

DIE ALTE BRENNERBAHN

Fotografische Spurensuche entlang der ehemaligen k.k. Südbahn

Die rund 34 Kilometer lange Bahnstrecke der ehemaligen k.k. Privilegierten Südbahn Gesellschaft im südlichen Wipptal zwischen Brenner und Franzensfeste ist ein technisch wie landschaftlich besonders reizvoller Abschnitt, auf dem man heute noch Spuren längst vergangener

Zeiten begegnen kann. Allerdings fristen viele dieser überaus kostbaren altösterreichischen Baurelikte ein teilweise sehr kümmerliches Dasein. Lange Zeit wurde ihr historischer Wert nicht erkannt. Deshalb waren viele dieser Kulturdenkmäler dem Verfall preisgegeben und sind der

Nachwelt für immer verloren gegangen, andere wurden mittlerweile unter Denkmalschutz gestellt. Der Erker hat sie bei einer Begehung der Bahnstrecke im Sommer 2007 festgehalten. Zum 150-jährigen Bestehen der Brennerbahn führen wir sie unseren Lesern noch einmal vor Augen.



Der ursprünglich kleine Bahnhof Brenner wurde 1924 von Angiolo Mazzoni umgestaltet.



Kunstvoll gestaltete Wand mit überlappenden Schindeln in Biberschwanzform



Bahnhof Brenner: Büste des Erbauers der k.k. Südbahn Carl von Etzel

Spuren der Sprengarbeiten



Alter Markstein

Bis vor kurzem bewohnt: Bahnwärterhäuschen in Pontigl



Die aufgelassene Bahnstrecke bei Pontigl dient heute als Radweg.



Holzkonstruktion von 1867



Wasserpumpstation für Dampflokomotiven aus der Gründerzeit



Original erhaltene Wasserstation von 1867 am Brenner



Die Bauten sind sich selbst überlassen: aufgelassener Haltepunkt in Schelleberg.



Alter Mauerbogen

Spielwiese für Fledermäuse: Der alte Kehrtunnel in Ast wächst langsam zu.



Beim Tunnelbau geschliffene Haltestelle Pflersch



Begonnen hatten wir unsere Fotodokumentation am Bahnhof Brenner, einer von ehemals elf Haltestellen im südlichen Wipptal, von denen mittlerweile sechs – Brennerbad, Schelleberg, Ast, Maals, Grasstein und Mittewald – aufgelassen worden sind. Für die stillgelegten historischen Bahnhöfe gibt es bis heute zumeist keine neue Nutzung und sie sind dem Verfall preisgegeben, wenn sie nicht als „einzigartige Dokumente technischer Bauwerke von europäischem Rang“, wie Andreas Gottlieb Hempel in einer Studie für das Kuratorium technischer Kulturgüter schreibt, unter Schutz gestellt werden.

Am **Bahnhof Brenner** begegnet uns unter den Arkaden die Büste des Württemberger Ingenieurs Carl von Etzel, dem Erbauer der Brennerbahn, der die Jungfernfahrt der Brennerbahn im August 1867 nach nur dreieinhalbjähriger Bauzeit nicht mehr erleben sollte. Am 17. August 1867 wurde die Strecke für den Güterbetrieb, am 24. August für den Personenverkehr geöffnet; damit war die Verbindung zwischen München und Verona vollendet.

Bereits 1838 schlug der Bürgermeister von Innsbruck erstmals eine Bahnlinie als Pferdebahn von München nach Verona vor. Die Eröffnung der Bahnstrecke im Jahre 1867 – die zweite alpenquerende Bahn nach der Semmeringbahn zehn Jahre zuvor – stellte eine verkehrstechnische Revolution dar und verhalf Tirol im nun auch inneralpin beginnenden Industriezeitalter zu enormem wirtschaftlichen Aufschwung und Wohlstand.

Die von Architekt Wilhelm von Flattich für die k. k. Südbahn entworfenen Bahnhöfe samt Lokschuppen, Magazinen, Stellwerken, Wasserstationen, Brunnen und Werkstätten wurden 1919 von der italienischen Staatsbahn FS übernommen. 1922 wurde am Brenner der „Stern“ zum Wenden der Lokomotiven errichtet und seit 1923 kann die gesamte Strecke bis zum Brenner zweigleisig befahren werden. Ab 1924 wurden die Bahnhöfe Brenner und Franzensfeste vom römischen Architekten Angiolo Mazzoni einfühlsam umgestaltet und nach seinen Plänen entlang der Bahnstrecke auch neue Wohngebäude für das Eisenbahnpersonal errichtet. 1937 wurde am Brenner ein weiteres Stationsgebäude von Mazzoni fertiggestellt. So vergrößerte sich der zunächst als kleine Station gedachte Bahnhof rasch.

Vom 1978 stillgelegten **Haltepunkt Brennerbad** – in diesem Höhenkurort gab sich einst die Hautevolee der Donaumonarchie ein Stelldichein – ist so gut wie nichts erhalten geblieben. Die Gebäude wurden im Zuge des Tunnelneubaus geschliffen.

Heute wird die Ende 1999 aufgelassene und durch einen neuen Tunnel ersetzte alte Eisenbahntrasse ins Pflerschtal als Radwanderweg genutzt. Im November 2004 hat die Südtiroler Landesregierung die Gründe der alten Trasse mit 65 Hektar Fläche von der staatlichen italienischen Eisenbahngesellschaft für 2,28 Millionen Euro gekauft.

Der **Haltepunkt Schelleberg** erscheint als einmaliges Juwel einer ehemaligen k. k. Haltestelle – die Grundsubstanz der

Gebäude aus der altösterreichischen Zeit ist noch gut ersichtlich – besonders erhaltenswert. In Zukunft könnte er als Ausschank und Haltepunkt für Radfahrer dienen.

Von der letzten aus der Gründerzeit stammenden Wasserpumpstation für die Dampf-loks – wir haben sie 2007 noch fotografisch festgehalten – ist heute nichts mehr zu sehen. Sie wurde beim Bau des Radweges abgetragen.

Die Holzkonstruktion des ehemaligen **Haltepunktes Ast** wurde im Zuge des Tunnelneubaus geschliffen. Heute erinnert nur noch ein altes Foto im Bahnhof Sterzing daran. Der alte Kehrtunnel in Pflersch mit seiner rund 760 Meter langen unterirdischen 180°-Kurve, zum Zeitpunkt seiner Erbauung eine architektonische Meisterleistung, ist in Vergessenheit geraten und von Fledermäusen in Besitz genommen worden. Auch die meisten der entlang der ehemaligen Eisenbahn einsam gelegenen Bahnwärter-Häuschen befinden sich inzwischen in einem äußerst desolaten Zustand; nur einige wenige scheinen dem Zahn der Zeit zu trotzen, so auch das Streckenwärterhäuschen in Pontigl, das bis vor kurzem als eines der letzten noch bewohnt war.

Sämtliche Wärterhäuschen weisen im Giebelbereich einen in Granit gehauenen Stern auf, der bis 1919 das k. k. Wappen und die laufenden Nummern der Wärterhäuschen enthielt. Die italienischen Staatsbahnen brachten an den Wärterhäusern Entfernungsangaben an, die heute noch zu sehen sind.

An einem Wärterhäuschen zwischen Ast und Schelleberg wurde der Granit-Stern vermutlich von einem „Trophäenjäger“ herausgemeißelt.

Dagegen zählen die **Bahnhöfe** von **Gossensaß** und **Sterzing**, aber auch der kleine, wie viele andere in Grassteiner Granit gebaute Bahnhof Freienfeld heute noch zu wahren architektonischen Perlen und sind in ihrem einstigen Charakter relativ gut erhalten.

Mit der 1994 erfolgten Stilllegung des **Haltepunktes Mauls** wurde auch das hölzerne Stationsgebäude abgebrochen. Erhalten geblieben ist das Wärterhaus aus dem Jahr 1867, das 1928 vom römischen Architekten Angiolo Mazzoni errichtete Eisenbahnerwohnhaus sowie eine Fußgängerbrücke, die zur einstigen Haltestelle führt.



Ein architektonisches Juwel: der von Wilhelm von Flattich geplante Bahnhof Gossensaß



Bahnwärterhäuschen in Ried ...



Markstein der k. k. Südbahn



... und Pflersch: Der Granitstein im Giebel wurde von einem „Trophäenjäger“ gewaltsam entfernt.



Wasserstation in Sterzing



Güterschuppen am Bahnhof Sterzing



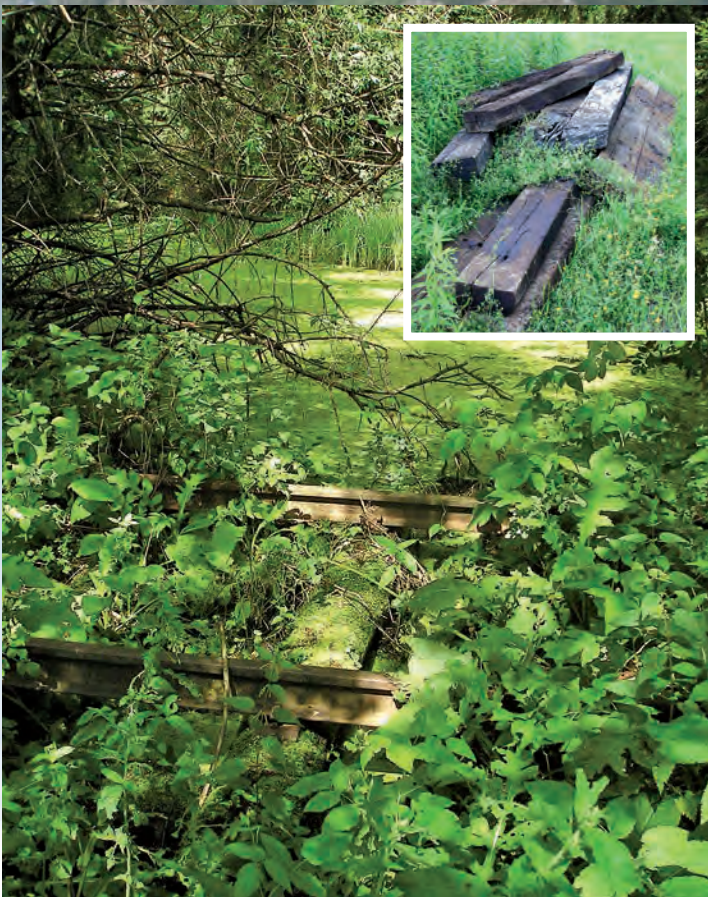
Alte Fußgängerbrücke zur Haltestelle Mauls



An den Granitsternen war bis 1919 das k. k. Wappen und die fortlaufende Nummer der Wärterhäuschen angebracht.



Jalousienhalterung und kunstvoll gestaltete Fensterpartie



Alte Bahngleise in der Moorlandschaft bei Sprechenstein



Detail der Wasserstation am Bahnhof Grasstein



Öde und verlassen:
Geradezu
gespenstisch mutet
das aufgelassene
Bahnhofsgelände in
Grasstein an.



Alte Waage
in Grasstein



Schmiedeeisernes Detail am Bahnhof Franzensfeste



Zaun aus Bahnschwellen

BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE IM WIPPTAL

Bahnhof Brenner
Haltepunkt Brennerbad (1980 stillgelegt)
Haltepunkt Schelleberg (1990 stillgelegt)
Haltepunkt Pflersch (1980 stillgelegt)
Bahnhof Gossensaß
Bahnhof Sterzing
Bahnhof Freienfeld
Haltepunkt Mauls (1994 stillgelegt)
Bahnhof Grasstein (1971 stillgelegt)
Haltepunkt Mittewald (1994 stillgelegt)
Bahnhof Franzensfeste



Bäume suchen sich ihren Lebensraum im kargen Boden.



In Mittewald steht heute eine der letzten innen noch original erhaltenen Haltestellenbauten.



Architektonische Details der Holzkonstruktionen in Franzensfeste



Franzensfeste, der wohl schönste noch erhaltene hölzerne Bahnhof entlang der Brennerstrecke



Architektonisches Juwel: die Lokomotiven-Remise in Franzensfeste

Geradezu gespenstisch mutet das in seiner Gesamtheit überaus gut erhaltene, von einer Kamera überwachte **Bahnhofsensemble in Grasstein** an. Der kleine Ort erhielt wegen der Granitsteinbrüche – der Granit wurde für den Bau der Bahnhöfe verwendet – bereits während des Bahnbaues einen relativ großen Bahnhof.

Betritt man den schmucken, von Bäumen umrahmten und mit Lilien gezierten Bahnhofsplatz, glaubt man, eine Reise in die Vergangenheit anzutreten. Noch heute ertönt bei der Einfahrt eines Zuges in das Bahnhofsgelände wie in alten Zeiten ein Glöckchen, doch längst schon schenkt ihm niemand mehr Gehör. Das weite Gelände mit seinen vielen Geleisen, zwischen denen heute kleinwüchsige Fichten gedeihen, enthält neben Stationsgebäude, Holzschuppen, Wärterhaus, hölzernen Magazinegebäuden mit seiner ursprünglichen braungelben Farbgebung, Wasserturm und Wohngebäude auch noch eine nahezu intakte Waage, die ebenfalls lange schon ausgedient hat. Von den sechs stillgelegten Haltestellen im Wipptal ist der Bahnhof Grasstein sicherlich am besten erhalten. Nach der bereits 1965 erfolgten Umwandlung des Bahnhofs in eine unbesetzte Haltestelle wurde er 1971 als erster Haltepunkt zur Gänze aufgelassen. Ein in den vergangenen Jahren im Zuge des BBT-Baus geplanter neuer Verladebahnhof ist nie zustande gekommen und mittlerweile auch kein Thema mehr. Gut erhalten ist auch der viel kleinere, erst 1898 errichtete und Mitte der 1990er Jahre stillgelegte **Bahnhof Mittewald**, der heute eine der letzten innen noch original erhaltenen Haltestellenbauten darstellt und als solche besonders schützenswert erscheint.

Auch das nach 1867 mehrmals erweiterte Bahnhofsgelände des einstmals bedeutenden **Eisenbahnknotenpunktes Franzensfeste** mit seinem großen hölzernen Aufnahmegebäude aus dem Jahre 1871, laut Andreas Hempel einem „der schönsten und historisch wichtigsten Holzbauten Südtirols“, ist reich an geschichtlich wertvollen Gebäuden. Die Lokomotiven-Remise aus den 1920er Jahren, die im Zuge des BBT-Baus geschliffen werden sollte, konnte gerettet werden.

Durch den Abbau der inhereuropäischen Zollgrenzen hat der erst im Zuge des Bahnbaus entstandene Ort seine einstige Bedeutung beinahe gänzlich verloren; große Teile des Bahnhofs liegen seitdem ungenutzt brach da.

Seit der Begehung der Strecke vor zehn Jahren hat sich manches getan: Viele Bauten wurden als architektonisch wertvolle Ensembles ausgewiesen, unter Schutz gestellt und konnten so erhalten werden. Zum 150-jährigen Jubiläum der Brennerstrecke, die heute ein historisches Dokument der frühen inneralpinen Verkehrstechnik darstellt, sollte man sich einmal mehr ihres bauhistorischen Wertes bewusst werden. Denn viele Gebäude bedürfen einer dringenden Sanierung, will man sie auch für die Zukunft retten und vor einem weiteren Verfall bewahren.

TEXT: Ludwig Grasl

FOTOS: Wolfram Girtler, Ludwig Grasl