fedele. La seconda guerra mondiale, con i bombardamenti delle principali infrastrutture, apre una nuova grande ferita nel territorio, con la distruzione di larghe parti della città dislocate lungo la linea ferroviaria.

Il tema «Viaggiatori» racconta la storia della rete ferroviaria, che a partire dal 1852 attraversa tutto l'Alto Adige, e soppianta per velocità di collegamento il sistema delle strade imperiali e delle carrozze a cavalli. Sono ben sette le linee ferroviarie con innumerevoli stazioni, realizzate in tempi e con progettisti diversi, comprese le ultime realizzate a scopi militari della val Gardena e della val di Fiemme. Spicca fra tutte per dimensione ed eleganza la stazione di Merano, la più imponente di tutte. Negli anni venti e trenta le linee vengono elettrificate e le stazioni più importanti vengono radicalmente trasformate. Brennero con la sua pensilina tra i binari, oggi purtroppo perduta, rappresenta il culmine dell'architettura razionalista in Alto Adige.

Il tema «Turisti» si occupa degli edifici legati alla nuova passione per le montagne. Con l'arrivo della ferrovia e la scoperta di luoghi incontaminati ai piedi delle Dolomiti, si costruiscono i primi alberghi per il soggiorno elitario della aristocrazia europea. E' la stagione dei Grandhotel e dello sviluppo delle località di cura e soggiorno, che vede in Gries e Merano i luoghi più frequentati. Negli anni venti i migliori architetti del panorama europeo si ritagliano una nicchia di lavori con notevoli risultati architettonici. Mentre dalla seconda metà degli anni 30' il turismo smette di essere prerogativa per pochi, diventa accessibile anche ai ceti medi provocando una diffusione dei luoghi di soggiorno a tutto il territorio dolomitico. I tre temi scelti evidenziano ovviamente solo alcuni aspetti, forse quelli più macroscopici, delle trasformazioni che hanno investito l'Alto Adige nei 100 anni indagati. Accanto a questi processi, capaci di mutare volto nel giro in un arco di tempo relativamente breve ad una intera regione, ve ne sono ovviamente altri che hanno agito a partire dai centri già consolidati. Si potrebbe parlare della nuova edilizia religiosa ottocentesca, di cimiteri, di nuovi edifici pubblici e di nuovi modi di abitare, di ville e case popolari, di fabbriche, di immigrazione ed emigrazione, e del ritorno a casa, nel dopoguerra. C'è spazio per nuove ricerche e ad altre mostre.

ARCHITEKTUR ERZÄHLT GESCHICHTE

Text von Carlo Calderan

Selten lässt sich die Geschichte so eindrücklich erleben wie an der Architektur. Sie widersteht solide dem Lauf der Zeit und überliefert uns die sichtbaren Zeichen Jahrhunderte zurückliegender Ereignisse. Wie ein Buch, ein Gemälde oder eine Urkunde lässt die Architektur die Vergangenheit zum Teil unserer Gegenwart werden; doch weder Buch noch Gemälde oder Urkunde sind so eng mit unserem alltäglichen Leben verbunden wie die Architektur. Architektur ist lebendige Substanz: nichts, was sich in einem Museum oder einem Archiv verbirgt, sondern ein unter uns weilender Augenzeuge vergangener Ereignisse, wenn man so will. Ein schweigender Augenzeuge, versteht sich, auch ohne schriftliche Botschaft und deswegen nicht leicht zu entschlüsseln. Es handelt sich nicht um einen archäologischen Fund, der nach Jahrhunderten wieder ans Licht gebracht wurde. Vielmehr hat man es mit einem Palimpsest zu tun, einem Pergament, das wieder und wieder überschrieben wird, mit immer neuen Schichten beladen, verändert, zurechtgestutzt und angepasst. Wenn man durch unsere Städte wandert, sollte man sich daher nicht der Illusion hingeben, man tauche in die Vergangenheit ein und reise zurück in eine andere Epoche. Genau betrachtet, können wir den dynamischen Prozess der Geschichte von hinten aufwickeln und bis zum heutigen Tag verfolgen, mit all seinen Konflikten, Diskontinuitäten und Konstanten. Wer also nach den Hintergründen eines Gebäudes fragt (Wer hat es gebaut, wer darin gewohnt? Warum blieb es erhalten? Wie hat es sich verändert?), dem vermag Architektur etwas zu erzählen.

Die Geschichte, von der wir sprechen wollen, spielt sich zwischen den Revolutionen von 1848 und dem Zweiten Weltkrieg ab. Das sind beinahe hundert Jahre, in denen sich unser Land radikal verändert hat: Die Bewohner Südtirols erlebten immer wieder Wellen von Ein- und Auswanderung, Vertreibungen und zwei Weltkriege, deren Verwüstung Dimensionen erreichte, die mit keiner vorhergehenden Katastrophe vergleichbar waren.

Ganz im Sinne unserer Ausgangsthese sind wir von der physischen Evidenz ausgegangen, von den Gebäuden, die diese Abfolge von hitzigen Ereignissen in unserer Heimat hinterlassen hat. Dies sind Festungen, Bahnhöfe, Schulen, Hotels, Elektrizitätswerke, Kasernen, Wohnhäuser. Es handelt sich um Formen, die erst mit der Industrialisierung, der Verstädterung, der Notwendigkeit militärischer Verteidigung und mit dem Aufstieg des Bürgertums entstehen.

Sie sollten aber keine vereinzelt Randerscheinungen bleiben, die sich an frühere Konstruktionen reihten, sondern veränderten das ganze Wesen unserer Region. Bis dahin hatte die Lebenswelt der Landwirtschaft mit all ihren Erfordernissen die Landschaft geprägt. Plötzlich aber durchquerten futuristische Gefährte die Alpentäler, Touristen kamen von weit her und ließen sich an Orten nieder, wo vorher niemand wohnen wollte; andererseits verwandelte sich die ganze Region in eine große Festung. Neue Landschaften – geprägt von Geschwindigkeit, Tourismus und militärischer Verteidigung – überlagerten die altbekannten. Der Wandel war nicht schmerzfrei. Ganze Landstriche wurden zurechtgebogen und neu

modelliert, um eine Nutzung zu ermöglichen, die zwar den Anforderungen der Zeit entsprach, aber oft genug im Widerspruch mit der Tradition stand.

Als wir diese Landschaft im Wandel beschrieben, sind wir nicht chronologisch vorgegangen. Wir haben also darauf verzichtet, die einzelnen Etappen auf eine lineare, synchrone Art und Weise darzustellen. Stattdessen haben wir mit Themenfeldern gearbeitet, die sich auf verschiedene Stationen der Architekturgeschichte beziehen. Obwohl wir uns ihrer Verstrickungen und Uneindeutigkeiten bewusst sind, werden wir die Entwicklung dreier Bereiche parallel und einzeln nachverfolgen: Eisenbahn, Tourismus und Militarisierung. Dabei haben wir es uns zum Ziel gemacht, nicht nur individuelle Episoden – das einzelne Hotel, den einzelnen Bahnhof oder die einzelne Festung – zu betrachten, sondern all diese Projekte so zu verorten, dass die übergeordnete historische Dimension und somit der kausale Kontext sichtbar werden. Dieser geht oft über Südtirol hinaus, hilft aber dabei, den Aufbau des Landes verstehbar zu machen.

Das Ausstellungsprojekt will aber auch die Geschichten und Biografien der Menschen hinter der Architektur erzählen: von denen, die sie entworfen, bis zu denen, die sie bewohnt oder gar transformiert haben. Kunstwerke, Werbeplakate und Porträts wichtiger Persönlichkeiten sind ausgestellt wie in einem faszinierenden Buch. Sie helfen uns dabei, die Geschichten von italienisch- und deutschsprachigen Südtirolern, die sonst oft getrennt gelesen werden, zusammenzufügen. So führt die Ausstellung also durch widersprüchliche und oft gewalttätige Ereignisse und spricht zu uns aus der Sicht von Experten, aber ohne die Gefühle der Menschen zu vernachlässigen. Sie versucht dabei, die Emotionen zu reproduzieren, im Bewusstsein, dass es noch heute schwierig ist, eine gemeinsame, von allen geteilte Erinnerungskultur zu finden.

Jedes Kapitel ist einer von drei Symbolfiguren gewidmet, die an der Umgestaltung unserer Heimat beteiligt waren: *Soldat, Reisender und Tourist*.

Das Thema »Soldaten« ist in einen Pfad eingebettet, der an strategisch-militärischen Gebäuden vorbeiführt. Die Niederlagen gegen die französischen Truppen veranlassten die österreichische Regierung zu Beginn des 19. Jahrhunderts, Tirol zu befestigen. Die territorialen Verluste – zuerst der Lombardei, dann Venetiens – verschoben die Grenze bis zu den südlichen Bergen Tirols, während der technische Fortschritt immer anspruchsvollere Verteidigungsanlagen möglich machte. Eine umfassende Infrastruktur von Kasernen im ganzen Land beherbergte die verschiedenen Abteilungen von Schützen und Kaiserjägern. Die zahllosen Gefallenen des Ersten Weltkriegs führten zu einer tiefgehenden Auseinandersetzung mit dem massenhaften Sterben und zum Bau eines Orts der Erinnerung, den das unvollendete Kaiserjägerdenkmal in Bozen darstellte. Der Übergang zu Italien ging schließlich mit der

Errichtung des Siegesdenkmals einher, mit der Militarisierung der wichtigsten Ortschaften durch große Kasernen und mit der Einrichtung des Alpini-Korps. Die Grenze zu Deutschland wurde (nach dem Anschluss Österreichs) gegen Norden umfassend befestigt, um sich vor einem möglichen Angriff des treuesten Verbündeten zu schützen. Und im Zweiten Weltkrieg verursachten die Bombardierung der wichtigsten Infrastrukturen und die Zerstörung weiter Stadtteile entlang der Eisenbahnstrecke schließlich neue, schwere Wunden in der Landschaft.

Das Thema »Reisende« erzählt die Geschichte des Eisenbahnnetzes, das ab 1852 immer größere Teile Südtirols verband und in puncto Geschwindigkeit dem damaligen Straßenverkehr schon bald überlegen war. Verschiedene Konstrukteure errichteten in unterschiedlichen Zeiträumen insgesamt sieben Bahnstrecken mit zahllosen Bahnhöfen. Zuletzt wurden zu militärischen Zwecken die Linien nach Gröden und ins Fleimstal errichtet. Aus den Bahnhöfen sticht aufgrund seiner beeindruckenden Größe und Eleganz vor allem jener Merans hervor. In den 1920er- und 1930er-Jahren wurden die Bahnstrecken elektrifiziert und die wichtigsten Bahnhöfe radikal umgebaut. Den Gipfel rationalistischer Architektur in Südtirol schuf man am Bahnhof Brenner mit einer Bahnsteigüberdachung, die heute leider nicht mehr vorhanden ist.

Beim Thema »Touristen« geht es um Gebäude, die aufgrund der neuen Bergbegeisterung entstanden. Dank der Eisenbahn und der Entdeckung der unberührten Paradiese am Fuße der Dolomiten, baute man erste Hotels für den luxuriösen Urlaub der adeligen Elite Europas. Damit begann die Zeit der Grand Hotels und der Kurorte. Gries und Meran avancierten zu den beliebtesten Reisezielen. In den 1920er-Jahren verwirklichten die berühmtesten Architekten Europas einige Tourismusprojekte in Südtirol – und die Ergebnisse können sich sehen lassen. Ab der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre war der Tourismus kein Privileg mehr, sondern stand auch immer breiteren Kreisen der neu entstehenden Mittelschicht offen. In der Folge wurden vor allem im Bereich der Dolomiten immer mehr Übernachtungsmöglichkeiten aus dem Boden gestampft.

Diese Themenfelder können selbstverständlich nur Schlaglichter werfen auf drei wichtige Thematiken der Verwandlung, die Südtirol in den 100 Jahren zwischen 1848 und dem Ende des Zweiten Weltkriegs erlebt hat. Neben diesen Entwicklungen, die der ganzen Region innerhalb weniger Jahrzehnte ein neues Gesicht verliehen haben, könnte man noch weitere Veränderungen nennen, deren Wurzeln in den Zentren liegen. So etwa die neue religiöse Baukunst der 19. Jahrhunderts, Friedhöfe, öffentliche Gebäude und Wohnhäuser, Villen und Sozialwohnungen, Fabriken, Immigration, Emigration und die Rückkehr nach dem Krieg. Für Recherchen und für Ausstellungen gäbe es Stoff genug.

ALTO ADIGE 1850-1950 UN SECOLO IN MOVIMENTO

TESTO DI
ANDREA DI MICHELE

È difficile riassumere in poche righe un secolo di storia, anche se riferito al solo territorio dell'Alto Adige. Un territorio che, seppur marginale e dalle dimensioni ridotte, ha partecipato appieno al processo di trasformazione conosciuto dall'intero continente europeo (e non solo) durante il secolo in oggetto. La difficoltà della sintesi risiede proprio nell'enormità delle modificazioni occorse, senza precedenti nella storia. Volendo trovare un termine in grado di restituire da solo il senso di cento anni di storia, forse il più adatto sarebbe «movimento», come appare evidente scorrendo questo catalogo. Come tutta Europa, anche il territorio corrispondente all'attuale provincia di Bolzano ha vissuto un secolo in moto perenne, con progressive accelerazioni e trasformazioni talmente profonde da renderlo irriconoscibile sotto ogni punto di vista, economico, sociale, politico, culturale, demografico, ecc. Ben oltre la metà dell'Ottocento il Tirolo meridionale si mostrava come un'area dal profilo prettamente rurale, arretrata dal punto di vista industriale se messa a confronto con il territorio immediatamente a nord del Brennero e con buona parte delle regioni dell'Impero asburgico. Ben presto, però, anch'essa divenne teatro di rapidi cambiamenti, in primo luogo in un settore considerato prerequisito fondamentale per il processo di sviluppo industriale, quello dei trasporti, fattore di movimento per eccellenza. Fu in particolare la ferrovia a segnare un elemento di forte rottura con il passato, per la sua capacità di consentire il rapido trasporto delle merci anche su mercati distanti, di condurre in regione masse di visitatori-turisti fin nelle valli più remote, ma anche di trasformare profondamente il paesaggio e le abitudini di masse crescenti di persone. A partire dall'inaugurazione della ferrovia del Brennero nel 1867, nel giro di pochi decenni si ebbe la realizzazione di una complessa rete di trasporti attraverso la costruzione di linee ferroviarie lungo le valli principali, ma anche di funivie, funicolari, cremagliere e naturalmente arterie stradali su cui comparvero le prime automobili destinate a divenire le protagoniste del trasporto di massa. Anche in epoca successiva, la costruzione di nuove vie di comunicazione avrebbe determinato un profondo impatto sul territorio, non solo in ambito economico e ambientale. Si pensi alla realizzazione dell'autostrada del Brennero, completata nel 1974, o alla costruzione ai nostri giorni della galleria di base del Brennero.

Al movimento garantito dalla nuova rete dei trasporti si contrapponeva la staticità delle fortificazioni militari. A più riprese, nella sua storia recente l'area tirolese si è caratterizzata per essere concepita in quanto regione fortificata, teatro di progetti di costruzione di forti e di sbarramenti di confine, più o meno compiutamente portati a termine. Si pensi al complesso sistema difensivo austriaco al confine meridionale e in particolare al forte di Fortezza, realizzato negli anni trenta dell'Ottocento. Destinatario di enormi investimenti e frutto del lavoro di migliaia di uomini, il forte continua a mostrarsi ai nostri occhi come un'opera imponente che pretendeva di essere

invalicabile, ma che in realtà non fu mai utilizzata e fu presto trasformata in un deposito militare. Simile il destino dell'ambizioso progetto del Vallo Alpino del Littorio, una linea fortificata iniziata ad essere costruita dal fascismo all'inizio degli anni trenta e che avrebbe dovuto seguire l'intera estensione del confine alpino, da Ventimiglia a Fiume, secondo un'impostazione strategica moderna ispirata alla coeva linea Maginot, non più basata su forti di grandi dimensioni e isolati, bensì su di una fitta rete di piccoli capisaldi indipendenti e bunker scavati in caverna, difficilmente individuabili dal nemico. Per la verità, allo scoppio della guerra i lavori del Vallo Alpino erano ben lungi dall'essere completati, ma comunque sufficienti a modificare il paesaggio di parti significative dell'area alpina. A guerra finita, le fortificazioni del Vallo Alpino al confine con l'Austria furono conservate e inserite nei piani di difesa della Nato contro possibili aggressioni da oriente, destinate ancora una volta a non essere mai utilizzate. Da una parte, dunque, il moto e la velocità assicurati dai nuovi mezzi di trasporto, portatori di cambiamenti e di sviluppo; dall'altra la staticità di manufatti presto rivelatisi inutili e superati, immobili di fronte a una storia che correva troppo veloce.

Quasi a discendere dalla realizzazione di una moderna rete di trasporti, a cavallo tra i due secoli si registrarono significative trasformazioni di ordine economico. In primo luogo l'avvio dello sfruttamento delle ricche risorse idriche per la produzione di energia elettrica, capace di soddisfare le esigenze del nascente e ancora limitato settore industriale. E poi lo sviluppo, assai rapido e per certi aspetti impetuoso, del turismo, che rivolse rapidamente il proprio interesse verso un territorio diventato più facilmente raggiungibile e che alle bellezze paesaggistiche univa il suo carattere di anteposta del caldo sole mediterraneo. Strutture ricettive dalle più diverse caratteristiche e dimensioni – dal grande e lussuoso albergo alla piccola locanda di paese – contribuirono a modificare il paesaggio e la struttura economica della regione.

Erano le montagne, ovviamente, il principale elemento di attrazione di una massa crescente di turisti e le stesse montagne divennero anche il palcoscenico del via via più acceso scontro nazionale, elemento comune alla maggioranza dei territori dell'Impero. Se in precedenza le ascensioni alpine erano state perlopiù opera di intellettuali vittoriani inglesi, animati da spirito sportivo e in competizione più con loro stessi che con ipotetici avversari, a partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento la conquista delle Alpi fu condotta da alpinisti impegnati in ascensioni spettacolari finalizzate all'esibizione sulla cima della bandiera nazionale, a segnare la presa di possesso simbolica e materiale del limite ultimo della nazione. Attivissimi club alpini nazionali – l'austro-tedesco da una parte e l'italiano dall'altra – si contendevano le vette di montagne poste in un territorio di confine, dove si esercitava al meglio quell'«alpinismo di frontiera» che attraverso il gesto eroico, la rivalità nazionale e l'esibizione di simboli

patriottici, per certi aspetti anticipava lo scontro militare vero e proprio che su quelle stesse montagne avrebbe avuto uno dei suoi tanti scenari. L'alpinismo diveniva una scuola di guerra e ogni ascensione una sfida nazionale.

La guerra, quella vera, sarebbe arrivata di lì a poco, sconvolgendo il mondo intero e con un impatto particolarmente duro sulle regioni di confine. Nell'area tirolese fu il Trentino a patire maggiormente gli effetti della guerra, per il fatto di essere collocato sulla frontiera tra Austria e Italia, e per questo teatro delle operazioni belliche. Il paradiso alpino, divenuto negli anni precedenti luogo di turismo internazionale, si trasformò improvvisamente in uno scenario di morte e sofferenze, esso stesso devastato dallo scontro militare e solcato da nuove vie di comunicazione, strade e ferrovie, che sarebbero sopravvissute al conflitto. A non sopravvivergli sarebbero stati invece l'Impero austro-ungarico, dissoltosi a seguito della sconfitta, e anche il vecchio Tirolo, diviso in due lungo la linea del Brennero. Con la Grande Guerra si concludeva un processo pluriscolare che aveva individuato nel rilievo alpino una lunga e incontestabile linea di confine in mezzo all'Europa, separando progressivamente comunità unite da lunghe consuetudini. Ciò era avvenuto sulla base di un'interpretazione delle frontiere come entità naturali, determinate dalla configurazione del territorio e rese via via sempre più chiuse e fortificate dal generale quadro politico. A imporsi fu la teoria delle «acque pendenti», che individuava nello spartiacque la linea che la natura indicava all'uomo per separare le nazioni. E così l'area alpina, storicamente omogenea e solcata da una fitta rete di connessioni culturali, linguistiche, economiche, si ritrovò ridisegnata e suddivisa secondo le logiche degli stati nazionali.

In Italia, a gestire il nuovo confine «naturale» fu presto il fascismo, che vi esercitò una decisa politica d'italianizzazione, nell'ottica di un progetto totalitario volto all'eliminazione di qualsiasi differenza e incompatibilità. I confini, in particolare, per diventare davvero sicuri andavano resi omogenei al resto del paese e dunque, nell'ottica del regime, «conquistati all'italianità». Questo progetto di trasformazione e controllo delle «nuove provincie» si dispiegò attraverso azioni di diverso tipo, come l'italianizzazione linguistica e culturale del territorio, un diffuso e massiccio intervento monumentale e simbolico capace di modificare la percezione dello spazio pubblico, la promozione di vigorosi flussi migratori dal resto del Paese. Un numero considerevole d'italiani - provenienti dapprima dal Trentino e poi dalle «vecchie provincie» - giunsero in Alto Adige per impiegarsi nell'amministrazione pubblica, nell'esercito, nelle professioni, nel commercio. L'operazione più ambiziosa volta a promuovere l'immigrazione italiana in Alto Adige fu la realizzazione, intorno alla metà degli anni trenta, di una vasta zona industriale alla periferia del capoluogo altoatesino. Per lavorarvi vi giunsero dalle campagne venete migliaia di uomini accompagnati dalle loro famiglie, che trovarono sistemazione in nuovi, grandi quartieri prossimi alla zona industriale. Grazie

a tale intervento, nella città di Bolzano (e solo in essa) al fascismo riuscì di ribaltare i rapporti numerici tra i gruppi linguistici a favore degli italiani, che vi divennero maggioranza.

Gli interventi del fascismo - che in Alto Adige si presentò nelle vesti della modernità intenzionata a trasformare a fondo una società e un'economia giudicate arretrate - incisero profondamente sul territorio. Nuove strade, elettrificazioni di linee ferroviarie, stazioni, industrie, impianti idroelettrici, alberghi, impianti sportivi e poi edilizia abitativa, interi quartieri creati dal nulla, in primo luogo nel capoluogo, dove prese forma una nuova città, italianissima, contrapposta in maniera netta anche dal punto di vista urbanistico a quella ereditata dall'Impero. A suggerire il ridisegno del profilo di Bolzano venne apposto il grande arco alla Vittoria, retto su enormi fasci littori e simbolo di un regime che pretendeva di farsi erede sia dell'Impero romano, sia della Grande Guerra.

L'esito fallimentare della seconda guerra mondiale - fortemente voluta da Mussolini al fianco di Hitler allo scopo di sovvertire gli equilibri internazionali - fece tramontare presto i miraggi imperiali del duce, scalzato dal potere nel luglio 1943. Dopo l'armistizio dell'8 settembre l'Alto Adige, insieme a Trentino e Bellunese, venne occupato dalle truppe tedesche e di fatto annesso al Reich. Il dopoguerra prese le mosse con difficoltà, dovendo metabolizzare il recente passato del regime fascista, delle opzioni di cittadinanza dei sudtirolesi (chiamati a scegliere tra il restare da italiani o emigrare nel Reich nazista), la guerra, l'occupazione nazionalsocialista. La ricostruzione fu una delle prime sfide, così come la risposta all'emergenza abitativa, frutto di rinnovati flussi migratori da sud e dal ritorno di numerosi riptanti.

A vederlo «dall'alto», dalla distanza temporale che da esso ci separa, il secolo 1850-1950 ci sorprende per la velocità e la radicalità della trasformazione economica, sociale e culturale, frutto di processi di media e lunga durata. Avvicinando il punto d'osservazione emergono invece con maggiore evidenza le dinamiche di più breve periodo, drammaticamente legate alle vicende politiche, dalle guerre, ai cambi di sovranità, alle dittature. Tutto ha lasciato tracce profonde sul territorio, trasformando città, paesaggi, spazi pubblici e privati, da rileggere oggi con prospettiva storica per comprenderne appieno il valore e il significato.

SÜDTIROL

1850-1950

EIN JAHRHUNDERT IN BEWEGUNG

TEXT VON
ANDREA DI MICHELE

Es ist schwierig, hundert Jahre Geschichte in wenigen Zeilen zusammenzufassen, auch wenn es nur um Südtirol geht. Obwohl es ein so kleines Grenzland ist, hat Südtirol zur Gänze am einschneidenden Veränderungsprozess teilgenommen, den (nicht nur) der gesamte europäische Kontinent in jenen hundert Jahren vollzogen hat. Die Schwierigkeit, dies zusammenzufassen, besteht gerade in der Unermesslichkeit dieser Veränderungen, die beispiellos in der Geschichte sind. Möchte man ein Wort finden, das allein den Sinn von hundert Jahren Geschichte auszudrücken vermag, dann wäre »Bewegung« am besten geeignet, was beim Durchblättern dieses Katalogs offensichtlich wird. Wie ganz Europa hat auch das Gebiet der heutigen Provinz Bozen ein Jahrhundert ständiger Bewegung erlebt, mit zunehmenden Beschleunigungen und solch tiefgreifenden Veränderungen, dass es am Ende wirtschaftlich, gesellschaftlich, politisch, kulturell und demografisch nicht wiederzuerkennen war.

Weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus war das südliche Tirol rein landwirtschaftlich geprägt und – im Vergleich zum Gebiet gleich nördlich des Brenners und zu den meisten anderen Teilen des Habsburgerreiches – ein industriell rückständiges Gebiet. Nur kurze Zeit später begannen aber auch hier schnelle Veränderungen, und zwar in erster Linie im Bereich des Verkehrs, der par excellence als Faktor für Bewegung und als grundlegende Voraussetzung für industrielle Entwicklung gilt. Es war insbesondere die Eisenbahn, die einen starken Bruch mit der Vergangenheit darstellte: Sie gewährleistete schnellen Warentransport auch in ferne Märkte, brachte Massen von Besuchern und Touristen ins Land und bis in die abgelegensten Täler, veränderte aber auch tiefgreifend die Landschaft und die Gewohnheiten von immer mehr Menschen. Von der Eröffnung der Brennerbahn 1867 an entstand in wenigen Jahrzehnten ein komplexes Verkehrsnetz durch den Bau von Bahnlinien entlang der Haupttäler, aber auch durch die Errichtung von Seilschwebbahnen, Standseilbahnen, Zahnradbahnen und natürlich Hauptverkehrsstraßen, auf denen die ersten Autos verkehrten, die zukünftigen Protagonisten des Massenverkehrs. Auch im darauffolgenden Jahrhundert sollte der Bau von neuen Verkehrsverbindungen starke Auswirkungen auf das Land haben, nicht nur in puncto Wirtschaft und Umwelt. Man denke nur an den Bau der 1974 fertiggestellten Brennerautobahn oder gegenwärtig an den Bau des Brennerbasistunnels.

Der ständigen Bewegung, die das neue Verkehrsnetz möglich gemacht hatte, stellte sich die Unbeweglichkeit der militärischen Festungen entgegen. Immer wieder wurde Tirol in seiner jüngeren Geschichte als befestigtes Gebiet aufgefasst und war Kulisse für den Bau von Festungen und Grenzsperrungen, die mehr oder weniger vollständig fertiggestellt wurden. Man denke an das komplexe österreichische Verteidigungssystem an der südlichen Grenze und insbesondere an die Festung von Franzensfeste, die in den 1830er-Jahren erbaut wurde. Die Festung, für die riesige Investitionen Tausende von Arbeitern nötig waren, zeigt sich auch heute noch als imposantes Bauwerk, das unüberwindbar sein

sollte, tatsächlich aber nie genutzt und daher bald in ein Militärdepot umgewandelt wurde. Ein ähnliches Schicksal ereilte das ehrgeizige Projekt des italienischen Alpenwalls (ital. *Vallo Alpino del Littorio*), einer Befestigungslinie, deren Bau zur Zeit des Faschismus Anfang der 1930er-Jahre begann und die sich entlang der gesamten Alpengrenze erstrecken sollte, von Ventimiglia bis zum heutigen Rijeka (ital. Fiume). Das Projekt folgte einem modernen strategischen Ansatz, inspiriert von der zur selben Zeit errichteten Maginot-Linie, der nicht mehr auf große, abgelegene Festungen setzte, sondern auf ein engmaschiges Netz von kleinen, unabhängigen Unterständen und Felsenbunkern, die vom Feind nur schwer zu erkennen waren. Tatsächlich war der Alpenwall bei Kriegsausbruch noch weit von seiner Fertigstellung entfernt, aber es reichte, um die Landschaft in maßgeblichen Teilen des Alpenraums zu verändern. Nach dem Krieg wurden die Festungen des Alpenwalls an der Grenze zu Österreich beibehalten und in die Verteidigungsstrategie der NATO gegen mögliche Angriffe aus dem Osten integriert. Damit waren sie allerdings einmal mehr dafür bestimmt, nie genutzt zu werden. Auf der einen Seite stehen also Bewegung und Geschwindigkeit, ermöglicht von den neuen Verkehrsmitteln als Motoren des Wandels und der Entwicklung; auf der anderen Seite steht die Starrheit von Bauwerken, die sich rasch als unnütz und überholt erwiesen, als unbeweglich gegenüber einer Geschichte, die zu schnell an ihnen vorbeizog.

Man könnte es fast als logische Konsequenz aus der Realisierung des modernen Verkehrsnetzes sehen, dass zur Jahrhundertwende signifikante wirtschaftliche Veränderungen stattfanden. Die bedeutendste davon war die beginnende Nutzung der reichen natürlichen Wasserressourcen des Landes zur Stromerzeugung, um die Bedürfnisse des gerade entstehenden und noch eingeschränkten Industriesektors zu erfüllen. An zweiter Stelle stand die rasante und unter gewissen Gesichtspunkten ungestüme Entwicklung des Tourismus, der sich auf ein nun einfacher zu erreichendes Gebiet ergoss, das neben seinen landschaftlichen Reizen auch eine Vorstufe zur warmen Mittelmeersonne bieten konnte. Unterkünfte verschiedenster Art und Größe, vom großen Luxushotel bis zum kleinen Dorfgasthaus, trugen zur Veränderung der Landschaft und der Wirtschaftsstruktur der Region bei.

Natürlich waren die Berge die wichtigste Attraktion für eine wachsende Touristenmasse, und diese Berge wurden zum Schauplatz der immer stärker werdenden nationalen Auseinandersetzung, die die meisten Gebiete des Reiches gemein hatten. Waren die Besteigungen der Alpengipfel in der Vergangenheit zumeist Unterfangen von Intellektuellen aus dem viktorianischen England, die mehr der sportliche Wettkampf mit sich selbst als die Konkurrenz hypothetischer Gegner antrieb, so verwandelte sich die Eroberung der Alpen ab den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zu spektakulären Besteigungen, die dazu dienten, auf dem Gipfel Nationalflaggen zu hissen und symbolisch wie materiell die äußerste Grenze der Nation in Besitz zu nehmen. Rührige nationale Alpenvereine – der deutsch-österreichische auf der

einen Seite, der italienische auf der anderen – wetteiferten um die Gipfel im Grenzgebiet. Dieses »Grenzbergsteigen« nahm mit seinen heldenhaften Gesten, der nationalen Rivalität und der Zurschaustellung patriotischer Symbole zum Teil den echten militärischen Konflikt vorweg, der in Bälde auf denselben Bergen (wie an vielen anderen Orten) wüten sollte. Das Bergsteigen wurde zur Schule für den Krieg und jede Besteigung eine nationale Herausforderung.

Der wirkliche Krieg, der die gesamte Welt erschüttern und in den Grenzregionen besonders hart einschlagen würde, sollte kurze Zeit später ausbrechen. Im Tiroler Gebiet war es das Trentino, das am meisten unter den Auswirkungen des Krieges zu leiden hatte, da es sich an der Grenze zwischen Österreich und Italien befand und daher Schauplatz der Kriegshandlungen war. Das Alpenparadies, das sich in den Jahren zuvor zum Ziel des internationalen Tourismus entwickelt hatte, verwandelte sich plötzlich in einen Ort des Todes und der Qualen, zerstört durch die militärische Auseinandersetzung zerstört und durchzogen von neuen Eisenbahn- und Straßenverbindungen, die den Konflikt überdauern sollten. Nicht überdauern sollte den Krieg hingegen Österreich-Ungarn, das nach der Niederlage zerfiel, und das alte Tirol, das entlang des Brenners zweigeteilt wurde. Mit dem Ersten Weltkrieg ging ein mehrere Jahrhunderte andauernder Prozess zu Ende, der in den Alpen eine lange, unanfechtbare Grenzlinie mitten in Europa erkannt hatte und nach und nach historisch zusammengewachsene Gemeinschaften trennte. Grundlage dafür war die Interpretation von Grenzen als natürliche Entitäten, die durch die geografische Beschaffenheit festgelegt waren und die aufgrund der politischen Lage immer stärker geschlossen und befestigt wurden. Es behauptete sich die Theorie des »abfließenden Wassers«, die in den Wasserscheidelinien naturgegebene Grenzen zur Trennung der Nationen erkannte. Und so sah sich das Alpengebiet – eine historisch gesehen homogene Region, geprägt von einem engmaschigen Netz aus kulturellen, sprachlichen und wirtschaftlichen Verbindungen – plötzlich nach nationalstaatlicher Logik neu gezeichnet und unterteilt.

In Italien übernahm rasch der Faschismus die Verwaltung dieser »natürlichen« Grenze: Er verfolgte im Rahmen seiner totalitären Strategie, die jegliche Differenzen und Unvereinbarkeiten ausmerzen sollte, eine entschlossene Italianisierungspolitik. Die Grenzgebiete mussten, um wirklich sicher zu sein, mit dem Rest des Landes vereinheitlicht werden und damit aus Sicht des Regimes »für die *italianità* gewonnen« werden. Diesen Plan zur Umwandlung und Kontrolle der »neuen Provinzen« verfolgte man etwa durch die sprachliche und kulturelle Italianisierung des Gebiets, durch zahlreiche und massive monumentale und symbolische Eingriffe, der die Wahrnehmung des öffentlichen Raums zu verändern vermochte, oder durch die Förderung von Migrationsflüssen aus dem Rest des Landes. Eine beträchtliche Anzahl von Italienern – zunächst aus dem Trentino und später aus den »alten Provinzen« – kam nach Südtirol, um in der öffentlichen Verwaltung, in der Armee, im Gewerbe und im Handel zu arbeiten. Das ehrgeizigste Unterfangen im Rahmen

der italienischen Einwanderung nach Südtirol war Mitte der 1930er-Jahre die Schaffung eines großen Industriegebietes am Rande des Südtiroler Hauptorts. Tausende von Arbeitern aus dem landwirtschaftlichen Veneto kamen mit ihren Familien und fanden in den neuen, großen Wohnvierteln nahe des Industriegebietes eine Unterkunft. Dadurch gelang es dem Faschismus, in der Stadt Bozen (und nur dort) das Verhältnis der Sprachgruppen zugunsten der Italiener umzukehren, die so zur Mehrheit wurden.

Die Maßnahmen des Faschismus – der sich in Südtirol im Gewand der Modernität zeigte, die die als rückständig betrachtete lokale Gesellschaft und Wirtschaft gründlich umkrempeln sollte – hatten tiefgreifende Auswirkungen zur Folge: neue Straßen, die Elektrifizierung der Bahntrassen, Bahnhöfe, Industriebetriebe, Wasserkraftwerke, Hotels, Sportanlagen und natürlich Wohngebäude, ganze aus dem Nichts geschaffene Wohnviertel. Vor allem in Bozen nahm eine neue, absolut italienische Stadt Gestalt an, die stadtplanerisch einen deutlichen Kontrast zum vom k. u. k. Reich geerbten Bozen bildete. Besiegelt wurde der Neuentwurf des Stadtprofils durch die Errichtung des großen Triumphbogens: Auf riesigen Liktorenbündeln stehend ist er das Symbol eines Regimes, das sich als rechtmäßiger Erbe des Römischen Reiches und des Ersten Weltkriegs sah.

Der katastrophale Ausgang des Zweiten Weltkriegs – eines Konflikts, den Mussolini an der Seite Hitlers angestrebt hatte, um die internationalen Gleichgewichte aus dem Lot zu heben – ließ die Imperiums-Illusionen des Duce schnell schwinden; im Juli 1943 wurde er gestürzt. Nach dem Waffenstillstand vom 8. September wurden Südtirol, das Trentino und die Provinz Belluno von deutschen Truppen besetzt und de facto ans »Deutsche Reich« annektiert. In der schwierigen Nachkriegszeit galt es, die jüngste Vergangenheit zu verarbeiten: das faschistische Regime, die »Option« der deutschsprachigen Südtiroler (sie wurden zur Entscheidung gezwungen, als Italiener in ihrer Heimat zu bleiben oder als Optanten ins nationalsozialistische »Reich« zu emigrieren), den Krieg und die nationalsozialistische Besatzung. Der Wiederaufbau war eine der ersten Herausforderungen, aber auch die Antwort auf den Wohnungsnotstand, der aus weiteren Migrationsströmen aus dem Süden sowie der Rückkehr zahlreicher Optanten resultierte.

Von »oben« betrachtet, mit dem zeitlichen Abstand, der uns von ihm trennt, überrascht das Jahrhundert 1850–1950 ob der Schnelle und Radikalität seines wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Wandels, der das Ergebnis von mittel- und langfristigen Entwicklungen war. Bewegt man den Beobachtungspunkt näher an jene Zeit, rücken die kurzfristigeren Entwicklungen schärfer in den Fokus, die auf dramatische Weise mit den politischen Ereignissen, den Kriegen, den Herrschaftswechseln und Diktaturen verwoben sind. Beide Arten von Entwicklungen haben tiefe Spuren im Land hinterlassen, haben Städte, Landschaften, öffentliche und private Räume verwandelt, die heute aus einer historischen Perspektive heraus betrachtet werden müssen, um ihren Wert und ihre Bedeutung gänzlich zu verstehen.

IL SISTEMA FORTIFICATO TIROLESE COME FATTORE DI MILITARIZZAZIONE DEL TERRITORIO

TESTO DI
NICOLA FONTANA

La collocazione geografica del Tirolo, nel cuore delle Alpi centrali, e il suo ruolo storico di asse di collegamento tra la pianura lombardo-veneta da una parte e le valli dell'Inn e del Danubio dall'altra, ha conferito alla regione una rilevante importanza militare nel quadro geopolitico nel quale la monarchia asburgica si trovò inserita nell'ultimo secolo della sua esistenza. In questo arco cronologico la regione venne assimilata dai militari ad una grande «fortezza alpina» con potenzialità sia difensive che offensive.

Questa interpretazione militare della regione, dichiarata esplicitamente per la prima volta dagli arciduchi Carlo e Giovanni subito dopo la pace di Lunéville del febbraio 1801, non si fondava soltanto sull'importanza strategico-militare del Tirolo nel quadro della politica estera e militare della monarchia asburgica nel corso del XIX fino al principio del XX secolo, ma anche su due altri fattori: il primo luogo, sul rapporto di interdipendenza tra la barriera rappresentata dagli elementi naturali (le montagne) ed elementi artificiali (le opere di fortificazione); in secondo luogo sul mito del «tirolese pugnace». Nella prima

metà dell'Ottocento soprattutto, da parte delle autorità militari asburgiche venne sostenuta la convinzione secondo la quale il Tirolo era da considerarsi una fortezza perché in caso di guerra, in forza dell'istituto della difesa territoriale (istituita, come noto, dal Landlibell del 1511) avrebbe avuto a disposizione la guarnigione ideale da contrapporre alle forze d'invasione nemiche, ovvero la popolazione contadina tirolese. Per primi il forte di Fortezza in val d'Isarco e lo sbarramento di Nauders in alta val Venosta furono concepiti, negli anni Trenta dell'Ottocento, sulla base di questi concetti.

Il ruolo di bastione posto a difesa dei confini sud-occidentali della monarchia contro attacchi mossi prima dalla Francia e poi – dalla seconda metà del XIX secolo – dal Regno d'Italia, giustificò la costruzione di un vasto sistema di opere fortificate e d'infrastrutture militari. L'insieme di queste misure sortì l'effetto di radicare l'immagine del Tirolo come «regione fortezza» non solo nelle cerchie militari, ma anche tra un'ampia fetta dell'opinione pubblica e tra gli osservatori stranieri. Dal punto di vista del Regno d'Italia tutto ciò rappresentava

IL PROCESSO DI MILITARIZZAZIONE COMPIUTOSI TRA LA METÀ DELL'OTTOCENTO E IL PRINCIPIO DEL SECOLO SUCCESSIVO NEL TIROLO MERIDIONALE VA IDENTIFICATO SOPRATTUTTO NEL RAPPORTO TRA LE OPERE DI FORTIFICAZIONE, IL PAESAGGIO E LA SOCIETÀ LOCALE.

la dimostrazione dell'esistenza di una sorta di dittatura militare imposta a danno della popolazione di lingua italiana del Trentino, finalizzata a reprimere le sue aspirazioni di annessione al Regno d'Italia.

Anche noti scrittori come Robert Musil, Jaroslav Hašek e successivamente Franz Tumlner mostrarono di aver recepito questa immagine del Tirolo come spazio fortificato in alcune delle loro opere. Appare inoltre significativo il fatto che nella primavera del 1914 in un discorso tenuto nella Dieta provinciale il luogotenente Friedrich von Toggenburg definì il Tirolo «una fortezza» e che nello stesso anno per gli esami di maturità dell'istituto magistrale di Innsbruck venne proposto un tema dal titolo «Il Tirolo, una fortezza».

Per quanto non si possa parlare di una dittatura militare instaurata nel Tirolo in epoca precedente alla Prima guerra mondiale, d'altra parte appare evidente che dalla fine del XIX secolo la regione si trovò di fatto interessata da un processo di militarizzazione con tangibili ripercussioni sulla vita politica, sociale ed economica della popolazione civile.

In questo processo le opere di fortificazione permanente giocarono un ruolo fondamentale. Va anzitutto sottolineato come ai forti venne attribuito anche un significato simbolico, in quanto manifestazione della ferma volontà dello Stato di proteggere l'integrità della monarchia tanto dai nemici esterni quanto dalle forze centrifughe interne.

Il processo di militarizzazione compiutosi tra la metà dell'Ottocento e il principio del secolo successivo nel Tirolo meridionale va però identificato soprattutto nel rapporto tra le opere di fortificazione, il paesaggio e la società locale. Le fortezze giocarono cioè il ruolo di rilevante fattore di trasformazione e di antropizzazione del paesaggio alpino. Si trattò di un vero e proprio processo di conquista attuato attraverso la civilizzazione urbana-industriale e l'occupazione delle montagne con le più moderne macchine belliche dell'epoca: un fenomeno questo, che dalla popolazione locale venne accolto con sentimenti contraddittori, perché se da una parte i cantieri per la costruzione dei forti offrivano opportunità di occupazione e di sviluppo, dall'altra essi furono percepiti come un atto di violenza contro uno spazio neutrale e come esproprio di spazi sociali ed economici nei quali le comunità alpine avevano sempre riconosciuto un importante elemento della propria identità. Le iniziative di protesta inscenate dai contadini contro le esercitazioni di artiglieria dei forti, che nella stagione estiva limitavano il movimento del bestiame, arrecavano danni ai pascoli e causavano il deprezzamento dei terreni, segnarono uno dei terreni di conflitto tra militari e comunità alpine.

Le fortezze costituirono anche un fattore di controllo e di regolamentazione del paesaggio in base a criteri razionali allo scopo di garantire ai difensori le ideali condizioni di terreno in caso di guerra. In questo senso devono essere interpretate misure come il diradamento delle piante e l'introduzione del cosiddetto «raggio di divieto di fabbrica» attorno alle opere militari. Le comunità locali reagirono in modo diverso rispetto ai piani di diradamento della vegetazione: per alcune (ad esempio per i comuni di Levico e di Luserna) essi furono accolti come un'opportunità per l'ampliamento dei pascoli a vantaggio dell'industria casearia; per altre (è il caso del Comune di Folgaria, 1912-1915) prevaleva il timore della riduzione della rendita boschiva e del deprezzamento dei canoni di affitto delle malghe.

Il raggio di divieto di fabbrica attorno alle opere di fortificate era basato sulla legge del 21 dicembre 1859, applicata nel Tirolo soltanto a partire dal 1894, la quale sanciva l'obbligo di allontanamento dal terreno circostante ad opere di fortificazione di oggetti in grado di inficiare l'azione di fuoco delle artiglierie dei difensori. Erano contemplate due aree di rispetto, una definita «ristretta» e l'altra «ampia». Entro il raggio «ristretto» (570 m), vigeva il divieto assoluto di fabbrica, mentre in quello «ampio» (1.140 m) le concessioni edilizie erano subordinate all'approvazione delle autorità militari. Il

consenso era vincolato alla compilazione e alla registrazione presso l'Ufficio tavolare della cosiddetta «reversale di demolizione» attraverso la quale il proprietario s'impegnava ad accettare le condizioni poste dalla competente Direzione del Genio militare e soprattutto, in caso di guerra, a far demolire l'edificio a proprie spese senza pretese di indennizzo.

L'imposizione di questa servitù venne percepita come un fastidioso gravame dai proprietari dei fondi circostanti alle fortezze, tanto più che causava un sensibile deprezzamento degli stessi. Ad esempio una forte protesta contro il raggio di divieto di fabbrica del forte Mitterberg presso Sesto Pusteria venne presentato alla Camera dei deputati di Vienna dal cattolico conservatore Johann Schorn nell'ottobre 1896. Nelle città-fortezza di Trento e di Riva del Garda il raggio di divieto di fabbrica rappresentò soprattutto una limitazione allo sviluppo urbanistico ed economico promosso dalla borghesia commerciale, anche se di fatto in entrambi i casi fu possibile trovare soluzioni di compromesso con le autorità militari.

Le opere di fortificazione furono anche origine di misure poliziesche mirate a ostacolare lo spionaggio da parte di agenti di potenze straniere. Oltre a un'ampia presenza della gendarmeria nel territorio, furono stabiliti divieti di fotografia attorno ai forti (per un raggio di 5 km a partire dal 1905), la produzione e la vendita di cartoline illustrate venne subordinata al vaglio e all'approvazione del Comando del 14°Corpo d'armata di Innsbruck (molte quelle sequestrate dei forti Haideck in Val di Sesto), furono emanate ordinanze per interdire la pubblicazione di notizie sui lavori militari in corso a mezzo della stampa periodica, le escursioni organizzate da società alpinistiche furono sottoposte a severi controlli o vietate; infine il 2 dicembre 1913 il Ministero degli interni diffuse l'ordine di divieto di sorvolo sul Tirolo al fine di impedire riprese aeree del sistema difensivo regionale. I frequenti e per lo più ingiustificati arresti di turisti e la limitata libertà di movimento in quelle aree montuose dichiarate d'importanza militare mostrarono l'incompatibilità tra lo sviluppo dell'industria turistica e la tutela degli interessi delle forze armate asburgiche. Gli albergatori delle valli dolomitiche lamentarono gli arresti a danno dei turisti occorsi nelle vicinanze dei forti di Sesto Pusteria e di Landro. Questo settore strategico dell'economia tirolese subì inevitabilmente danni sensibili: si osservò un calo dei villeggianti e soprattutto una riduzione della durata dei soggiorni. Queste ripercussioni negative, riconducibili non solo alle opere di fortificazione ma più in generale all'insieme dei provvedimenti militari assunti allora ai confini con il Regno d'Italia, nel corso del 1913 allarmarono non poco i rappresentanti politici del Tirolo meridionale, sia di lingua italiana che tedesca.

Ma allora non c'erano i margini per mettere in discussione quei provvedimenti allora ritenuti necessari alla difesa dello Stato: la guerra era, del resto, all'orizzonte.

DAS BEFESTIGUNGSSYSTEM TIROLS ALS MILITARISIERUNGS- FAKTOR DER REGION

TEXT VON
NICOLA FONTANA

Die geografische Lage Tirols im Herzen der Zentralalpen und seine historische Rolle als Verbindungsbahn zwischen der Ebene Venetiens und der Lombardei auf der einen Seite sowie dem Inn- und dem Donautal auf der anderen Seite verliehen dieser Region eine wichtige militärische Bedeutung im geopolitischen Umfeld der Habsburgermonarchie im letzten Jahrhundert ihres Bestehens. In dieser Zeitspanne wurde das Gebiet zu einer großen »alpinen Festung«, die sowohl der Verteidigung als auch dem Angriff dienen sollte.

Diese militärische Perspektive auf die Region, die explizit das erste Mal von den Erzherzögen Karl und Johann nach dem Frieden von Lunéville im Februar 1801 geäußert wurde, fußte nicht nur auf der militärisch-strategischen Bedeutung Tirols im Rahmen der Außen- und Verteidigungspolitik der Habsburgermonarchie im 19. und bis Anfang des 20. Jahrhunderts, sondern auch auf zwei weiteren Faktoren: zum einen auf dem Zusammenspiel von natürlichen (die Berge) und künstlichen Barrieren (die Befestigungsanlagen); zum anderen auf dem Mythos des »kämpferischen Tirolers«. Vor allem in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sahen die Habsburger Militärobrigaden Tirol als Festung an, da es im Kriegsfall aufgrund der (bekanntermaßen 1511 im »Landlibell« festgeschrieben) Tiroler Verteidigungsordnung die ideale Garnison zur Abwehr feindlicher Angriffstruppen zur Verfügung hätte: die Bauernbevölkerung Tirols. Zunächst konzipierte man die Festung von Franzensfeste im Eisacktal und die Straßensperre von Nauders im oberen Vinschgau in den 1830er-Jahren also auf der Grundlage dieser Strategien.

Die Rolle Tirols als Bollwerk zur Verteidigung der südwestlichen Grenzen der Monarchie gegen Angriffe, die zunächst aus Frankreich und später – ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – vom Königreich Italien ausgingen, rechtfertigte die Errichtung eines ausgedehnten Systems von Befestigungsanlagen und militärischen Infrastrukturen. Die Gesamtheit dieser Maßnahmen erzielte die Wirkung, das Bild von Tirol als »Festungsregion« zu verwurzeln – und zwar nicht nur in militärischen Kreisen, sondern auch in einer breiten Öffentlichkeit und unter ausländischen Beobachtern. Vom Standpunkt des Königreichs Italien aus war all dies der Beweis für das Bestehen einer Art Militärdiktatur, die die italienischsprachige Bevölkerung des Trentino unterdrückte und deren Bestrebungen verhinderte, Teil des Königreichs Italiens zu werden.

Auch bekannte Schriftsteller wie Robert Musil, Jaroslav Hašek und später Franz Tumlér zeigten in einigen ihrer Werke, dass sie das Bild Tirols als befestigter Raum verinnerlicht hatten. Signifikant erscheint auch die Tatsache, dass der Statthalter Friedrich von Toggenburg im Frühjahr 1914 Tirol in einer Rede vor dem Landtag als »eine Festung« bezeichnete und dass im selben Jahr bei der Abschlussprüfung eines Innsbrucker Gymnasiums ein Aufsatz zum Thema »Tirol, eine Festung« auf dem Programm stand.

Obwohl von einer in Tirol eingerichteten Militärdiktatur in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht die Rede sein kann, erscheint es andererseits offensichtlich, dass die Region ab Ende des 19. Jahrhunderts de facto einem Militarierungsprozess unterzogen wurde, der politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich konkrete Auswirkungen auf das Leben der Zivilbevölkerung hatte.

In diesem Prozess spielten die dauerhaften Befestigungsanlagen eine wesentliche Rolle. In erster Linie ist die symbolische Bedeutung der Festungen zu unterstreichen: Sie waren Ausdruck des entschiedenen Willens des Staates, die Unversehrtheit der Monarchie vor äußeren Feinden wie auch vor inneren Zentrifugalkräften zu schützen.

Der Militarierungsprozess im südlichen Teil Tirols, der zwischen Mitte des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgte, ist jedoch vor allem in der Beziehung zwischen den Befestigungen, der Landschaft und der einheimischen Gesellschaft zu erkennen. Die Festungen waren also ein wichtiger Faktor für die Verwandlung der alpinen Landschaft in eine Kulturlandschaft. Es war ein wahrer Eroberungsprozess, der durch die städtische und industrielle Nutzbarmachung und durch die Besetzung der Berge mit den modernsten Kriegsmaschinen jener Zeit umgesetzt wurde. Diese Entwicklung nahm die einheimische Bevölkerung mit gemischten Gefühlen auf, denn einerseits boten die Baustellen für die Errichtung der Festungen Arbeits- und Entwicklungsmöglichkeiten, andererseits wurden sie als Verletzung eines neutralen Raums angesehen – und als Enteignung von gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Räumen, die für die alpinen Gemeinschaften seit jeher ein bedeutendes identitätsstiftendes Element darstellten. Die Protestinitiativen der Bauern gegen die Artillerie-Übungsmanöver der Festungen, die im Sommer die Bewegungsfreiheit des Viehs einschränkten, Schäden an den Weiden hinterließen und den Wert der Ackerböden minderten, kennzeichneten eine der Konfliktlinien zwischen dem Militär und der alpinen Bevölkerung.

Die Festungen stellten auch ein Instrument zur Kontrolle und Regulierung der Landschaft nach rein rationalen Kriterien dar: Es galt, den Verteidigern im Kriegsfall ideale Bodenbedingungen zu garantieren. In diesem Sinne sind Maßnahmen wie das Lichten von Wald- und Pflanzenbestand und die Einführung des sogenannten Bauverbotsrayons (Bebauungsverbot im Umkreis von Militärbauten) zu interpretieren. Die örtlichen Gemeinschaften reagierten auf sehr unterschiedliche Art und Weise auf die Abholzungspläne: Für einige (etwa für die Gemeinden Levico und Lusern) boten sie eine Chance zur Ausweitung der Weideflächen für die Milchwirtschaft; andere (zum Beispiel 1912–1915 die Gemeinde Folgaria) fürchteten Ertragsverluste der Forstflächen und die Abwertung der Almen-Pachtgebühren.

Grundlage des Bauverbotsrayons rund um die Befestigungen war ein Gesetz vom 21. Dezember 1859, das in Tirol erst ab 1894 Anwendung fand. Es legte fest, dass

DER MILITARISIERUNGSPROZESS IM SÜDLICHEN TEIL TIROLS IST VOR ALLEM IN DER BEZIEHUNG ZWISCHEN DEN BEFESTIGUNGEN, DER LANDSCHAFT UND DER EINHEIMISCHEN GESELLSCHAFT ZU ERKENNEN.

Objekte, die das Artilleriefeld der Verteidiger behindern konnten, aus dem Umkreis der Befestigungen zu entfernen waren. Es waren zwei verschiedene Schutzbereiche vorgesehen, ein »engerer« und ein »weiterer Bauverbotsrayon«. Innerhalb des »engeren« Bereiches (570 Meter) galt ein absolutes Bebauungsverbot, während im »weiteren« Rayon (1.140 Meter) Baugenehmigungen einer Bewilligung durch die Militärbehörden unterlagen. Voraussetzung für diese Bewilligung waren das Ausfüllen und der Eintrag beim Grundbuchamt eines sogenannten »Abriss-Reversale«, durch das sich der Eigentümer verpflichtete, die von der militärischen Bauaufsicht festgelegten Bedingungen zu akzeptieren – und vor allem, im Kriegsfall das Gebäude auf eigene Kosten und ohne Erstattungsfordern abreißen zu lassen.

Die Auferlegung dieser Dienstbarkeit empfanden Grundbesitzer im Umkreis der Festungsanlagen als ärgerliche Bürde, die zudem zu einer spürbaren Abwertung ihres Besitzes führte. Eine entschiedene Beschwerde gegen den Bauverbotsrayon der Festung Mitterberg bei Sexten reichte beispielsweise der katholische Konservative Johann Schorn im Oktober 1896 im Abgeordnetenhaus in Wien ein. In den Festungsstädten Trient und Riva del Garda stellte das Bebauungsverbot vor allem eine Einschränkung der vom Handelsbürgertum getragenen

städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung dar. Tatsächlich schaffte man es allerdings in beiden Fällen, Kompromisslösungen mit den Militärbehörden zu finden.

Die Festungsanlagen waren auch Ausgangspunkt für Polizeimaßnahmen, die etwaige Spionagetätigkeiten durch Agenten ausländischer Mächte verhindern sollten. Neben einer starken Gendarmerie-Präsenz in dem Gebiet äußerte sich dies etwa durch Fotografierverbote im Umkreis der Festungen (5 Kilometer, eingeführt 1905). Auch unterlagen die Herstellung und der Verkauf von Postkarten der Prüfung und der Genehmigung des Kommandos des 14. Armeekorps von Innsbruck (viele Aufnahmen der Festung von Haideck im Sextner Tal wurden beschlagnahmt). Es wurden Verfügungen erlassen, um die Veröffentlichung von Nachrichten über militärische Arbeiten durch die Presse zu verhindern; von den Alpenvereinen organisierte Ausflüge waren strengen Kontrollen unterzogen oder gar verboten;

schließlich erließ das Innenministerium am 2. Dezember 1913 ein Überflugverbot für Tirol, um Luftaufnahmen der Verteidigungsinfrastruktur zu verhindern.

Die häufigen und zumeist ungerechtfertigten Festnahmen von Touristen und die eingeschränkte Bewegungsfreiheit in Berggebieten mit militärischer Bedeutung zeigten die Unvereinbarkeit zwischen der Entwicklung der Tourismusindustrie und den Interessen der Habsburger Streitkräfte. Die Hoteliers der Dolomitenländer beklagten die Verhaftungen von Touristen in der Nähe der Festungen von Sexten und Höhlenstein. Diese so wichtige Branche der Tiroler Wirtschaft erlitt zwangsläufig empfindliche Einbrüche, man verzeichnete einen Rückgang der Urlauber und vor allem der Aufenthaltsdauer. Diese negativen Auswirkungen, die nicht nur auf die Befestigungsanlagen, sondern genereller auf die Gesamtheit der militärischen Maßnahmen an der damaligen Grenze zum Königreich Italien zurückzuführen sind, beunruhigten im Laufe des Jahres 1913 die italienisch- wie deutschsprachigen politischen Vertreter des südlichen Tirols sehr.

Aber zu jener Zeit gab es keinen Spielraum, um Maßnahmen in Frage zu stellen, die für die Staatsverteidigung als unumgänglich galten. Schließlich stand der Krieg bereits am Horizont.



Carta della Contea principesca del Tirolo 1850

Archivio storico di Merano
L'Alto Adige è una parte dell'antica Contea principesca del Tirolo, che comprende l'attuale Nordtirolo, l'odierno Alto Adige e il Trentino. Alla fine della prima guerra mondiale l'Alto Adige e il Trentino sono annesi al Regno d'Italia, il Nordtirolo rimane all'Austria.

Karte der gefürsteten Grafschaft Tyrol 1850

Stadtarchiv Meran
Südtirol gehörte einst zur Gefürsteten Grafschaft Tirol, die das heutige Nord- und Südtirol sowie das Trentino umfasste. Gegen Ende des Ersten Weltkriegs wurden Südtirol und Trentino dem Königreich Italien angegliedert.



**Arciduca Giovanni d'Austria
Ritratto di Leopold Kupelwieser 1840**

Proprietà privata Castel Scena
La storia del Tirolo nell'ottocento ha come figura dominante l'arciduca Giovanni, fratello dell'imperatore Francesco II, giovanissimo comandante dell'armata austriaca contro Napoleone. Direttore del Genio militare, legato al territorio tirolese, è il promotore della costruzione del Forte di Fortezza. Si ritira a Scena, dove un mausoleo neogotico custodisce le sue spoglie.

**Erzherzog Johann von Österreich
Porträt von Leopold Kupelwieser 1840**

Privatbesitz Schloss Schenna
Die Geschichte Tirols im 19. Jahrhundert ist vorwiegend von Erzherzog Johann geprägt, dem Bruder von Kaiser Franz II., der als blutjunger Kommandant die österreichische Armee gegen Napoleon führte. Als Generaldirektor für Genie- und Festungswesen lässt er, nicht zuletzt dank seiner starken Bindung zu Tirol, die Festung Franzensfeste errichten. Er zieht sich später nach Schenna zurück, wo seine sterblichen Überreste in einem neogotischen Mausoleum aufbewahrt sind.



Piano d'insieme della piazzaforte centrale di Sciaves
1871
 Kriegsarchiv Wien
 L'idea della regione-fortezza del Tirolo risale al periodo napoleonico, quando vengono studiati i primi sbarramenti nelle valli e una piazzaforte sull'altipiano di Sciaves. Dell'idea iniziale di un campo trincerato con una quarantina di forti, l'arciduca Giovanni sceglie infine di realizzare solo lo sbarramento di Fortezza, affidando il progetto a Franz von Scholl, capo delle imponenti fortificazioni asburgiche veronesi.

Übersichtsplan des Zentral-Waffen-Platzes von Schabs
1871
 Kriegsarchiv Wien
 Die Vorstellung Tirols als befestigte Region geht noch auf napoleonische Zeit zurück, als man über eine Sperrung der Täler und eine bewehrte zentrale Festung auf der Hochebene von Schabs nachdachte. Von der anfänglichen Idee einer großen Wehranlage mit etwa vierzig Festungen abgehend, beschließt Erzherzog Johann schließlich, nur die Festung in Franzensfeste zu bauen und beauftragt dazu Franz von Scholl, den Erbauer der mächtigen Festungen der Habsburgermonarchie im Raum Verona.

Piano dello stato del forte nei pressi di Bressanone (Fortezza)
1838
 Kriegsarchiv Wien
 Von Scholl wählt dazu den strategisch bedeutendsten Punkt des Eisacktales: die Anhöhe, die bei Aicha einen Engpass über dem Fluss bildet. Auf einer Fläche von zwanzig Hektar entwirft er eine Wehranlage auf drei Ebenen, mit fünfzig Richtung Norden ausgerichteten Kanonen und ebenso vielen nach Süden. Die mit Ziegel- und Lehmgedächern abgedeckten Kasematten für die Artillerie sollten jedoch nach wenigen Jahrzehnten den neuen Kanonen mit gezogenem Rohr nicht mehr standhalten.

Situationsplan der Befestigung bei Brixen (Franzensfeste)
1838
 Kriegsarchiv Wien
 Von Scholl wählt dazu den strategisch bedeutendsten Punkt des Eisacktales: die Anhöhe, die bei Aicha einen Engpass über dem Fluss bildet. Auf einer Fläche von zwanzig Hektar entwirft er eine Wehranlage auf drei Ebenen, mit fünfzig Richtung Norden ausgerichteten Kanonen und ebenso vielen nach Süden. Die mit Ziegel- und Lehmgedächern abgedeckten Kasematten für die Artillerie sollten jedoch nach wenigen Jahrzehnten den neuen Kanonen mit gezogenem Rohr nicht mehr standhalten.





Inaugurazione del Forte di Fortezza

Acquarello di Eduard Gurk

1838

Museo provinciale di Castel Tirolo

All'inaugurazione della fortezza nel 1838 sono presenti l'Imperatore Ferdinando, l'arciduca Giovanni, il vescovo di Bressanone e numerosi reparti schierati in parata.

Einweihung Franzesfeste

Aquarell von Eduard Gurk

1838

Landesmuseum Schloss Tirol

Zur Einweihung der Festung im Jahr 1838 sind der österreichische Kaiser Ferdinand, Erzherzog Johann, der Bischof von Brixen sowie ein großes Militäraufgebot anwesend.



Forte al Ponte alto (Fortezza)

prospetto nord

1938

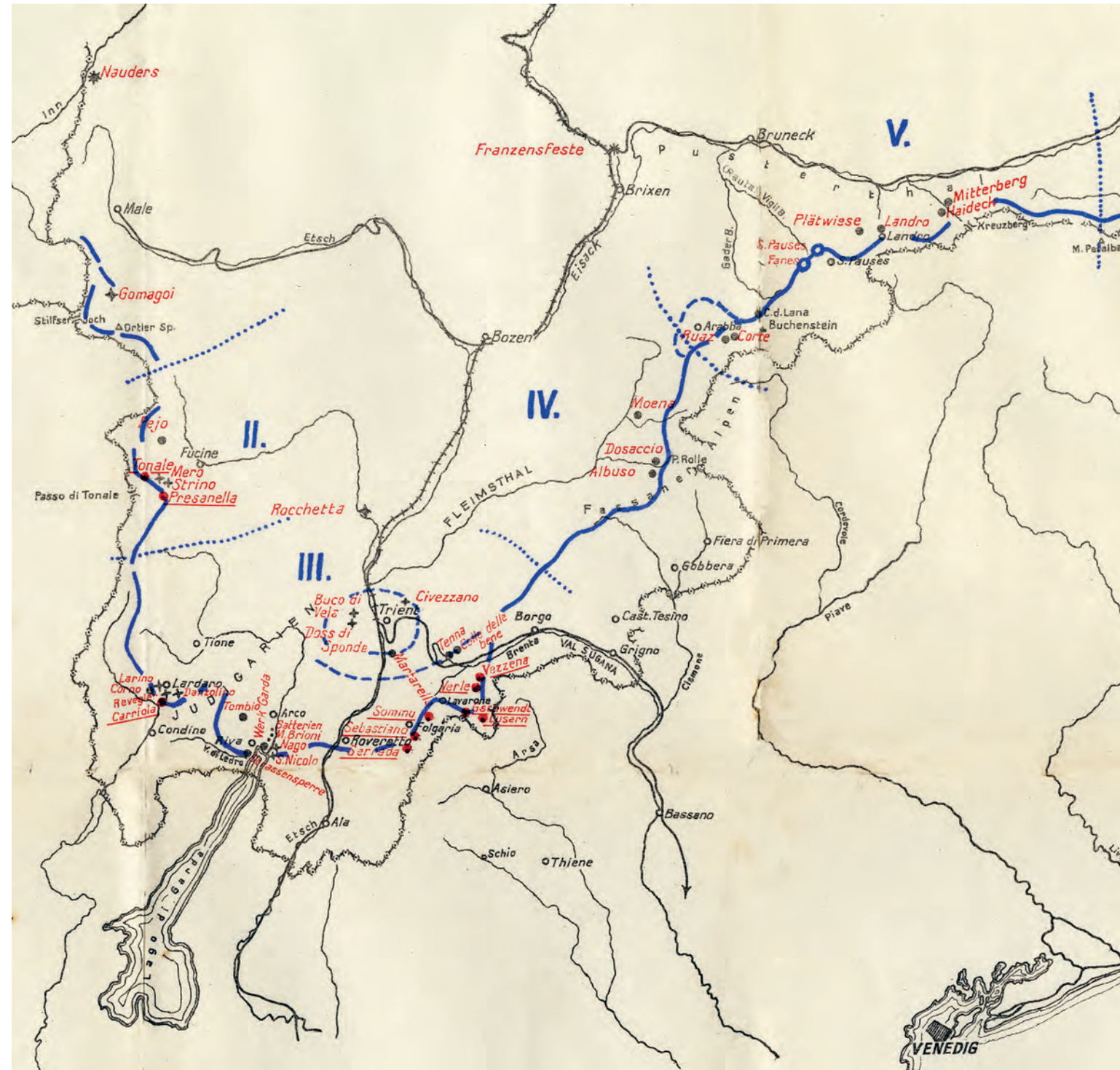
Kriegsarchiv Wien

Befestigung an der hohen Brücke

(Franzensfeste), Nordansicht

1938

Kriegsarchiv Wien



Le fortificazioni austriache al confine italiano 1914-1915

Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Con la perdita del Veneto e delle fortezze del Quadrilatero nel 1866, l'Impero asburgico elabora le prime ipotesi di sbarramento della Val d'Adige, scegliendo Trento come centro di un nuovo sistema fortificato, che dallo Stelvio arriva sino alla Pusteria, lungo tutto il confine meridionale del Tirolo.

Die österreichische Festungswerke an der Grenze zu Italien 1914-1915

Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Nach dem Verlust Venetiens und des oberitalienischen Festungsvierecks im Jahr 1866 arbeitet das Habsburgerreich an Plänen zur Sperrung des Etschtals. Trient soll das Zentrum eines neuen Befestigungssystems bilden, das vom Stilfser Joch über die gesamte Südgrenze Tirols bis ins Pustertal verlaufen soll.

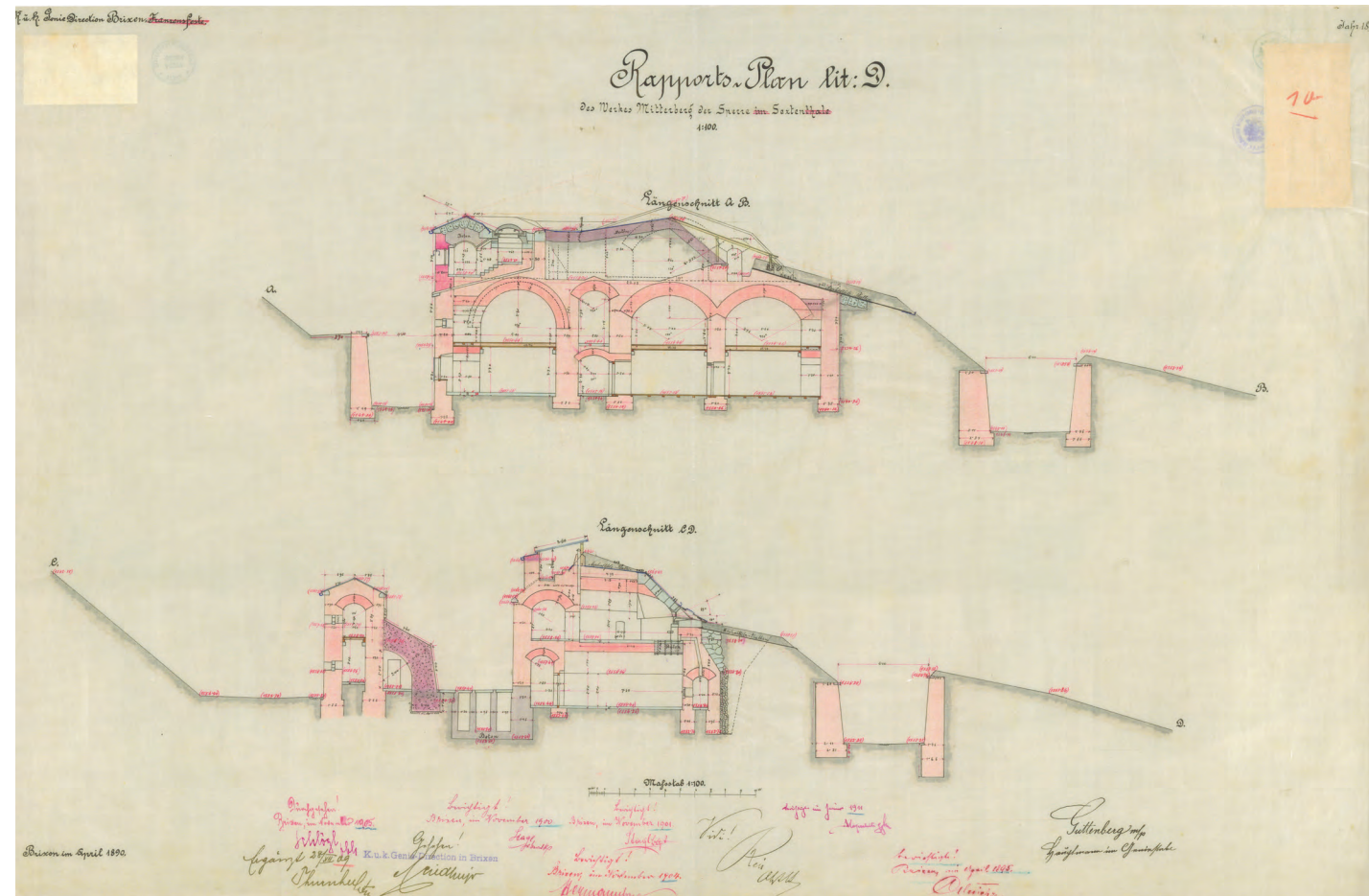


Fortificazione di Trento 1915

Archivio Museo della Guerra Rovereto

Festung Trient 1915

Archivio Museo della Guerra Rovereto

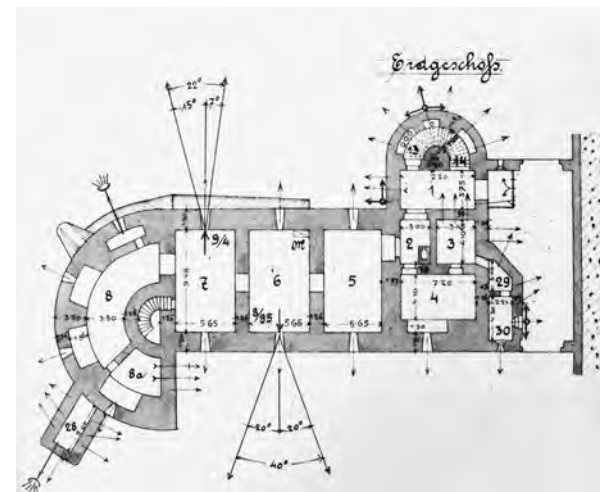


Pianta e sezione del Forte Mitterberg Sesto 1888

Associazione storica Bellum Aquilarum Sesto
 Nel settore dolomitico orientale lo Stato maggiore vede le valli d'Ampezzo e di Sesto troppo esposte ad un attacco nemico. Per difendere tali direttrici costruisce gli sbarramenti di Sesto con i forti di Mitterberg e Haideck e quelli di Landro e Prato Piazza.

Grundriss und Schnitt des Werkes Mitterberg Sexten 1888

Historischer Verein Bellum Aquilarum Sexten
 Im Bereich der östlichen Dolomiten befürchtet der Generalstab, dass das Ampezzo-Tal und das Sextner Tal feindlichen Angriffen zu stark ausgesetzt sind, und lässt daher die Sperre von Sexten mit den Festungen Mitterberg, Haideck, Landro und Plätzwiese errichten.



Pianta sbarramento stradale di Gomagoi 1860-1862

Archivio privato Bolzano
 Il sistema fortificato sul confine verso la Lombardia ha il suo caposaldo nel forte Gomagoi, lungo la strada che scende dallo Stelvio. La fortezza, con la sua caratteristica forma semicircolare, presenta diverse bocche da fuoco che difendono il passaggio.

Grundriss Straßensperre Gomagoi 1860-1862

Privatarchiv Bozen
 Das Wehrsystem an der Grenze zur Lombardei hat seinen wichtigsten Stützpunkt in der Straßensperre Gomagoi, die an der Stilfser-Joch-Straße errichtet wird. Die Festung mit ihrer auffälligen halbrunden Form ist mit mehreren Schießscharten bewehrt.



Impianti di fortificazione nel comparto di confine 5 Folgaria, Lavarone 1915

Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Quando i rapporti tra Italia e Austria s'irrigidiscono il Capo di Stato maggiore Conrad von Hötzendorf nel 1906 decide di fortificare anche il confine in quota verso il Veneto. Sull'altopiano di Folgaria e Lavarone costruisce sette enormi forti su un fronte di trenta chilometri, dotandoli di obici protetti da possenti cupole corazzate in acciaio.

Feldmäßige Befestigungsanlagen im Grenzabschnitt 5 Folgaria, Lavarone 1915

Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Als sich die Beziehungen zu Italien verschlechtern, beschließt der Chef des österreichischen Generalstabs Conrad von Hötzendorf auch den höher gelegenen Grenzbereich zu Venetien zu befestigen. Auf der Hochebene von Folgaria und Lavarone lässt er daher sieben riesige Festungen auf einer Grenzlinie von dreißig Kilometern errichten und stattet sie mit Haubitzen aus, die von mächtigen, stahlbewehrten Kuppeln geschützt sind.

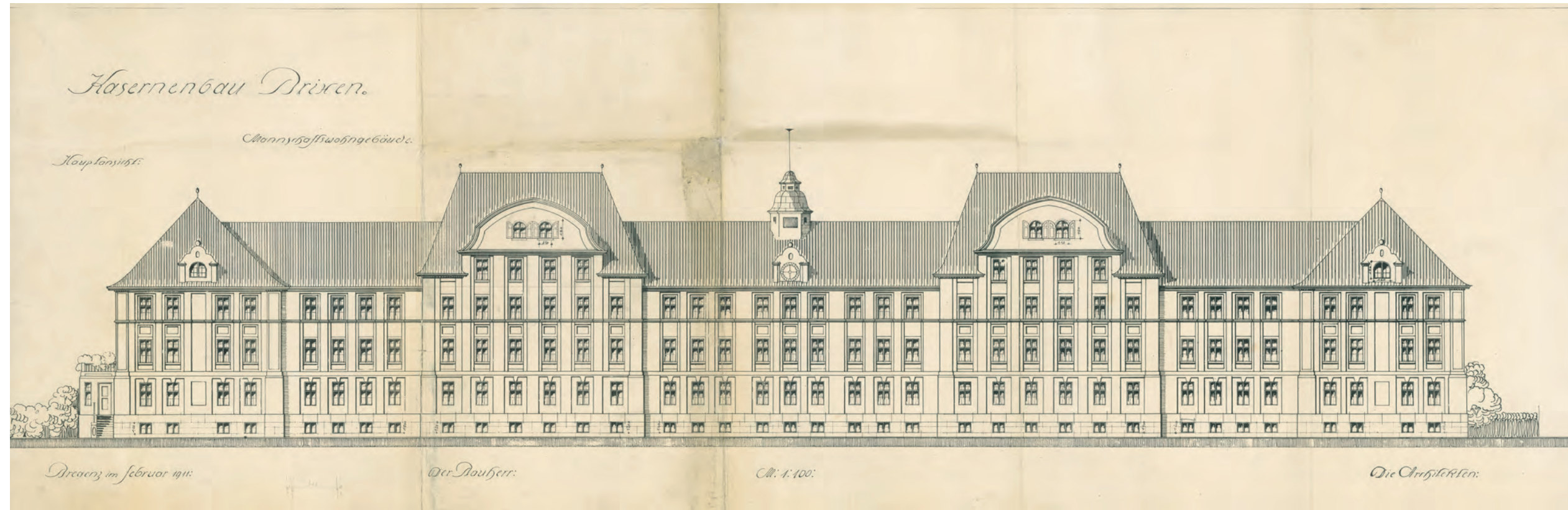


Forte Doso del Sommo 1920
 Archivio Museo della Guerra Rovereto
 È formato da quattro edifici interrati collegati da gallerie, e lascia fuori terra solo il lungo corpo che ospita le stanze dei soldati, costruito con un solido paramento di grandi blocchi in pietra.

Werk Serrada Folgaria 1920
 Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Es besteht aus vier im Erdreich versenkten Gebäuden, die miteinander über Tunnel verbunden sind. Über der Erde ist nur der langgestreckte, mit mächtigen Steinblöcken verkleidete Körper zu sehen, in dem sich die Unterkünfte für die Soldaten befinden.

Forte Doso del Sommo Folgaria 1912-1914
 Archivio di Stato Trento
 Il Forte Doso del Sommo a Folgaria è il più imponente delle opere eseguite sull'altipiano e uno dei più vasti dell'Impero. Occupa un'area di oltre cinque ettari, con la funzione di controllare il Col Santo e la val Terragnolo.

Werk Serrada Folgaria 1912-1914
 Archivio di Stato Trento
 Das Panzerwerk Serrada in Folgaria ist die beeindruckendste dieser Wehranlagen und zählt zu den größten des Kaiserreichs. Auf einer Fläche von mehr als fünf Hektar angelegt, sollte es den Col Santo und die Straße des Val Terragnolo kontrollieren.

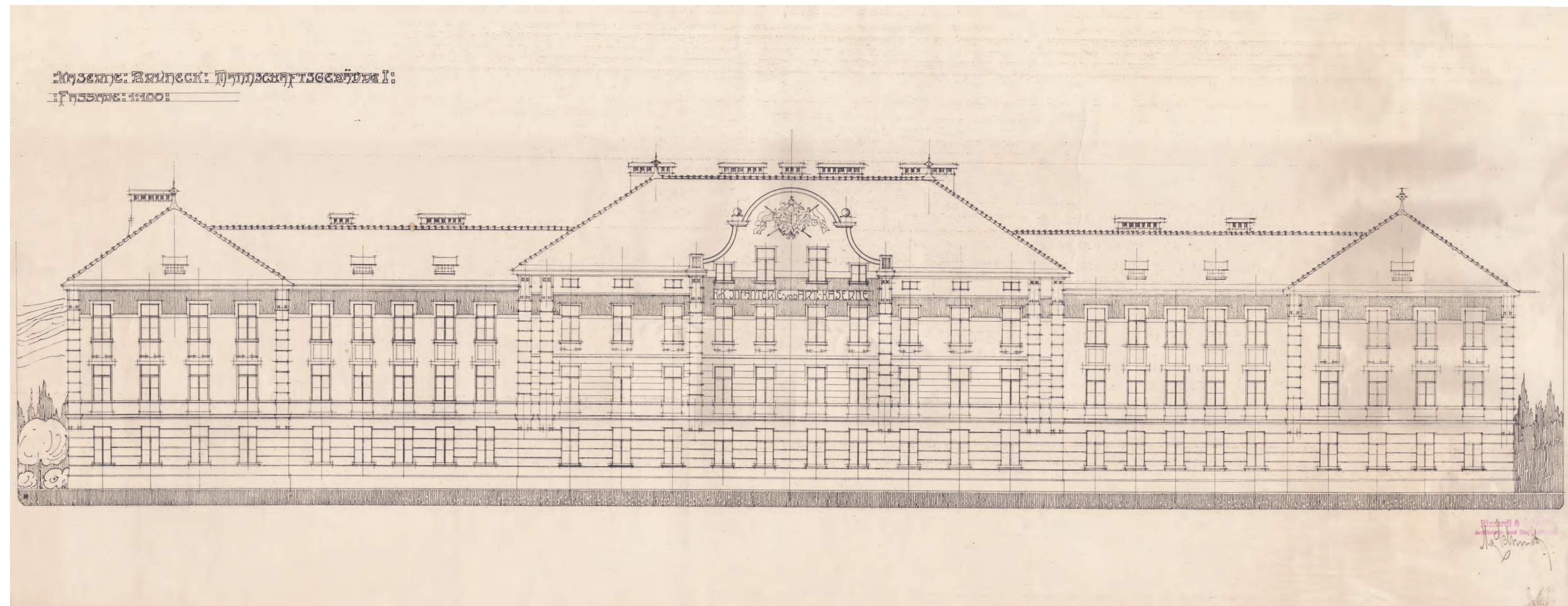


**Caserma di Bressanone
 prospetto est
 1911**

Archivio Comunale di Bressanone
 Per ospitare in tempo di pace il notevole numero di militari necessari al progressivo crescere degli eserciti, sono costruite in tutto il territorio numerose caserme, soprattutto a Bolzano e Merano. A Bressanone la caserma d'artiglieria, una delle più grandi per dimensione e qualità, presenta sul davanti un enorme edificio per le camerate e per le aule di addestramento, e nel cortile diverse costruzioni per ospitare cavalli e carri per il trasporto dei cannoni.

**Kasernenbau Brixen
 Ostansicht
 1911**

Stadtarchiv Brixen
 Um auch in der Friedenszeit die zahlreichen Soldaten unterzubringen, deren Anzahl mit zunehmender Größe der Streitkräfte gestiegen ist, werden im ganzen Land zahlreiche Kasernen errichtet, vor allem in Bozen und Meran. Dazu zählt auch die Artilleriekaserne in Brixen, eine der größten und besten ihrer Art. Auf ihrer Vorderseite befindet sich ein riesiges Gebäude, in dem Unterkünfte und Ausbildungssäle untergebracht sind; ihr Hof enthält mehrere Stallungen für Pferde und Wagen zum Transport der Kanonen.

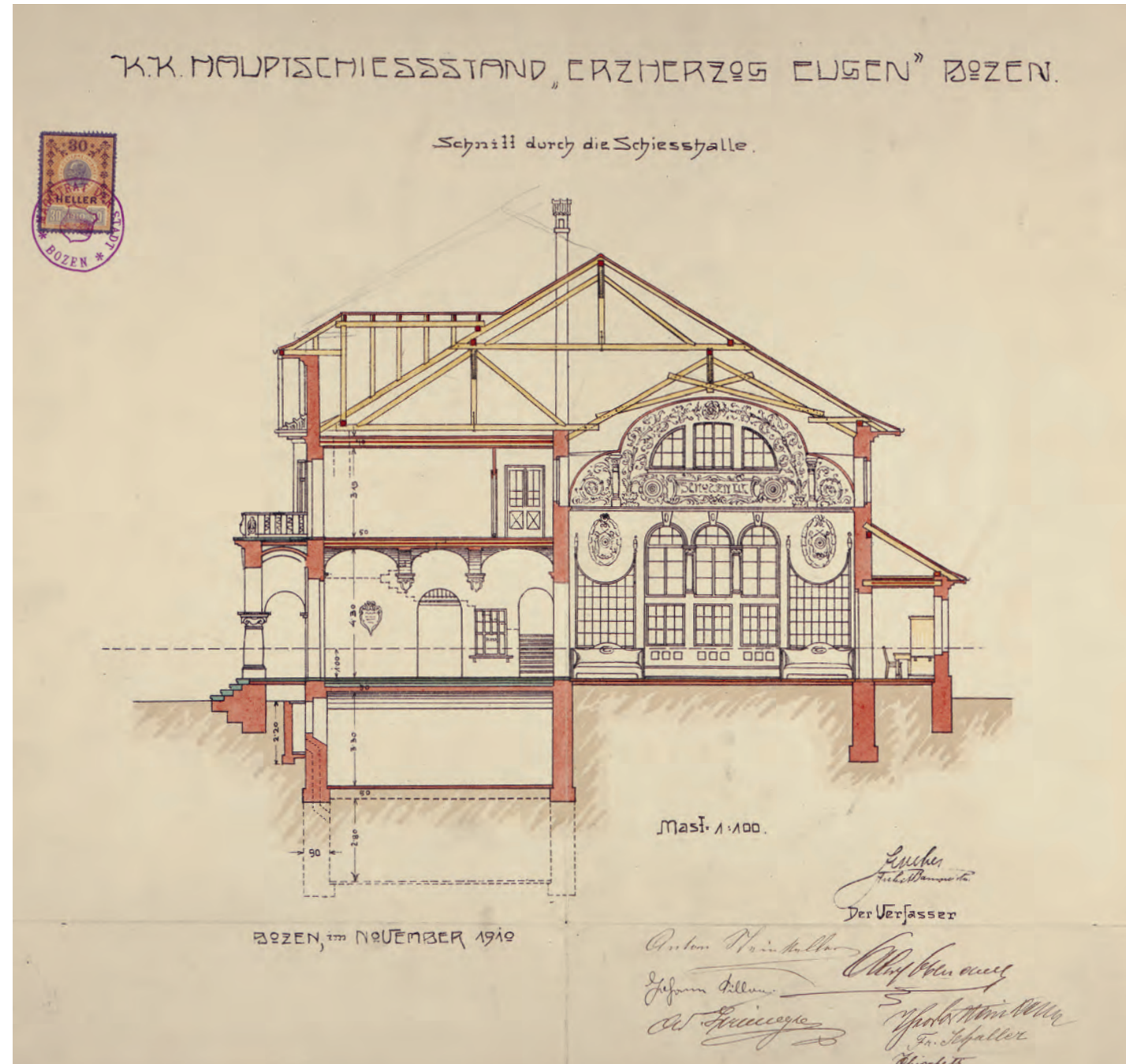


**Caserma di Brunico
 prospetto ovest
 1912**

Archivio storico della città di Brunico
 Anche a Brunico il Comune predispone una grande caserma di artiglieria e fanteria, in un terreno libero a est della città, ma progettata a ridosso dell'inizio della guerra, non viene costruita.

**Kaserne Bruneck
 Westansicht
 1912**

Stadtarchiv Bruneck
 Auch in Bruneck plant die Gemeinde den Bau einer großen Kaserne für Artillerie und Infanterie auf einer Freifläche östlich der Stadt. Da jedoch kurz darauf der Erste Weltkrieg ausbricht, kann das Projekt nicht mehr umgesetzt werden.



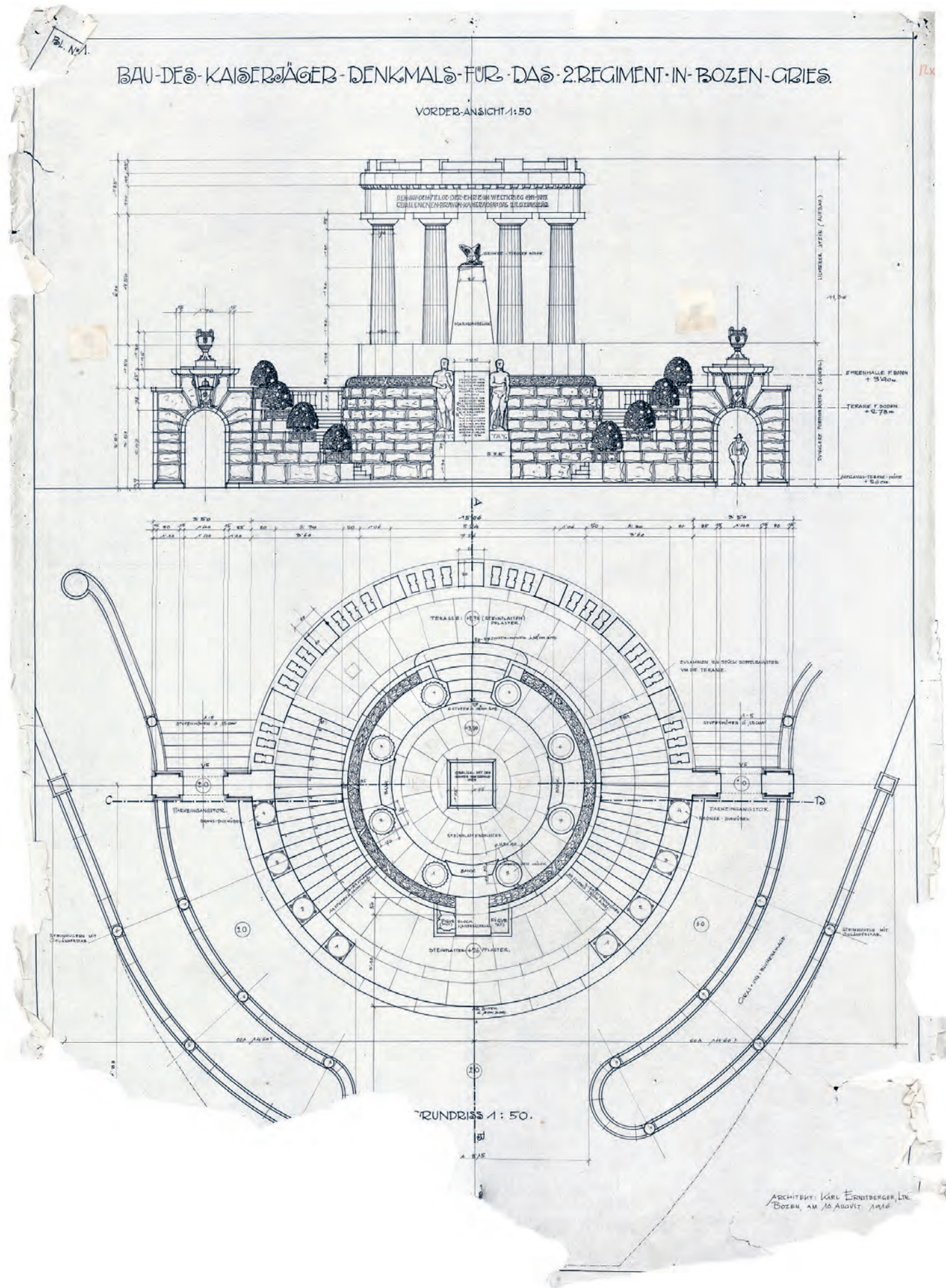
I.R. Poligono di tiro "Arciduca Eugenio"
Bolzano, sezione
1910
 Archivio storico della città di Bolzano
 A fianco delle fortificazioni e delle caserme l'Impero realizza notevoli strutture di servizio per l'esercito, tra cui tribunali, carceri, ospedali. In una grande area a Oltrisarco viene realizzato l'imponente poligono di tiro dedicato all'arciduca Eugenio d'Austria.

K.K. Hauptschiessstand „Erzherzog Eugen“
Bozen, Schnitt
1910
 Stadtarchiv Bozen
 Neben Festungen und Kasernen werden während der Habsburgermonarchie die Infrastruktur mit dem Bau von Gerichtsgebäuden, Gefängnissen und Krankenhäusern ausgeweitet. In Oberau entsteht zum Beispiel ein riesiger Schießstand, der Erzherzog Eugen von Österreich gewidmet wird.



Gloriette al cimitero militare S. Giacomo, Bolzano, prospetto e pianta
1916
 Archivio storico della città di Bolzano
 Con lo scoppio della guerra, i soldati di leva locale non vanno a difendere i loro confini, ma sono inviati sui fronti serbo e russo, dove registrano uno spaventoso numero di caduti. La Gloriette della fontana nel cimitero militare di San Giacomo a Bolzano è il primo edificio costruito per commemorare l'improvvisa e inutile scomparsa di molte vite umane.

Brunnen-Häuschen Militärfriedhof in St. Jakob Bozen, Ansicht und Grundriss
1916
 Stadtarchiv Bozen
 Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs werden die ortsansässigen Soldaten jedoch nicht zur Verteidigung ihrer Grenzen eingesetzt, sondern an die Front nach Serbien und Russland geschickt, wo erschreckend viele von ihnen fallen. Der Pavillon am Soldatenfriedhof von St. Jakob bei Bozen ist das erste Ehrenmal, das in Gedenken an die zahlreichen gefallenen Soldaten errichtet wird.

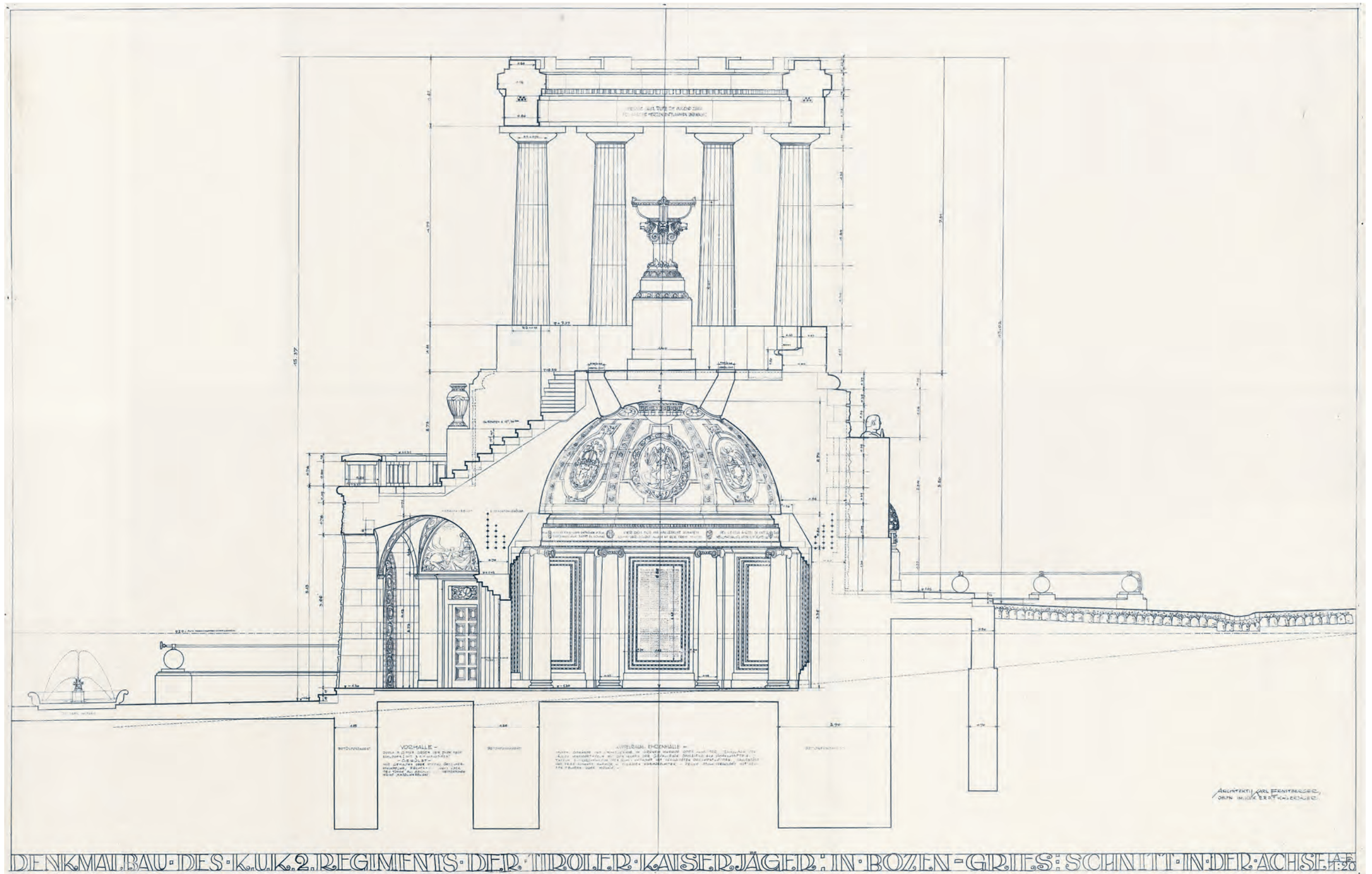


Monumento al 2. Reggimento dei Kaiserjäger tirolesi in Bolzano
planimetria

1916
 Archivio Museo della Guerra Rovereto
 I Kaiserjäger del Reggimento di Bolzano vengono decimati sul fronte e il Comando decide di costruire nel parco del Talvera un monumento alla loro memoria. Lo progetta Karl Ernstberger, che concepisce un tempio dorico circolare su uno zoccolo in porfido con sculture di Franz Ehrenhofer.

Denkmalbau des 2. Regiments der Tiroler Kaiserjäger in Bozen
Lageplan

1916
 Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Nachdem die Kaiserjäger des Bozner Regiments vernichtend geschlagen wurden, beschließt das Oberkommando, im damaligen Talferpark in Gedenken an sie ein Denkmal zu errichten. Die Planung obliegt Karl Ernstberger, der einen runden dorischen Tempel auf einem Porphyrsockel mit Skulpturen von Franz Ehrenhofer entwirft.

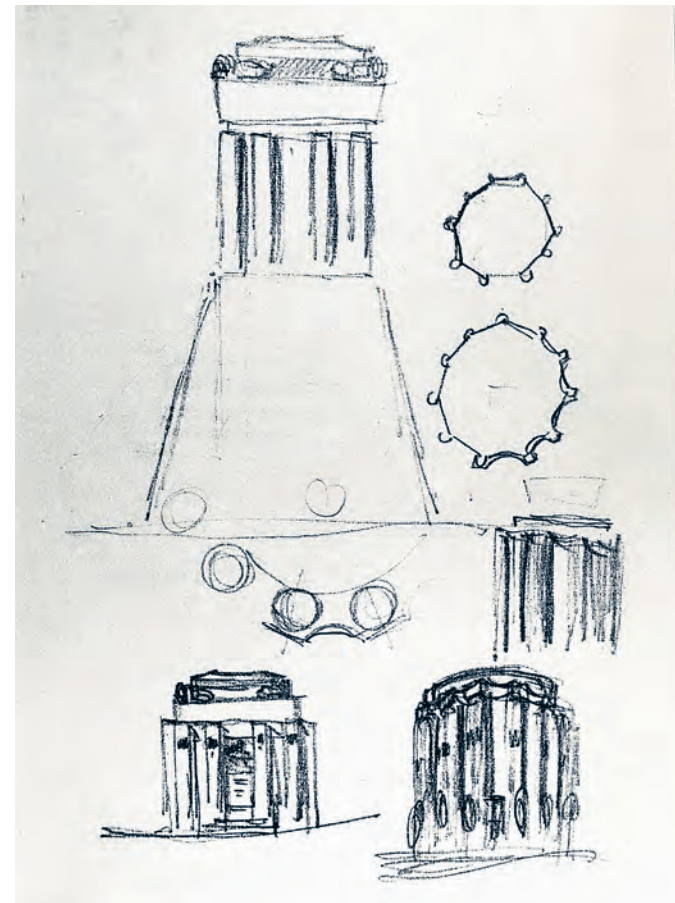
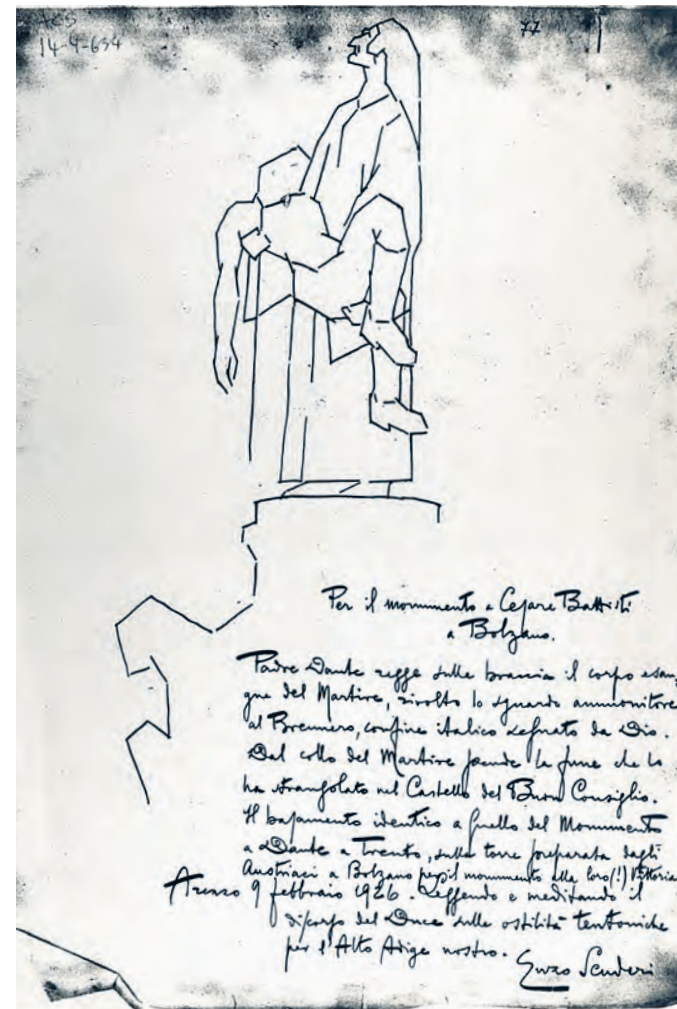


Monumento al 2. Reggimento dei Kaiserjäger tirolesi in Bolzano, Sezione 1917

Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Il Monumento presenta due scale che salgono alla terrazza sopraelevata del tempio dorico e racchiudono una lastra commemorativa dei caduti tra due sculture di soldati. Nell'edizione del 1917 del progetto, due portali introducono all'ingresso sul retro della cripta, riccamente decorata. Il Monumento rimane interrotto per il precipitare degli eventi della guerra.

Denkmalbau des 2. Regiments der Tiroler Kaiserjäger in Bozen Schnitt 1917

Archivio Museo della Guerra Rovereto
 Das geplante Ehrenmal weist zwei Treppen auf, die zur erhöhten Terrasse des dorischen Tempels führten, in dem eine von zwei Soldatenstatuen umrahmte Gedenktafel untergebracht ist. Im Entwurf von 1917 führen zwei Portale zum Eingang auf der Rückseite der reich verzierten Krypta. Aufgrund der hereinbrechenden Kriegswirren wird das Projekt jedoch nicht vollendet.



Schizzo per un Monumento a Cesare Battisti a Bolzano, Enzo Scuderi 1926

Archivio Privato Zöggeler Bolzano
Fino al 1926, il dibattito su come trasformare l'interrotto Monumento ai Kaiserjäger in un'opera che celebri invece la nuova presenza italiana, vede le proposte più disparate. Una immagina Dante con in braccio Cesare Battisti "sulla torre preparata dagli Austriaci per il monumento alla loro (!) Vittoria".

Skizze für ein Cesare-Battisti-Denkmal in Bozen, Enzo Scuderi 1926

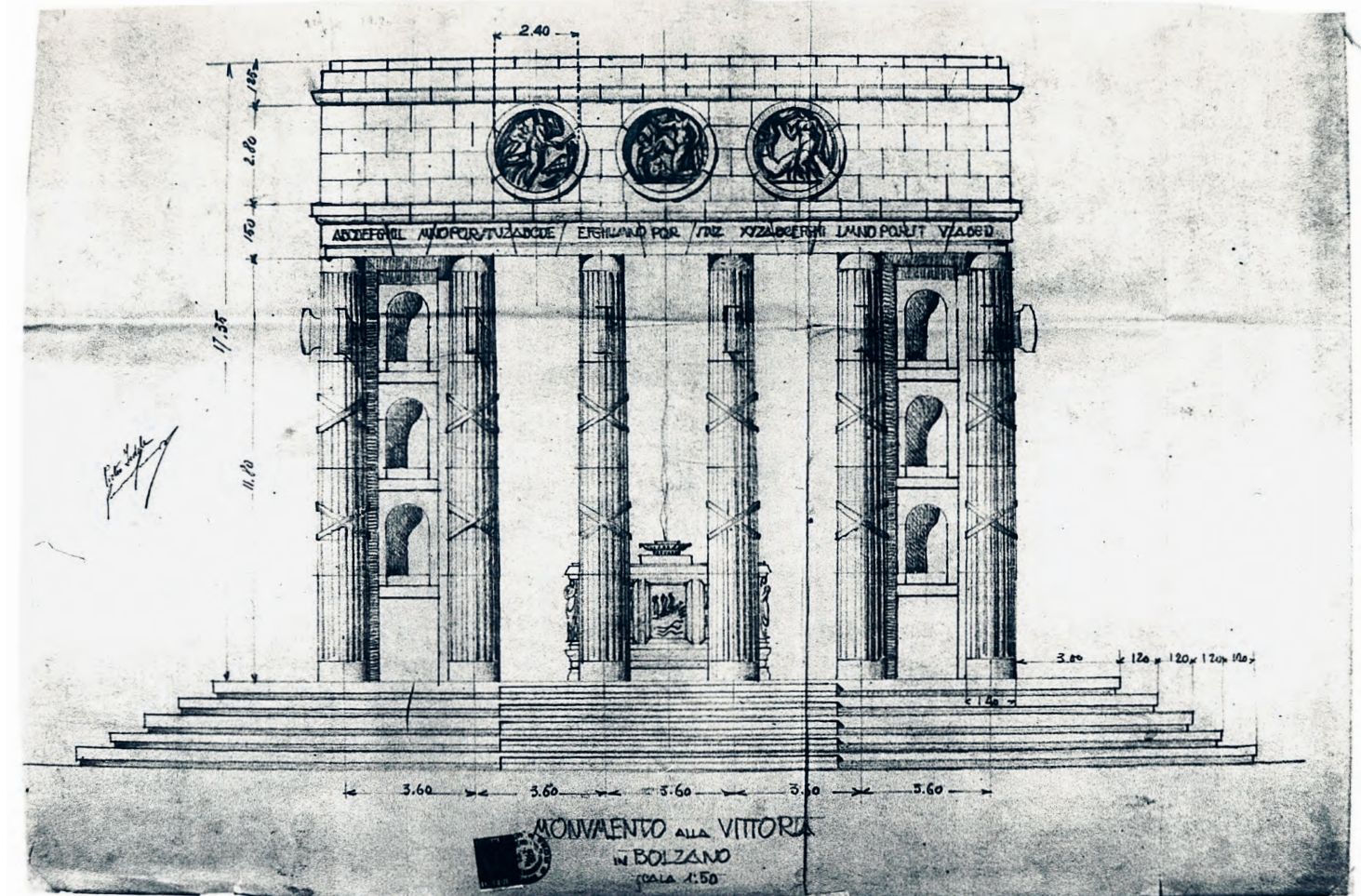
Privatarchiv Zöggeler Bozen
Die Diskussion, wie man das unvollendete Ehrenmal für die Kaiserjäger in ein Werk verwandeln könnte, das der neuen italienischen Herrschaft Rechnung trägt, führt zu den abstrusesten Vorschlägen. Darunter auch eine Idee, Dante mit Cesare Battisti auf dem Arm zu zeigen, „auf dem von Österreichern erbauten Turm für ein Denkmal zu Ehren ihres (!) Sieges“.

Monumento alla Vittoria, Bolzano primo schizzo di Marcello Piacentini 1926

Archivio Privato Zöggeler Bolzano
Il Capo del Governo salta il dibattito sterile degli irredentisti trentini, e incarica direttamente per un nuovo Monumento Marcello Piacentini, che segue nei primi schizzi preparatori l'idea del tempio rotondo con cripta del monumento asburgico.

Siegesdenkmal in Bozen Erste Skizze von Marcello Piacentini 1926

Privatarchiv Zöggeler Bozen
Die fruchtlose Debatte übergehend, die nur noch zwischen Trentiner Irredentisten ausgetragen wird, beauftragt Mussolini für den Entwurf eines neuen Monuments Marcello Piacentini, der in seinen ersten Skizzen der ursprünglichen Idee des Rundtempels mit Krypta des Kaiserjägerdenkmals folgt.



Monumento alla Vittoria Bolzano prospetto ovest 1926

Archivio Privato Zöggeler Bolzano
Nella sua proposta definitiva Marcello Piacentini, immagina il monumento come simbolo dell'Alto Adige italiano, baricentro tra la città tedesca esistente e una nuova italiana, che immagina possa sorgere sulle aree inedificate di Gries.

Siegesdenkmal in Bozen Westansicht 1926

Privatarchiv Zöggeler Bozen
In seinem endgültigen Entwurf plant Marcello Piacentini das Denkmal als Symbol eines italienischen Südtirols, das die Mitte zwischen der bestehenden deutschsprachigen Altstadt und einer neuen italienischen Stadt bilden soll, die seiner Vorstellung nach auf dem ungebauten Gebiet bei Gries entstehen soll.



Piazza Vittoria, Bolzano
planimetria Marcello Piacentini
1935

Archivio storico della città di Bolzano
 Nel 1935 Piacentini disegna, dopo inutili tentativi seguiti al concorso per il Piano Regolatore del 1929, il "nuovo volto della città", riducendo il letto del Talvera e realizzando un grande foro nella piazza davanti al monumento, dove colloca i due nuovi palazzi della Provincia e del Comune, non realizzati. La piazza della Vittoria di oggi è solo lo sfondo pensato a chiusura della mole marmorea.

Siegesplatz, Bozen,
Lageplan Marcello Piacentini
1935

Stadtarchiv Bozen
 1935 entwirft Piacentini – nach einigen fruchtlosen Versuchen im Rahmen einer Ausschreibung für den Bebauungsplan 1929 – das „neue Gesicht der Stadt“. Sein Plan verkleinert das Bett der Talver und schafft eine große Fläche auf dem Platz vor dem Denkmal, wo er die – nicht gebauten – neuen Gebäude für die Provinz- und Stadtregierung unterbringen wollte. Der heutige Siegesplatz ist nur der Hintergrund, der als Abschluss für die marmornen Prunkgebäude dienen sollte.

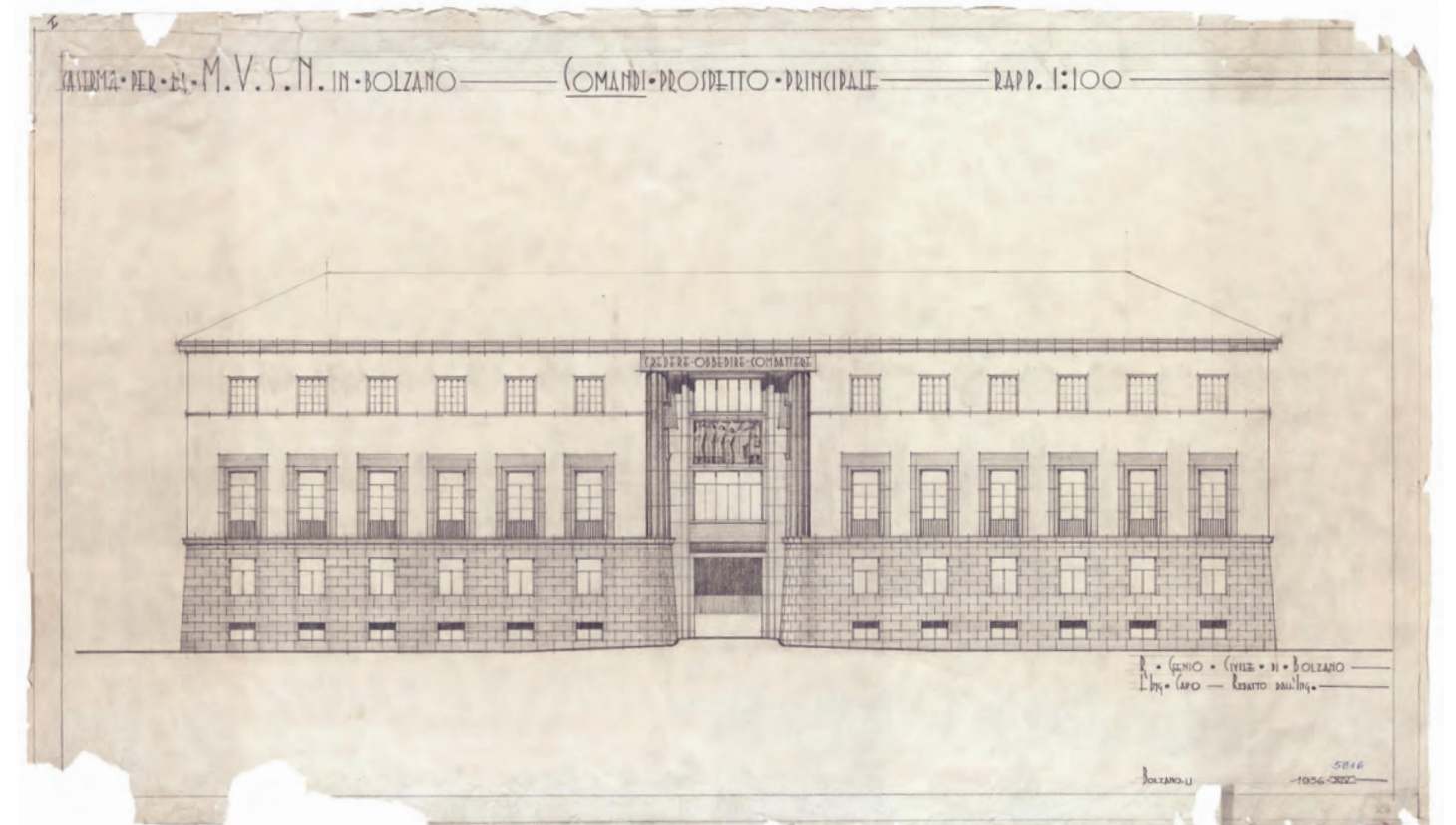


Il Corpo d'armata, Bolzano
Marcello Piacentini
1933

Archivio storico della città di Bolzano
 Con la costituzione della Provincia nel 1927, il Governo porta a Bolzano il Comando del Corpo d'Armata. L'edificio è concepito come una fortezza, con i torrioni che inquadrano l'ingresso, le fasce di travertino alternate al laterizio e le grandi finestre a tutta altezza del primo piano.

Der Armeekorps, Bozen,
Marcello Piacentini
1933

Stadtarchiv Bozen
 Mit der Schaffung der Provinz bringt die Regierung 1927 auch das Kommandogebäude des Armeekorps nach Bozen. Das Gebäude ist wie eine Festung gestaltet: mit zwei den Eingang flankierenden Türmen, mit Bändern aus Travertin, die sich mit der Fassadenverkleidung aus Klinker abwechseln, und großen, geschosshohen Fenstern im ersten Stock.



Caserma della milizia a Bolzano
1935

Archivio storico della città di Bolzano
 Il Regno d'Italia costituisce in Alto Adige un presidio militare consistente e costruisce per gli alloggiamenti una quarantina di caserme nelle principali località dell'Alto Adige. La Caserma della Milizia in viale Trieste è una delle più rappresentative, mentre le altre si presentano senza elementi decorativi. La presenza militare in Alto Adige è stimabile in circa quarantamila soldati.

Kaserne der Miliz in Bozen
1935

Stadtarchiv Bozen
 Das Königreich Italien richtet in Südtirol eine stattliche Militärpräsenz ein und baut zu diesem Zweck etwa vierzig Kasernen in den wichtigsten Ortschaften Südtirols. Die Caserma della Milizia in der Triester Straße in Bozen gehört mit zu den repräsentativsten, die anderen sind eher schmucklos. Die Anzahl der zum damaligen Zeitpunkt in Südtirol stationierten Soldaten wird auf etwa 40.000 geschätzt.



**Piazza Cappuccini Brunico
planimetria di Guido Pelizzari
1937**

Archivio storico della città di Brunico
Guido Pelizzari progetta la sistemazione della piazza Cappuccini a Brunico, a segnare la presenza italiana anche in val Pusteria. Fulcro del nuovo spazio è la statua dell'alpino, in onore dei soldati morti nella guerra d'Africa, tra edifici pubblici moderni combinati con le chiese dei Cappuccini e di Santo Spirito.

**Kapuzinerplatz Bruneck
Lageplan Guido Pelizzari
1937**

Stadtarchiv Bruneck
Guido Pelizzari entwirft eine Umgestaltung des Kapuzinerplatzes in Bruneck, um der neuen italienischen Präsenz auch im Pustertal Rechnung zu tragen. Den Mittelpunkt des Platzes bildet das Alpini-Denkmal, die Statue eines Alpino in Gedenken an die Gebirgsjäger, die im Kolonialkrieg Italiens gegen Abessinien gefallen sind, eingerahmt von modernen Gebäuden und der Kapuziner- und Heiliggeist-Kirche.



**Piazza Cappuccini Brunico
Monumento all'alpino
1938**

Archivio storico della città di Brunico
Lo scultore padovano Paolo Boldrin posiziona nel 1937 al centro della piazza il Monumento all'alpino, alto sei metri, ritratto in pace, ma con il fucile a fianco e lo sguardo rivolto verso il confine. La statua è abbattuta nel 1943.

**Kapuzinerplatz Bruneck
Alpini-Denkmal
1938**

Stadtarchiv Bruneck
Der aus Padua stammende Bildhauer Paolo Baldrin positioniert 1937 mittig auf dem Platz das sechs Meter hohe Standbild des mit einem Gewehr bewaffneten und nach Norden in Richtung Grenze blickenden Alpino. Die Skulptur wird 1943 abgerissen.

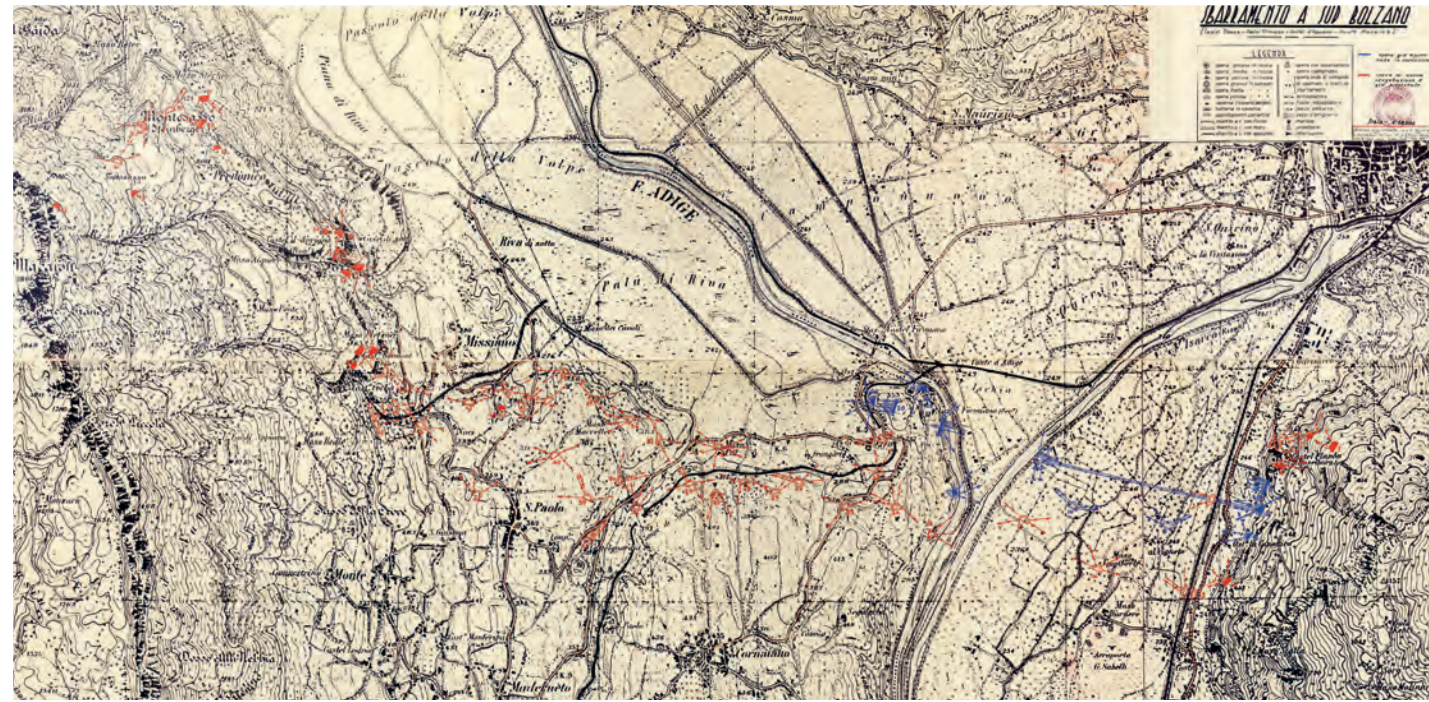


**Piazza Cappuccini Brunico
fotomontaggio
1937**

Archivio storico della città di Brunico
La sistemazione della piazza rende il luogo funzionale ai nuovi edifici rappresentativi del Comando di Divisione, della caserma Pasubio e colloca su un piazzale sopraelevato il nuovo edificio scolastico.

**Kapuzinerplatz Bruneck
Fotomontage
1937**

Stadtarchiv Bruneck
Den funktionellen Teil bei diesem neuen Platzentwurf übernehmen die neuen, eindrucksvollen Gebäude des Militärkommandos und der Pasubio-Kaserne. Auf einem etwas erhöhten Platz ist das neue Schulgebäude verortet.

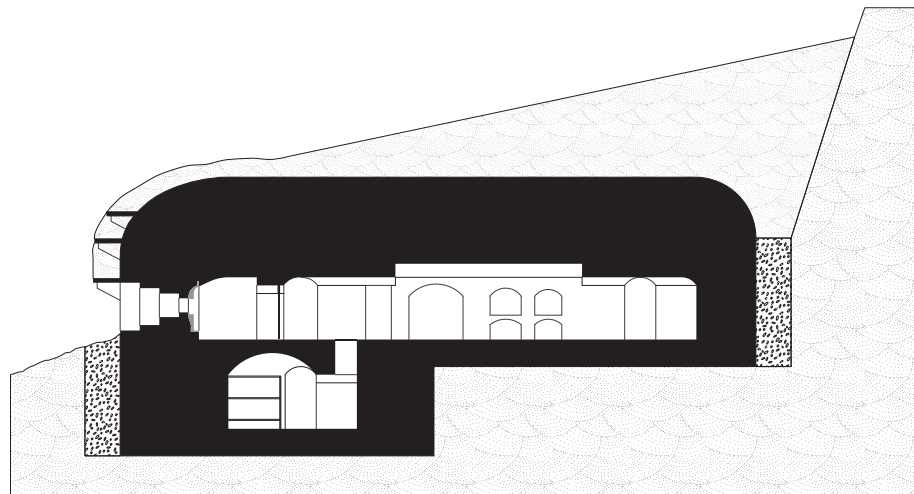


**Vallo alpino del Littorio
Sbarramento a sud Bolzano
1938**

Archivio privato Prünster Bolzano
In seguito alla diffidenza verso la Germania, il Ministero della Guerra vuole proteggere il confine con il "Vallo Alpino del Littorio", un sistema di difesa e di sbarramento anticarro, da Passo Resia a Prato Drava, con fortificazioni di rapida esecuzione. Nel 1942 i lavori vengono sospesi e le opere costruite non vengono mai armate. A Bolzano lo sbarramento sud presenta una complessità organizzativa notevole, con una settantina di postazioni d'artiglieria attestate da Castel Flavon fino a Castel d'Appiano e una fossa anticarro, posta al margine della zona industriale.

**Alpenwall
Bozner Südsperr**
1938

Privatarchiv Prünster Bozen
Aufgrund des Misstrauens dem Deutschen Reich gegenüber lässt das Kriegsministerium zum Schutz der Grenzen den „Vallo Alpino del Littorio“, den „Alpenwall“, errichten: eine Verteidigungslinie zum Schutz vor Panzerangriffen vom Reschenpass bis nach Winnebach. Die Wehranlagen werden in aller Eile gebaut; die Arbeiten werden jedoch 1942 eingestellt. Die errichteten Befestigungsanlagen werden daher nie mit Waffen bestückt. Die Südsperr mit etwa 70 Artilleriestellungen, angefangen bei der Haselburg bis hin zu Burg Hocheppan und einem Panzergraben am Rand der Industriezone erweist sich als ausgesprochene Organisationsleistung.

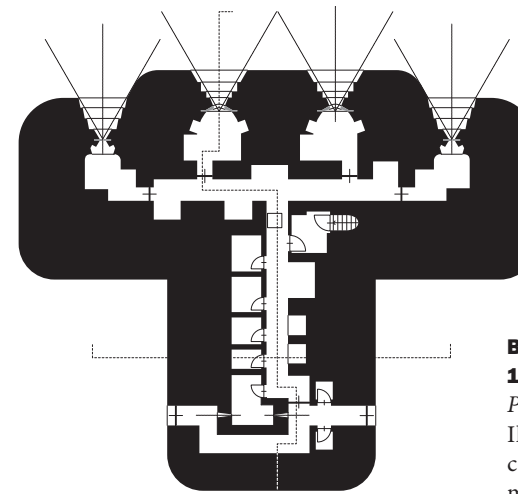


**Campo di concentramento Bolzano
1944**

Archivio storico della città di Bolzano
Nella primavera del 1944 i nazisti costruiscono alla periferia di Bolzano un campo di concentramento, dove confluiscono dall'Italia oltre 10 mila internati. Le atrocità della seconda guerra mondiale terminano in Alto Adige il 2 maggio 1945.

**Polizei- und Durchgangslager Bozen
1944**

Stadtarchiv Bruneck
Im Frühjahr 1944 errichten die Nationalsozialisten in der Peripherie Bozens ein Konzentrationslager, in dem über 10.000 Gefangene aus ganz Italien interniert werden. Die Schrecken des Zweiten Weltkriegs finden in Südtirol am 2. Mai 1945 ihr Ende.



**Bunker n. 33, Appiano, pianta e sezione
1939**

Privatarchiv Prünster Bozen
Il bunker n. 33 di Appiano ha postazioni per cannoni anticarro su una facciata di trenta metri con finestre a cannocchiale e può ospitare una ventina di persone. Organizzato su due piani è completamente interrato, con i caratteristici supporti sopra le bocche da fuoco.

**Bunker n. 33, Eppan, Grundriss und Schnitt
1939**

Archivio privato Prünster Bolzano
Der Bunker mit der Nummer 33 in Eppan verfügt über Stellungen für Panzerabwehrkanonen auf einer Länge von 30 Metern und bietet Platz für etwa zwanzig Personen. Der zwei Stockwerke umfassende Bunker ist komplett im Erdreich versenkt, mit den typischen Stützen über den Schießscharten.

FERRATE

ATTRAVERSANO IL

TIROLO

TESTO DI
CARLO AZZOLINI

VICTOR HUGO DESCRIVE COSÌ NEL 1837 IL SUO PRIMO VIAGGIO IN TRENO DA PARIGI A SAINT GERMAIN: «È UN MOVIMENTO MAGNIFICO, UNA RAPIDITÀ INAUDITA, I FIORI AI LATI NON SONO FIORI, SONO MACCHIE, ANZI STRISCE ROSSE O BIANCHE, LE CITTÀ, I CAMPANILI, GLI ALBERI DANZANO E SI PERDONO IN UNA FOLLIA ALL'ORIZZONTE...».

Sì, la velocità del treno, appena inventato, che corre dieci volte più veloce della diligenza, strega tutti i paesi europei che, in una gara forsennata, cominciano a costruire strade ferrate, nel 1840 già mille km. La tecnica del treno è completamente rivoluzionaria: una strada rettilinea nuova, due rotaie su una massiciata, fanno correre una straordinaria locomotiva a vapore e i suoi vagoni. E non basta il binario diritto, occorrono ponti per superare fiumi, gallerie per attraversare montagne, stazioni per viaggiatori e merci, sensibilità progettuale per un territorio

già completamente insediato. Posare i binari in pianura risulta relativamente facile, ma appare impossibile farli scorrere tra le asperità della catena alpina. In primo luogo l'Adige da Verona a Bolzano è soggetto a continue inondazioni delle campagne ad ogni pioggia intensa, e a ingenti quantità di sassi e ghiaie, che gli affluenti laterali scaricano nell'alveo del fiume principale. In secondo luogo l'Isarco presenta tutt'altre difficoltà: una gola strettissima tra Cardano e Campodazzo, una pendenza insuperabile tra Bressanone e Fortezza, un'enorme palude sotto Vipiteno, e un altro consistente salto di quota prima del passo del Brennero. E non è detto che il passaggio dalla val d'Isarco sia l'unico percorso possibile. Gli inglesi, e i veneziani con loro, già stanno pensando alla via più diretta per congiungere Londra con la ricca colonia dell'India, con un tracciato che passa per la Val Venosta e la Valsugana.

Nel 1838 il commerciante bolzanino Holzhammer ottiene il privilegio per la costruzione del tratto ferroviario tra Milano e Monza, primo lotto della linea «Ferdinandea» Venezia-Milano, nel Lombardo Veneto austriaco. Il progetto è oggetto di un intenso dibattito tra un tracciato di «semplice collegamento» delle due capitali e «una linea delle città», suggerita da Carlo Cattaneo, sottile conoscitore dell'economia del Lombardo Veneto, che propone un tracciato a servizio delle principali realtà urbane. «La strada ferrata non è per sua natura capace di ricevere afflusso di viandanti ad ogni tratto e alla spicciolata, ma bisogna che si radunino a certe stazioni», fissando un criterio di pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria che sarà alla base di tutti

gli interventi successivi.

Negli anni quaranta gli ingegneri Qualizza e Negrelli presentano una prima ipotesi di attraversamento delle Alpi passando dal Brennero, progetto che dovrà ancora rimanere sulla carta per gli insuperabili problemi tecnici che pone e gli altissimi costi che preventiva. Luigi Negrelli, ingegnere trentino, classe 1799, lavora in tutta Europa, dalla Svizzera alla Germania alla Boemia, e gira in Francia Belgio ed Inghilterra per studiare la applicabilità della ferrovia agli ambienti montani. Per la

sua riconosciuta abilità è chiamato a dirigere nel 1840 la ferrovia «K.k.p. Kaiser Ferdinand Nordbahn» tra Vienna e Bochnia (in Polonia), importante centro del ferro e del carbone. Nel 1849 Radetzky, governatore di Milano, lo chiama a sovrintendere ai Lavori pubblici del Lombardo Veneto, per completare la ferrovia Venezia-Milano, della quale esistevano solo alcuni spezzoni, e per realizzare il raccordo alpino con Innsbruck e Monaco, partendo non da Venezia ma da Verona, polo strategico militare austriaco in Italia. Insieme decidono, viste le complesse difficoltà tecniche ed idrauliche, di dare intanto corso al progetto ferroviario del tratto sino a Bolzano, affiancandolo ad un progetto complementare di regolazione del fiume Adige, in grado di permettere alla ferrovia di superare i punti più critici del fondovalle.

La Contea del Tirolo, sino a quando era stata amministrata dai Principi Vescovi, non aveva avuto strutture amministrative e tecniche in grado di intervenire a grande scala sul territorio e sulla regolazione dell'Adige. Spinto dalle popolazioni esasperate dalle continue inondazioni, ci aveva pensato nel 1802 l'arciduca Giovanni, fratello dell'Imperatore, capo del Genio militare, a far eseguire un rilievo idrologico di particolare precisione, ancora oggi alla base di ogni ragionamento sul regime del fiume Adige. Novack, l'ingegnere che lo redige, propone da subito alcune rettifiche del tracciato nei punti dove i danni erano stati più devastanti e i lavori di più facile esecuzione. E già nel 1826, quando ancora non si parlava di ferrovia, vengono eseguiti i primi raddrizzamenti a Vadena, Laghetti, Egna e Cortina. Ma i problemi sono ancora lontani dall'essere risolti, finché nel 1845, il consigliere Florian Pasetti redige un rapporto molto analitico per la regolazione dell'Adige a seguito del quale le autorità fissano un protocollo comune delle opere idrauliche e ferroviarie da eseguire. Prendono il via così da una parte i due grandi interventi dello spostamento del corso del Noce a Zambana (attraversava la valle da Mezzocorona a San Michele formando uno sbarramento con i materiali di piena), e dello spostamento dell'Adige a Trento (l'ansa del fiume a nord e il torrente Fersina a sud formavano ad ogni pioggia torrenziale una morsa d'acqua e continue inondazioni). E dall'altra parte viene avviato nel 1852 il progetto della linea ferroviaria tra Verona e Bolzano: raccorda nel tratto veronese il sistema dei forti a protezione della città, sale in riva sinistra dell'Adige fino a Trento senza attraversamenti, supera con un lungo ponte il vastissimo cono di deiezione dell'Avisio, passa poi in riva destra a Mezzocorona, per riattraversare l'Adige ad Ora, spacca infine un pezzo del Virgolo per disegnare una linea più retta di raccordo con il ponte sull'Isarco. E seguendo il pensiero di Cattaneo Negrelli fissa quali abitati possono avere una stazione passeggeri, quali una stazione merci definendo a diciotto le stazioni intermedie sui 145 km. Gli edifici delle stazioni sono molto semplici e si rifanno alla manualistica palladiana delle ville venete. Il Festblatt redatto nel 1859

per l'inaugurazione della Ferrovia a Bolzano elenca con cura il percorso del tracciato. L'ingegnere trentino non fa in tempo però a vedere la sua opera ultimata, perché, protagonista principale del dibattito che porta alla costruzione del Canale di Suez, muore proprio quando ottiene la direzione dei lavori per la costruzione.

Sarà quindi un altro grande ingegnere tedesco Karl Etzel, classe 1812, a portare a termine il passaggio delle Alpi tra Bolzano e Innsbruck. Già attivo nella Parigi-Saint Germain, e progettista della stazione di Stoccarda, riprogetta la Brennerbahn nel 1863, definendo pendenze più aggressive e riducendo la lunghezza del tracciato di Qualizza a 125 km con due soli tornanti, uno a Colle Isarco e l'altro a St. Jodok, lavorando su abbassamenti e rilevati, riducendo ponti, gallerie e costi. Anche Etzel non riesce a vedere la sua opera conclusa perché la morte lo coglie prima della fine dei lavori.

Nel 1867 è completato così l'attraversamento della catena alpina e il collegamento tra Monaco e Venezia, un anno dopo la perdita dell'Impero dei territori del Veneto, portando i confini a quelli tradizionali della Contea del Tirolo. Diventa quindi necessario un collegamento da est con il cuore dell'Impero, congiungendo Maribor, attraverso la ferrovia della Pusteria, con Fortezza nel 1871. Interessanti i tipi edilizi delle stazioni del Brennero e della Pusteria eseguite con una manualistica puntuale da Flattich, utilizzando stili e materiali locali.

Merano, che sta diventando una delle principali località turistiche dell'Europa, richiede ad alta voce un collegamento con Bolzano e nel 1881 la valle dell'Adige, nel suo ultimo tratto, viene attraversata dalla ferrovia. Anche i venostani a questo punto vogliono un collegamento con la valle dell'Inn e la Svizzera, ma la decisione di Vienna avviene solo nel 1903 e si limita al tracciato fino a Malles, realizzando una nuova stazione passeggeri più rappresentativa a Merano e quella di Spondigna, porta d'ingresso turistica nel gruppo dell'Ortles.

Con l'entrata in guerra dell'Italia contro le forze degli Imperi centrali, un ruolo a parte svolgono le ferrovie militari, rapidamente realizzate. Il fronte del confine meridionale del Tirolo deve essere presidiato e servito: vettovaglie, armamenti, munizioni, vestiario, impianti, strade, uomini devono arrivare nei posti inaccessibili dei fronti, quasi tutti in alta quota. Alle principali linee del Brennero, della Pusteria, della Venosta e della Valsugana, piegate alle esigenze strategiche degli eserciti, vengono affiancate quelle nuove tra Chiusa e Plan, tra Ora e Predazzo, e tra Dobbiaco e Landro. Anche l'allungamento del tracciato da Malles a Landeck diventa attuale e viene iniziato, ma interrotto non completato alla fine della guerra. Le ferrovie militari sono realizzate a scartamento ridotto, per la loro veloce eseguibilità (costruite solo cinque mesi di lavori), e per la facilità di adattamento ai terreni accidentati, e vengono completate da una rete di teleferiche, che portano materiali e mezzi sino agli accampamenti del fronte.

L'annessione all'Italia comporta il passaggio di proprietà di tutte le linee e di tutto il materiale rotabile alle Ferrovie dello Stato italiane, insieme anche a parte del numeroso personale di servizio, particolarmente sindacalizzato, e oggetto di consistenti licenziamenti. Solo nel 1923 si attua il trasferimento della sede amministrativa di quasi tutte le società ferroviarie austriache. La nuova struttura del Ministero delle Comunicazioni del Regno d'Italia imposta un radicale programma di trasformazione dell'infrastruttura ferroviaria, partendo dall'elettrificazione della linea del Brennero e dall'obiettivo politico di rendere questo importante settore dell'economia statale un segno della nuova presenza italiana. Il programma prevede di costruire case per i lavoratori italiani immigrati, che è opportuno diffondere su tutto il territorio. Vengono realizzati così più di cinquecento alloggi, che permettono l'arrivo della nuova forza lavoro: i ferrovieri vengono a superare le tremila unità, e rappresentano quindi un settore strategico per l'italianizzazione dell'Alto Adige. Angiolo Mazzoni, giovane architetto formatosi sulle contemporanee esperienze europee di avanguardia, diventa il capo dell'ufficio costruzioni del ministero delle Comunicazioni, ma non riesce a proporre da subito il linguaggio moderno, che aveva maturato nei suoi viaggi in giro per l'Europa. I suoi superiori sono legati ancora ad uno stile tradizionale, come si evince dal commento, «allora era controproducente fare del moderno per le Ferrovie» scritto quasi cinquant'anni dopo, a margine dello schizzo per il primo progetto della Stazione di Bolzano, che amplia l'originario edificio. Il Comune reagisce a questa ingerenza romana con controproposte di altre localizzazioni dell'impianto di stazione, visto che l'elettrificazione richiede un'ulteriore vasta area per la manutenzione e la custodia dei nuovi locomotori elettrici. Il compromesso è la richiesta di materiali più vicini alla tradizione locale e la collaborazione con Franz Ehrenhofer, che appronta gli apparati decorativi della nuova stazione, dalla scultura dei fiumi alle rappresentazioni simboliche dell'elettricità e del vapore. Di notevole importanza per l'elettrificazione della linea, sono la costruzione delle centrali che devono fornire l'energia alla linea, che vengono realizzate a Vize, Bressanone, Cardano e Mezzocorona, oltre alle sottostazioni per l'abbassamento della tensione. Ma l'intervento architettonicamente più interessante è di certo la stazione di Brennero. Del semplice edificio costruito nel 1867, il Regno d'Italia ne vuole fare una stazione importante di confine, portando qui le strutture della dogana e del controllo militare. Sempre Mazzoni costruisce un primo ampliamento nel 1930, parte di un progetto più ambizioso che non viene realizzato: qui da sfoggio del suo campionario eclettico, combinando una notevole facciata ad archi in pietra verso i binari, con una più sofisticata elaborazione storicista verso l'abitato. Nel 1937 poi realizza la più autentica manifestazione dell'architettura moderna in Alto Adige, con la costruzione della

pensilina attrezzata tra i binari: una dimensione grandiosa di 300 metri raccoglie strutture di servizio, realizzate in volumi chiari, isolati, leggeri, quasi trasparenti, e coperti dalla linea sottile del tetto in calcestruzzo a vista, appoggiata agli scuri pilastri in marmo. Il progetto riscuote la soddisfazione del Regno, che decide di svolgere qui i due incontri che accolgono Hitler all'arrivo in Italia. È il biglietto da visita che attesta il confine tra le due dittature, ormai divenute amiche.

La seconda guerra mondiale militarizza nuovamente l'importante struttura di trasporto e dopo il 1943 la ferrovia è oggetto di continui bombardamenti americani tesi a minare l'efficienza dello strategico collegamento tra Germania e Italia. Tutta la linea subisce notevoli distruzioni, ma viene continuamente tenuta in esercizio dalle forze della Organizzazione Todt, un'impresa di costruzioni addetta all'immediato ripristino, che opera in stretta sinergia con i Comandi militari tedeschi. La stazione di Bolzano viene bombardata, ma ricostruita nella sua forma. La stazione di Brennero viene fortemente danneggiata, pur conservando alcuni elementi dell'edificio verso strada, e la pensilina viene completamente mutilata dall'intervento di ricostruzione, che arreca all'edificio maggiori danni dei bombardamenti stessi.

DIE SCHIENEN- WEGE DURCH TIROL

TEXT VON
CARLO AZZOLINI

Ja, die Geschwindigkeit der gerade erfundenen Eisenbahn, die zehnmal schneller fährt als die Postkutsche, zieht alle europäischen Länder in ihren Bann. In einem rasenden Wettstreit bauen sie Schienenwege, 1840 zählen sie bereits tausend Kilometer. Die Eisenbahn ist durch und durch revolutionär: Auf einer geradlinigen neuen Straße, auf zwei Schienen mit Schotterbettung lässt man eine prachtvolle Dampflokomotive und ihre Waggons fahren. Doch Gleise sind nicht genug, es braucht auch Brücken, um Flüsse zu überwinden, Tunnel, um Berge zu durchqueren, Bahnhöfe für Güter und Passagiere, aber auch Sensibilität für die Planung in einem bereits vollständig besiedelten Gebiet.

Das Verlegen von Gleisen im Flachland ist verhältnismäßig einfach, aber es erscheint zunächst unmöglich, Trassen durch die schroffen Unebenheiten des Alpenbogens zu ziehen. Erstens tritt die Etsch zwischen Verona und Bozen bei starkem Regen regelmäßig über die Ufer und überschwemmt das Umland mit riesigen Mengen an Steinen und Kies, die durch die seitlichen Zuflüsse ins Flussbett gelangen. Zweitens bereitet der Eisack ganz andere Schwierigkeiten: eine unmöglich enge Schlucht zwischen Kardaun und Atzwang, ein unüberwindbares Gefälle zwischen Brixen und Franzensfeste, ein riesiges Sumpfgebiet unterhalb von Sterzing und ein weiterer beträchtlicher Höhenunterschied vor dem Brennerpass. Und noch ist gar nicht gesagt, dass die Trasse durch das Eisacktal die einzig mögliche Route ist. Die Engländer

– und mit ihnen die Venezianer – denken bereits über die schnellstmögliche Verbindung zwischen London und der reichen indischen Kolonie nach, die Strecke soll durch den Vinschgau und die Valsugana verlaufen.

1838 erhält der Bozner Geschäftsmann Holzhammer die Genehmigung für den Bau der Bahntrasse zwischen Mailand und Monza, den ersten Abschnitt der »Ferdinanda«-Bahn Venedig–Mailand im österreichischen

**VICTOR HUGO
BESCHREIBT SEINE
ERSTE ZUGFAHRT
VON PARIS NACH
SAINT GERMAIN 1837
WIE FOLGT: »ES IST
EINE GROSSARTIGE
BEWEGUNG,
EINE UNERHÖRTE
GESCHWINDIGKEIT,
DIE VORBEIZIEHENDEN
BLUMEN SIND KEINE
BLUMEN, ES SIND
FARBTUPFER, NEIN,
ROTE UND WEISSE
STREIFEN, DIE STÄDTE,
DIE GLOCKENTÜRME,
DIE BÄUME TANZEN
UND VERLIEREN SICH
IN EINEM GEWIRR AM
HORIZONT...«**

Königreich Lombardo-Venetien. Das Projekt ist Gegenstand einer intensiven Debatte, ob eine »einfache Verbindungsstrecke« der zwei Hauptstädte oder »eine Städtelinie« besser sei, wie sie Carlo Cattaneo vorschlägt, ein guter Kenner der Wirtschaft Lombardo-Venetiens. Er schlägt eine Trasse vor, die auch die wichtigsten Städte entlang der Strecke bedient. »Die Eisenbahn ist von ihrem Wesen her nicht in der Lage, Reisende in jedem

Abschnitt und tröpfchenweise aufzunehmen, sondern es ist erforderlich, dass sie sich an bestimmten Haltestellen sammeln«, sagt er und legt so ein Planungskriterium für die Eisenbahninfrastruktur fest, das als Grundlage für alle zukünftigen Baumaßnahmen dienen wird.

In den Vierzigerjahren stellen die Ingenieure Qualizza und Negrelli einen ersten Entwurf für die Alpenquerung über den Brennerpass vor. Zunächst lebt das Projekt aufgrund der unüberwindbaren technischen Probleme und der enormen Kosten nur auf dem Papier. Der 1799 geborene Trientner Ingenieur Luigi Negrelli arbeitet in ganz Europa – von der Schweiz über Deutschland bis nach Böhmen – und bereist Frankreich, Belgien und England, um die Umsetzbarkeit von Bahnlinien in Berggebieten zu erforschen. Aufgrund seiner Fähigkeiten wird er 1840 mit der Leitung der Bauarbeiten der »k. k. privilegierten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn« zwischen Wien und dem polnischen Bochnia betraut, einer bedeutenden Eisen- und Kohlestadt. 1849 wird er von Radetzky, dem Gouverneur von Mailand, zum Direktor der Oberbaubehörde Lombardo-Venetiens ernannt, um die Bahnlinie Venedig–Mailand fertigzustellen, von der nur einige Abschnitte existieren, und um die Trasse über die Alpen nach Innsbruck und München zu verwirklichen. Und zwar nicht von Venedig, sondern von Verona aus, einem strategischen Militärstützpunkt Österreichs in Italien. Gemeinsam entscheiden sie, aufgrund der komplexen technischen und wasserbaulichen Schwierigkeiten zunächst das Bahnprojekt bis nach Bozen auf den Weg zu bringen und gleichzeitig ein zusätzliches Projekt zur Regulierung der Etsch durchzuführen, um der Bahn die Überwindung der kritischsten Stellen der Talsohle zu ermöglichen.

Die Grafschaft Tirol hatte, solange sie von den Fürstbischöfen verwaltet wurde, keine administrativen und technischen Strukturen, die in der Lage gewesen wären, in großem Maßstab auf das Gebiet und die Regulierung der Etsch einzuwirken. Getrieben von der Bevölkerung, die mit ständigen Überschwemmungen zu kämpfen hatte, ließ Erzherzog Johann, Bruder des Kaisers und Leiter der Ingenieurtruppe, im Jahr 1802 eine besonders detaillierte hydrologische Erhebung durchführen, die noch heute als Grundlage für Überlegungen zum Flussverlauf der Etsch dient. Novack, der damit beauftragte Ingenieur, schlägt sofort einige Begradigungen des Flusslaufs an jenen Stellen vor, wo die Schäden am größten waren und sich die Arbeiten am leichtesten gestalten. Bereits 1826, als von der Eisenbahn noch keine Rede ist, werden die ersten Begradigungen in Pfatten, Laag, Neumarkt und Kurtinig vorgenommen. Doch die Lösung des Problems liegt noch in weiter Ferne – bis 1845 das Ratsmitglied Florian Pasetti einen sehr ausführlichen Bericht über die Regulierung der Etsch verfasst, woraufhin die Behörden ein gemeinsam einzuhaltendes Protokoll für den Wasser- und Bahnbau verabschieden. Dies ermöglicht zum einen die großen Eingriffe zur Umleitung des

Flusses Noce in Zambana (er durchfloss das Tal von Mezzocorona bis San Michele und bildete eine Stauung aus Geschiebematerial) und zur Umleitung der Etsch in Trient (die Flussschleife im Norden und der Bach Fersina im Süden bildeten bei jedem Sturzregen eine reißende Wassermenge und verursachten immer wieder Überschwemmungen). Zum anderen beginnt 1852 der Bau der Bahnlinie zwischen Verona und Bozen: Sie verbindet bei Verona die Befestigungsanlagen der Stadt, schlängelt sich ohne Flussüberquerungen am linken Etschufer bis nach Trient, überwindet auf einer langen Brücke das Auswurfgebiet des Avisio, führt bei Mezzocorona auf die rechte Flussseite, um die Etsch bei Auer erneut zu überqueren, und spaltet in Bozen einen Teil des Virgls, um eine gerade Verbindungslinie zur Brücke über den Eisack zu erhalten. Der Idee von Cattaneo folgend legt Negrelli fest, welche Ortschaften einen Passagier- oder einen Güterbahnhof erhalten sollen, und kommt auf der 145 Kilometer langen Strecke auf insgesamt 18 Bahnhöfe. Die Bahnhofsgebäude sind sehr schlicht und erinnern an die Palladio-Entwürfe für venetische Villen. Das 1859 zur Einweihung der Bahn in Bozen herausgegebene Festblatt listet sorgfältig den Streckenverlauf auf. Der Trentiner Ingenieur erlebt die Fertigstellung seines Werkes jedoch nicht mehr. Der zentrale Protagonist der Debatte, die zum Bau des Suezkanals führen sollte, stirbt gerade dann, als ihm die Leitung von dessen Bauarbeiten übertragen wird.

Es ist daher ein anderer bedeutender Ingenieur, der 1812 geborene Deutsche Karl Etzel, der die Alpenstrasse zwischen Bozen und Innsbruck fertigstellt. Er war bereits an der Linie Paris – Saint Germain beteiligt und plante den Stuttgarter Bahnhof. 1863 entwirft er die Brennerbahn. Dabei setzt er auf stärkere Gefälle und verkürzt den Streckenverlauf von Qualizza auf 125 Kilometer. Er plant nur zwei Serpentinien ein – eine in Gossensaß und eine in St. Jodok – und arbeitet mit Absenkungen und Aufschüttungen, um die Zahl der nötigen Brücken und Tunnel und damit die Kosten zu senken. Doch auch Etzel sieht sein Werk nicht vollendet, er stirbt vor Abschluss der Bauarbeiten.

1867 wird die Durchquerung der Alpenkette und damit die Verbindung zwischen München und Venedig schließlich fertiggestellt – ein Jahr, nachdem das Reich seine Gebiete in Venetien verliert und wieder die traditionellen Grenzen der Grafschaft Tirol gelten. Nun wird eine Verbindung aus dem Osten in die Mitte des Reiches erforderlich: 1871 wird Maribor über die Pustertaler Bahnlinie mit Franzensfeste verbunden. Interessant ist die Bauweise der Bahnhöfe des Brenners und des Pustertals, die nach Anleitung von Flattich, aber mit einheimischen Stilen und Materialien errichtet werden.

Meran, das sich gerade zu einem der bedeutendsten Ferienorte Europas entwickelt, fordert lautstark eine Verbindung nach Bozen. Deshalb führt ab 1881 eine Bahnlinie durch den letzten Abschnitt des Etschtals. Nun wollen

auch die Vinschgauer eine Verbindung ins Inntal und in die Schweiz, doch die Entscheidung aus Wien erfolgt erst 1903 und beschränkt sich auf die Strecke bis Mals. Ein eindrucksvollerer Passagierbahnhof entsteht in Meran und auch Spondinig – für Touristen das Eingangstor zum Ortlergebirge – bekommt eine Station.

Mit dem Kriegseintritt Italiens gegen die Zentralmächte nehmen rasch erbaute militärische Bahnlinien eine besondere Rolle ein. Die Front an der Tiroler Südgrenze muss besetzt und bedient werden: Proviant, Waffen, Munition, Kleidung, Anlagen, Straßen, Männer müssen an die unzugänglichen Stellen der Front gelangen, die sich fast alle in großer Höhe befinden. Zu den Hauptstrecken des Brenners, des Pustertals, des Vinschgaus und der Valsugana, die nun an die strategischen Bedürfnisse des Heers angepasst werden, kommen neue Strecken zwischen Klausen und Plan de Gralba, zwischen Auer und Predazzo und zwischen Toblach und Höhlenstein hinzu. Auch die Verlängerung der Vinschger Strecke von Mals nach Landeck wird aktuell, die Arbeiten werden jedoch unterbrochen und nach Kriegsende nicht fertiggestellt. Die militärischen Bahnlinien werden wegen der schnellen Bauweise (sie entstehen in nur fünf Monaten) und zwecks einfacherer Anpassung an unebenes Gelände als Schmalspurbahnen realisiert und durch ein Netz von Materialeilbahnen ergänzt, die Ausrüstung und Fahrzeuge zur Front bringen.

Mit der Annexion an Italien gehen alle Bahnlinien und das gesamte Rollmaterial in den Besitz der italienischen Staatsbahnen über. Das gilt auch für einen Teil des großen Personalstabs, der stark gewerkschaftlich organisiert ist und zahlreiche Entlassungen erfährt. Erst 1923 erfolgt die Verlegung des Verwaltungssitzes fast aller österreichischen Bahngesellschaften. Das neue Kommunikationsministerium des Königreichs Italien setzt auf ein radikales Programm zur Umwandlung der Bahninfrastruktur. Man beginnt mit der Elektrifizierung der Brennerbahn – und dem politischen Ziel, aus dieser bedeutenden Wirtschaftsbranche ein Symbol der neuen italienischen Staatsmacht zu schaffen. Das Programm sieht den Bau von Unterkünften für zugewanderte italienische Arbeiter vor, die in der gesamten Provinz verteilt werden sollen. Mehr als fünfhundert neue Wohnkomplexe ermöglichen den Zuzug der neuen Arbeitskräfte; schnell übersteigt das Bahnpersonal die Dreitausendermarke und wird so zu einem strategischen Faktor für die Italianisierung Südtirols. Der junge Architekt Angiolo Mazzoni, bestens ausgebildet in der europäischen Avantgarde, wird Leiter des Bauamts im Kommunikationsministerium, kann aber nicht sofort die modernen Impulse umsetzen, die er auf seinen Reisen durch Europa aufgesaugt hat. Seine Vorgesetzten sind noch zu traditionsgebunden, was auch aus einer Anmerkung hervorgeht, die er fast fünfzig Jahre später an den Rand einer Skizze seines Entwurfs für den Bozner Bahnhof schreiben sollte: »Es war kontraproduktiv, etwas Modernes für die

Bahn zu tun.« Mazzonis Entwurf sollte das bestehende Bahnhofsgebäude erweitern. Die Gemeinde reagiert auf diese Einmischung aus Rom mit Gegenvorschlägen für andere Verortungen der Bahnstation, da die Elektrifizierung große Flächen für die Instandhaltung und das Abstellen der neuen Elektrolokomotiven erfordert. Man findet einen Kompromiss: Die gewählten Baumaterialien tragen der lokalen Tradition Rechnung und der Künstler Franz Ehrenhofer fertigt ornamentale Elemente für den neuen Bahnhof an, von der Flussskulptur bis hin zu den symbolischen Darstellungen von Strom und Dampf. Besonders bedeutend für die Umstellung der Bahn auf Elektrobetrieb ist der Bau der Kraftwerke in Pfitsch, Brixen, Kardaun und Mezzocorona. Sie versorgen sowohl die Linie als auch die Umspannwerke mit Strom. Den architektonisch interessantesten Eingriff erfährt zweifelsohne der Bahnhof Brenner. Aus dem einfachen, 1867 erbauten Gebäude will das Königreich Italien einen bedeutenden Grenzbahnhof machen und dort auch den Zoll und militärische Kontrollstellen ansiedeln. Es ist wiederum Mazzoni, der 1930 die erste Erweiterung baut. Sie ist Teil eines ehrgeizigeren Projekts, das jedoch nicht umgesetzt wird. Hier stellt er seinen eklektischen Baustil zur Schau, indem er eine gleisseitige Bogenfassade aus Stein mit einem edleren, historistischen Erscheinungsbild zur Ortschaft hin kombiniert. Mit dem zentralen überdachten Bahnsteig schafft er 1937 schließlich das authentischste Beispiel moderner Architektur in Südtirol: Auf einer großzügigen Länge von 300 Metern versammelt er Bahnhofsäumlichkeiten aus klaren, abgegrenzten, leichten, fast transparenten Elementen, bedeckt von der schmalen Linie des Betondachs, das auf dunklen Marmorpfeilern aufliegt. Das Projekt gelingt zur vollsten Zufriedenheit des faschistischen Regimes: Man entscheidet, Hitler bei seiner Ankunft in Italien zweimal hier zu empfangen. Der Bahnhof ist eine Visitenkarte für die Grenze zwischen zwei Diktaturen, die sich inzwischen nähergekommen sind.

Der Zweite Weltkrieg militarisiert die bedeutende Verkehrsinfrastruktur erneut. Ab 1943 wird die Bahn kontinuierlich zum Ziel amerikanischer Bombardements, mit denen die Effizienz dieser strategischen Verbindung zwischen Deutschland und Italien gestört werden soll. Die gesamte Bahnlinie erleidet beträchtliche Schäden, wird aber von den Arbeitskräften der Organisation Todt – einem Bauunternehmen, das sich um sofortigen Wiederaufbau kümmert und eng mit den deutschen Militärkommandos zusammenarbeitet – die gesamte Zeit über in Betrieb gehalten. Der Bozner Bahnhof wird bombardiert, aber in seiner ursprünglichen Form wieder aufgebaut. Der Bahnhof Brenner wird stark beschädigt, wenn auch einige straßenseitige Elemente erhalten bleiben. Die Wiederaufbauarbeiten entstellen den überdachten Bahnsteig allerdings völlig – und richten damit größere Schäden an als die Bomben selbst.



Carta idrologica della valle dell'Adige tra Ora ed Egna 1805

Tiroler Landesarchiv Innsbruck
 Nel 1805 l'arciduca Giovanni d'Austria, redige una «Carta del corso dell'Adige», in 131 fogli dettagliati e acquarellati. La carta, eseguita da Ignatz von Novack, rileva il fondovalle del fiume, tra meandri, paludi, boschi umidi, coltivazioni abitati e strade.

Hydrologische Karte des Etschtales zwischen Auer und Neumarkt 1805

Tiroler Landesarchiv Innsbruck
 1805 lässt Erzherzog Johann von Österreich eine »Karte vom Verlauf der Etsch« anfertigen, auf 131 detaillierten, mit Aquarellzeichnungen versehenen Seiten. Die von Ignatz von Novack gestaltete Karte bildet die Talsohle des Flusses mit Meandern, Sümpfen, Feuchtwäldern, landwirtschaftlich genutzten Flächen und Straßen ab.



Spostamento del torrente Noce a S. Michele 1849

Archivio Storico Comunale di Trento
 Più a sud si rende necessario lo spostamento verso Zambana dell'alveo del torrente Noce, che attraversa perpendicolarmente la piana, porta a valle montagne di ghiaia e sabbia, e allaga la bassa atesina sino a Ora.

Verlegung des Nonsbaches bei St. Michael 1849

Archivio Storico Comunale di Trento
 Weiter südlich muss das Flussbett des Nonsbaches, der die Hochebene durchquert, in Richtung Zambana verlegt werden, da der Fluss Kies und Sand ins Tal schwemmt und regelmäßig das Bozner Unterland bis Auer überschwemmt.

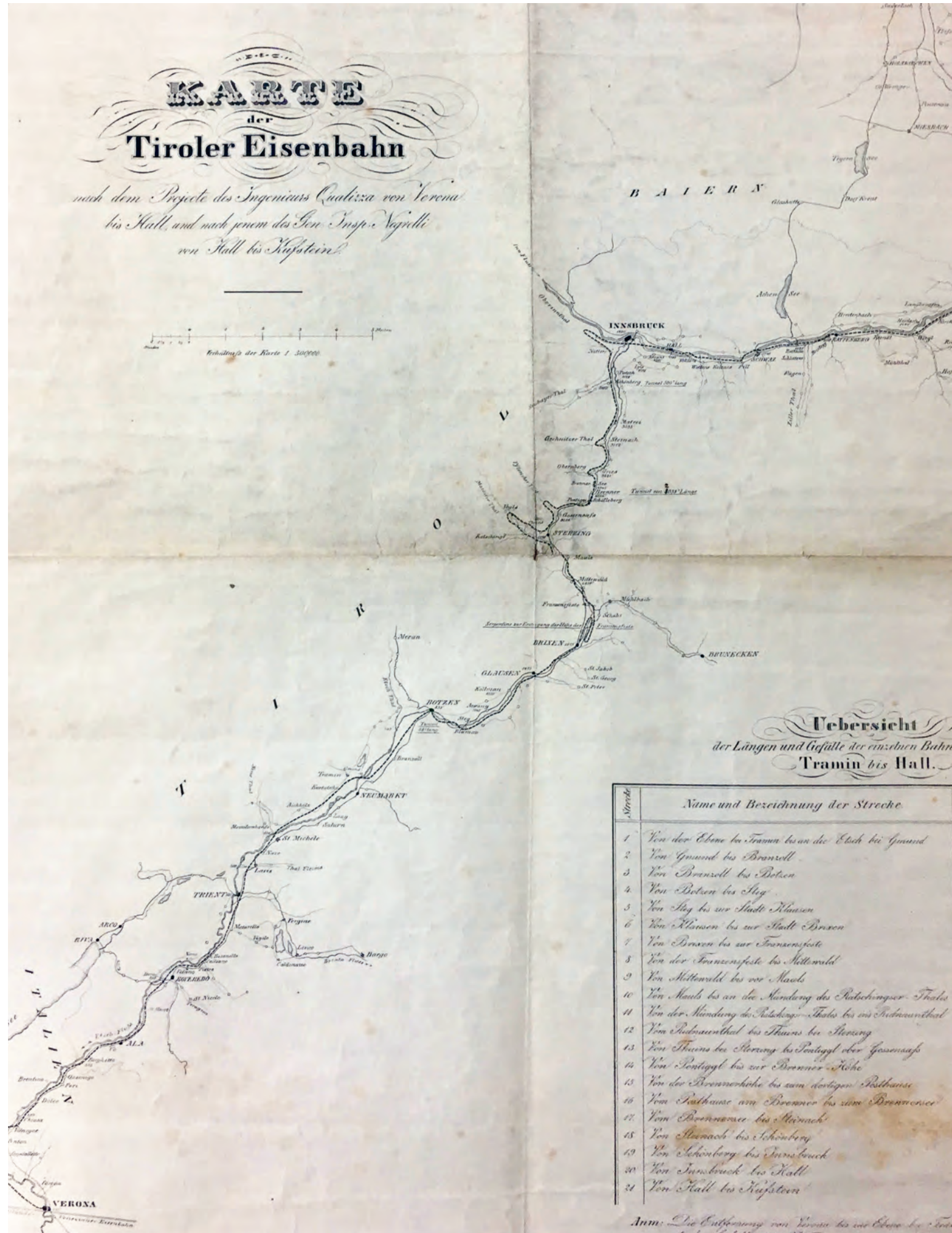


Rettifica dell' Adige a Trento 1856

Archivio Storico Comunale di Trento
 Un secondo intervento necessario è lo spostamento dell'ansa dell'Adige a Trento, che forma una barriera naturale tra il Castello del Buonconsiglio e il Doss Trento. Nella mappa catastale è tracciato l'alveo nuovo e il percorso rettilineo parallelo della linea ferroviaria.

Begradigung der Etsch bei Trient 1856

Archivio Storico Comunale di Trento
 Ein zweiter erforderlicher Eingriff ist die Verlegung der Etschschleife in Trient, die eine natürliche Grenze zwischen dem Castello del Buonconsiglio und dem Doss Trento bildet. Auf dem Katasterplan sind das neue Flussbett und der gerade Verlauf parallel zur Eisenbahnlinie dargestellt.



**Carta della ferrovia tirolese
Qualizza e Negrelli
1847**

Archivio privato Bolzano
Il tracciato della prima ipotesi di ferrovia attraverso il Brennero è dell'ingegnere veneziano Qualizza con una proposta ancora debole, senza i miglioramenti necessari dell'Adige, con un problematico attraversamento di Trento, con troppi tornanti artificiali e gallerie per salire e scendere al passo del Brennero.

**Karte der Tiroler Eisenbahn
Qualizza und Negrelli
1847**

Privatarchiv Bozen
Der erste Entwurf für eine Eisenbahnstrecke über den Brenner stammt vom venetianischen Ingenieur Qualizza. Der Entwurf hat noch deutliche Schwächen: So ist der Verlauf der Etsch noch nicht korrigiert worden, die Durchquerung Trients erweist sich als schwierig, und der Berg und Talfahrt zum Brenner weist zu viele künstliche Kehren und Tunnels auf.

**La ferrovia da Bolzano a Verona,
il tracciato, Alois Negrelli
1853/1859**

Museo Civico di Bolzano
Risolve alcune difficoltà idrogeologiche del corso dell'Adige, nel 1852 Alois Negrelli può progettare la linea Verona Bolzano e posizionare le stazioni per i viaggiatori e i magazzini per le merci vicino ai principali centri abitati, senza sovrapporre il nuovo tracciato a quello tortuoso della strada imperiale esistente.

**Die Eisenbahn von Bozen nach
Verona, die Trasse, Alois Negrelli
1853/1859**

Stadtmuseum Bozen
Nachdem ein Teil der hydrogeologischen Probleme des Etschverlaufs gelöst worden sind, kann Alois Negrelli 1852 die Linie Verona-Bozen planen und die Passagierbahnhöfe und Warenlager an den wichtigsten Ortschaften ansiedeln, ohne mit der neuen Strecke den Windungen der alten Kaiserstraße folgen zu müssen.





**Stazione di Bolzano,
Olio, Ditter von Dittersheim
1860**

Museo Civico di Bolzano

Il quadro evidenzia il contrasto tra la nuova linea ferroviaria nell'attraversamento di Bolzano, con le sue costruzioni che tagliano la campagna, e il dettagliatissimo paesaggio circostante del Virgolo, del Colle, del Rosengarten e del Renon.

**Bahnhof Bozen
Ölgemälde, Ditter von Dittersheim
1860**

Stadtmuseum Bozen

Auf dem Bild erkennt man den Kontrast zwischen der neuen Eisenbahnlinie, die durch die Landschaft schneidet, und der sie umgebenden Landschaft, umrahmt vom Virgl, Kohlern, Rosengarten und Ritten.

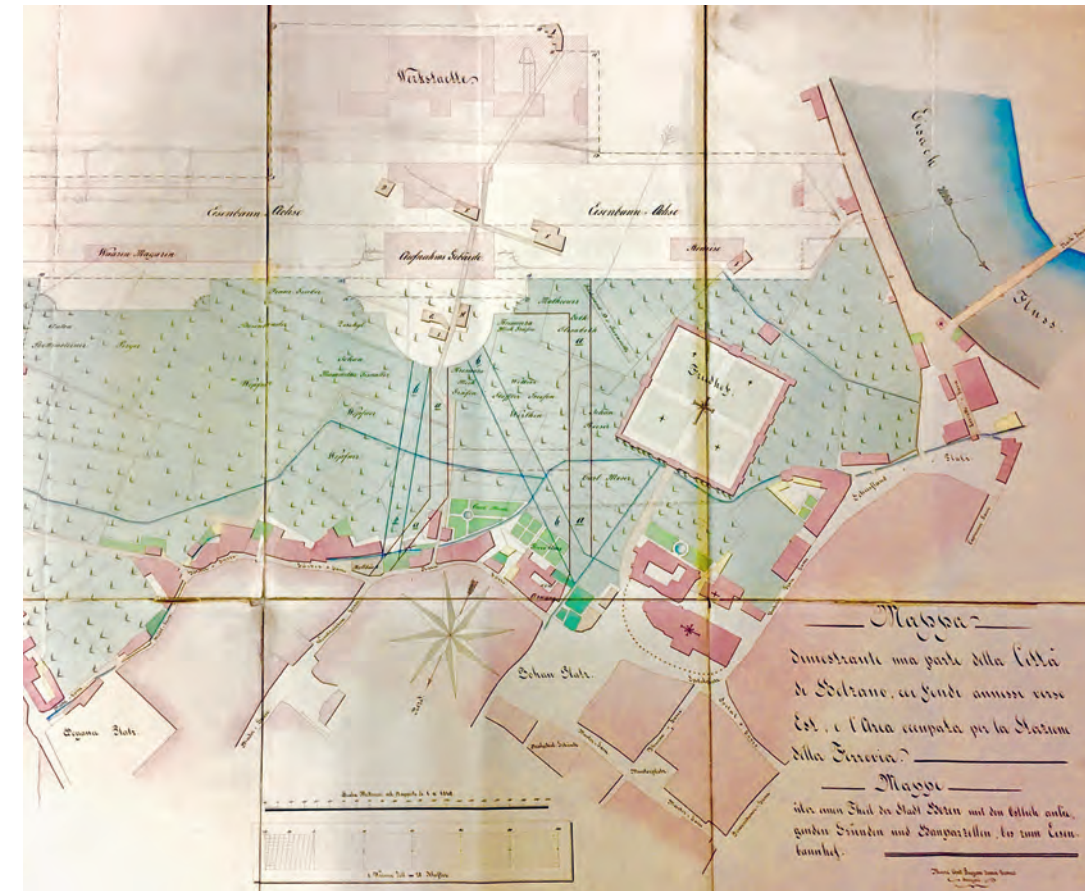


Fabbricato viaggiatori, pensilina treni e rimessa della stazione di Bolzano 1859

Archivio Storico della città di Bolzano
La stazione presenta la pensilina capolinea con una travatura metallica tra due torri, e un fabbricato viaggiatori con un mezzanino che raccorda l'edificio all'altezza della pensilina, unico esempio tra tutti i fabbricati della linea.

Aufnahmegebäude, Überdachung und Remise des Bahnhofes Bozen 1859

Stadtarchiv Bozen
Die Bahnsteigüberdachung des Stumpfgleises stellt sich als zwischen zwei Türmen aufgehängte Metallstruktur dar. Als einziger Bahnhof entlang der Linie hat der Bozner Bahnhof ein Zwischengeschöß, das das Hauptgebäude mit dem Bahnsteigdach auf selber Höhe verbindet.



Mappa dimostrante una parte della città di Bolzano per la stazione della ferrovia 1856

Archivio Storico della città di Bolzano
Il primo progetto per la stazione di Bolzano definisce il fabbricato viaggiatori, il magazzino merci, la rimessa locomotive e le officine. Un'azione dell'Amministrazione cittadina fa sì che la forma dell'edificio principale venga modificata da rettangolare a semiottagonale, per raccogliere le due nuove strade necessarie al collegamento della città.

Karte über einen Teil der Stadt Bozen zum Eisenbahnhof 1856

Stadtarchiv Bozen
Der erste Entwurf für den Bahnhof Bozen zeigt das Gebäude für die Reisenden, die Güterhalle, die Remise für die Lokomotiven und die Werkstätten. Aufgrund eines Einspruchs der Stadtverwaltung wird die Form des Hauptgebäudes von rechteckig zu einen halben Achteck umgewandelt, um Platz für zwei neue Verbindungsstraßen zur Stadt zu schaffen.

Orario ferroviario da Verona a Bolzano 1859

Museo Civico di Bolzano
L'orario pubblicato per l'inaugurazione prevede un tempo di percorrenza tra Verona e Bolzano di circa sei ore con una ventina di fermate e prezzi per tre distinte classi. La prima Classe costa il doppio della terza.

Fahrplan von Verona nach Bozen 1859

Stadtmuseum Bozen
Zum Zeitpunkt der Einweihung des Bahnhofs sieht der Fahrplan für die Strecke Verona-Bolzano eine Fahrzeit von sechs Stunden mit gut zwanzig Haltestellen vor. Die Fahrpreise sind nach drei Klassen gestaffelt: die erste Klasse kostet doppelt so viel wie die Dritte.

Fahrordnung
auf der mit 16. Mai in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahn
Verona-Bozen.

Besetzung werden täglich nur zwei Abzüge versehen, und zwar in nachfolgender Ordnung:
Von Verona nach Bozen. **Von Bozen nach Verona.**

Stationen	Verona nach Bozen			Bozen nach Verona		
	Abzug	Preis 1. Kl.	Preis 3. Kl.	Abzug	Preis 1. Kl.	Preis 3. Kl.
Verona P. Nuovo	Abzug	6. 35	2. 00	Bozen	Abzug	3. 20
Verona P. Nuova	Abzug	6. 45	2. 05	Verona	Abzug	3. 30
Verona	Abzug	7. 00	2. 10	Verona	Abzug	3. 40
Verona P. Nuova	Abzug	7. 10	2. 15	Verona	Abzug	3. 50
Verona	Abzug	7. 20	2. 20	Verona	Abzug	4. 00
Verona P. Nuova	Abzug	7. 30	2. 25	Verona	Abzug	4. 10
Verona	Abzug	7. 40	2. 30	Verona	Abzug	4. 20
Verona P. Nuova	Abzug	7. 50	2. 35	Verona	Abzug	4. 30
Verona	Abzug	8. 00	2. 40	Verona	Abzug	4. 40
Verona P. Nuova	Abzug	8. 10	2. 45	Verona	Abzug	4. 50
Verona	Abzug	8. 20	2. 50	Verona	Abzug	5. 00
Verona P. Nuova	Abzug	8. 30	2. 55	Verona	Abzug	5. 10
Verona	Abzug	8. 40	3. 00	Verona	Abzug	5. 20
Verona P. Nuova	Abzug	8. 50	3. 05	Verona	Abzug	5. 30
Verona	Abzug	9. 00	3. 10	Verona	Abzug	5. 40
Verona P. Nuova	Abzug	9. 10	3. 15	Verona	Abzug	5. 50
Verona	Abzug	9. 20	3. 20	Verona	Abzug	6. 00
Verona P. Nuova	Abzug	9. 30	3. 25	Verona	Abzug	6. 10
Verona	Abzug	9. 40	3. 30	Verona	Abzug	6. 20
Verona P. Nuova	Abzug	9. 50	3. 35	Verona	Abzug	6. 30
Verona	Abzug	10. 00	3. 40	Verona	Abzug	6. 40
Verona P. Nuova	Abzug	10. 10	3. 45	Verona	Abzug	6. 50
Verona	Abzug	10. 20	3. 50	Verona	Abzug	7. 00
Verona P. Nuova	Abzug	10. 30	3. 55	Verona	Abzug	7. 10
Verona	Abzug	10. 40	4. 00	Verona	Abzug	7. 20
Verona P. Nuova	Abzug	10. 50	4. 05	Verona	Abzug	7. 30
Verona	Abzug	11. 00	4. 10	Verona	Abzug	7. 40
Verona P. Nuova	Abzug	11. 10	4. 15	Verona	Abzug	7. 50
Verona	Abzug	11. 20	4. 20	Verona	Abzug	8. 00
Verona P. Nuova	Abzug	11. 30	4. 25	Verona	Abzug	8. 10
Verona	Abzug	11. 40	4. 30	Verona	Abzug	8. 20
Verona P. Nuova	Abzug	11. 50	4. 35	Verona	Abzug	8. 30
Verona	Abzug	12. 00	4. 40	Verona	Abzug	8. 40
Verona P. Nuova	Abzug	12. 10	4. 45	Verona	Abzug	8. 50
Verona	Abzug	12. 20	4. 50	Verona	Abzug	9. 00

Sindes unter sehr seltenen Fällen die Güter.
Sich auf weitere Abzüge wird der Dienst für die Warenbeförderung noch nicht eröffnet.



Stazione di Bolzano verso il Rosengarten
litografia Gottfried Seelos
1859

Museo Civico di Bolzano
Gli edifici delle stazioni si richiamano a modelli palladiani, con avancorpi, bugnati, cornici marcapiano, intonaco liscio e finestre neorinascimentali. L'atrio d'ingresso distribuisce le sale d'aspetto divise per classi e gli uffici della stazione.

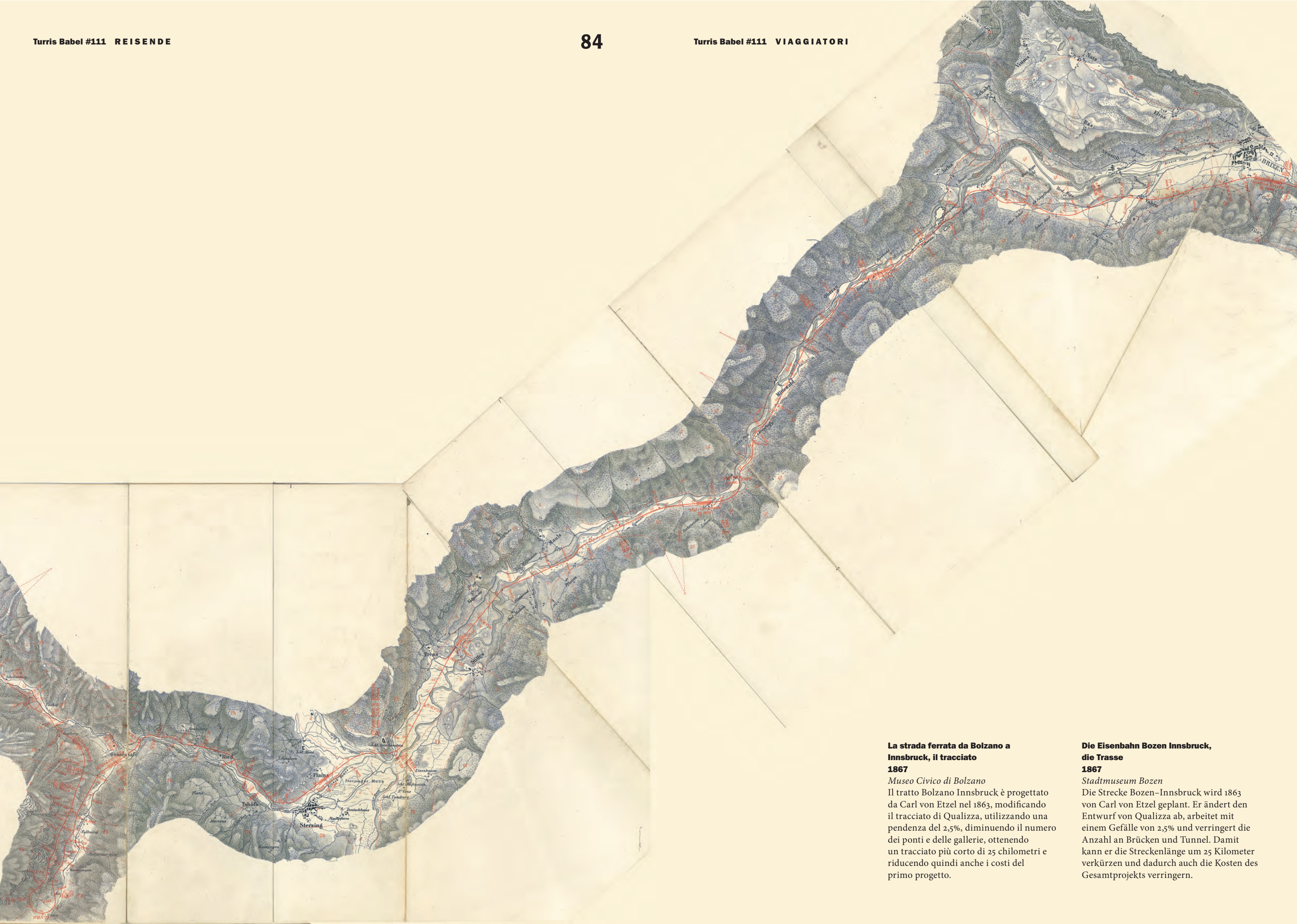
Bahnhof Bozen und der Rosengarten
Lithographie Gottfried Seelos
1859

Stadtmuseum Bozen
Die Bahnhofsgebäude weisen mit ihren Rialiten, Bossenwerken, Geschossbändern, dem glatten Putz und den Neorenaissancefenstern palladianische Züge auf. Durch die Eingangshalle gelangt man zu den nach Klassen aufgeteilten Wartehallen und den Diensträumen.



Stazione di Bolzano, vista da nord
litografia Gottfried Seelos
1859
Museo Civico di Bolzano

Bahnhof Bozen, Nordansicht
Lithographie Gottfried Seelos
1859
Stadtmuseum Bozen



La strada ferrata da Bolzano a Innsbruck, il tracciato 1867

Museo Civico di Bolzano

Il tratto Bolzano Innsbruck è progettato da Carl von Etzel nel 1863, modificando il tracciato di Qualizza, utilizzando una pendenza del 2,5%, diminuendo il numero dei ponti e delle gallerie, ottenendo un tracciato più corto di 25 chilometri e riducendo quindi anche i costi del primo progetto.

Die Eisenbahn Bozen Innsbruck, die Trasse 1867

Stadtmuseum Bozen

Die Strecke Bozen–Innsbruck wird 1863 von Carl von Etzel geplant. Er ändert den Entwurf von Qualizza ab, arbeitet mit einem Gefälle von 2,5% und verringert die Anzahl an Brücken und Tunnel. Damit kann er die Streckenlänge um 25 Kilometer verkürzen und dadurch auch die Kosten des Gesamtprojekts verringern.



Passaggio dalla via Kuntner
litografia Gottfried Seelos
1867

Museo Civico di Bolzano

Nel punto più stretto tra Bolzano e Bressanone è necessario bucare le montagne incombenti. Il tracciato della ferrovia sarà sottoposto a violente piene del fiume: nel 1882 si porta via interi tratti della massicciata.

Partie aus dem Kunterswege
Lithographie Gottfried Seelos
1867

Stadtmuseum Bozen

An der engsten Stelle zwischen Bozen und Brixen ist ein Durchstich des Bergs nötig. Außerdem leidet die Eisenbahnlinie unter massiven Überschwemmungen: 1882 spült der Fluss ganze Teile aus dem Bahndamm weg.

La gola tra Chiusa e Campodazzo
litografia Obermüller
1867

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo,
Merano

Die Klamm zwischen Klausen und Atzwang
Lithographie Obermüller
1867

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für
Tourismus, Meran



gez. v. Obermüller.

gest. v. Kurz.

DIE KLAMM
ZWISCHEN KLAUSEN UND ATZWANG.

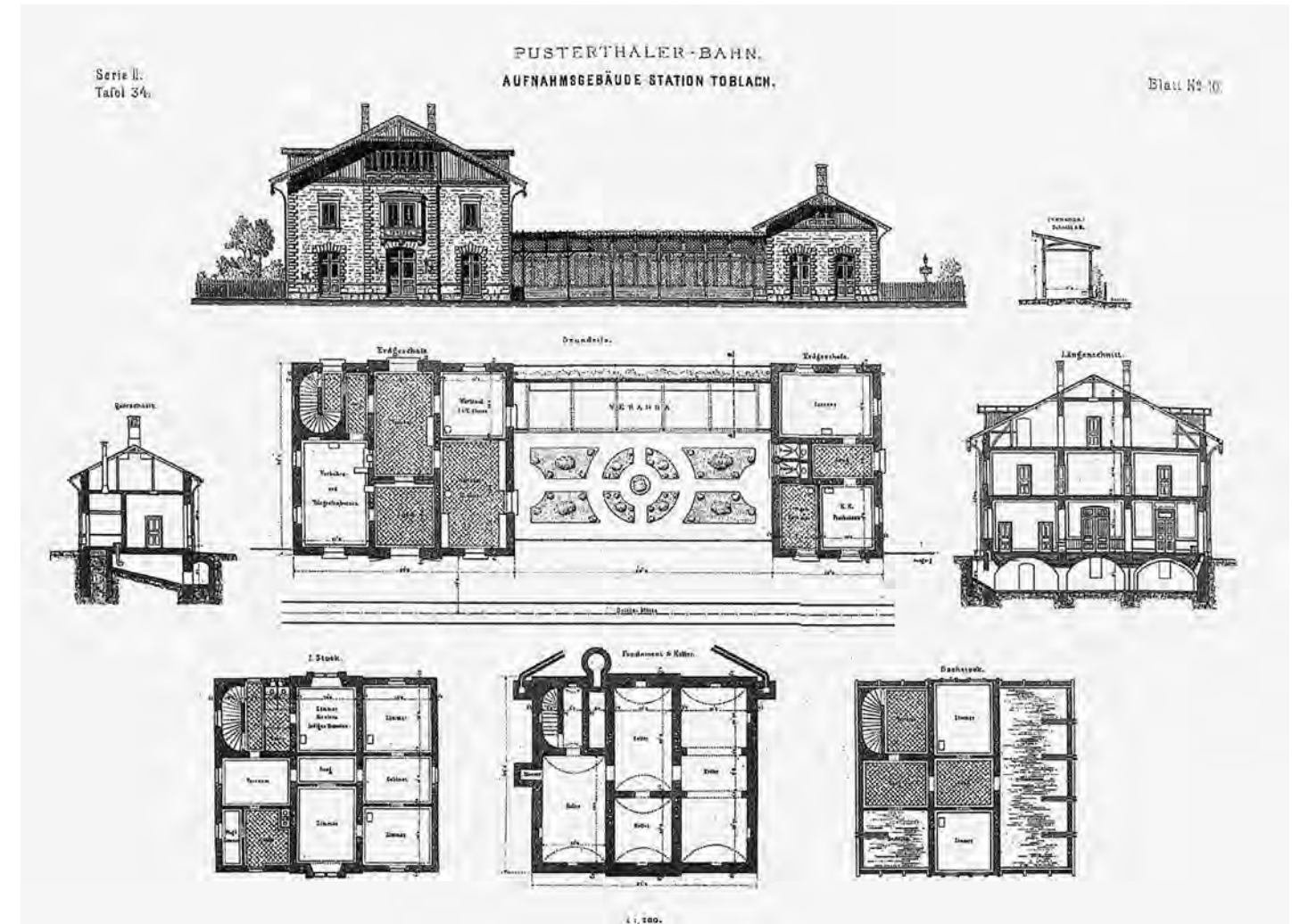


La via Stazione a Bressanone planimetria ca. 1880

Archivio Comunale di Bressanone
A Bressanone la stazione è obbligata, dal fiume e dalle pendenze, a posizionarsi in costa ovest lontana dal centro, costringendo il Comune a predisporre un piano edilizio per collegare in diagonale la stazione alla città.

Die Bahnhofstrasse in Brixen Lageplan ca. 1880

Stadtarchiv Brixen
In Brixen muss der Bahnhof aufgrund der Lage des Flusses und des Gefälles auf der westlichen Uferseite und damit weit vom Stadtzentrum entfernt angelegt werden. Die Gemeinde ist damit gezwungen, mit einem Bauplan für eine direkte Anbindung an die Stadt zu sorgen.



Fabbricato viaggiatori della Stazione di Dobbiaco, pianta e prospetti 1871

Archivio privato Bolzano
Con la perdita del Veneto nel 1866 il Tirolo è raggiungibile solo attraverso la Baviera. l'Impero decide la costruzione della linea della Pusteria, che si snoda in territorio esclusivamente austriaco. Il progetto è di Wilhelm von Flattich che costruisce anche il Grandhotel di Dobbiaco, come struttura di supporto al turismo nascente nelle Dolomiti orientali.

Aufnahmegebäude Station Toblach, Grundrisse und Ansicht 1871

Privatarchiv Bozen
Nach dem Verlust Venetiens im Jahr 1866 ist Tirol nur über Bayern erreichbar. Die Monarchie beschließt den Bau einer Linie ins Pustertal, die sich ausschließlich auf österreichischem Gebiet entlangschlingelt. Der Entwurf stammt von Wilhelm von Flattich, der angesichts des aufblühenden Tourismus in den Ostdolomiten auch das Grandhotel in Toblach erbaut.



Fabbricato viaggiatori di Merano

1881

Archivio Storico di Merano

La prima stazione di Merano viene costruita, dopo lunghe discussioni, nella posizione individuata dal Piano di Musch & Lun, in fondo alla nuova Habsburgerstrasse.

Aufnahmegebäude Meran

1881

Stadtarchiv Meran

Der erste Bahnhof von Meran wird nach langer Diskussion an der von Musch & Lun geplanten Stelle am Ende der neuen Habsburgerstraße errichtet.

Ferrovia locale Merano Malles

carta topografica

1906

Österreichisches Staatsarchiv Wien

La ferrovia della Venosta disegna la nuova stazione di Merano e sale fino a Malles, con un percorso lungo sessanta chilometri. Seguono vari progetti per il collegamento con la valle dell'Inn fino a Landeck, non realizzati per la notevole pendenza verso passo Resia.

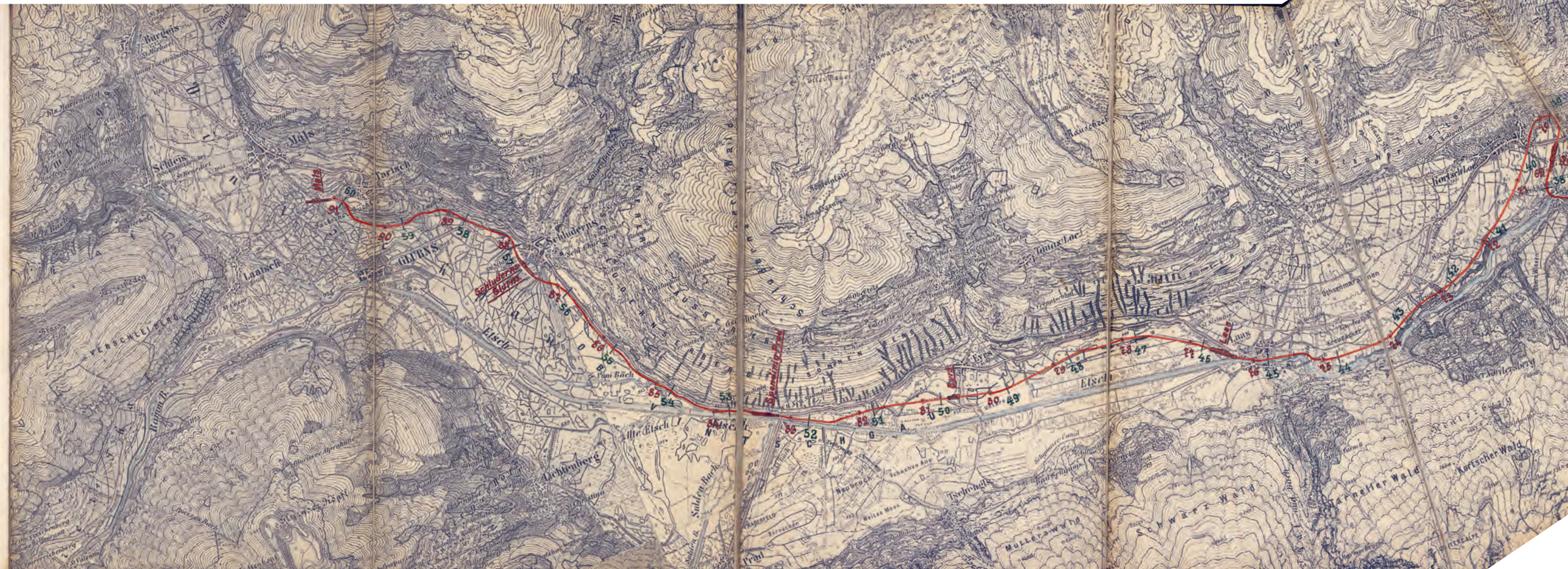
Lokalbahn Linie Meran-Mals

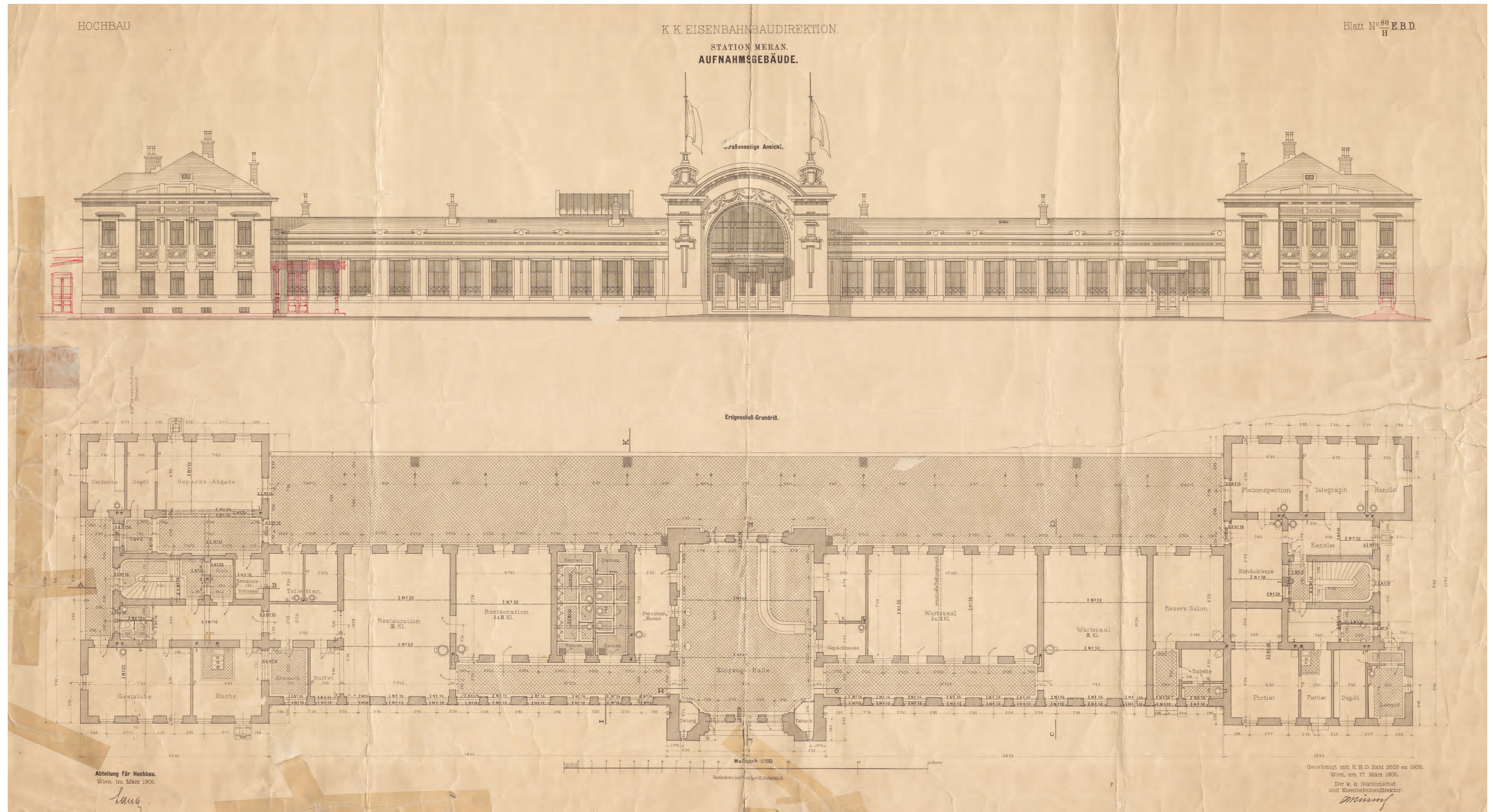
Topografische Detailkarte

1906

Österreichisches Staatsarchiv Wien

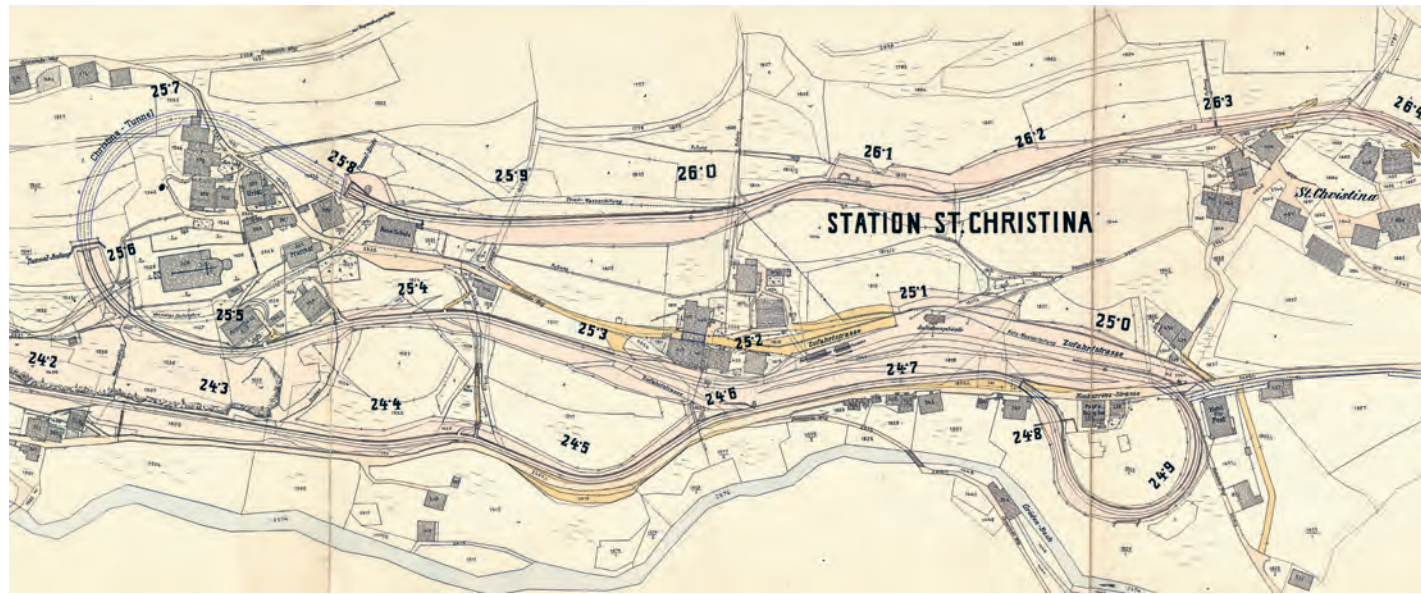
Mit der Vinschgaubahn entsteht der neue Bahnhof von Meran. Die Strecke führt über 60 Kilometer bis hinauf nach Mals. Es folgt eine Reihe von Plänen für eine Verbindung ins Inntal bis nach Landeck, die jedoch aufgrund der beträchtlichen Steigung zum Reschenpass nicht realisiert werden.





Stazione di Merano, Fabbriato viaggiatori, Constantin von Chabert 1906
Archivio Storico di Merano
 La grande hall d'ingresso si richiama ai modelli viennesi, e conferisce all'edificio un aspetto monumentale, che ne fa la stazione più importante del periodo asburgico.

Station Meran, Aufnahmegebäude, Constantin von Chabert 1906
Stadtarchiv Meran
 Die große Eingangshalle erinnert an Wiener Bahnhöfe und verleiht dem Gebäude etwas Monumentales. Der Bahnhof gilt als einer der architektonischen Höhepunkte der historischen Bahnhöfe aus der Zeit der k. und k. Monarchie.



Stazione di S. Cristina, planimetria 1916

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
Negli anni della prima guerra interessante sono le due ferrovie di Fiemme e della Gardena, a scartamento ridotto, costruite in soli cinque mesi dal Genio militare a supporto delle truppe schierate sul fronte delle Dolomiti. L'attraversamento dell'abitato di S. Cristina presenta una soluzione suggestiva, con il tornante che disegna l'area della stazione e il tunnel che passa sotto la chiesa.

Station St. Christina, Lageplan 1916

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
Interessant sind auch die Fleimstalbahn und die Grödnerbahn, zwei Schmalspurbahnen, die während des Ersten Weltkriegs in nur fünf Monaten von Genietruppen zur Versorgung der an der Dolomitenfront stationierten Soldaten gebaut wurden. In St. Christina lösten die Ingenieure das topographische Problem äußerst fantasievoll: In der Kehre befindet sich das Bahnhofsareal, und der Tunnel führt unter der Kirche hindurch.



Stazione di Plan, planimetria 1916

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
La stazione terminale della linea ferroviaria arriva a Plan, ai piedi delle Dolomiti. Lo spazio è organizzato con magazzini per servire le due teleferiche che portano ai fronti verso il Passo Sella e il Passo Gardena.

Station Plan, Lageplan 1916

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
Die Endstation der Eisenbahnlinie befindet sich in Plan am Fuße der Dolomiten. Hier werden Lager errichtet, von denen aus die beiden Seilbahnen bedient werden, die zur Front in Richtung Sella- und Grödnerjoch führen.



Stazione di S. Cristina 1922

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
Il fabbricato viaggiatori è eseguito completamente in legno, con il corpo centrale a cupola rialzata. Il tracciato dei binari passa tra le case e supera il dislivello con un tornante.

Station St. Christina 1922

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
Das Bahnhofsgebäude ist vollständig aus Holz gebaut, mit einem Zentralkörper und einer erhöhten Kuppel. Die Trasse führt mitten zwischen den Häusern hindurch und überwindet die Steigung durch eine Kehre.



Stazione di Plan, partenza delle teleferiche al fronte 1916

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
La teleferica è pronta per trasportare munizioni, armamenti e approvvigionamenti alle linee schierate sul confine.

Station Plan, Abfahrt der Schwebebahn zur Front 1916

Privatarchiv Perathoner St. Ulrich
Die Seilbahn ist zum Transport von Waffen, Munition und Versorgung für die an der Front stationierten Soldaten bereit.

Lo scalo merci e il deposito locomotive a Bolzano, planimetria 1924

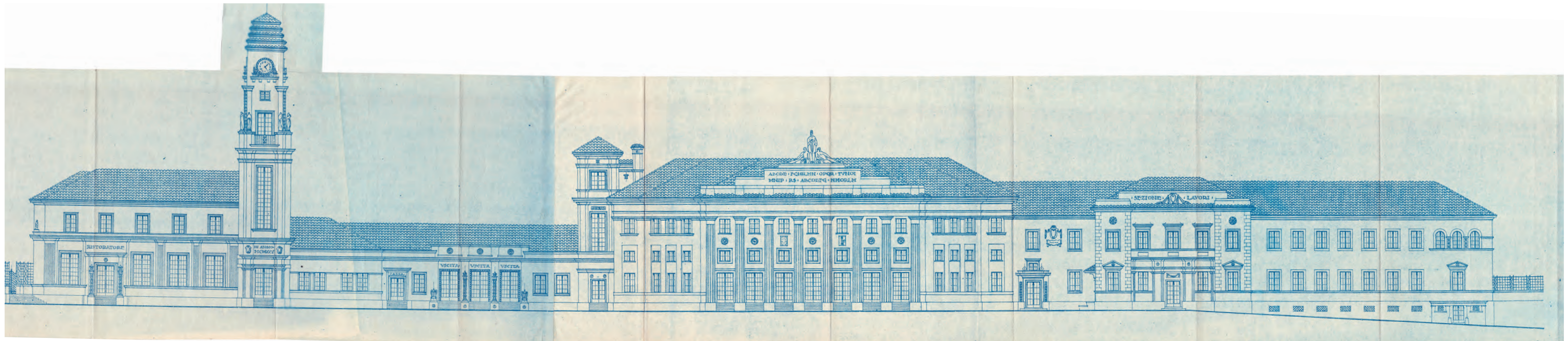
Archivio Storico della città di Bolzano

Le Ferrovie dello Stato italiane, subentrate a quelle austriache nel 1919, si presentano con il grandioso progetto dell'elettrificazione della linea Bolzano Brennero, appoggiato per l'alimentazione alle progettate centrali idroelettriche di Prati di Vizze, Bressanone, Cardano e Mezzocorona.

Der Güterbahnhof und das Lokomotivendepot in Bozen, Lageplan 1924

Stadtarchiv Bozen

Die italienische Staatsbahn »Ferrovie dello Stato«, die 1919 die österreichische ablöste, plant eine Elektrifizierung der Strecke Bozen–Brenner im großen Stil. Zur Stromversorgung sollen die in Wiesen, Brixen, Kardaun und Mezzocorona geplanten Wasserkraftwerke dienen.



La nuova stazione di Bolzano, primo prospetto di Angiolo Mazzoni 1924

Archivio Storico della città di Bolzano

Il prospetto conservato nell'Archivio del Comune di Bolzano è forse il primo progetto, eseguito al Ministero delle Comunicazioni da Angiolo Mazzoni. Mentre la pianta rimarrà pressochè identica, i prospetti saranno completamente rivisti nella soluzione finale.

Der neue Bahnhof in Bozen, erste Ansicht von Angiolo Mazzoni 1924

Stadtarchiv Bozen

Der im Archiv der Gemeinde Bozen aufbewahrte Plan ist wahrscheinlich der erste Entwurf, den Angiolo Mazzoni für das Verkehrsministerium ausgeführt hat. Während der Grundriss fast identisch bleibt, werden die Gebäudepläne bis zur endgültigen Version komplett überarbeitet.



PRIMO PROGETTO PER LA STAZIONE DI BOLZANO
 (ALLORA ERG. CONTROPRODUCENTE FARE DEL MODERNO
 PER CINGERE A FARE DELL'ARCHITETTURA MODERNA
 PER LE FF.S. - DAL VOLER CONSERVARE IL CORPO
 SPORGENTE DELL'EDIFICIO AVSTRACO EBBE ORIGINE
 IL SEQUENTE FABBRICATO VIAGGIATORI

**La nuova stazione di Bolzano, primo schizzo
 di Angiolo Mazzoni**

1924

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
 Le Ferrovie dello Stato vedono nella stazione di Bolzano il biglietto da visita della città, e la caricano con un'efficiente progetto di modernizzazione. Il fabbricato viaggiatori esistente deve essere ampliato con nuove funzioni, ristorante, uffici della direzione lavori, ed essere segnato visivamente con un'imponente torre dell'orologio.

**Der neue Bahnhof in Bozen, erste Skizze von
 Angiolo Mazzoni**

1924

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
 Für die Ferrovie dello Stato ist der Bahnhof Bozen das Aushängeschild der Stadt, daher plant man umfangreiche Modernisierungsarbeiten. Das bestehende Hauptgebäude soll mit neuen Funktionen, einem Restaurant und Büroräumen für die Bauleitung erweitert werden. Das Wahrzeichen bildet der imposante Uhrturm.

**La nuova stazione di Bolzano, Prospetto
 principale**

1928

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
 La nuova facciata è caratterizzata dalle otto colonne in pietra artificiale, con capitelli a festoni, gli intercolumni esterni chiusi con le sculture del vapore e dell'energia elettrica di Franz Ehrenhofer, e i corpi illuminanti a punta di diamante.

**Der neue Bahnhof in Bozen, Hauptansicht,
 1928**

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
 Die neue Fassade zieren nun acht Kunststeinsäulen mit Girlandenkapitellen. Die äußeren Interkolumnien wurden mit Skulpturen von Franz Ehrenhofer geschmückt, die den Dampf und die Elektrizität darstellen. Bemerkenswert sind auch die diamantförmigen Beleuchtungskörper.





La nuova stazione di Bolzano, pensilina verso i binari
1928

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
Verso i binari il fabbricato viaggiatori si raccorda al marciapiede del primo binario con una leggera pensilina appoggiata ad esili pilastri in metallo.

Der neue Bahnhof in Bozen, Überdachung zu den Gleisen
1928

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
Das Passagiergebäude ist mit dem Bahnsteig des ersten Gleises über eine leichte, auf dünnen Metallsäulen ruhende Überdachung verbunden.



La stazione di Bolzano bombardata
1943

Archivio Storico della città di Bolzano
Nel 1943 la stazione di Bolzano è oggetto di numerosi bombardamenti. Un raid aereo apre nel fabbricato viaggiatori uno squarcio notevole.

Der bombardierte Bahnhof Bozen
1943

Stadtarchiv Bozen
1943 wird der Bahnhof von Bozen mehrfach Ziel von Bombenangriffen. Bei einem Luftangriff entsteht ein klaffendes Loch im Bahnhofsgebäude.

La nuova stazione di Bolzano
Particolare della torre
1928

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
La base della torre dell'orologio è esemplificativa del modificato linguaggio compositivo, cornici geometriche a rilievo, sculture dei fiumi e della fontana di S. Cristoforo, il fascio d'angolo.

Der neue Bahnhof in Bozen
Detail Turm
1928

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
Der Fuß des Uhrturms ist beispielhaft für die abgewandelte Formensprache des definitiven Projekts, mit geometrischen Relieframes, den Skulpturen der Flüsse und des St.-Christophorus-Brunnens.



**Case per ferrovieri Bressanone
1928**

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto

Le case per i ferrovieri di Bressanone sono esemplificative del repertorio di varianti stilistiche, tra recinzioni esterne, pensiline d'ingresso, rivestimenti in pietra, abbaini e balconi.

**Wohnungen für Eisenbahner Brixen
1928**

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto

Die Eisenbahnerwohnhäuser in Brixen sind mit ihren Zäunen, Eingangüberdachungen, den Steinverkleidungen, Balkonen und Dachfenstern beispielhaft für die stilistische Vielfalt.



**Case per ferrovieri Chienes
1928**

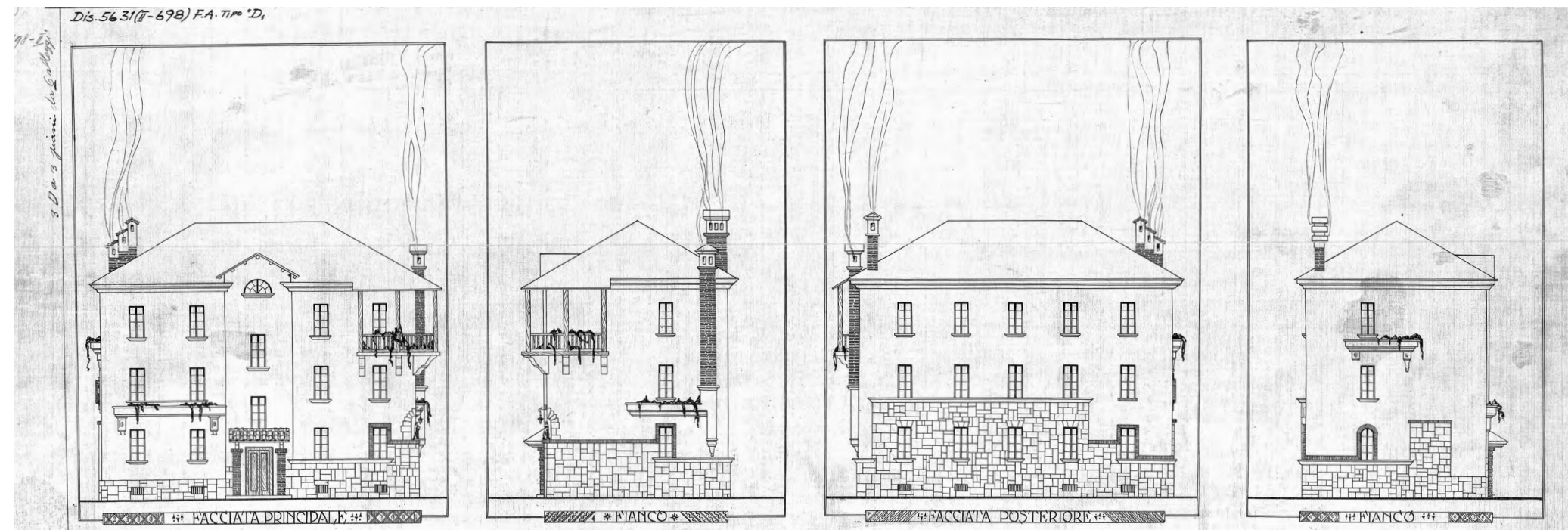
MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto

Anche la casa per i ferrovieri di Chienes, tra il taglio del tetto sul lato corto, le pietre bianche di alcuni elementi, l'ingresso strombato, i davanzali e le cornici delle finestre, esprime la ricerca nell' offrire un'abitazione dignitosa.

**Wohnungen für Eisenbahner Kiens
1928**

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto

Auch die Eisenbahnerhäuser in Kiens mit den kurzzeitig abgeschnittenen Dächern, den weißen Steinen, dem zurückgesetzten Eingang, den Fensterbrettern und -rahmen zeigen den Wunsch, den Arbeitern eine würdige Unterkunft zur Verfügung zu stellen.



**Case per ferrovieri, prospetti esterni
Angiolo Mazzoni, 1928**

RFI SO Ingegneria Verona Archivio tecnico Bolzano
Angiolo Mazzoni progetta una serie di case per i ferrovieri, addossate ai binari in diverse località, composti da 12 a 6 alloggi. Le tipologie riprendono lo zoccolo in pietra delle precedenti case dei ferrovieri austriache, ma i prospetti sono arricchiti da un notevole repertorio di varianti stilistiche.

**Wohnungen für Eisenbahner,
Außenansichten, Angiolo Mazzoni, 1928**

RFI SO Ingegneria Verona Archivio tecnico Bolzano
Angiolo Mazzoni entwirft außerdem eine Reihe von Unterkünften für die Bahngestellten, bestehend aus jeweils 12 oder 6 Wohnungen, die an verschiedenen Orten entlang der Eisenbahnstrecke angesiedelt werden. In seinen Entwürfen übernimmt er die Steinsockel der früheren Gebäude der österreichischen Bahnarbeiter, reichert seine Pläne aber mit zahlreichen Stilvarianten an.



Piano di ricostruzione della città di Bolzano
Pattis Pelizzari
1945

Archivio Storico della città di Bolzano
 Gli architetti Pattis e Pelizzari sono incaricati di redigere il Piano di ricostruzione della città di Bolzano ed eseguono un minuzioso rilievo degli edifici completamente o gravemente danneggiati. Più della metà degli edifici del centro storico risultano distrutti.

Wiederaufbauplan der Stadt Bozen
Pattis Pelizzari
1945

Stadtarchiv Bozen
 Die Architekten Pattis und Pelizzari werden mit der Gestaltung eines Wiederaufbauplans für die Stadt Bozen beauftragt. Minutiös erfassen sie alle zerstörten oder stark beschädigten Gebäude. Mehr als die Hälfte der Gebäude der Altstadt erweisen sich als völlig zerstört.



Riflessioni urbanistiche Gran Bolzano
Weyhenmeyer
1948

Archivio privato Zöggeler Bolzano
 In una situazione così compromessa c'è lo spazio per immaginare una completa riorganizzazione della città, pensando addirittura ad uno spostamento del fiume e della stazione al di là dell'Isarco. Willi Weyhenmeyer redige lo studio che rimane sulla carta.

Betrachtungen zur Entwicklung von
Gross-Bozen
Weyhenmeyer
1948

Privatarchiv Zöggeler Bozen
 Angesichts dieser desaströsen Situation fasst man einen komplette Umgestaltung der gesamten Stadt ins Auge. Angedacht wird sogar eine Verlagerung des Eisacks und das Verlegen des Bahnhofs auf die andere Seite des Flusses. Willy Weyhenmeyer arbeitet einen Entwurf aus, der jedoch auf dem Papier bleibt.



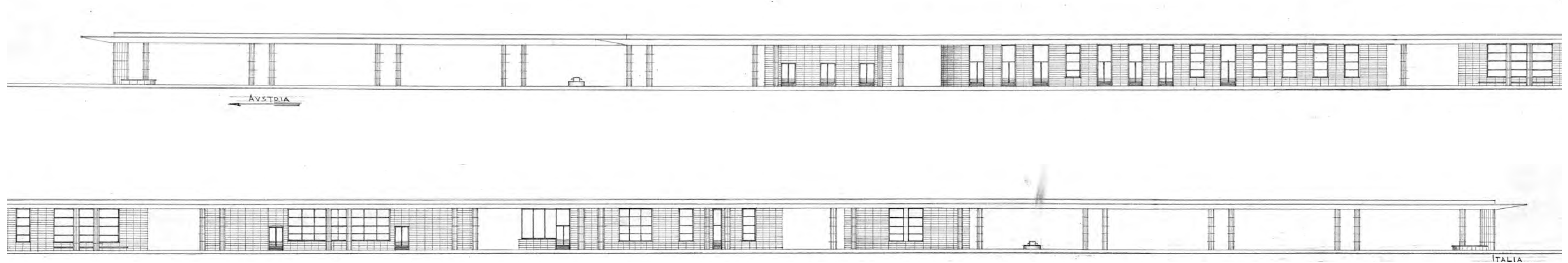
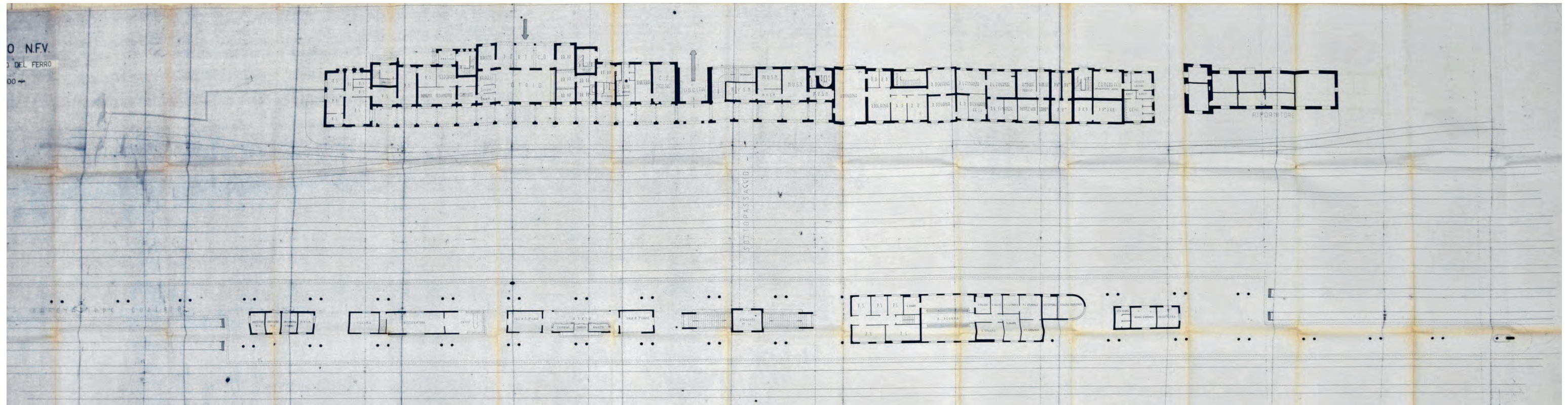
Nuova stazione di Brennero
Prima ristrutturazione
1930

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
La stazione di Brennero si trova dal 1919 sul confine tra Italia e Austria. Un primo intervento teso a potenziare la presenza italiana viene realizzato da Mazzoni nel 1930, che costruisce il nuovo edificio per la dogana e si collega al piccolo fabbricato viaggiatori di Flattich con una imponente serie di archi in pietra verso i binari.

Neuer Bahnhof am Brenner,
Erster Umbau
1930

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
Der Bahnhof Brenner befindet sich seit 1919 an der Grenze zwischen Italien und Österreich. Einen ersten Versuch zur Stärkung der italienischen Präsenz unternimmt Mazzoni 1930. Er gestaltet das neue Zollgebäude und verbindet das kleine, von Flattich entworfene Bahnhofsgebäude mit einem imposanten Steinbogengang zu den Gleisen hin.





Nuova stazione di Brennero
Seconda ristrutturazione, pensilina
Pianta e prospetto
1936

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
 Angiolo Mazzoni inventa un potenziamento monumentale della stazione di Brennero, con un elegante insieme di volumi, staccati tra loro, e coperti da una modernissima pensilina tra i binari lunga trecento metri.

Neuer Bahnhof am Brenner
Zweiter Umbau, Überdachung
Grundriss und Ansicht
1936

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
 Angiolo Mazzoni arbeitet an einer monumentalen Vergrößerung des Bahnhofs Brenner. Die elegante Anlage, bestehend aus einzelnen, voneinander getrennten Gebäuden, zeichnet sich vor allem durch die 300 Meter lange, für damals hochmoderne Gleisüberdachung aus.





**Nuova stazione di Brennero,
Seconda ristrutturazione, pensilina
1936**

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
I pilastri tondi rivestiti in marmo scuro, il calcestruzzo martellinato dell'intradosso, la accuratezza dei tagli delle aperture nei volumi, fanno della Pensilina di Brennero la più interessante espressione architettonica del periodo tra le due guerre. La stazione viene bombardata e quasi completamente distrutta tra il 1943 e il 1944.

**Neuer Bahnhof am Brenner,
Zweiter Umbau, Überdachung
1936**

MART, museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto
Die runden, in dunklem Marmor verkleideten Säulen, der gehämmerte Beton der Leibung und die akkurate Ausführung der Gebäudeöffnungen machen die Gleisüberdachung des Bahnhofs Brenner zu einem der architektonischen Höhepunkte der damaligen Zeit. Während des Zweiten Weltkriegs, zwischen 1943 und 1944, wird der Bahnhof jedoch durch Bombenangriffe fast völlig zerstört.

I PRECURSORI DEL MODERNO L'ARCHITETTURA PER IL TURISMO

TESTO DI
HANS HEISS

Le architetture al servizio del turismo hanno lasciato in Alto Adige una traccia ancora viva, visibile tanto nei singoli edifici quanto nella struttura urbanistica delle città e delle località turistiche. Sono soprattutto gli edifici dell'età pionieristica degli esordi, tra il 1850 e il 1950, a mostrare una certa qualità architettonica. Spesso si tratta di opere di grande fascino urbanistico e paesaggistico, che testimoniano una visione lungimirante dello sviluppo turistico. I pionieri del turismo, che in Alto Adige cominciò a prosperare dalla metà del XIX secolo, hanno riconosciuto in questo emergente settore grandi potenzialità non solo come fonte di guadagno e di occupazione ma anche come espressione di un progresso in grado di conciliare tradizione e modernità.

Nel Tirolo, una delle terre della Corona asburgica, il turismo alpino iniziò tardi. Mentre in Svizzera, grazie all'impulso di inglesi e tedeschi, il movimento turistico prese vigore già a partire dal 1800, la zona centrale delle Alpi rimase ancora poco frequentata. Il Tirolo a nord e a sud del Brennero era soprattutto, come più tardi il Trentino, una zona di transito, un asse di collegamento ideale tra nord e sud o tra est e ovest nel cuore delle Alpi ma non un territorio a vocazione turistica. La situazione mutò decisamente intorno al 1830, quando Merano funse da rifugio contro il colera, e dopo il 1850, quando la città iniziò a farsi conoscere come una rinomata località di cura. Già a partire dal 1867, nel clima euforico dei primi anni dell'età industriale, il microclima della conca meranese, dolce e piacevole persino in autunno e in inverno, e la purezza dell'aria destarono interesse tra le classi sociali medio-alte dell'impero asburgico e della Germania. L'offerta turistica della città era tuttavia ancora insufficiente, poiché la tipica locanda tirolese con le sue approssimative comodità e le limitate proposte gastronomiche soddisfaceva solo in minima parte i desideri dei nuovi ospiti, abituati a standard ben più elevati. Così accanto alle nuove ville fece la sua comparsa anche la tipologia architettonica dell'hotel, inizialmente nel contesto urbano di Merano e in seguito anche in altre città sudtirolesi. L'hotel era un tipo di architettura il cui comfort e la qualità abitativa corrispondevano alle aspettative degli ospiti, soddisfacendo nel migliore dei modi le loro esigenze di riconoscimento sociale.

I nuovi alberghi, che sorsero di pari passo con lo sviluppo della rete ferroviaria, erano una classica tipologia edilizia del Moderno industriale. Nei loro interni presentavano molti elementi tipici dei palazzi nobiliari e principeschi in stile classico, con l'ampio atrio, la sala da pranzo seguita da vari saloni, lo scalone di rappresentanza e le suite; mentre i locali per la cucina, i depositi e il personale erano tenuti rigorosamente separati dall'albergo. Gli impianti tecnici erano spesso all'avanguardia, con soluzioni urbanistiche pionieristiche come l'acqua corrente, il riscaldamento centralizzato e i sistemi di smaltimento delle acque, e innovazioni tecnologiche quali i wc, l'ascensore e, già prima del 1900, la luce elettrica. Fu

così che, in una regione rurale come il Tirolo, gli hotel diventarono un avamposto dell'urbanizzazione, dell'espansione delle città e in generale della modernità.

I primi hotel comparvero sporadicamente in Tirolo intorno al 1860, costituendo una nuova tipologia di esercizi accanto alle locande, rese ormai più moderne. Sul continente europeo gli alberghi erano nati invece già all'inizio del XIX secolo. La loro tipologia edilizia, gli arredi e la qualità del personale applicavano agli esercizi per il turismo un modello ben preciso; quello del palazzo nobiliare cittadino. Alberghi come il Badischer Hof di Baden-Baden, in Germania, imitavano con le loro forme neoclassiche i palazzi signorili cittadini, distinguendosi nettamente dal tessuto urbano circostante. All'interno gli ospiti trovavano ambienti completamente diversi dalle stanze anguste delle vecchie locande: una hall spaziosa, corridoi e sale da pranzo eleganti. Un'eleganza ancora maggiore era riservata alle camere. Diversamente dalle locande, qui gli ambienti per gli ospiti erano accuratamente separati dall'ala delle cucine e dei servizi. Anche il personale, a differenza di quello delle locande, era in prevalenza maschile, con camerieri in livrea, valletti e concierge che ricordavano la servitù dei palazzi. Come nota argutamente Hans Magnus Enzensberger, l'albergo era il «palazzo reale dell'alta borghesia».

Dopo il 1870 gli alberghi in Tirolo sorsero soprattutto nei pressi delle stazioni ferroviarie. Il Bahnhof, l'hotel della stazione, era una tipologia di successo a cui appartenevano per esempio gli alberghi De l'Europe e Tyrol a Innsbruck e il Kaiserhof a Merano. A Bolzano al Victoria, edificato proprio di fronte alla stazione, si aggiunsero in seguito il Bristol, porta d'ingresso del centro storico, e il Laurin. Questi due edifici dallo stile caratteristico erano di proprietà della famiglia Staffler e puntavano con decisione sulla vocazione turistica di Bolzano.

La vera pietra miliare dell'edilizia alberghiera sudtirolese fu però l'Hotel Südbahn a Dobbiaco, sorto di fianco alla stazione della ferrovia della Val Pusteria, terminata nel 1871. Inaugurato nel 1878, l'hotel fu progettato da Wilhelm Ritter von Flattich, ingegnere capo della ferrovia, e aveva un aspetto imponente come tanti dei primi alberghi legati all'infrastruttura ferroviaria. Senza la linea del Brennero, entrata in funzione nel 1867 dopo il completamento delle tratte Kufstein-Innsbruck e Verona-Bolzano avvenuto nel 1858/59 e a cui si aggiunsero nel 1871 la linea della Val Pusteria e nel 1881 la Bolzano-Merano, la marcia trionfale del turismo sarebbe stata impensabile. Con il primo albergo di carattere alpino sorto in territorio austriaco, sul modello di quelli svizzeri, il sopraccitato Hotel Südbahn di Dobbiaco edificato dalla k. k. privilegierte Südbahngesellschaft (Imperial regia privilegiata società delle ferrovie meridionali), si impose anche in Tirolo questa nuova tipologia di hotel. L'esempio dell'Hotel Südbahn evidenzia anche come la costruzione di un albergo in una regione così povera di capitali rappresentasse una sfida che solo pochi facoltosi

imprenditori potevano permettersi di raccogliere. Nel 1880 solo una società come la Südbahngesellschaft, finanziata dalla famiglia Rothschild, poteva investirvi capitali; l'imprenditoria sudtirolese non ne era ancora in grado.

La crisi economica iniziata nel 1873 bloccò lo sviluppo edilizio per circa quindici anni, tanto che il settore turistico ricevette nuovi impulsi solo dal 1890 in poi per merito di alcuni imprenditori dalle notevoli capacità. Il più importante fu certamente il viennese Theodor Christomannos (1854-1911), di origine greca ma tirolese di adozione. La sua famiglia si occupava di commercio all'ingrosso in Macedonia e il giovane Theodor giunse in Tirolo nel 1870, in occasione di un soggiorno di cura della madre, per poi stabilirvisi definitivamente. Diventato avvocato aprì uno studio a Merano e nel 1887 entrò in possesso del cospicuo patrimonio del padre in qualità di erede universale. Personaggio lungimirante e aperto alle innovazioni, politicamente orientato verso il nazionalismo tedesco ma sensibile ai temi sociali, Christomannos si prefisse due obiettivi: lottare contro la crisi strutturale della regione iniziata nel 1870 e contrastare, attraverso il potenziamento del turismo, la miseria dilagante e lo spopolamento che affliggevano le alte valli. A partire dal 1890, in qualità di socio della sezione meranese dell'Alpenverein, il club alpino sudtirolese, mise a punto con alcuni finanziatori

un concetto di albergo ideato appositamente per il contesto sudtirolese, con l'intento di valorizzare le specificità della regione rispetto alla Svizzera e agli altri territori della monarchia asburgica. Gli alberghi alpini realizzati a Solda e sul lago di Carezza dalla Verein für Alpenhotels (associazione per gli alberghi alpini) colpivano per l'imponenza ma soprattutto per lo stile regionale, che dialogava più apertamente con il paesaggio rispetto ai grand hotel svizzeri concentrati sulla rappresentatività. La sobria e confortevole variante di hotel concepita dall'architetto Otto Schmid sorprende per la monumentalità e il legame con il territorio ed era supportata dal desiderio di migliorare le condizioni di vita degli abitanti delle alte valli mediante iniziative locali.

La stagione 1895/96 fu un momento di transizione per il turismo del Tirolo, poiché oltre al Karersee venne inaugurato anche il Grand Hotel Penegal al Passo della Mendola. Levico, la Mendola e Dobbiaco divennero, considerando l'alta densità di nuovi esercizi, vere e proprie «località alberghiere» con un nuovo linguaggio architettonico e nuove atmosfere urbane che finirono per influenzare anche il contesto rurale. I nuovi modelli stilistici del lago di Carezza o della Val Venosta furono ripresi anche dall'Hotel Lago di Braies, realizzato nel 1899 dall'architetto viennese Otto Schmid su incarico della famiglia Hellenstainer in una posizione incantevole sulle sponde dei uno dei laghi più belli delle Alpi. Progetti come questo indicavano agli alberghi di montagna

sudtirolese la via verso una dimensione rispettosa del paesaggio circostante, integrando elementi stilistici della tradizione locale e dello Jugendstil e trasformandoli in elementi caratteristici dell'intero Tirolo.

A Colle Isarco, a sud del Brennero, a partire dal 1902 circa, dalla poco attraente locanda Gröbner nel centro del paese nacque, grazie all'aggiunta di due ali in stile elvetico, il Grand Hotel Gröbner costruito da Ludwig Gröbner. Mentre Ludwig fu un vero e proprio pioniere del turismo, suo fratello August, in qualità di sindaco, guidò il paese per un trentennio. Con il Palace Hotel, progettato nel 1911 dall'architetto Ludwig, già ideatore dell'albergo Laurin di Bolzano, August creò dal nulla un vero e proprio grand hotel.

Poco prima del 1900 il Tirolo entrò definitivamente nell'era degli hotel. Al volgere del secolo, infatti, il turismo subì un cambiamento strutturale diventando ovunque un settore d'indiscutibile importanza. Il turismo tirolese poteva contare su nuove capacità imprenditoriali; inoltre questa terra della Corona era una regione turistica trainante per tutto l'impero, ancor più della Boemia che pure aveva una ricca dotazione di località termali. Malgrado la presenza di alcune imprese leader, il fondamento di questo settore era costituito da un grande

LE ARCHITETTURE AL SERVIZIO DEL TURISMO HANNO LASCIATO IN ALTO ADIGE UNA TRACCIA ANCORA VIVA.

numero di piccole imprese, come mostrano alcuni dati. Nel 1902 il Tirolo disponeva di 2.316 alberghi, pensioni e case vacanze con 9.099 dipendenti. La parte del leone la facevano ben 2.000 piccole imprese con meno di dieci dipendenti, mentre erano solo 106 gli alberghi ad avere più di undici dipendenti. Se quindi attorno al 1900 in Tirolo iniziò l'era degli hotel, essa fu affiancata dalla crescita molto più rapida delle piccole locande e delle pensioni. Sebbene le piccole imprese avessero ormai adottato determinati standard professionali, la loro dimensione impediva di fatto qualsiasi accumulo di capitali o ulteriore sviluppo. La nuova rete di piccole imprese fu tuttavia relativamente solida di fronte alle crisi, tanto da fronteggiare meglio i tre decenni successivi al 1914, che ebbero effetti eccezionalmente negativi sull'economia del Tirolo meridionale e del Trentino.

Dal 1890 in poi nelle città il turismo adottò un nuovo linguaggio formale: a Merano il primo albergo, il Meranerhof di Emil von Förster del 1882, era comparso già all'apice della crisi, in anticipo sul resto del Tirolo. Il nuovo complesso affacciava sul grande asse urbano nato con la costruzione della ferrovia e della relativa stazione, lungo il quale a partire dal 1890 si disposero i nuovi edifici del periodo aureo della città. Tra il centro storico e la stazione si sviluppò così una sorta di «terra promessa» dell'architettura e del turismo alle sponde del Passirio, che offriva aria pura a chi cercava ristoro. Lungo questo asse si succedevano ville e hotel come il

Bristol o il Kaiserhof, disposti secondo gli allineamenti rigorosi del piano di ampliamento urbanistico di Josef Musch e Karl Lun. Dopo il 1900, tuttavia, la pianificazione urbanistica di Merano mutò decisamente carattere. Nel 1898 l'architetto di Monaco Theodor Fischer (1862-1938), uno dei pionieri europei dell'urbanistica «pittoresca», tracciò gli allineamenti stradali di un nuovo quartiere. Procedendo dalla stazione verso nord, il suo progetto abbandonava il modello del reticolo ortogonale seguito fino ad allora, prevedendo una successione di fronti stradali leggermente curvilinei che generavano un senso di tensione. Il tessuto urbano meranese, che negli anni precedenti si era espanso dai portici verso ovest lungo direttrici tipicamente rettilinee, si arricchì così di nuovo fascino: in particolare dopo la costruzione dell'Hotel Emma che, completato nel 1908 in forme programmaticamente Jugendstil, rappresentava una vera e propria summa delle concezioni progettuali di Fischer. Le cose andarono diversamente a Bolzano, dove la via di accesso dalla stazione ai vicini portici fu risolta secondo criteri più modulari. Dai primi progetti di espansione urbana della cosiddetta Neustadt o città nuova era sorto già intorno al 1880 un quartiere rigidamente strutturato; successivamente intorno al 1900 la connessione tra

la stazione ferroviaria, piazza Walther e i portici acquisì il giusto rilievo con l'introduzione di una coppia di assi urbani divergenti, con due grandi alberghi come il Bristol e il Laurin a creare una transizione di livello qualitativo elevato.

Anche il sindaco di Bressanone Otto von Guggenberg, già dal 1890 un pioniere del turismo nella città vescovile grazie alla Casa di cura da lui fondata, nel 1905 ingaggiò l'urbanista di Monaco Otto Lasne, anch'egli esponente di calibro internazionale dell'urbanistica «pittoresca»: la via della Stazione progettata da Lasne interpretava il lungo percorso dal centro storico alla stazione ferroviaria come una lungilinea Promenade.

La prima guerra mondiale e le sue conseguenze disgregarono il tessuto imprenditoriale tirolese. Molti hotel avevano risentito direttamente degli effetti della guerra: in misura minore nel Tirolo meridionale, dove nel periodo 1915-1917 solo alcuni alberghi di Sesto e Dobbiaco si trovarono sotto i bombardamenti, mentre il Grand Hotel al Passo del Brennero fu raso al suolo nel 1920 da un incendio. La guerra ebbe invece effetti devastanti soprattutto in Trentino, dove circa 130 alberghi andarono distrutti. Alla Belle Époque, con la sua folta presenza di ospiti dell'aristocrazia, seguirono gli «anni d'argento» tra le due guerre. I grand hotel a sud del Brennero persero un'importante tipologia di ospiti, poiché l'«alta società» dell'impero asburgico e degli altri Paesi – suddivisi ora tra più Stati – subì una cospicua perdita di privilegi e di patrimoni.

Dopo il 1919, e soprattutto dal 1935, aumentarono gli ospiti della media borghesia, che preferivano gli alberghi più piccoli e le pensioni familiari. Accanto alla diminuzione dell'orario di lavoro giornaliero e settimanale dei dipendenti, negli anni trenta in gran parte degli Stati europei si affermò il diritto universale alle ferie, anche se il basso livello dei salari non concedeva molte possibilità alla pianificazione delle vacanze. In ogni caso il «modello vacanze» contagiò anche chi poteva contare solo su un reddito basso.

Nel periodo tra le due guerre lo stile degli architetti razionalisti che si ispiravano al Bauhaus aveva poca affinità con la scala imponente dei grandi alberghi dalle forme eleganti e rappresentative. Architetti quali Clemens Holzmeister, Franz Baumann, Lois Welzenbacher e Gio Ponti crearono a beneficio del turismo alpino edifici di grande essenzialità, che interpretavano bene lo spirito del tempo, caratterizzato da una sua sobria oggettività, rifuggendo dagli standard aristocratici del periodo prebellico. Se Holzmeister con l'Hotel Tre Cime a Sesto del 1926 faceva ancora riferimento alle tradizioni architettoniche locali, Gio Ponti con lo Sporthotel Paradiso in Val Martello (1936), situato a oltre 2.000 metri di quota, si cimentò in una interpretazione radicale del Moderno, per quanto sempre rispettosa del contesto, il cui attuale stato di degrado non può che sorprendere.

La passione sempre più diffusa per gli sport invernali favorì la costruzione di hotel in aree di alta quota molto attraenti, decretando il successo di località come la Val Gardena (raggiunta dalla nuova ferrovia costruita nel 1915-1918), Madonna di Campiglio e San Martino di Castrozza. Questa nuova tendenza spinse a rinnovare alberghi ricchi di tradizione come l'Adler di Ortisei, dal 1810 di proprietà della famiglia Sanoner, ma offrì anche opportunità del tutto inaspettate a nuove imprese. Esempio a questo proposito è la vicenda di Anton e Anna Demetz, che avviarono la loro attività nel 1923 a Ortisei con un modesto esercizio da cinque posti letto portandolo in pochi anni al successo con il nome di Hotel Gardena-Grödnertal. Nel 1929 Anton Demetz fu tra i fondatori della Seilbahn AG St. Ulrich-Seiser Alm, l'attuale società di gestione dell'ovovia Ortisei-Alpe di Siusi.

Il modello del grand hotel, invece, perse di attrattiva nel periodo tra le due guerre, lasciando buone opportunità di mercato agli alberghi di medie dimensioni e ai piccoli esercizi a conduzione familiare. Questi ultimi resistettero anche alla crisi economica mondiale degli anni 1930-1935 e dopo la seconda guerra mondiale furono in grado di soddisfare le esigenze del nuovo turismo di massa. Gli standard qualitativi, rispettati fino al 1950 da buona parte dell'edilizia alberghiera, si ridimensionarono così a favore di una fase di espansione molto dinamica e sempre meno attenta al contesto paesaggistico e locale.

VORBOTEN DER MODERNE ARCHITEKTUR DES TOURISMUS

TEXT VON
HANS HEISS

TOURISTISCHE ARCHITEKTUREN HABEN IN SÜDTIROL BLEIBENDE SPUREN HINTERLASSEN. SIE ÄUSSERN SICH IN EINZELBAUTEN EBENSO WIE IN DER URBANISTISCHEN GESTALTUNG VON STÄDTEN UND ZENTREN DES FREMDENVERKEHRS.

Architektonische Qualität beweisen vor allem die Bauten der touristischen Pionier- und Aufbruchphase von etwa 1850 bis um 1950. Oft von hoher städtebaulicher und landschaftlicher Ausstrahlung, sind sie Zeugnisse einer umfassenden Sichtweise auf den Tourismus. Die Pioniere des neuen touristischen Aufbruchs, der in Tirol seit der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzte, begriffen den aufsteigenden Sektor nicht nur als lukrativen Wirtschafts- und Erwerbszweig, sondern auch als Ausdruck eines Fortschritts, in dem sich Tradition und Moderne versöhnten.

Das Kronland Tirol startete spät in den Alpentourismus. Während in der Schweiz die touristische Bewegung bereits ab 1800, angeführt von Engländern und Deutschen, spürbar auflebte, war der zentrale Alpenraum noch weitgehend unberührt. Tirol nördlich und südlich des Brenners galt vorerst, wie das spätere Trentino, vor allem als Transitland, als ideale Nord-Süd-Verbindung und Ost-West-Achse im alpinen Kernraum, nicht aber als touristische Erwartungsregion. Dies änderte sich spürbar um 1830, als Meran als Zufluchtsort vor der Cholera diente, bis die Stadt um 1850 entschieden den Weg hin zum Kurort einschlug. Das Mikroklima des Meraner Beckens mit angenehmer Milde auch im Herbst und Winter und seine besondere Luftqualität trafen in der Aufbruchsstimmung der Gründerzeit ab 1867 bei

der gehobenen Mittelschicht der Monarchie, aber auch Deutschlands auf besonderes Interesse. Allerdings wies das touristische Offert noch manche Mängel auf: Das Tiroler Wirtshaus mit begrenztem Komfort und bescheidener Gastronomie entsprach nur in geringem Maße den Wünschen dieser Gäste, die höhere Standards gewohnt waren.

So fand neben dem Villenbau auch die Bauaufgabe des Hotels Eingang zunächst ins Meraner Stadtbild, dann auch in jenes anderer Städte des südlichen Tirol. Das Hotel war jener Architekturtyp, dessen Komfort und Bedienungsqualität den Wünschen der Gäste und ihrem Anspruch auf soziale Anerkennung genügten.

Die neuen Hotels schlossen an die Bahnentwicklung an und waren Bauaufgaben der industriellen Moderne. Ihre Innengestaltung reproduzierte Elemente des klassischen Adelpalais und Fürstenhofs, mit weitem Entree, Speisesaal und Salons, repräsentativem Treppenaufgang und Suiten, dazu mit Räumen für Küche, Lager und Personal, die vom Hotel selbst streng getrennt waren. Die Technik in den Hotels war oft avanciert, in ihnen wurden frühzeitig städtebauliche Lösungen wie Wasserleitung, Zentralheizung und Kanalisierung erprobt, dazu Innovationen wie Wassertoiletten, Fahrstühle und noch vor 1900

das elektrische Licht. So wirkten Hotels auch im ländlichen Tirol als Vorboten der Urbanisierung, des Städtewachstums wie der Moderne insgesamt.

Erste Hotels traten in Tirol um 1860 neben dem modernisierten Wirtshaus als neuer Betriebstyp vereinzelt in den Vordergrund. Die frühen Hotels auf dem europäischen Kontinent waren nach 1800 entstanden. Ihr Bautypus, ihre Ausstattung und ihr Personalstand übertrugen ein bestimmtes Modell in den Tourismus – das Stadtpalais des Adels. Hotels wie der »Badische Hof« (Baden-Baden) entsprachen in ihrer klassizistischen Architektur einem kleinen Stadtschloss und hoben sich von ihrer Umgebung deutlich ab. Im Inneren erwartete die Gäste ein Interieur, das sich mit geräumiger Empfangshalle, repräsentativen Aufgängen und Speiseräumen vom beengten Ambiente des alten Gasthofs deutlich unterschied. Erst recht galt dies für das komfortable Zimmerangebot. Im Unterschied zum Gasthof waren die Gasträume vom Küchen- und Servicetrakt sorgfältig getrennt. Auch das Personal war – anders als im Wirtshaus – überwiegend männlich. Livrierte Kellner, Piccolos und Concierges erinnerten an die Dienerschaft in Schlössern. Das Hotel war – wie Hans Magnus Enzensberger prägnant formuliert – das »Schloss des Großbürgertums«.

In Tirol entstanden Hotelbauten seit 1870 vor allem an Bahnhöfen. Zum Typus des erfolgreichen Bahnhotels

gehörten in Innsbruck die Hotels »de l'Europe« und »Tyrol« sowie in Meran der neobarocke »Kaiserhof«. In Bozen folgten auf das gegenüber dem Bahnhof errichtete »Victoria« später erst das »Bristol« und dann das »Laurin« als Entree zur Altstadt. Die beiden stilprägenden Häuser waren im Besitz der Familie Staffler, die mit Nachdruck auf die touristische Zukunft Bozens setzte. Den eigentlichen Auftakt des Hotelbaus im südlichen Tirol gab die Errichtung des »Südbahnhotels« in Toblach, das an der Bahnstation der 1871 fertiggestellten Pustertalbahn entstand. Das 1878 eröffnete »Südbahnhotel«, entworfen von Wilhelm Ritter von Flattich, dem Hochbauchef der Bahn, bewies eindrucksvoll, wie sehr frühe Hotels noch auf die Bahninfrastruktur angewiesen waren. Ohne die 1867 in Betrieb genommene Brennerbahn, die nach der Strecke Kufstein–Innsbruck und Verona–Bozen 1858/59 vollendet wurde und der dann die Pustertalbahn 1871 und zuletzt die Linie Bozen–Meran 1881 folgten, wäre der Siegeszug des Tourismus nicht denkbar gewesen. Mit dem erwähnten »Südbahnhotel« in Toblach, erbaut von der k. k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft, dem ersten Alpenhotel in Österreich nach Schweizer Vorbild, griff der neue Typus des Hotels auch auf das Land über. Sein Beispiel zeigt aber auch, dass der Bau eines Hotels eine Herausforderung war, die im kapitalarmen Tirol nur potente Investoren erfolgreich bewältigen konnten. Dazu war um 1880 eine Bahngesellschaft wie die von den Rothschilds getragene Südbahn fähig, kaum aber die Unternehmerschaft Südtirols.

Die 1873 einsetzende Große Depression dämpfte zwar die Entwicklung für ca. 15 Jahre, ab 1890 bereicherten jedoch Unternehmer von eindrucksvoller Statur den Tourismus. Der bedeutendste von ihnen war der Wiener Grieche und Wahltiroler Theodor Christomannos (1854–1911). Seine Familie war im Großhandel in Makedonien engagiert, der junge Theodor kam 1870 anlässlich eines Kuraufenthalts seiner Mutter nach Tirol, wo er sich dauerhaft niederließ. Als Rechtsanwalt in Meran übernahm er 1887 als Alleinerbe das bedeutende Vermögen des Vaters. Er war eine innovative und weitblickende Persönlichkeit, politisch deutschnational mit sozialem Empfinden. Christomannos setzte sich zwei Ziele: Er wollte die um 1870 einsetzende Strukturkrise des ländlichen Raumes bekämpfen und der grassierenden Not und Abwanderung in den Hochtälern mit einer Stärkung des Tourismus begegnen. Dabei kreierte er, der auch Mitglied der Meraner Sektion des Alpenvereins war, mit einigen Finanziers ab 1890 ein Hotelkonzept, das – auf die Verhältnisse des südlichen Tirols zugeschnitten – der Region ein eigenständiges Profil gegenüber der Schweiz und anderen Ländern der Monarchie vermitteln sollte. Die durch den »Verein für Alpenhotels« realisierten Alpenhotels in Sulden oder am Karersee bestachen durch große Dimensionen, vor allem aber durch ihren Regionalstil, der sich in die Landschaft stärker einfügte als die

auf Repräsentation setzenden Schweizer Hotelpaläste. Die bodenständige und komfortable Hotelvariation, die Baumeister Otto Schmid realisierte, überzeugte durch Monumentalität sowie Ortsbezug und war getragen vom Wunsch, die Existenzchancen in den Hochtälern durch landeseigene Initiative zu sichern.

1895/96 war ein Wendejahr im Tourismus Tirols, da neben dem »Karersee« auch das Grandhotel »Penegal« auf der Mendel eröffnete. In Levico, auf der Mendel und in Toblach entstanden überdies durch räumliche Ballung zahlreicher Neueröffnungen eigene Hoteldörfer, deren urbane Bauformen und Atmosphäre das ländliche Umfeld prägten.

Den Stilvorbildern am Karersee oder im Vinschgau entsprach auch das 1899 eröffnete Hotel »Pragser Wildsee«, dass der Wiener Baumeister Otto Schmid im Auftrag der Familie Hellenstainer entwarf – in traumhafter Lage an einem der schönsten Bergseen des Alpenraums. Damit war für die Südtiroler Gebirgshotellerie ein landschaftsgerechter Maßstab geschaffen worden, der Elemente von Heimat- und Jugendstil aufgriff und sie in regionaler Ausstrahlung zu einem Markenelement Tirols entfaltete. In Gossensaß südlich des Brenners entwickelte sich aus dem zunächst unauffälligen Gasthof »Gröbner« im Ortskern bis um 1902 das von Ludwig Gröbner errichtete Großhotel »Gröbner« mit zwei Flügeln im Schweizer Stil. Während Ludwig als Tourismuspionier wirkte, hielt sein Bruder August als Bürgermeister die Zügel des Ortes 30 Jahre lang fest in seiner Hand. August war es denn auch, der mit dem vom Architekten Ludwig, dem Schöpfer des Bozner »Laurin«, entworfenen »Palace Hotel« 1911 ein echtes Grandhotel aus einem Guss vorlegte.

Tirol hatte kurz vor 1900 definitiv den Eintritt in die Hotel-Ära vollzogen. Um 1900 waren ein prägnanter Strukturwandel des Tourismus und seine flächendeckende Akzeptanz unbestritten. Tirols Tourismus stand dadurch auf erneuerten unternehmerischen Grundlagen, zudem war das Kronland österreichweit als Tourismusregion führend, noch vor dem mit Bädern reich dotierten Böhmen. Die Basis blieb aber trotz wichtiger Leitbetriebe kleinbetrieblich geprägt, wie wenige Kennzahlen darlegen.

Das Kronland verfügte 1902 über 2.316 Hotels, Pensionen und Ferienhäuser mit 9.099 Beschäftigten. Der Löwenanteil davon waren gut 2.000 Kleinstunternehmen mit weniger als 10 Mitarbeitern, nur 106 Hotels erreichten eine Größenklasse von über 11 Mitarbeitern. Die Hotel-Ära hielt in Tirol also um 1900 zwar Einzug, war aber flankiert von der ungleich rascheren Zunahme kleiner Gasthöfe und Pensionen. Die Kleinen übernahmen zwar bestimmte professionelle Standards, im engen Rahmen ihrer Betriebsgrößen waren sie jedoch nicht sonderlich entwicklungsfähig und kapitalbildend. Das neu generierte Netz an Kleinbetrieben war aber relativ krisenfest und kam besser durch die auf 1914 folgenden drei Jahrzehnte, die die Wirtschaft des südlichen Tirols und des Trentino außerordentlich belasteten.

Im städtischen Raum fand der Tourismus ab 1890 zu einer neuen Formensprache: In Meran hatte der für Tirol frühe Hotelbau 1882 auf dem Höhepunkt der Krise noch mit dem »Meranerhof« (Emil von Förster, 1882) Einzug gehalten. Das neue Haus war Teil der Stadtachse, die sich nach dem Bau von Bahn und Bahnhof entwickelte und an der entlang sich ab 1890 die neuen Häuser der Blütezeit aneinanderreichten. Zwischen Altstadt und Bahnhof entstand das touristische Bauerwartungsland Merans, entlang der Passer, die den Erholung Suchenden kühlende Luft spendete. Hier wechselten Villen und Hotels wie »Bristol« und »Kaiserhof«, die der streng gerasterten Flucht des Stadterweiterungsplans von Josef Musch und Karl Lun folgten. Nach 1900 wandelte sich der Charakter der Stadtplanung grundlegend.

Der Münchner Architekt Theodor Fischer (1862–1938), ein europäischer Pionier des malerischen Städtebaus, legte 1898 die Baulinien für einen neuen Stadtteil fest. Vom Bahnhof gegen Norden verließ sein Entwurf jeden Ansatz einer rasterförmigen Ausrichtung und sah leicht gebogene Straßenfluchten vor, die Spannung aufbauten. Merans Stadtbild, das vom Zentrum der Lauben aus linear gegen Westen vorgerückt war, gewann so ein reizvolles Gepräge, zumal das 1908 fertiggestellte Hotel »Emma« in programmatischem Jugendstil die planerischen Absichten Fischers in einem Einzelobjekt verdichtete.

Anders in Bozen, wo die Erschließung vom Bahnhof gegen die nahen Lauben modularer ausfiel. Erste Stadtentwicklungskonzepte der sogenannten Neustadt hatten noch um 1880 ein streng zonierte Quartier gebildet, um 1900 gewann dann die Verbindung vom Bahnhof zum Waltherplatz und zu den Lauben durch zwei auseinanderstrebende Stadtachsen gute Spannung, zumal die großen Hotels wie »Bristol« und »Laurin« qualitativ hochwertige Übergänge schufen.

Auch Brixens Bürgermeister Otto von Guggenberg, dank seiner Kuranstalt ab 1890 Vorkämpfer des Tourismus in der Bischofsstadt, beauftragte mit dem Münchner Stadtplaner Otto Lasne 1905 einen international anerkannten Vertreter des malerischen Städtebaus. Die von Lasne entworfene Bahnhofstraße interpretierte den weiten Weg vom historischen Stadtkern zur Bahnstation als lang gezogene Promenade.

Der Erste Weltkrieg und seine Folgen brachen die Unternehmensstruktur neuerdings um. Viele Hotels waren durch Kriegseinwirkung oft unmittelbar getroffen worden: Dies galt weniger für das südliche Tirol, wo 1915–1917 nur einige Hotels in Sexten und Toblach unter Beschuss gerieten, während das Grandhotel am Brennerpass 1920 einem Brand zum Opfer fiel. Der Krieg verwüstete vor allem das Trentino, wo rund 130 Hotels zerstört wurden. Auf die Belle Époque mit einem hohen Anteil aristokratischer Gäste folgten die »Silbernen Jahre« der Zwischenkriegszeit. Die Grandhotels südlich des Brenners verloren wichtige Gästesegmente, da die »Erste Gesellschaft« der Habsburgermonarchie und anderer traditioneller

Herkunftsländer – auf mehrere Nationalstaaten aufgeteilt – unter Privilegien- und Vermögensverlust litt.

Nach 1919, erst recht ab 1935, wuchs der Anteil von Gästen aus der Mittelschicht stark an, die naturgemäß kleinere Hotels und Familienpensionen bevorzugten. Auch bei Lohnabhängigen sanken die Tages- und Wochenarbeitszeit, zudem wurde das Recht auf Urlaub in den Dreißigerjahren in den meisten Staaten grundsätzlich verankert, obwohl niedrige Einkommen kaum Spielraum für Urlaubsplanungen ließen. Dennoch setzte sich das »Leitbild Urlaub« auch bei Beziehern kleiner Einkommen durch.

Der Architekturstil des vom Bauhaus geprägten Rationalismus wandte sich in der Zwischenkriegszeit von der Dimension der großen Hotels mit repräsentativer Gestaltung ab. Architekten wie Clemens Holzmeister, Franz Baumann, Lois Welzenbacher oder Gio Ponti kreierten für den Gebirgstourismus Baukörper von zum Teil radikaler Kargheit, die dem Zeitgeist kühler Sachlichkeit entgegenkamen und die aristokratischen Parameter der Vorkriegszeit verließen. Nahm Holzmeister etwa in seinem »Drei Zinnen« in Sexten 1926 noch auf ländliche Bautraditionen Bezug, so stieß Gio Ponti in seinem Sporthotel »Paradiso« in Martell (1936) auf über 2.000 Metern Meereshöhe in eine radikale, aber kontextorientierte Moderne vor, deren Verfall heute umso bedauerlicher ist.

Der zunehmend beliebte Wintersport förderte Hotelgründungen in attraktiven Höhenlagen, sodass Gröden (durch die 1915–1918 erbaute Grödnertal-Bahn neu erschlossen) und Madonna di Campiglio oder S. Martino di Castrozza zum Erfolg kamen. Der neue Trend stärkte traditionsreiche Hotels, wie die seit 1810 in Familienbesitz der Sanoner befindliche »Adler« in St. Ulrich, eröffnete aber auch neuen Unternehmern unerwartete Chancen. Beispielhaft war der Aufstieg von Anton und Anna Demetz, die in St. Ulrich 1923 mit fünf Betten starteten und die bescheidene Basis in wenigen Jahren als »Hotel Gardena – Grödnertal« zum Erfolg führten. Anton Demetz befand sich 1929 unter den Gründern der Seilbahn AG St. Ulrich – Seiser Alm.

Das Leitbild Grandhotel hingegen verblasste in der Zwischenkriegszeit, während die gastgewerbliche Mittelklasse und kleinere Familienbetriebe gute Marktchancen vorfanden. Sie bestanden auch leichter die Weltwirtschaftskrise 1930–1935 und waren nach dem Zweiten Weltkrieg besser in der Lage, auf den neuen Massentourismus einzugehen. Die qualitativen Standards, die bis um 1950 im touristischen Bauen vielfach gegolten hatten, flachten nun ab zugunsten einer Phase dynamischen Wachstums, mit zunehmend geringem Bedacht auf das landschaftliche und örtliche Umfeld.



**Carta geografica del Tirolo
ca. 1910**

Archivio di Stato Trento
Per secoli le montagne del Tirolo sono attraversate con grandi difficoltà e pericoli. L'interesse per le zone alpine nasce nell'ottocento, quando l'aristocrazia europea scopre per l'inverno i luoghi soleggiati e miti del Sudtirolo. L'Ortles e le Dolomiti, diventano i luoghi per nuove avventure di viaggio: nel 1804, l'arciduca Giovanni d'Austria, promette un premio a chi scalerà per primo la cima dell'Ortles.

**Geographische Karte von Tirol
ca. 1910**

Archivio di Stato Trento
Jahrhundertlang waren die Berge Südtirols nur unter größten Mühen und Gefahren zu überqueren. Das Interesse an der alpinen Bergwelt keimt erst im 19. Jahrhundert auf, als der europäische Adel die sonnigen und milden Ortschaften Südtirols als Winterrefugium für sich entdeckt. Der Ortler und die Dolomiten werden zu Schauplätzen neuer Reiseabenteuer. 1804 schreibt Erzherzog Johann von Österreich sogar einen Preis für die Erstbesteigung des Ortlers aus.



Strada del Passo dello Stelvio
1825

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Nel 1815 l'Imperatore Francesco I, che con il Congresso di Vienna acquisisce il Lombardo Veneto, ordina la costruzione del collegamento stradale con la Valtellina attraverso lo Stelvio, e lo dota di un servizio di diligenza, funzionante tutto l'anno, che arriva a Milano. L'Hotel Posta Hirsch a Prato allo Stelvio è l'albergo pioniere dello sviluppo turistico ai piedi dell'Ortles.

Stilfserjochstraße
1825

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran

1815 ordnet Kaiser Franz I., der im Zuge des Wiener Kongresses Lombardo-Venetien erworben hat, den Bau einer Straßenverbindung in das Valtellina über das Stilfser Joch an. Er lässt einen Kutschdienst bis Mailand einrichten, der das ganze Jahr über in Betrieb ist. Das Posthotel Hirsch in Prad am Stilfser Joch ist das erste Hotel, das im Zuge des aufkommenden Fremdenverkehrs am Fuß des Ortlers entsteht.



**Strada del Passo dello Stelvio,
Stazione di Posta**
1825

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

**Stilfserjochstraße,
Poststation**
1825

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran



Piano di Ampliamento per Merano, Musch & Lun 1881

Archivio Storico di Merano
 Nel 1850 il sindaco di Merano promuove alcune attrezzature per incrementare il turismo. La ferrovia, che intanto arriva a Bolzano, accorcia le distanze con le località ricche d'Europa e l'imperatrice Elisabetta che sceglie un soggiorno a Merano ne rimane entusiasta. Parte subito un piano d'ampliamento della città, che prevede una stazione ferroviaria e la possibilità di nuove iniziative immobiliari.

Stadterweiterungsplan für Meran, Musch & Lun 1881

Stadtarchiv Meran
 1850 will der Meraner Bürgermeister mit Infrastrukturarbeiten den Tourismus ankurbeln. Die Eisenbahn, die inzwischen bis Bozen reicht, verkürzt die Entfernungen zu den reichen Städten Europas. Nachdem Kaiserin Elisabeth am Urlaub in Meran Gefallen findet, beginnt man umgehend mit stadtplanerischen Maßnahmen, die einen Bahnhof und etliche weitere Immobilienprojekte vorsehen.



Piano di ampliamento per Merano Theodor Fischer 1898

Archivio Storico di Merano
 Merano è ormai tra i luoghi di cura più frequentati d'Europa e chiama Theodor Fischer a dare impronta ad un secondo ampliamento della città, con un piano di grande effetto improntato a visuali non rettilinee, chiuse dalla nuova stazione ferroviaria, che permetterà la prosecuzione della linea verso la val Venosta.

Erweiterungsplan für Meran Theodor Fischer 1898

Stadtarchiv Meran
 Meran, das mittlerweile zu den am häufigsten besuchten Kurorten Europas zählt, beauftragt für eine zweite Stadterweiterung den Architekten Theodor Fischer. Er besticht mit einem wirkungsvollen Stadtplanungsentwurf, der leicht gebogene Straßennetzen vorsieht und seinen Abschluss im neuen Bahnhof findet, der eine Streckenerweiterung ins Vinschgau ermöglicht.



Grandhotel Meranerhof
Emil von Förstl
1882
Archivio Storico di Merano
 Il Grandhotel Meranerhof è il primo grande albergo sulla sponda del Passirio, costruito dalla Baugesellschaft für Kurorte di Vienna, su progetto di Emil von Förster. Immerso in un grande parco l'edificio presenta cinque corpi di fabbrica rientranti e sporgenti, secondo uno schema simmetrico neorinascimentale.

Grandhotel Meranerhof
Emil von Förstl
1882
Stadtarchiv Meran
 Das Grandhotel Meranerhof ist das erste große Hotel, das am Ufer der Passer entsteht. Gebaut wird es von der Baugesellschaft für Kurorte aus Wien nach einem Entwurf von Emil von Förster. Das in einem großen Park gelegene Hotel besteht aus fünf vorspringenden und zurückgesetzten Gebäudekörpern, die nach dem symmetrischen Schema der Neorenaissance angeordnet sind.



Grandhotel Meranerhof, primo ampliamento
Acquarello di Reisch
ca. 1890
Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Grandhotel Meranerhof, erste Erweiterung
Aquarell von Reisch
ca. 1890
Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran



Hotel Palast, Peter Delugan
1906
Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano
 Peter Delugan costruisce il neobarocco Kaiserhof, sulla vecchia piazza della stazione (oggi piazza Mazzini), alla fine dell' Habsburgerstrasse e l'imponente Palasthotel in un ampio parco a Maia bassa, che prende come modello architettonico il palazzo reale di Madrid, quasi a identificare il turismo meranese con la più ricca aristocrazia europea.

Palast Hotel, Peter Delugan
1906
Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran
 Peter Delugan gestaltet den neobarocken Kaiserhof am alten Bahnhofsplatz (heute Mazziniplatz) am Ende der Habsburgerstraße sowie das in einem großen Park gelegene imposante Palasthotel in Untermais, das in seiner Architektur dem Königspalast in Madrid nachempfunden ist – ganz so, als ob man die Gäste in Meran mit dem Hochadel Europas gleichsetzen wollte.



Hotel Erzherzog Johann
1898
Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano
 L'Hotel Erzherzog Johann, realizzato in piazza della Rena al posto del precedente Posthotel, si propone come un hotel adatto alle esigenze delle famiglie e richiama, con i due grandi abbaini semicircolari, la forma binata dei due edifici precedenti.

Familienhotel Erzherzog Johann
1898
Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran
 Das Hotel Erzherzog Johann, das auf dem Sandplatz anstelle des alten Posthotels entsteht, gilt als Familienhotel und erinnert mit seinen beiden großen halbrunden Dachgauben an die beiden vorherigen Gebäude.



**Grandhotel Emma
Musch & Lun
1907**

Archivio Storico di Merano

Il Grandhotel Emma prende la forma della nuova piazza-giardino della stazione, prolungando il braccio laterale verso il parco. Con le sue molte camere, la ricca decorazione dei coronamenti neobarocchi degli abbaini, l'eleganza delle terrazze variamente sporgenti, l'imponenza dell'ingresso è il simbolo del lusso e dell'ospitalità meranese.

**Grandhotel Emma
Musch & Lun
1907**

Stadtarchiv Meran

Das Grandhotel Emma entsteht auf dem neuen, als Garten angelegten Bahnhofplatz und erstreckt sich seitlich zum Park hin. Mit seinen vielen Zimmern, den reich dekorierten neobarocken Dachgauben, den eleganten Terrassen und dem beeindruckenden Eingangsportäl ist es Ausdruck von Luxus und ein Aushängeschild der Meraner Gastfreundschaft.



**Hotel Bristol, Candidus Bächler, manifesto
1908**

*Touriseum – Museo Provinciale del Turismo,
Merano*

Candidus Bächler costruisce il Grand Hotel Bristol che si affaccia con un'ampia zona a giardino sulla Habsburgerstrasse. La ricchezza dei dettagli decorativi, il piano terra aperto da ampie finestrate, le tende colorate sugli grandi terrazzi esposti al sole, non fanno immaginare certo le difficoltà della vita travagliata e della fine ingloriosa che questo albergo sarà costretto a vivere.

**Hotel Bristol, Candidus Bächler, Plakat
1908**

*Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für
Tourismus, Meran*

Candidus Bächler erbaui das Grand Hotel Bristol mit seinen ausgedehnten Gartenanlagen an der Habsburgerstrasse. Die Vielfalt der Verzierungen, die großen Fenster im Erdgeschoss und die farbigen Markisen über den großen Sonnenterrassen lassen nichts von den Schwierigkeiten und dem unrühmlichen Ende erahnen, denen das Hotel einmal ausgesetzt sein sollte.



**Hotel Pensione Grieserhof, Gries
ca. 1900**

Archivio privato Bolzano

A Gries nei pressi di Bolzano già nel 1849 nasce un comitato per la promozione delle qualità turistiche della località di cura, che gode di una posizione molto soleggiata e protetta dal vento. La villa v. Auschnaiter, poi Hotel Grieserhof, è già attiva a metà dell'ottocento.

**Hotel Pension Grieserhof, Gries
ca. 1900**

Privatarchiv Bozen

In Gries bei Bozen gründet sich bereits 1849 ein Komitee zur Förderung des Fremdenverkehrs im Kurort, der sich einer sonnenexponierten, windgeschützten Lage erfreut. Die Villa v. Aufschnaiter, das spätere Hotel Grieserhof, ist bereits Mitte des 19. Jahrhunderts in Betrieb.



**Hotel Austria, Gries
1873**

Archivio Storico della città di Bolzano

Sempre a Gries sorge la grande mole dell'Hotel Austria, su iniziativa d'immobiliari viennesi e progetto di Emil von Förster, in posizione riparata e inserita in grande parco ai piedi del Guncina. L'edificio si snoda in cinque corpi tenuti insieme al piano terra da un leggero porticato rinascimentale.

**Hotel Austria, Gries
1873**

Stadtarchiv Bozen

In Gries entsteht außerdem in geschützter Lage und eingebettet in einen großen Park am Fuße des Guntschnaberges der große Gebäudekomplex des Hotels Austria, der auf Initiative einer Wiener Immobilienfirma von Emil von Förster entworfen wurde. Die fünf Gebäudeteile werden auf der Ebene des Erdgeschosses von leicht wirkenden Renaissancebögen optisch zusammengehalten.



**Piano regolatore del Comune di Gries presso
Bolzano, R.W. Müller**

1913

Archivio Storico della città di Bolzano

Il comune di Gries si dota di un piano regolatore solo nel 1913, a firma di Richard W. Müller, dove sono indicati gli interventi per adeguare la località, sino allora cresciuta spontaneamente, ad un decoro ordinato e finalizzato ad una crescita del turismo: allargamenti stradali, viali, parchi.

**Bebauungsplan der Marktgemeinde Gries
bei Bozen, R.W. Müller**

1913

Stadtarchiv Bozen

Erst 1913 erlässt die Gemeinde Gries einen von Richard W. Müller konzipierten Bebauungsplan, auf dem die Maßnahmen zur baulichen und tourismusfördernden Ordnung des Ortes verzeichnet sind, der bis dahin unreguliert gewachsen ist: Straßen werden erweitert, Alleen und Parks angelegt.



**Hotel Victoria, Bolzano
1882**

Archivio Storico della città di Bolzano

Gli alberghi di Bolzano nascono nei dintorni della stazione: il primo è l'Hotel Victoria, che prende la forma semicircolare della piazza, e si presenta con uno zoccolo bugnato al piano terra, un primo piano balconato e un forte cornicione di fitti modiglioni.

**Hotel Victoria, Bozen
1882**

Stadtarchiv Bozen

Die Hotels entstehen in Bozen in der Nähe des Bahnhofs: Das erste ist das Hotel Victoria, das den Halbkreis des Platzes wieder aufnimmt. Es zeichnet sich durch seinen Sockel mit Bossenwerk, die Balkone im ersten Stock und ein ausgeprägtes Gesims, reich bestückt mit Konsolen, aus.

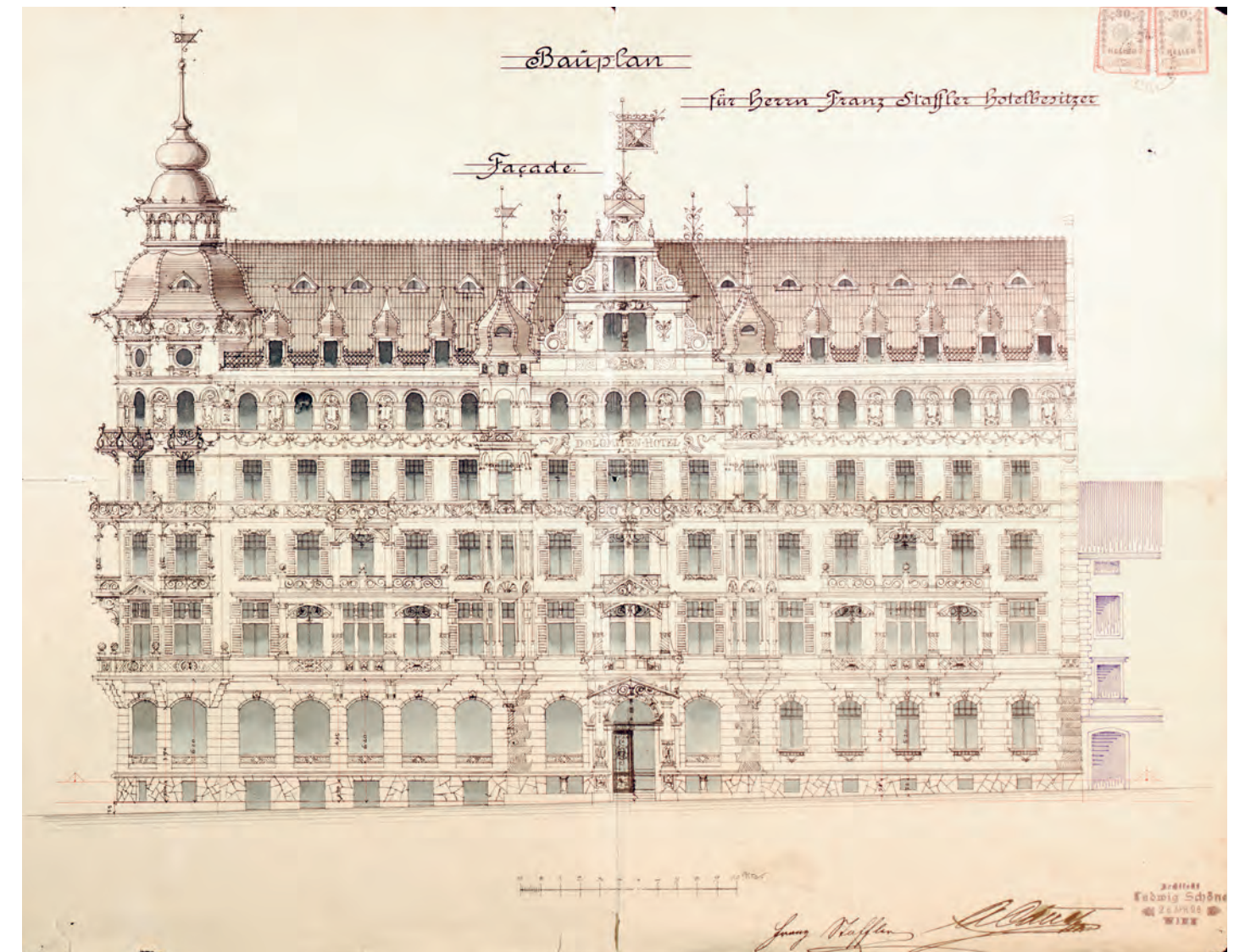


Piano di costruzione di una nuova parte di città, Bolzano, Mayrhauser 1878

Archivio Storico della città di Bolzano
Per la lontananza di questa area dal centro, verranno realizzati in questo quadrante sud solo abitazioni e servizi pubblici, come il nuovo tribunale con le carceri e le grandi caserme dei Landeschützen.

Plan zur Erbauung eines neuen Stadtteils, Bozen, Mayrhauser 1878

Stadtarchiv Bozen
Da dieses Gebiet relativ weit vom Stadtzentrum entfernt liegt, sollen in diesem Südquadranten nur Wohnsiedlungen und öffentliche Gebäude wie das neue Gericht mit dem Gefängnis und die großen Kasernen der Landeschützen entstehen.

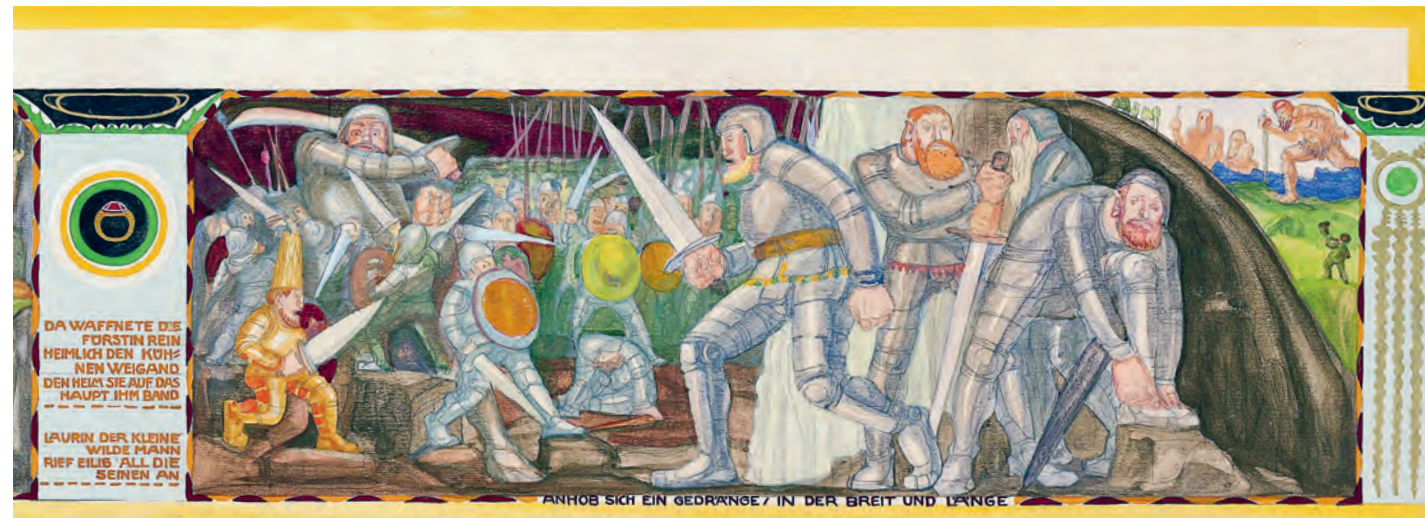


Piano edilizio per Franz Staffler, prospetto sud, Ludwig Schöne 1898

Archivio Storico della città di Bolzano
Precursore di un nuovo linguaggio è l'Hotel Bristol di Ludwig Schöne, con un ricchissimo apparato decorativo, arricchito da ringhiere in ferro battuto, da erker aperti con tetto a cipolla, abbaini a due piani chiusi da volute.

Bauplan für Franz Staffler, Südansicht Ludwig Schöne 1898

Stadtarchiv Bozen
Vorläufer einer neuen Architektursprache ist das Hotel Bristol von Ludwig Schöne. Es besticht durch seine reichhaltige Verzierung mit schmiedeeisernen Geländern, offenen Erkern mit Zwiebeldach und den von Voluten abgerundeten zweistöckigen Dachgauben.



Hotel Laurin Ciclo di Re Laurino
Bruno Goldschmitt
1907

Archivio privato Staffler Bolzano
 Il ciclo di Re Laurino, di Bruno Goldschmitt, nell'omonimo hotel, racconta la favola del bellissimo Rosengarten, spettacolo naturale dei bolzanini. Una storia di amori, rapimenti, combattimenti, sconfitte, fughe, con l'incantesimo finale che nasconde le rose, di giorno e di notte. Ma Laurino si scorda del crepuscolo, lasciando la splendida luce rosea visibile al tramonto.

Hotel Laurin Laurinzyklus
Bruno Goldschmitt
1907

Privatarchiv Staffler Bozen
 Bruno Goldschmitts Freskenzyklus „König Laurin“ im gleichnamigen Hotel erzählt die Sage vom prächtigen Rosengarten, dem Naturschauspiel der Bozner. Die Sage erzählt von Liebe, Entführung, Kampf und Niederlage, Flucht und dem Fluch des Zwergenkönigs, dass die Rosen Tag und Nacht verborgen bleiben sollen. König Laurin hatte jedoch die Dämmerung vergessen, und so kommt es, dass das prächtige rosafarbene Licht noch heute in der Dämmerung zu sehen ist.



Theodor Christomannos, ritratto di Ferdinand Behrens
1911

Palais Mamma Museum Merano
 Theodor Christomannos, brillante ed attiva figura del turismo sudtirolese, promuove la costruzione dei maestosi alberghi di Solda e Trafoi ai piedi dell'Ortles, e quello di Carezza ai piedi del Rosengarten e del Latemar.

Theodor Christomannos, Porträt von Ferdinand Behrens
1911

Palais Mamma Museum Merano
 Theodor Christomannos, ein schillernder Pionier des Südtiroler Fremdenverkehrs, setzte sich für den Bau der majestätischen Hotels in Sulden und Trafoi am Fuße des Ortlers sowie des Hotels am Karersee am Fuße von Rosengarten und Latemar ein.



**Grandhotel Penegal, Wilhelm Humer
Manifesto 1895**
*Touriseum – Museo Provinciale del Turismo,
Merano*

Il Grandhotel Penegal è costruito sul passo della Mendola, luogo da cui si gode una delle più belle viste sulle Dolomiti. Wilhelm Humer è l'autore del manifesto che ne celebra le qualità e ne promuove le caratteristiche.

**Grandhotel Penegal, Wilhelm Humer
Plakat 1895**
*Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für
Tourismus, Meran*

Das Grandhotel Penegal entsteht auf dem Mendelpass, von wo aus man einen der schönsten Blicke auf die Dolomiten hat. Wilhelm Hummer ist der Autor des Plakats, das dessen Eigenschaften anpreist.

**Hotel lago di Braies, Otto Schmid
1898**
*Touriseum – Museo Provinciale del Turismo,
Merano*

**Hotel Pragser Wildsee, Otto Schmid
1898**
*Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für
Tourismus, Meran*



**Hotel Grebner, Colle Isarco, manifesto
1910**
*Touriseum – Museo Provinciale del Turismo,
Merano*

L'Hotel Grebner a Colle Isarco combina la vicinanza alla ferrovia con i paesaggi maestosi della val di Fleres e il Tribulaun sullo sfondo. Alla fine della seconda guerra vi si insediano gli americani, ma pochi giorni dopo scoppia al suo interno una bomba che lo distrugge.

**Hotel Grebner, Gossensass, Plakat
1910**
*Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für
Tourismus, Meran*

Das Hotel Grebner in Gossensaß verbindet die Nähe zur Eisenbahnlinie mit dem großartigen Panorama des Pflerschertals und dem Tribulaun im Hintergrund. Zum Ende des Zweiten Weltkriegs lassen sich hier amerikanische Soldaten nieder. Wenige Tage später explodiert jedoch eine Bombe im Hotel, die es völlig zerstört.



**Trafoi Hotel, Trafoi, Otto Schmid
1896**

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Il Grandhotel Trafoi e l'Hotel Solda di Otto Schmid sono gli alberghi che per primi si posizionano ad una altezza elevata ai piedi dell'Ortles e presentano una notevole raffinatezza negli spazi delle sale da pranzo e soggiorno.

**Trafoi Hotel, Trafoi, Otto Schmid
1896**

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran

Das Grandhotel Trafoi und das Hotel Sulden von Otto Schmid siedeln sich als erste Hotels in höherer Lage zu Füßen des Ortlers an. Restaurants und Aufenthaltsräume sind in beiden äußerst elegant gestaltet.

**Hotel Lago di Carezza, Musch & Lun
1895**

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Il Grandhotel Karersee, per la bellezza del paesaggio grandioso tra Latemar e Rosengarten, è il più famoso degli alberghi di lusso del novecento. Il progetto richiama i modi di Schmid negli avancorpi sopraelevati, nel tetto a graticci, nel ritmo elegante dei balconi, ma aggiunge le potenti murature in porfido e dolomia, che lo inchiodano ai colori dal territorio circostante.

**Hotel Karersee, Musch & Lun
1895**

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran

Das Grandhotel Karersee ist – wohl aufgrund seiner unvergleichlichen Lage eingebettet in die Naturschönheiten von Rosengarten und Latemar – das berühmteste Luxushotel des frühen 20. Jahrhunderts. Mit seinen erhöhten Vorbauten, den Fachwerkdächern und dem eleganten Verlauf der Balkone erinnert es an die Handschrift Schmid's, passt sich aber mit den mächtigen Mauern aus Porphyrt und Dolomitmalk farblich perfekt seiner Umgebung an.



**Hotel Lago di Carezza, incendio
1910**

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Il 15 agosto 1910 il Grandhotel Karersee prende fuoco, partendo dalle strutture in legno degli ultimi piani e del tetto e viene fortemente danneggiato.

**Hotel Karersee, Brand
1910**

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran

Am 15. August 1910 bricht ein Brand im Grandhotel Karersee aus, der sich von der Holzstruktur im Dach aus durch die oberen Stockwerke nach unten frisst und das Hotel schwer beschädigt.



**Hotel Lago di Carezza
Ricostruzione, prospetto sud
1911**

Archivio del Comune di Nova Levante
Il «Verein für Alpenhotels in Tirol» provvede subito alla ricostruzione, rivestendo la sporgenza del tetto con una gola intonacata, a protezione di futuri incendi. Nei prospetti è disegnata una decorazione degli intonaci che contornano le finestre degli ultimi piani, di cui si è persa la traccia.

**Hotel Karersee
Wiederaufbau Südansicht
1911**

Archiv der Gemeinde Welschnofen
Der »Verein für Alpenhotels in Tirol« macht sich sofort an den Wiederaufbau. Der Dachvorsprung erhält eine Brandschutzverkleidung. In den Plänen finden sich noch gemalte Verzierungen rund um die Fenster in den letzten Stockwerken, die jedoch verloren gegangen sind.

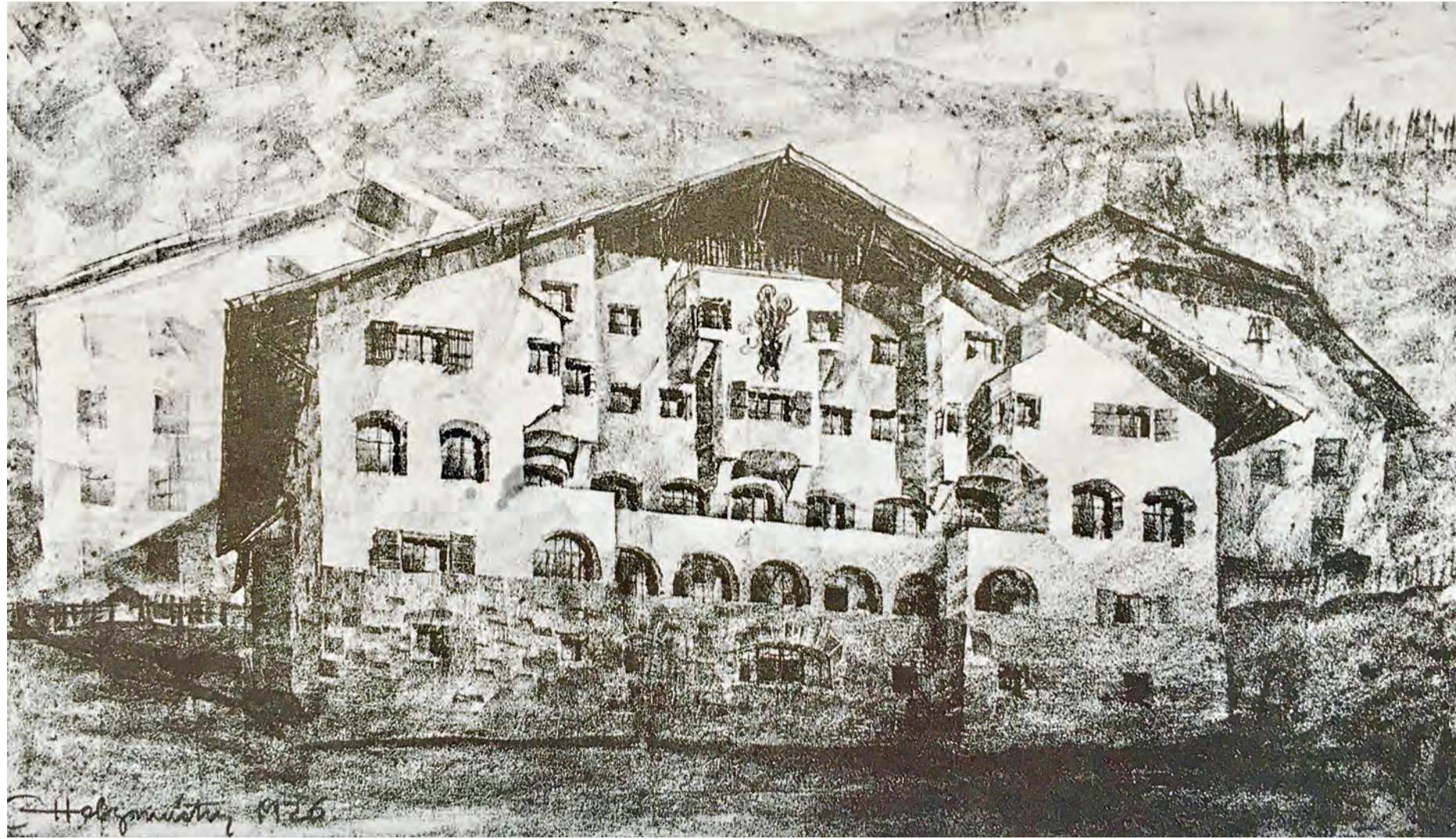


La Pensione Kirchsteiger a Merano durante la guerra

1918
Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano
Al momento dello scoppio della guerra, hotel e pensioni sono trasformati in infermerie ed ospedali per accogliere feriti che arrivano dal fronte. Gli albergatori affrontano enormi problemi finanziari, e alla fine del conflitto ritrovano i propri edifici gravemente malandati e danneggiati.

Pension Kirchsteiger in Merano während des Krieges

1918
Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran
Bei Kriegsausbruch werden Hotels und Pensionen zu Krankenhäusern und Lazaretten umfunktioniert, in die man die an der Front Verwundeten bringt. Dies bedeutet enorme finanzielle Schwierigkeiten für die Hotelbesitzer, die ihre Gebäude zu Kriegsende zu allem Überdross noch heruntergekommen und beschädigt vorfinden.



Hotel Tre Cime Sesto
Disegno di Clemens Holzmeister
1926

Archivio privato Watschinger Sesto
 A Sesto dopo la prima guerra la famiglia Watschinger si affida a Clemens Holzmeister per costruire l'Hotel Tre Cime, un edificio basato su uno zoccolo in pietra con aggetti molto articolati ai piani superiori, al fine di offrire un maggiore soleggiamento alle stanze.

Hotel Drei Zinnen Sexten
Zeichnung von Clemens Holzmeister
1926

Privatarchiv Watschinger Sexten
 In Sexten beauftragt die Familie Watschinger Clemens Holzmeister mit dem Bau des Hotels Drei Zinnen. Das auf einem Steinsockel ruhende Gebäude weist in den oberen Stockwerken mehrere markante Auskragungen auf, die für mehr Tageslicht in den Zimmern sorgen.



Hotel Maria Flora, Passo Sella
Acquarello di Aldo Raimondi
1934

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Ermanno Bonello, appassionato scalatore, si fa costruire da Ivo Tschurschenthaler un semplice albergo di montagna al passo Sella, centro per la partenza delle numerose ascensioni nel grandioso scenario dolomitico.

Hotel Maria Flora, Sellajoch
Aquarell von Aldo Raimondi
1934

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran

Der passionierte Bergsteiger Ermanno Bonello lässt sich von Ivo Tschurschenthaler ein einfaches Berghotel am Sellajoch errichten, das den Ausgangspunkt für zahlreiche Klettertouren in der grandiosen Berglandschaft der Dolomiten bildet.



**Hotel Monte Pana, S. Cristina,
Franz Baumann
Cromolitografia di Franz Lenhart
1928**

*Polo Museale del Veneto -
Collezione Salce Treviso 10917*
Franz Baumann realizza a S.
Cristina Valgardena lo Sporthotel
Monte Pana, un progetto
fortemente moderno, con un
massiccio rivestimento in legno
tagliato solo dai fori delle finestre
delle stanze, appoggiato allo
zoccolo in muratura bianca dei
servizi, che disegna una curva
leggera e un tetto esagerato che
dialoga con il Sassolungo.

**Hotel Monte Pana, St. Christina,
Franz Baumann
Chromolithographie von Franz
Lenhart
1928**

*Polo Museale del Veneto -
Collezione Salce Treviso 10917*
Franz Baumann gestaltet
mit dem Sporthotel Monte
Pana in St. Christina in
Gröden ein äußerst modernes
Projekt. Die fast durchgängige
Holzverkleidung wird lediglich
von den Fensteröffnungen und
dem weiß verputzten Sockel im
Erdgeschoss durchbrochen. Die
leichte Bogenform und das weit
überstehende Dach scheinen
mit dem Langkofel im Dialog zu
stehen.



**Gruppo trasporti della Società trentina di
Eletticità**

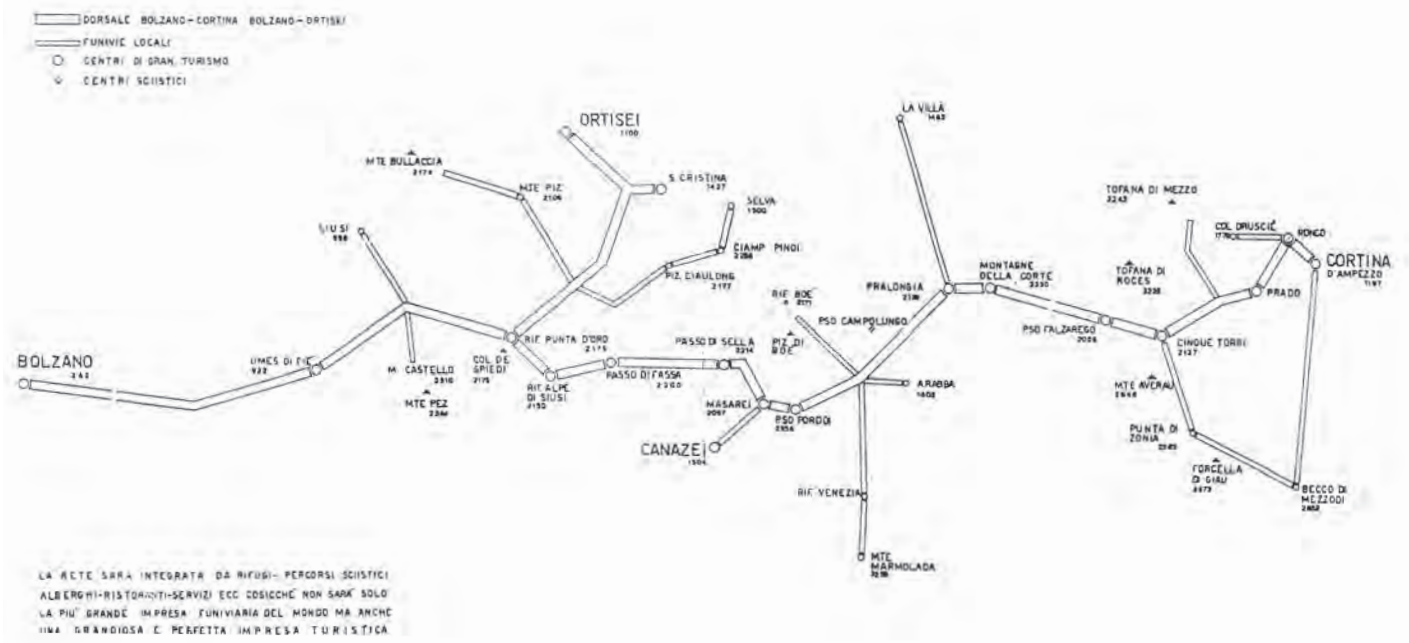
Cromolitografia di Franz Lenhart
*Polo Museale del Veneto - Collezione Salce
Treviso 10916*

Il manifesto di Franz Lenhart pubblica il Gruppo trasporti della Società trentina di elettricità, chiamato a dirigere le ferrovie elettriche locali, le funivie e le linee automobilistiche. Il regime promuove nuovi profili di turisti, più legati all'imprenditoria italiana con notevoli agevolazioni nei prezzi dei trasporti.

**Beförderungsgroupe der trientinischen
Elektrogesellschaft**

Chromolithographie von Franz Lenhart
*Polo Museale del Veneto - Collezione Salce
Treviso 10916*

Das Plakat von Franz Lenhart wirbt für die »Gruppo trasporti« der Trentiner Elektrizitätsgesellschaft, die für die Verwaltung der örtlichen elektrischen Eisenbahn, der Seilbahnen und Straßen verantwortlich ist. Das faschistische Regime fördert eine neue Form des Fremdenverkehrs, der mehr ans italienische Unternehmertum gebunden ist, und bietet zu diesem Zweck deutliche Preisnachlässe im Verkehrswesen an.

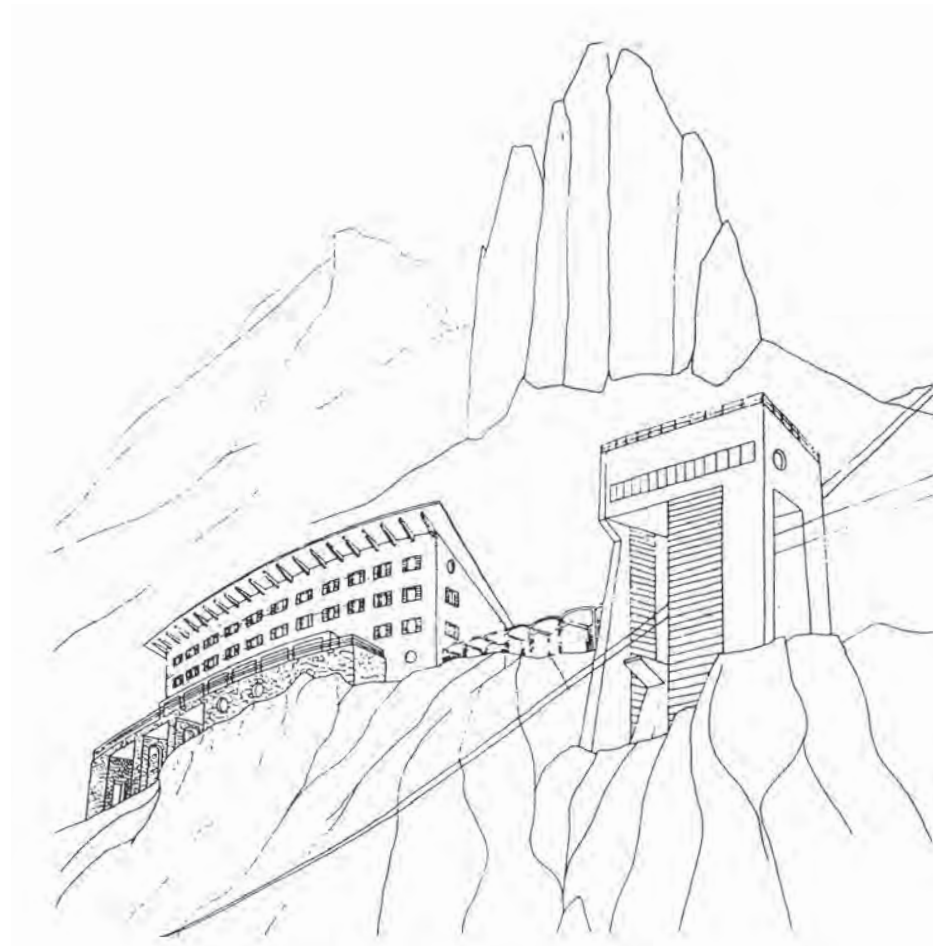


Progetto di collegamento funiviario Bolzano Ortisei Cortina ca. 1930

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano
 Negli anni trenta Gio Ponti studia uno straordinario sistema di accesso alle Dolomiti con funivie, alberghi in quota, ristoranti e skilift. La rete funiviaria è impostata sulla dorsale Bolzano Cortina con deviazione su Ortisei ed è integrata da impianti locali «cosicché non sarà solo la più grande impresa funiviaria del mondo ma anche una grandiosa e perfetta impresa turistica.» Il progetto rimane sulla carta.

Seilbahn-Erschließungsprojekt Bozen St. Ulrich Cortina ca. 1930

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran
 In den dreißiger Jahren entwickelt Gio Ponti ein außergewöhnliches Erschließungsmodell für die Dolomiten mit Seilbahnen, hoch gelegenen Hotels, Restaurants und Skiliften. Das Seilbahnkonzept stützt sich auf die Verbindung Bozen–Cortina mit einer Abzweigung nach St. Ulrich und Anbindung an lokale Anlagen, „damit es nicht nur das größte Seilbahnprojekt der Welt, sondern auch ein grandioses, perfektes Fremdenverkehrsprojekt wird“. Das Projekt wird allerdings nie verwirklicht.



Albergo e funivia, schizzo di Gio Ponti ca. 1930

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano

Hotel und Seilbahn, Skizze von Gio Ponti ca. 1930

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran



Paradiso al Cevedale Val Martello, Martellital, Giò Ponti Acquarello di Aldo Raimondi 1936

Touriseum – Museo Provinciale del Turismo, Merano
 Giò Ponti realizza comunque l'Hotel Paradiso in val Martello sotto il Cevedale, dove costruisce un limpido esempio dell'innovazione culturale da lui proposta per l'albergo montano, che “non deve essere sfarzo e retorica, ma dimensione raccolta degli spazi e delle stanze, a disposizione di tutte le classi sociali.”

Hotel Paradiso an der Zufallspitze, Martellital, Giò Ponti Aquarell von Aldo Raimondi 1936

Touriseum – Südtiroler Landesmuseum für Tourismus, Meran
 Umsetzen kann Gio Ponti jedoch das Hotel Paradiso im Martellital unterhalb des Cevedale, wo er ein klares Beispiel der von ihm vorgeschlagenen kulturellen Innovation schafft. „Es soll weder Prunk noch architektonische Rhetorik darstellen, sondern bietet mit kleinen Räumlichkeiten und Zimmern Platz für alle gesellschaftlichen Schichten.“



Ippodromo di Maia bassa Merano, Paolo Acquarello di Paolo Vietti Violi 1935

Palais Mammig Museum Merano
Paolo Vietti Violi costruisce nel 1936 il grande Ippodromo di Maia su un'area vasta quanto l'intero centro storico di Merano. La tribuna maggiore, a due livelli, capace di 15 mila posti, è coperta da una slanciata tettoia a sbalzo.

Pferderennplatz Untermais Meran Aquarell von Paolo Vietti Violi 1935

Palais Mammig Museum Merano
Paolo Vietti Violi baut 1936 den großen Pferderennplatz in Untermais. Er erstreckt sich über eine Fläche, die so groß ist wie die gesamte historische Altstadt Merans. Die zweigeschossige Haupttribüne, die Platz für 15.000 Zuschauer bietet, ist mit einem schlanken, langgezogenen Vordach überdeckt.



Ippodromo di Maia bassa Merano 1936

Archivio Storico di Merano
Il percorso delle corse al galoppo si snoda in uno scenario ambientale grandioso ed elegante. Per il finanziamento dei lavori e della gestione lo Stato ricorre ai proventi derivanti dalla Lotteria di Merano, appositamente istituita.

Pferderennplatz Untermais Meran 1936

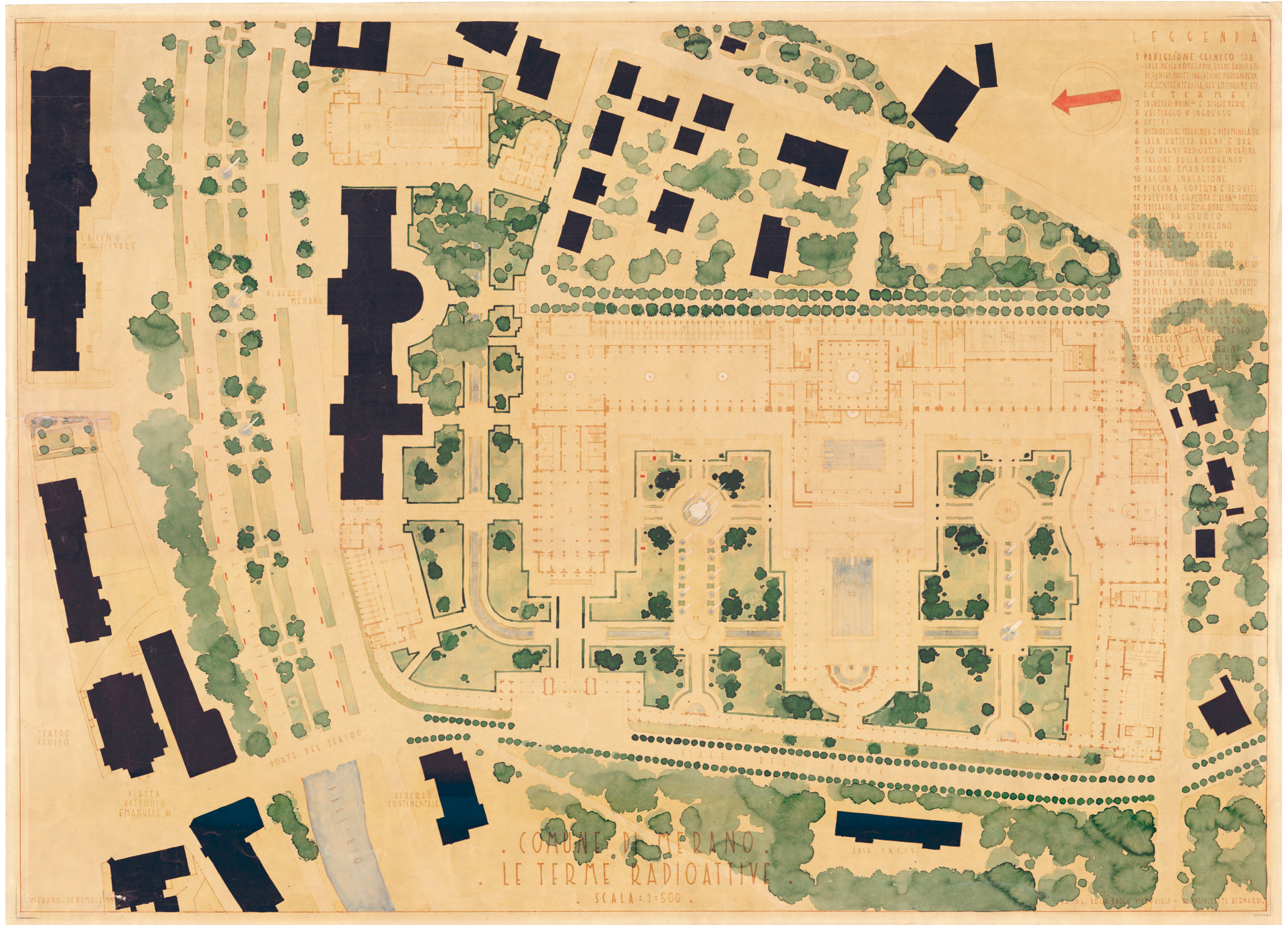
Stadtarchiv Meran
Pferderennen finden hier vor einer grandiosen, eleganten Kulisse statt. Finanziert wird das Projekt von den Einnahmen der staatlichen Lotterie Meran, die eigens zu diesem Zweck eingerichtet wird.

Comune di Merano, le terme radioattive
Acquarello di Paolo Vietti Violi
1942

Archivio Storico di Merano
 Paolo Vietti Violi e Alberto Bernardi elaborano nel 1942 un progetto generale di sistemazione dell'area centrale di Merano intorno al Passirio, per un centro di Terme radioattive, poco prima scoperte nelle vicinanze. Il progetto è grandioso e comprende anche una copertura del Passirio per unificare le due rive della città. Rimane tutto sulla carta.

Gemeinde Meran, die radioaktiven Thermen
Aquarell von Paolo Vietti Violi
1942

Stadtarchiv Meran
 Paolo Vietti Violi und Alberto Bernardi arbeiteten 1942 ein Generalsanierungsprojekt für das Zentrum Merans rund um die Passer aus, um dort ein Thermalzentrum mit radioaktivem Wasser – das erst vor kurzem in der Nähe entdeckt worden ist – zu schaffen. Das Projekt ist gigantisch und umfasst auch eine Abdeckung der Passer, um die beiden Seiten der Stadt zu vereinen. Es kommt allerdings über das Planungsstadium nicht hinaus.



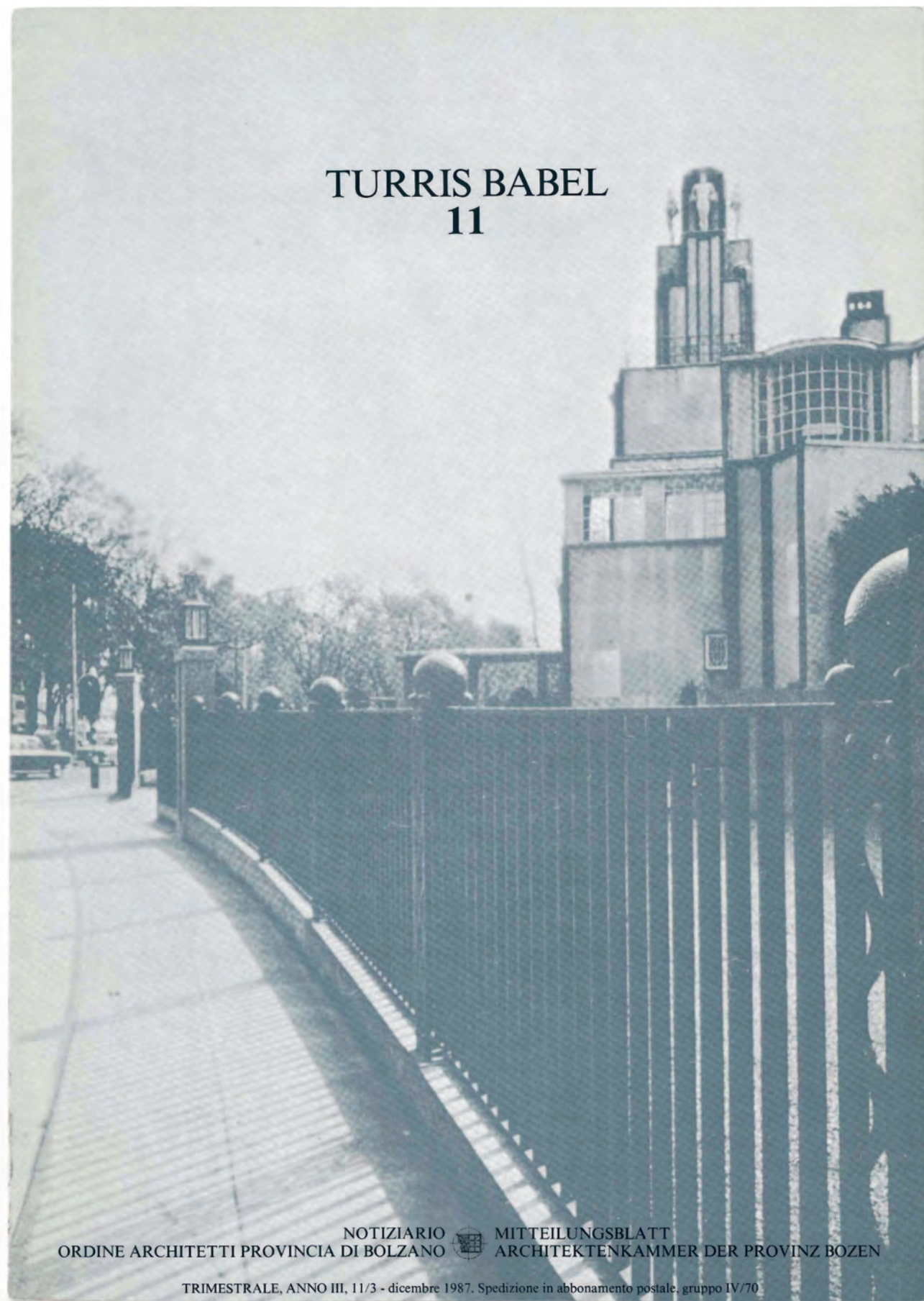
BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIE

- Anton Schlossar
Erzherzog Johann von Österreich und sein Einfluß auf das Culturleben der Steiermark
Wien, Wilhelm Braumüller, 1878.
- Christoph Hackelsberger
Die k.k. Franzensfeste: ein Monumentalwerk der Befestigungskunst des 19. Jahrhunderts
Deutscher Kunstverlag, 1986
- Josef Rohrer
Die Franzensfeste: Für einen Feind, der nie kam – Geschichte eines imposanten Bauwerks.
Amt für Bau- und Kunstdenkmäler, Bozen 2008.
- Nicola Fontana
La regione fortezza. Il sistema fortificato del Tirolo: pianificazione, cantieri e militarizzazione del territorio da Francesco I alla Grande Guerra
Museo Storico Italiano della Guerra Rovereto 2016
- Erwin A. Gerstenberger
Die Befestigungsanlagen in Tirol und Kärnten 1860-1918
Wien 2000
- Rolf Hentzschel
Österreichische Gebirgsfestungen im Ersten Weltkrieg. Die Hochebenen von Folgaria und Lavarone.
Athesia, Bozen 1999
- Rolf Hentzschel
Festungskrieg im Hochgebirge.
Athesia, Bozen 2011
- Anton Bossi Fedrigotti
Kaiserjäger – Ruhm und Ende.
Leopold Stocker Verlag,
Graz 1977
- Ernst Wißhaupt
Die Tiroler Kaiserjäger im Weltkrieg 1914-1918.
1935/1936
- Oswald Zoeggeler, Lamberto Ippolito
Architettura per una Bolzano italiana.
Tappeiner, 1992
- Mario Lupano
Marcello Piacentini,
Laterza,
Bari, 1991
- Gino Cucchetti
Il nostro Monumento, in La Rivista della Venezia Tridentina n. 7
Bolzano, 1928
- Alfredo Giarratana
La Vittoria ha in Bolzano il suo tempio, numero unico per l'inaugurazione
Bolzano, 1928
- Plinio Marconi
Concorsi per il Piano Regolatore di Bolzano ed Arezzo,
in Architettura e Arti Decorative anno IX
Roma, 1931
- Massimo Ascoli e Flavio Russo
La difesa dell'arco alpino (1862-1940),
Roma, Stato maggiore dell'esercito, Ufficio storico, 1999

- Alessandro Bernasconi e Giovanni Muran
Le fortificazioni del Vallo Alpino Littorio in Alto Adige,
Trento, maggio 1999
- Josef Urthaler, Christina Niederkofler e Andrea Pozza,
Bunker
Athesia, Bolzano, 2006
- Turrís Babel n. 108
Bunkerlandschaft Südtirol, Paesaggi fortificati
Bolzano, 2017
- Carla Giacomozzi
23. Un eccidio a Bolzano,
Bolzano, 2011
- Florian Pasetti
Bericht des Adjuncten der Venediger k.k. Oberbaudirektion über die Etschregulierung
1845
- Martin Kink
Äusserung des k.k. Oberbaurathes Martin Ritter v. Kink zu einer umfassenden Etschregulierung
Trient, 1869
- Kurt Werth
Geschichte der Etsch
Bozen
Athesia 2014
- Laura Facchinelli
La ferrovia Verona – Brennero. Storia della linea e delle stazioni nel territorio
Bolzano, Athesia, 1995

- Elisabeth Baumgartner
Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol – Verkehrsgeschichte zwischen Kufstein und Ala im Spannungsfeld von Tourismus, Politik und Kultur
Innsbruck, Haymon, 1989
- Wittfrida Mitterer
Scambi & simboli – paesaggio ferrovia Bolzano-Innsbruck: memorie e volumi in rilievo
Bolzano, Athesia, 2007
- Günter Denoth
150 Jahre Eisenbahnen in Tirol.
Sutton, Erfurt, 2008
- Angela Jursitzka, Helmut Pawelka
Carl von Etzel. Ein Leben für die Eisenbahn,
Innsbruck, Wien, 2017
- Wilhelm von Walther
Die Vinschgaubahn. In: Mitteilungen des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins,
1906
- Sebastian Marseiler
100 Jahre Vinschgerbahn 1906-2006
Bolzano, Provincia Autonoma, 2006
- Carmen Müller
Meran – Mals in Vinschgau: Zwischenzeit einer Bahnstrecke / Merano – Malles Venosta: La ferrovia negli anni d'inattività,
Vienna-Bolzano, Folio, 2004
- Francesco Pozzato
Die Bahn im Pustertal. 1871-1989
Athesia, Bozen 1989
- Guido Friedl
Der Architekt Wilhelm von Flattich
Wien 1979
- V.A.
Historismus in Südtirol
Athesia, Bozen, 2014
- Mart Quaderni di architettura
Angiolo Mazzoni Architetto Ingegnere del Ministero delle Comunicazioni
Milano, Skira, 2003
- Katrin Albrecht
Angiolo Mazzoni. Architekt der italienischen Moderne
Reimer, Berlin, 2017
- Elfriede Perathoner
Il trenino della Val Gardena / La ferata de Gherdeina,
Athesia, Bolzano, 2017
- Wolfgang Jochberger, Gerd Klaus Pinggera,
Gottfried Tappeiner: Die Stilfser Joch Strasse, La strada del Passo dello Stelvio
Athesia, Bozen, 2000
- Beda Weber
Das Land Tirol
1838
- Heinrich Noë
Winter und Sommer in Tirol
Wien, 1876
- Heinrich Heine
Die Reise von München nach Genua - Viaggio da Monaco fino a Genova
1830
- Hans Heiss
Grandhotel Toblach,
Bozen, Heine, 1999
- Johann Angerer
Das Fremdenwesen im deutschen Südtirol
Bozen, 1881
- Walter Gadner Magdalene Schmidt
Aufgerader Linie – all'insegna della linea Städtebau und Architektur in Merano – Urbanistica ed architettura a Merano 1860-1960
Bozen, Raetia, 2017
- Joachim Moroder, Benno Peter
Hotelarchitektur. Bauten und Projekte für den Tourismus im Alpenen Raum 1920-1940
Innsbruck, 1993
- August Prokop
Über Österreichische Alpen-Hotels mit besonderer Berücksichtigung Tirol's
Wien, 1897
- Theodor Christomannos
Die neue Dolomitenstrasse,
Wien, 1909
- Theodor Christomannos
Rund um den Rosengarten
Meran, 1912
- Sigmund Freud
Unser Herz zeigt nach dem Süden. Reisebriefe 1895-1923
Berlin, 2002
- A.V.
Attraverso le Alpi. Appunti di viaggio da Dürer a Heine
Tirol, 1998
- Henry David Inglis
Tyrol und ein Blick auf Baiern
London, 1833
- August Lewald
Tirol vom Glockner zum Ortles und vom Garda zum Bodensee
München, 1838
- Adolf Lässer
100 Jahre Fremdenverkehr in Tirol. Die Geschichte einer Organisation
Innsbruck, 1989
- Brigitte Hamann
Elisabeth, Kaiserin wider Willen
München, 1996
- Raphael Hausmann
Fridolin Plant's neuer Führer durch Meran und dessen Umgebung
Meran, 1892
- Louis Schwärzler
Neuester Führer des Sommer- und Winterkurortes Gossensass am Brenner, Tirol
Gossensass, o.D.
- Karl Felix Wolff
Schenkers Führer durch Südtirol mit internationalem Hotelanzeiger
Bozen, 1913
- Roberto Festi, Lillo Gullo
I colori delle Dolomiti nei manifesti di Franz J. Lenhart
Trento, 2000, 1939
- Ente provinciale per il Turismo di Bolzano
Guida turistica dell'Alto Adige
Trento, 1939
- Fulvio Irace
Giò Ponti
Milano, 2009
- Renate Abram, Giorgio Danieli
Cavalli in pista. Cento anni di corse a Merano
Merano, 1996
- Patrizia Battilani
Vacanze di pochi vacanze di tutti
Bologna, 2001
- Josef Rohrer
Camere libere, il libro del Touriseum
Merano, 2003



TURRIS BABEL 11

NOTIZIARIO ORDINE ARCHITETTI PROVINCIA DI BOLZANO
MITTEILUNGSBLATT ARCHITEKTENKAMMER DER PROVINZ BOZEN

TRIMESTRALE, ANNO III, 11/3 - dicembre 1987. Spedizione in abbonamento postale. gruppo IV/70

Meno 100
Turris Babel #11 (1987)
Chefredakteur Direttore responsabile:
Silvano Bassetti



Markus

Lehrling
im Team seit 2016

*apprendista
nel nostro team
dal 2016*

Photo by Manuel Ferrigato

SCHWEIGKOFLER.IT



SCHWEIGKOFLER
Bauunternehmen costruzioni edili seit dal 1975

arper



Arper SPA
Via Lombardia 16
31050 Monastier
di Treviso (TV), Italy
T +39 0422 7918
info@arper.com

Arper Showroom
Via Pantano 30
Milano, Italy
T +39 02 89093865
milano@arper.com

Cila Collection
Design by
Lievore Altherr
www.arper.com



ewos

ewos GmbH | srl
Glurnserstraße 20 | Via Glorenza 20
I-39024 Mals | Malles Venosta (BZ)

T +39 0473 831844
F +39 0473 845025

info@ewos-group.com
ewos-group.com

**Einrichtung | Akustik | Fenster | Türen | Böden
arredamento | acustica | finestre | porte | pavimenti**

NORDWAL
professional



Wir lieben die Herausforderung,
scheuen keinen Mehraufwand,
schätzen mutigen Pioniergeist
und frische Ideen im Kopf.

Ambitionierter Bauträger sucht ambitionierte Architekten.



PIETRA ETERNA

Alles andere als oberflächlich.

Modernes Wohnen hat viele Facetten. Dank einer großen Auswahl an Effekten für Wände und Möbel lässt sich jeder Wunsch Ihres Kunden realisieren.

Pietra Eterna ist unsere neue Dekorationslinie für Wandflächen, mit welcher Sie jedem Raum eine besondere Note verleihen - damit Oberflächen alles andere als oberflächlich sind.

exklusiv bei

NORDWAL professional

Der Profi für Profis.

nordwal.com | info@nordwal.com

Bewerbung unter: info@pohl-immobilien.it



POHL
IMMOBILIEN

T +39 0473 622 196 | www.pohl-immobilien.it



BRAND GÖTTLICHAS.COM WWW.ERLACHER-HAUSER.COM

green
CODE®

PROGRESS

Bauen mit System · Costruire con sistema

GREEN CODE IST WOHNFÜHLKLIMA

GREEN CODE KLIMADECKE® - HEIZEN UND KÜHLEN MIT AKTIVIERTEN BETONFERTIGTEILEN
PROGRESS THERMOWAND® - BAUEN MIT GEDÄMMTEN BETONFERTIGTEILEN



PROGRESS THERMOWAND® MASSIV HARTE SCHALE, WEICHER & DÄMMENDER KERN!

Die Entwicklung der **PROGRESS Thermowand®** erweist sich als besonders innovative, fortschrittliche und zukunftsfähige Technologie. Dabei handelt es sich um ein industriell vorgefertigtes Betonfertigteil mit innenliegender Wärmedämmung, welche durch die äußere Scheibe einen wirksamen Schutz erhält. Neben ihren statischen Vorteilen, ihren optimalen Dämmeigenschaften und dem sehr schnellen Baufortschritt kommt die **PROGRESS Thermowand®** dem häufig geäußerten Wunsch nach einem anspruchsvollen ästhetischen Erscheinungsbild des Architekten und Bauherren in besonderem Maße entgegen, da die Oberfläche metallschalungsglatt ist und somit ein ansprechendes Aussehen gewährleistet. Die **PROGRESS Thermowand®** wird aufgrund ihrer thermischen Eigenschaften im Wohnbau, im Gewerbebau sowie im Hotelbau eingesetzt und ermöglicht eine energieeffiziente Bauweise im „KlimaHaus Standard“.

ANGENEHMES RAUMKLIMA DIE VORTEILE DER GREEN CODE KLIMADECKE®

Durch die **Green Code Klimadecke®** sind jeder Raum und alle einzelnen Zonen separat regelbar. Das bringt eine Heizkostensparnis mit sich, da die „Wohnfühl“-Raumtemperatur um rund drei Grad niedriger ist als angenommen. Zudem benötigt dieses Heizsystem niedrige Vorlauftemperaturen, da in der Decke hundert Prozent aktive Fläche zur Verfügung stehen – schließlich behindert kein Möbelstück oder Bodenbelag den Weg für die saubere Luft. Besonders geeignet ist die **Green Code Klimadecke®** für regenerative Energiegewinnung, da nur eine niedrige Vorlauftemperatur notwendig ist. Der Wohnraum wird behaglich erwärmt und bringt ein angenehmes Wärmeempfinden durch gleichmäßige Erwärmung aller Gegenstände über die Wärmestrahlung mit sich. Durch die geringe Thermik wird kein Staub aufgewirbelt; die **Green Code Klimadecke®** ist somit die ideale Lösung für Allergiker.

WWW.ERLACHER.IT - T +39 0471 067 600

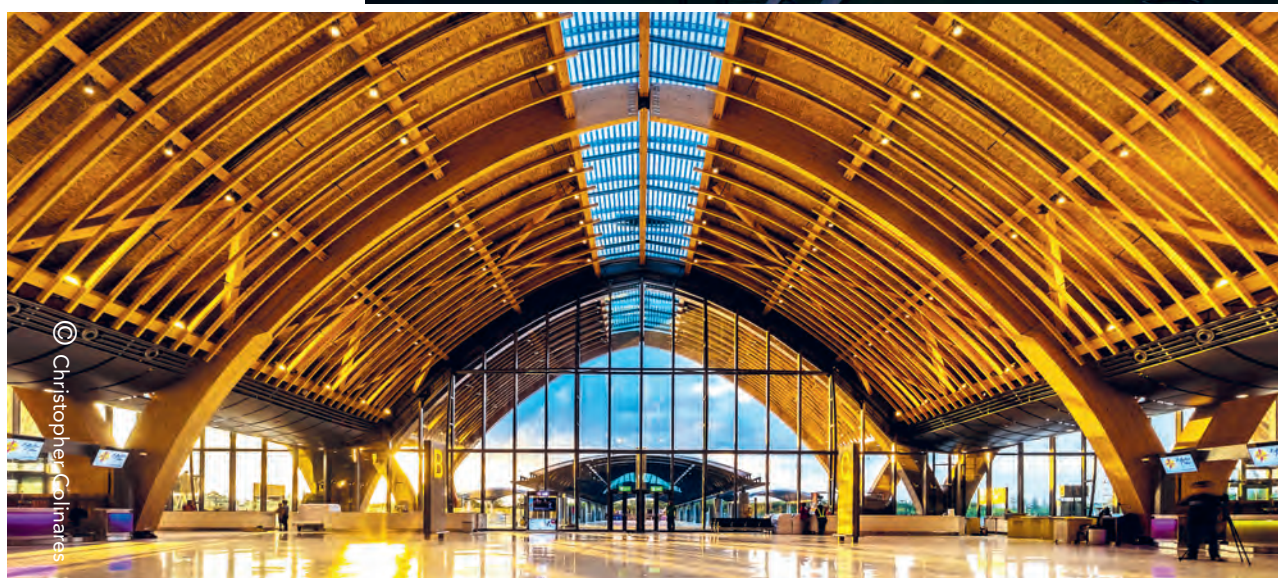
ERLACHER
TISCHLEREI SEIT 1905

PROGRESS Julius-Durst-Straße 100 - I-39042 Brixen (BZ) - Tel. +39 0472 823 111 - Fax +39 0472 834 333

info@progress.cc - www.progress.cc

RUBNER

Ihr Spezialist für individuelle Ansprüche im Bauen mit Holz



HOLZLEIDENSCHAFT

www.rubner.com

karpichler.it

KARL PICHLER

FASZINATION HOLZ · EMOZIONE LEGNO


KARL PICHLER
FASZINATION HOLZ · EMOZIONE LEGNO

METALLRITTEN

Verwirklichung von Architektur
Realizzazione di strutture architettoniche
Turning architecture into reality

HANDMADE

WWW.METALLRITTEN.COM

WIR LIEBEN
UNSER KLIMA ...



CQOP SOA
CENTRO QUALITÀ OPERAZIONI CANTIERE EDIFICI

holzhäuser, dächer
& renovierungen

koholz.®

kompatscher holz&ko

39050 Völs am Schlern | Handwerkerzone 84
Tel. +39 0471 725 005 | Fax +39 0471 725 339
kompatscher@koholz.com | www.koholz.com

HANF DÄMMT GRÜNER

Die ökologische Alternative



Ihr Dämmsystem!

Capatect ÖKO-LINE mit der Hanfpflanze als Dämmstoff.

- Hervorragende Dämmeigenschaften
- Diffusionsoffen
- Ausgezeichneter Schallschutz
- Nachwachsend
- Zertifiziert für Klimahaus Nature
- **Höchste Widerstandskraft und Hagelsicherheit durch Carbonarmierung**



Ihr Vertriebspartner in Südtirol:

AMONN
Profi Color

Amonn Profi Color GmbH, I-39031 Bruneck, Rienzfeldstrasse 30
Telefon +39 (0) 474 / 530350, E-Mail: info@amonnproficolor.com
www.amonnproficolor.com

TATKRAFT AUS HOLZ.

HOLZ. HAND. WERK.

Aus dem lebendigen Werkstoff Holz schaffen wir mit Ideenreichtum und Handwerkskunst nachhaltige Holzbauten und Qualitätstüren, die durch Funktionalität überzeugen und durch Ästhetik bestechen.


ASTER

aster.bz

Architettura und... ... Architektur

Il **Blog**
d'architettura
su
salto.bz

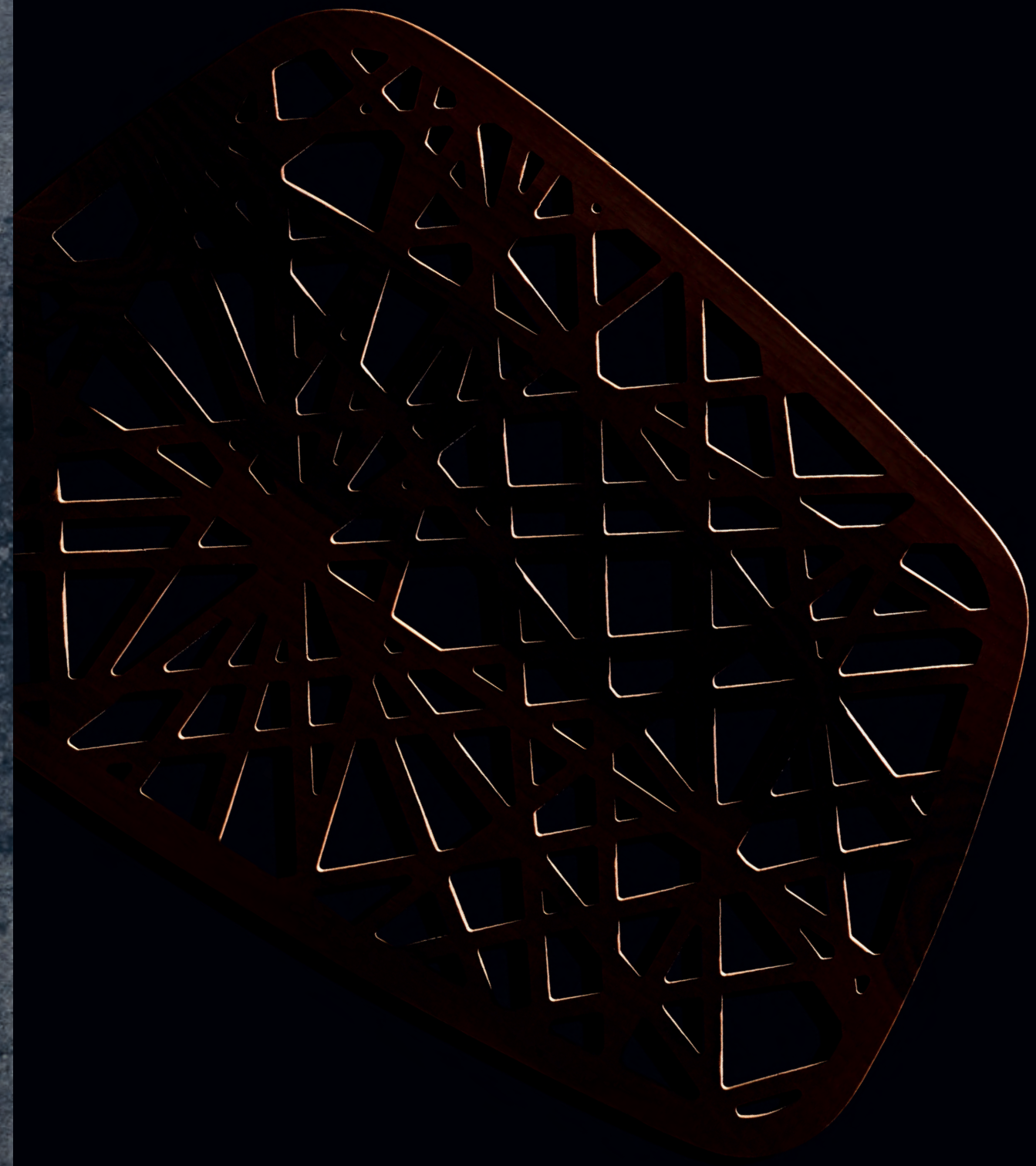
Der
Architektur
Blog
auf
salto.bz



Architekturstiftung Südtirol
Fondazione Architettura Alto Adige

Architettura und... ist der neue Blog auf salto.bz. Er soll aus leichten und lockeren, aber auch fundierten und kritischen Beiträgen bestehen. **Wir suchen Interessierte**, die sich freiwillig daran beteiligen wollen, Architektur einer breiteren Öffentlichkeit zu vermitteln. Meldet Euch ab sofort beim Blog-Redaktionsteam unter stiftung@arch.bz.it

Architettura und... è il nuovo blog su salto.bz. Si basa su contributi dal taglio fresco e leggero, ma anche profondo e critico. **Stiamo cercando volontari** che siano interessati a partecipare, per trasmettere l'architettura ad un pubblico più ampio. Contattate la redazione del blog su fondazione@arch.bz.it



WWW.ERLACHER.IT - T +39 0471 067 600

ERLACHER
TISCHLEREI SEIT 1905



Gesinnungs- verwandschaft estfeller

NOI Techpark Südtirol / Alto Adige, Bozen - Bolzano

Die Zuverlässigkeit eines Unternehmens, das seit nahezu fünfzig Jahren mobile Trennwände plant und entwickelt, im Dienste einer Einrichtung die sich der Forschung und Innovation verschrieben hat: der neue Technologiepark in Bozen hat sich für schallgedämmte halbautomatische Mobilwände von Estfeller entschieden um damit die Räumlichkeiten mit größtmöglicher Flexibilität zu gestalten.

Affinità elettive

L'affidabilità di un'azienda che da quasi cinquant'anni progetta e sviluppa pareti manovrabili al servizio di un luogo deputato alla ricerca e all'innovazione: il nuovo Polo Tecnologico di Bolzano ha scelto le pareti insonorizzate semiautomatiche Estfeller per gestire gli spazi con la più ampia flessibilità.

- > Schallgedämmte Mobilwände
- > Halbautomatische Schallgedämmte Mobilwände
- > Mobilwände in Glas
- > Mobilwände Thermoglass
- > Vertikale Mobilwände by Losch
- > Schräge Mobilwände
- > Trennvorhänge
- > Mobilwände in Aluminium für Schiffe
- > Mobilwände B15 homologiert für Schiffe
- > Scorrevoli insonorizzate
- > Scorrevoli insonorizzate semiautomatiche
- > Scorrevoli in cristallo
- > Scorrevoli Thermoglass
- > Scorrevoli verticali by Losch
- > Scorrevoli inclinate
- > Tende divisorie scorrevoli
- > Scorrevoli per navi in lega di alluminio
- > Scorrevoli B15 omologate per navi

SPA Visual Design

Estfeller Pareti S.r.l. | Via Nazionale, 64 | 39040 Ora (Bolzano) | Tel. +39 0471 802682 | info@estfellerpareti.com | www.estfellerpareti.com

Alle Architekten Südtirols erreichen

Turris Babel Werbeseiten vormerken unter +39 0471 301 751, oder unter stiftung@arch.bz.it

Raggiungi tutti gli architetti dell'Alto Adige.

Prenota la tua pubblicità su Turris Babel chiamando il +39 0471 301 751 o scrivendo a fondazione@arch.bz.it

www.turrisbabel.it

Design: Studio Muri

Zeitschrift
der Architekturstiftung
Südtirol

Rivista della
Fondazione Architettura
Alto Adige

JETZT

TURRIS BABEL

ABBO

ABSCHLIESSEN

ABBONATI

ADESSO

Turris Babel im Abonnement: vier Ausgaben für nur 30 Euro. Rufen Sie uns unter +39 0471 301 751 an, oder schreiben Sie uns unter stiftung@arch.bz.it

Abbonamento Turris Babel: quattro numeri per soli 30 Euro. Chiamateci al +39 0471 301 751 o scrivetece all'indirizzo fondazione@arch.bz.it

www.turrisbabel.it

Im Ausland ist's leider teurer: 46 Euro für 4 Ausgaben.
Spedirlo all'estero purtroppo è più costoso: 46 Euro per 4 numeri.

Design: Studio Mut



GRAPHISOFT.
ARCHICAD 22

RUNDUM BIM

welt.it
GRAPHISOFT RESELLER

info@welt.it | +39 348 8213874

GRAPHISOFT
A NEMETSCHKE COMPANY

www.graphisoft.com/it | italia@graphisoft.com | +39 041 894 3500