



Gossensaß, den Reisenden als Haltestation seit 4.000 Jahren bekannt, war Anfang des 20. Jahrhunderts neben Meran der wichtigste Luftkurort Tirols (Foto um 1910).

150 JAHRE BRENNERBAHN

Carl von Etzel

Der Erbauer der Brennerbahn

von Ludwig Grasl

Wir schreiben das Jahr 1867. Zum ersten Mal dampft eine Lokomotive über den Brennerpass. Die Eröffnung der Brennerbahn vor 150 Jahren stellt für unser Gebiet einen verkehrstechnischen Meilenstein dar. Seine Erbauung: eine grandiose Pionierleistung des Eisenbahnbaus. Seinem Erbauer, Carl von Etzel, ist eine soeben erschienene, reich bebilderte Biographie gewidmet.

Noch heute erinnert am Bahnhof Brenner eine Büste an den genialen Eisenbahningenieur Carl von Etzel, der maßgeblich am Ausbau des Eisenbahnnetzes der Donaumonarchie mitgewirkt hat. Sein Meisterwerk, die Brennerbahn, begann er 1861, seine Eröffnung im Jahr 1867 sollte er nicht mehr erleben.

Carl von Etzel, 1812 in Stuttgart geboren, begann seine

Laufbahn als Architekt in Paris und Wien, wandte sich dann aber bald schon dem Bahnbau zu, leitete in seiner Heimat Württemberg den Bau der ersten Eisenbahnen und schuf danach bedeutende Bahnlinien in der Schweiz. Ab 1857 stand er in den Diensten der Donaumonarchie und band dort die Kronländer Ungarn, Kroatien und das Herzogtum Kärnten mit neuen Strecken an Wien an.

1861 begann er für die k. k. priv. Südbahngesellschaft mit den Planungen für sein Meisterwerk, die Brennerbahn. Als Bau-Inspektor setzte er Achilles Thommen ein. Es war nicht das erste Projekt einer Bahntrasse über den Brenner. Bereits 1847 arbeitete der venezianische Ingenieur Giovanni Qualizza ein Eisenbahnprojekt von Verona über den Brenner nach Hall in Tirol aus. Dieses sah die „weiträumige Umfahrung von Sterzing über das Ridnauntal“ und Serpentina zwischen Franzensfeste und Brixen



Büste von Carl von Etzel am Bahnhof Brenner

vor, wurde aber bald schon wieder fallen gelassen. 1853 entwickelte Carl von Ghega ein weiteres Konzept einer Bahnlinie über den Brenner, das sich in weiten Teilen an die

Trasse von Qualizza hielt und für die Südrampe zwei Schleifen im Pflerschtal und bei Maults vorsah. Ingenieur Luigi Tatti erstellte 1855 im Auftrag Luigi Negrellis, der den Bau der Bahnstrecke Verona-Bozen leitete, ein weiteres Projekt.

1861 berichtete der „Bote für Tirol“, dass die Vermessungsarbeiten beendet seien. Nun drängte die Regierung auf einen raschen Baubeginn. „Nach Ansicht der Sachverständigen ist schwerlich eine Bahnstrecke zu finden, welche so viele Schwierigkeiten bietet, wie diese. Um die Höhe des Brenners zu gewinnen, steigt sie in ungeheuren Courven an den Felswänden über Gries empor und senkt sich in ähnlicher Weise gegen Sterzing.“

Die detaillierte Revision der Trassenführung leitete Inspektor Ferdinand Hoffmann, der für das Hochmoor am Brenner die Trasse an der rechten Seite des Eisacks vorschlug. „Beim sogenannten Schelleberg,

1800 Fuß unterhalb der Station Brenner“ empfahl Thommen eine Reserve-Wasserstation vorzusehen. Bei St. Jodok, am Brenner, in Gossensaß, Grasstein und Atzwang rechnete er zwar mit nur geringem Passagieraufkommen, „hielt sie jedoch als Betriebs- beziehungsweise Wasserstationen für wichtig“.

Um das Gefälle von Schelleberg nach Gossensaß zu überwinden, sah das Projekt eine Schleife ins Pflerschtal und eine tunnelführende Wendekurve vor, die zunächst auf die orographisch rechte Talseite führen sollte. Kurz vor Baubeginn änderte Etzel aber seinen Plan und verblieb an der linken Talseite.

Auch die Querung des Sterzinger Mooses stellte die Planer vor erhebliche Probleme. „Durch Sprengung des Westteils des Sprechensteiner Felsens gedachte Etzel genügend Material für Dammschüttungen zu gewinnen. ... Hoffmann wollte jedoch die Trasse samt Bahnhof an die Westseite des Tals verlegt sehen, um das Moor großräumig zu umgehen.“ Schließlich konnte sich Etzel in dieser Streitfrage aber durchsetzen. Entlang der Festung in Franzensfeste durfte die Bahntrasse auf militärisches Geheiß hin nur einen so gering wie möglichen Blick in die Festung erlauben.

Die neuanebrechende Eisenbahnära brachte nicht nur Fortschritt und eine maßgebliche Zunahme der Mobilität in das Wipp- und Eisacktal; es gab zu jener Zeit auch drü-



Das Projekt Qualizza sah eine weiträumige Umfahrung von Sterzing über Mareit und Thuins vor.

ckende Bedenken gegen den Bau. „Im Jahr 1862 hielten sich Freude über den baldigen Baubeginn und Trauer über das Ende einer Epoche die Waage. Der ‚Bote für Tirol‘ meinte, den karg bemessenen Boden ‚in den Thalgründen der Sill und Eisack‘ verteidigen zu müssen. Das Fuhrgewerbe und damit zusammenhängende Betriebe würden am meisten leiden. Sterzing zählte 22 Gasthäuser, Matrei ebenso viele. Und weiter: ‚Wer möchte all die Schmiede und Rädermacher von Innsbruck bis Sterzing zählen? Alle diese Erwerbsquellen werden mit einem Zauberschlag verschwinden.‘ Aber man erkannte bereits den Tourismus als Ausgleich und sollte damit Recht behalten.“

Architekt Wilhelm von Flattich plante gemeinsam mit Etzel

die streng normierten und typisierten Stationen, Wärterhäuschen, hölzernen Signalhütten, Aufnahmegebäude, Wasserstationen, Lokomotivremisen, Wohngebäude

„Wer möchte all die Schmiede und Rädermacher von Innsbruck bis Sterzing zählen? Alle diese Erwerbsquellen werden mit einem Zauberschlag verschwinden.“

und Restaurationen. „Corporate Design“ würde man heute sagen. Rund 150 Bahnwärterhäuschen gab es entlang der Strecke; einzelne, wie jenes bei Pontigg waren bis vor wenige Jahre sogar noch bewohnt.

Das für das Hauptgebäude des Bahnhofs in Sterzing einzigar-

tig verwendete Bruchsteinmauerwerk, der Mittelrisalit mit quergestelltem Dach, Fenster und Türen mit Eisenbahnbekrönung oder die filigran gestalteten Dachsparrenzimmerungen, Giebelkonstruktionen und Gebäudeverkleidung „mit überlappenden Schindeln in Biber-schwanzform“ am Bahnhof Franzensfeste aus der k.u.k.-Zeit faszinieren noch heute und zeugen von der hohen Qualität der Bauten. Am Brenner ist bis heute die Wasserstation für die Dampflokomotiven zu sehen, denn auf italienischer Seite wurden einige der Gebäude mittlerweile unter Denkmalschutz gesetzt, in Österreich „dachte man zu spät – oder überhaupt nicht“ daran.

Als Stationen der Brennerbahn im südlichen Wipptal waren neben jener auf der Passhöhe Gossen-

Schönheitsbehandlungen: (nach Vormerkung)

22.8. – 26.8.	Beauty H. Rubinstein
19.9. – 23.9.	Armani-Visagist Sandro

Drogerie - Parfümerie

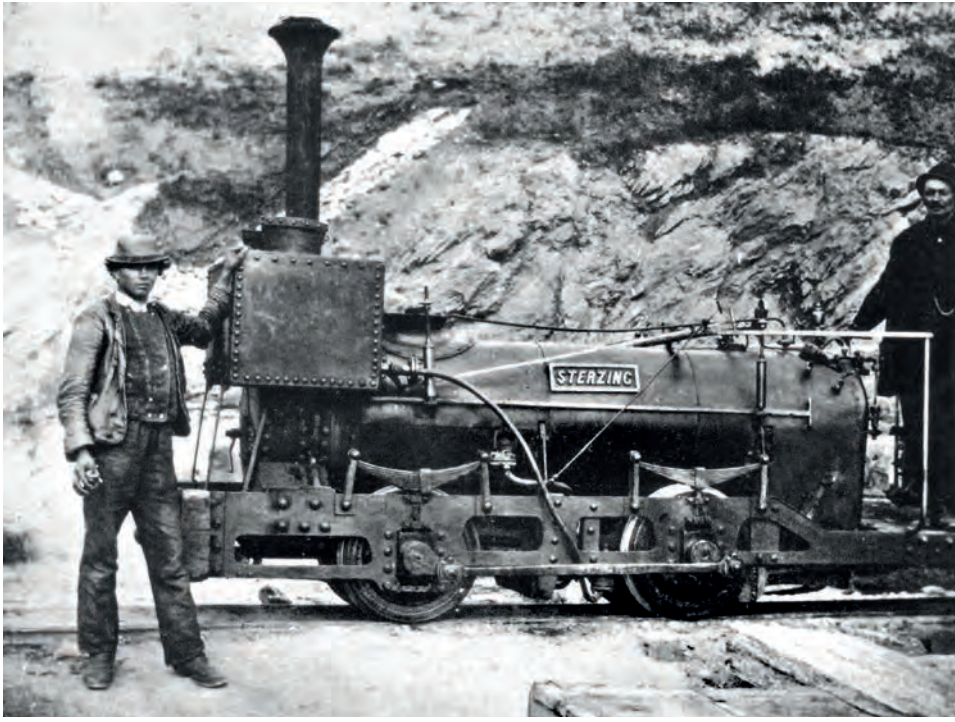
Elite Lutteri

AKTIONSWOCHEN

29.7. – 05.8.	viele Düfte
05.8. – 12.8.	E. Lauder
12.8. – 19.8.	Biotherm
19.8. – 26.8.	H. Rubinstein
26.8. – 02.9.	viele Sonnen- & Körpercremen

Brixen, Domplatz 2 · Tel. 0472 836458
Auch jeden Samstagnachmittag geöffnet.

BIOtherm
Dior
SHI/EIDO
HELENA RUBINSTEIN
ESTÉE LAUDER
Elizabeth Arden
CHANEL
COLLISTAR
Kanebo INTERNATIONAL



Brennerbahn, Arbeitslok Sterzing



Die Sprengung am Sprechensteinkofel brachte genügend Material für den Dammbau durchs Sterzinger Moos.

saß, Sterzing, Freienfeld, Grasstein und Franzensfeste geplant, später kamen Brennerbad, Schelleberg, Pflersch, Mauls und Mittewald dazu. Von den elf ehemaligen Haltestellen sind heute sechs aufgelassen.

1863 begannen schließlich die Bauarbeiten für die damals einspurige Ei-

senbahn. Doch auch 1866 waren immer noch nicht alle benötigten Gründe im Besitz der Südbahn-Gesellschaft.

Der Bote für Tirol berichtete in jener Zeit von vielen Schwierigkeiten mit der Grundeinlösung. „Das galt besonders für die wertlosen Gründe im Sterzinger Moos. Einige Besitzer verlangten horrende Preise“ und widersetzten sich damals noch einer Entsumpfung. „Die Südbahn-Gesellschaft hätte sich sogar verpflichtet, falls man ihr die benötigten Flächen kostenlos überließ, das gesamte Moor in Kulturgrund umzugestalten.“ Doch die großflächige Entsumpfung begann erst ab 1875. Bei den Sprengungen für den Aster-Tunnel im Pflerschtal wurden erstmals elektrische Zündungen eingesetzt. Zwar hatte Alfred Nobel mittlerweile das Dynamit erfunden, für die Sprengung des Sprechensteinkogels wurde aber nach wie vor Schwarzpulver verwendet: 1,5 Tonnen Schwarzpulver brachten 9.500 m³ Gestein zum Brechen; es war die bis dahin gewaltigste Sprengung. Das Material wurde anschließend für den Dammbau durch das Sterzinger Moos verwendet.

Kostspielige Brückenbauten versuchte Etzel zu vermeiden. Dennoch: Für die Eisackbrücke bei Mauls mit 31,7 m Spannweite entschied sich Et-

zel für eine „gewölbte Brücke in Stein aus Granitquadern. ... Die Auf- und Abfahrt der Züge verlief durch prächtig gestaltete Portale aus Gusseisen. Damit leistete sich der sparsame Baudirektor Etzel wohl die einzige verschwende-



Carl von Etzel starb 53-jährig in einem Eisenbahnwaggon in Ybbs an der Donau.

derische Anwendung“. Alle anderen Brücken an der Südrampe wurden als Gitterbrücken errichtet. Wieweit diese Brücken „im Auftrag der Militärverwaltung Pulverkammern enthalten mussten, kann nicht mehr festgestellt werden“. Von den Schwierigkeiten beim Bau der Brückenpfeiler für die Überquerung des Pfitscherbaches berichtet der Sterzinger Geschichtsforscher Conrad Fischner.

Für die Bahnachse zwischen Bozen und Innsbruck mussten 23 Tunnel geschlagen werden, die südlich des Brenners mit Granit und Porphyrgestein ausgemauert wurden. Der Aster-Kehrtunnel in Pflersch war mit 761 m der zweitlängste. Zudem mussten sieben Wassertunnel vorgetrieben werden, einer der größten davon für den Eisack bei Gossensaß. Ventilator und Fördermaschine für den Bau des Aster-Tunnels wurden mit einer Dampfmaschine angetrieben, andernorts kamen noch Pferde zum Einsatz. 1866 schreibt der Bote für Tirol: „Am Durchbruch und an der Ausmauerung des Aster Kehrtunnels sind regelmäßig an 600 Arbeiter beschäftigt, und die Arbeit geht selbstverständlich Tag und Nacht weiter.“ Die Arbeiter, deren Lage oft mehr als prekär war, waren in drei Baracken für je 200 bis 250 Personen untergebracht.

Die meisten Arbeiter kamen aus Welschtirol oder Italien, aber auch Slowenen, Kroaten oder Deutsche verdingten sich beim Bahnbau. Einheimische meldeten sich hingegen kaum. Quartiere und Nahrung waren dürrftig, die Abneigung der Bevölkerung gegenüber den Eisenbahnarbeitern eklatant. Im Sommer 1865 waren für den Bau der Brennerbahn über 19.000 Arbeiter beschäftigt. Wegen des Krieges mit Italien verloren 1866 beinahe über Nacht alle Ve-



Die 272 Seiten starke, reich bebilderte Biographie „Carl von Etzel. Ein Leben für die Eisenbahn“ von Angela Jursitzka und Helmut Pawelka ist anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der Brennerbahn im Tyrolia-Verlag erschienen und im Buchhandel erhältlich. Ein wesentlicher Teil des Buches beschäftigt sich mit dem Bau der Brennerbahn.



Der Flusstunnel südlich von Gossensaß

nezierer und Italiener ihre Arbeit. In der Folge kam es zu Bauverzögerungen.

Die Zahl der Toten während des Eisenbahnbaus ist unklar. „Nur einige Zahlen deuten auf für heutige Menschen unvorstellbare Bedingungen. Ganz zu schweigen von der schweren Arbeit in gebückter Haltung beim Tunnelbau. Im Notspital am Brennersee starben zwischen 1864 und 1865 an Unfällen und Krankheiten 223 Menschen.“

Nach fünfjähriger Bauzeit gab es am 10. Mai 1867 eine erste kurze Probefahrt ohne Waggon; am 25. Juli erreichte der erste Probezug von Innsbruck kommend den Brenner und Bozen; am 24. August desselben

Jahres wurde die Bahn schließlich völlig unspektakulär, ohne Festakt und Weihe, eröffnet. Manch einem war denn auch gar nicht erst zum Feiern zumute. So meldete der Bote für Tirol damals: „Gestern abends um ½ 8 Uhr fuhr der letzte Eilwagen von Südtirol nach hier ab. Der älteste Postillion in Innsbruck lenkte die Rosse, sein Hut war mit Trauer umflort und der

„Der älteste Postillion in Innsbruck lenkte die Rosse, sein Hut war mit Trauer umflort und der Wagen zur letzten Fahrt mit Zweigen geschmückt.“

Wagen zur letzten Fahrt mit Zweigen geschmückt. Zwei Schützen, die

nach Matrei fuhren, waren die einzigen Passagiere, welche dem Eilwagen die letzte Ehre erwiesen.“

Carl von Etzel selbst sollte die Fertigstellung seines Meisterwerks, mit der in Tirol und im Wipptal eine neue Ära anbrach, nicht mehr erleben. Er reichte inmitten der Bauarbeiten 1865 nach einem Schlaganfall seinen Rücktritt als Baudirektor ein; nur drei Wochen später verstarb er. Wilhelm Pressel und Achilles Thommen führten sein Werk fort. 1892, zum 25-jährigen Jubiläum

der Bahn, wurde ihm zu Ehren bei einer würdevollen Feier im Bahnhofspark am Brenner ein Denkmal



Bahnhof Sterzing, ein Gebäude der IIIa-Klasse mit bahnsteigseitigem Mittelrisalit, ungewöhnlich auch das Bruchsteinmauerwerk.

enthüllt. Es steht heute noch am Bahnhof und erinnert an den umtriebigen Baudirektor und „Erbauer der Brennerbahn“.



Bahnhof Brenner um 1900 mit dem Etzel-Denkmal, noch abseits des Bahnhofs in einem Park



Einfaches Wirtshaus an der Strecke