

# Baustelle Wipptal



von Hans Heiss



Der Bahnhof Brenner war ursprünglich als kleiner Bahnhof konzipiert.

Im Wipptal zwischen Innsbruck und Brenner, auch südwärts des PASSES befand man sich ab 1864 in gespannter Stimmung. Seit feststand, dass die Brennerbahn gebaut werden würde und der Bau in kurzer Frist erfolgen sollte, schossen die Spekulationen ins Kraut.

In Höfen und Häusern, auf Straßen, in Gasthäusern und auf Jahrmärkten lieferte das Thema fortwährend Gesprächsstoff: Die Bahn kommt, aber wo würde sie verlaufen? Wie nahe würde sie an Dörfern und Städten vorbeifahren, welche Grundstücke treffen und durchschneiden? Würde es die Eisenbahn schaffen, den Brenner zu bewältigen? Würde sie überhaupt jemand benutzen, welche Güter und Reisende würde sie aufnehmen? Wäre

sie für die schmale Brieftasche der meisten Reisenden nicht doch zu teuer?

Aber alle Wipptaler wussten, dass Eisenbahnen längst schon erfolgreich auf Schiene waren: Viele von ihnen hatten die Strecke Innsbruck–Kufstein besichtigt, ebenso den Abschnitt Bozen–Verona, beide waren seit 1858/59 erfolgreich in Betrieb. Dort hatte man staunend die Dampfloks besichtigt, die mit ungeheurer Ruß- und Dampfentwicklung schon von weitem auf sich aufmerksam machten. Und gar einige waren schon selbst mit dem Zug gefahren, um dann zu Hause von dem sagenhaft schnellen Verkehrsmittel zu schwärmen, das in der Ebene locker 40 km/h erreichte. Postkutschen und Pferdefuhrwerke waren dagegen chancenlos, zumal die Bahn niemals ermüdete und kei-

nen zeitraubenden Pferdewechsel erforderte, wie er bei der Post alle 30 – 40 km notwendig war.

## DIE HERAUSFORDERUNG

Trotz aller Bedenken ging es ab Frühjahr 1864 Schlag auf Schlag: Die Tunnel- und Grabungsarbeiten am Bergisel liefen am 23. Februar an und damit wurde sofort mit Baubeginn einer der schwierigsten Abschnitte gestartet, gegen größte Schwierigkeiten von Wasser und Gestein. Der Reiseschriftsteller Heinrich Noè beschrieb rückblickend beeindruckt die Probleme der Ausfahrt aus Innsbruck: „Durch Thonschiefer, durch brüchige Moränen-Ablagerungen, an Hängen hin, an deren morscher Sohle das reisende Bergwasser nagt, musste der Raum für zwei Geleise gebrochen werden. Feinde waren: Die Quel-

len, welche den Grund lockern, das Abrutschen der Erde von den Steilhängen; der Fluss in der Tiefe, der hier und dort an den Böschungen gefährlich wurde; die zahllosen Einfaltungen in den Hängen, welche so weit abgebaut zu werden hatten, bis der Spaten den festen Fels erreichte.“ Aber Noè verwies auch stolz auf das Erreichte: „Die menschliche Ausdauer, das menschliche Wissen und Können hat all' das überwunden.“

Die Hürden, die Planern und Bauunternehmen südlich des Brenners, vor allem zwischen Brenner, Gossensaß und Sterzing bzw. Stilles begebenen, waren anders gelagert als im Raum Innsbruck, in ihren Anforderungen aber kaum geringer. Bereits kurz nach dem Pass musste die sumpfige Hochfläche, das so genannte „Brennermoos“,

durchquert werden, wo zudem an den engen Talseiten Vermurungen drohten.

Dann, ab der Höhe von Pontigl, konnte die Trasse natürlich nicht direkt abwärts führen, vielmehr

mille nicht übersteigen durfte. Von Pflersch lief die Trasse in reizvoller Führung am Fuß des Tribulaun auf Gossensaß zu; entlang mehrerer Kilometer gewann sie den Charakter einer Panoramastrecke. Nirgendwo

auf Pfitscher Gemeindegebiet, um von dort aus ein großes Hindernis zu überwinden. Denn von der Stadt aus gegen Süden zog sich die riesige Fläche des Sterzinger Moo-

ses hin. Dessen Überquerung war



Sprengung bei Sprechenstein

musste das nun abschüssige Gefälle gemildert werden: Hierzu waren das Ausbohren und Sprengen eines Tunnels Richtung Pflersch notwendig, wo die Schienen tief ins Tal führten, um sich dann in einer engen Kehre Gossensaß zuzuwenden. Dank der lang gestreckten Schleife bekam man die Steigung in den Griff, die entlang der gesamten Strecke Innsbruck–Bozen 25 Pro-

sonst war die Bahn anmutiger in die Landschaft eingebettet als auf dem Pflerer Parcours; das war ein willkommener Nebeneffekt der technisch notwendigen Lösung.

Vom künftigen Marktort Gossensaß abwärts war der steile Abhang Richtung Straßberg zu überwinden, bis dann schließlich Sterzing erreicht war. Dort wurde der Bahnhof in den Osten verlegt, bereits



© Walter Niedermayr, Kuratorium Technische Kulturgüter

gleichfalls noch eine offene Frage, zumal Sumpf- und Wasserflächen weit ausgedehnter als heute waren. Ab Stilfes Richtung Franzenfeste bereitete die Trassierung nach Gellände und Steigung kaum Schwierigkeiten, erst im Ort selbst musste der Bau des künftigen Bahnhofs auf die Bedürfnisse von Festung und Militär Rücksicht nehmen.

#### DIE SICHT DER PLANER

Die Südbahn, die vom Staat den verpflichtenden Auftrag übernommen hatte, die Strecke bis zum 1. Oktober 1866 fertigzustellen, stand also im Herzstück der Brennerbahn, im Wipptal beiderseits der Passhöhe, vor besonderen Herausforderungen. Die Planer des zentralen

Abschnitts gingen unter Leitung von Oberbaudirektor Carl von Etzel Schritt für Schritt vor, in oft nervtötenden Diskussionen und Aussprachen mit den Staatsbehörden, vor allem aber in intensiven Trassenstudien wurden die Herausforderungen abgearbeitet. Der leitende Bauinspektor Achilles Thommen, ein gebürtiger Schweizer und Vertrauensmann Etzels, unterteilte die 120-km-Strecke auf Geheiß des Chefs in vier Bausektionen, wovon zwei auf das Wipptal entfielen. Die eine Sektion, die Planungsgruppe Stafflach–Sterzing, leitete Friedrich Bunz, der in Sterzing saß, den anschließenden Abschnitt Sterzing–Brixen betreute Josef Ackerl, der sein Büro in der Bischofsstadt einrichtete.

Die Planer Bunz und Ackerl, die sich mit Thommen eng abstimmten, verfügten jeweils über ein kleines Team von Ingenieuren und Vermessern, mit denen sie das Gelände im Verlauf der Jahre ab 1861 detailliert vermessen, bewertet und vor allem auch persönlich begangen hatten. Die Techniker lernten im Laufe vieler Monate Gelände und Geologie, Kli-

# saxl

Qualitätsböden seit 1966

Holz, Fliesen, Service / Showroom in Freienfeld & Vahrn  
 Showroom Freienfeld Samstag Vormittag geöffnet  
[www.saxl-boden.it](http://www.saxl-boden.it), Tel. +39 0472 649 011



(l.) Holzschnitt des Durchbruches beim Kehrtunnel in Ast in Pflersch am 21. Dezember 1866

(r.) Reisende am Bahnhof von Gossensaß in den 1890er Jahren

ma, Naturverhältnisse und Hindernisse von Grund auf kennen. Vor allem machten sie Bekanntschaft mit den wichtigsten Akteuren an der künftigen Route, mit den Einheimischen, deren Sorgen, Wünsche und Hoffnungen ihnen bald als tägliche Begleitmusik in den Ohren tönten. Achilles Thommen selbst legte in einem großen, über 300 Seiten starken Manuskript, das im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum verwahrt wird, neben dem technischen Report zum Bahnbau auch seine Einschätzungen über die Einheimischen und ihre Mentalität sorgsam nieder. Er berichtete mit geschärfter Sensibilität darüber, wie die tief katholische Bevölkerung von der Eisenbahn den Zustrom neuer Konfessionen, vor allem der in Tirol verfeimten „Lutherischen“ und Fremder befürchtete, ebenso den Ausfall bewährter Verdienstquellen wie des Fuhrverkehrs und der mit ihm verbundenen Handwerkszweige. Thommen beschrieb aber auch ihr wachsendes Interesse an der künftigen Entwicklung, wobei er mit unterschiedenen Urteilen nicht geizte: „Der tirolische Bauer ist nicht beschränkt, sondern nur passiv und träge. Sein angewohntes Urteil über Andersgläubige tritt in den Hintergrund, sobald er mit ihnen lebt, handelt und ihm aus diesem Umgang irgendein materieller Vorteil erwächst. Das gläubigste Gemüt verschmäht weder protestantische Taler noch jüdische Dukaten, selbst wenn ihr Erwerb gegen Gewohnheitsideen verstoßen würde. Als ich mit meinem kosmopolitischen Ingenieurkorps mich längs des Brenners etablierte, wurde anfänglich die schon vorbereitete, in der Aussicht auf Verlust des aus dem Frachtgeschäft resultierenden Gewinnes be-

gründete Animosität der Gastwirte, Handwerker und ihres Anhanges so aktiv gegen uns, dass kaum die notwendigen Handreichungen zu erhalten waren. Indessen fanden die Leute, dass es klüger sei, aus dem Unvermeidlichen auch noch Nutzen zu ziehen und die Relationen fingen an, sich zu bessern. Bei zunehmender persönlicher Bekanntschaft ergaben sich sogar allmählich recht herzliche Beziehungen, die soweit gediehen, dass man von heikleren Dingen sich zu unterhalten anfangen konnte. Politik und Religion wurden Gesprächsstoffe.“



Der Bahnhof Franzensfeste mit Personalhäusern am Anfang des 20. Jahrhunderts

So sorgte der Bahnbau auch für Erfahrungen und Lernschübe, bei denen Planer, Bauträger und Arbeitstrupps Tirol und seine Menschen kennenlernten, aber auch umgekehrt die Einheimischen neben Aufträgen und Gewinn auch wichtige Einsichten und Erkenntnisgewinne aus dem Bahnbau ziehen konnten. Die Eisenbahn wurde so zum Experimentierfeld neuer Erfahrungen.

#### ARBEITEN VOR ORT

Die noch dünnen Kontakte, die zunächst über Planer und Behörden liefen und vor allem die Ortsvorste-

hungen mit den Bürgermeistern erfassten, weiteten sich mit dem eigentlichen Baubeginn zügig aus. Nachdem am 3. Oktober 1863 die Baubewilligung für die gesamte Strecke erteilt worden war, folgte die zügige Ausschreibung der Vergabe für die 125 km lange Strecke Innsbruck–Bozen, für die sich allerdings kein Gesamtübernehmer fand. Daher wurde das Großprojekt in 16 kleinere Lose gestückelt, von denen die Baulose 5 bis 10 auf den Kernbereich des Wipptales entlang der Strecke Stafflach–Franzensfeste entfielen. Die Unternehmer, die

den Zuschlag erhielten und sich an die große Aufgabe wagten, waren ein kleines Spiegelbild der Habsburgermonarchie. Stafflach–Brenner übernahm die Innsbrucker Firma Anton Hohenauer mit dem ungarischen Unternehmer Michael Bisztak; Brenner–Schelleberg war mit Johann Schwarz in slowenischer, zudem mit Albin Detsi und Magnus Nielsen wieder in ungarischer Hand. Der heikle Abschnitt Pflerschtal bis Gossensaß ging an Congedy aus Venedig und wiederum an die Ungarn Cathry und Wagner, während für Gossensaß–Ster-

zing Stumfohl und Mayer aus Wien zum Zuge kamen. Freienfeld bis Franzensfeste schließlich übernahmen die Trentiner Johann Dellagiacomo und Johann Giacomelli. Mit Tirol, Wien, Slowenien, Ungarn und Italien kamen die Übernehmer also aus wichtigen Wirtschaftsräumen der Monarchie.

Für die Grundablöse trat die Südbahn in zähe Verhandlungen ein, bei denen die Bauern die Preise nach oben schraubten und auch im Raum Sterzing die Kommissare Karl Ratzka und Wenzel Sommer mit ihren Forderungen zur Weißglut brachten. Auch die Entsumpfung des Sterzinger Moores, mit der die Südbahn zu locken versuchte, konnte die „reichen Postmeister, Gastwirte und Frächter“ von Sterzing, wie Thommen berichtete, vorerst nicht für die Ablösung gewinnen.

Auch im heutigen Freienfeld wuchsen Proteste gegen die absehbare Trennung der Verbindung der Dörfer Trens und Stilfes durch die Bahnlinie. Nach den Forschungen von Oswald Überegger wollten die Gemeindeväter von Trens und Stilfes „den Geistlichen, welche in beiden Gemeinden die Seelsorge zu versehen haben, sodann auch den Pfarrangehörigen, die häufig von einer Kirche zur andern zögen, sodann den mehrmals im Jahr zum Wallfahrtsorte Trens ziehenden Prozessionen, endlich auch den Schulkindern“ nicht zumuten, „an der Bahn auf das Vorüberfahren des Zuges zu warten.“ Der Protest blieb allerdings vergeblich.

Trotz örtlichen Widerstands kamen die Arbeiten 1864/65 zügig voran: In Pflersch sprengte man sich durch den Aster Tunnel, erstmalig sogar mit elektrischer Zündung. Die

Sprengung am Sprechsteinkofel im Süden des Sterzinger Beckens Anfang 1867 war der Höhe- und Schlusspunkt der Eingriffe und löste rund 9.500 Kubikmeter Gestein aus der weit ins Tal ragenden Felsnase, die – nunmehr stark verkürzt – den Weg für die Trasse frei gab. Das abgesprengte Gestein lieferte die Grundlage für den Bahndamm durch das Moos, das so auf stabilem Gesteinsgrund überquert werden konnte. Die Erschließung des Mooses förderte auch ein Umdenken bei der bisher so sturen Interessenschaft, die ab 1875 mit Staat und Land größere Entwässerungs- und Meliorationsmaßnahmen gezielt anging. Beeindruckt waren die Einheimischen von den Arbeitermassen, die ab Mitte 1864 mit den Baufirmen einzogen, von denen gewiss mehrere Tausend das südliche Wipptal bevölkerten. Meist isoliert in Baracken lebend, handelte es sich vor allem um Italiener aus dem Veneto und dem Trentino, zudem um Slowenen und Tschechen, die auch von Frauen, den so genannten „Maltaweibern“, begleitet waren. Eine bedürfnisarme, hart gesottene Truppe von rauem Umgang, die auch vor bewaffnetem Streit vor allem untereinander nicht zurückschreckte. Zwischen „Reichsitalie-

nen“ und Trentinern funkte es öfters, auch der Griff zum Messer kam vor und mitunter gab es auch Auseinandersetzungen mit der ört-

den sanitären Bedingungen: So verzeichnet allein das Sterbebuch von Vinaders am Brenner während der Bauzeit den Tod von 29 Arbeiterinnen und Arbeitern, wovon elf an Typhus, Ruhr und Cholera zu Tode gekommen waren, nur vier hingegen in Folge von Arbeitsunfällen.

Als das Königreich Piemont Sardinien Österreich am 1. April 1866 den Krieg erklärte, wurden die Italiener auf den Baustellen umstandslos entlassen, da man ihnen misstraute – meist ohne Grund, da die Arbeiter vielfach keine nationalen Bindungen an das Königreich hatten, das von ihrem Lebensalltag allzu weit entfernt war und sie meist völlig kalt ließ. Erst im Herbst 1866, nach Abtretung des Veneto und dem Friedensschluss, kehrten sie wieder in geringerer Zahl an die Baustellen zurück.

Im Winter 1866/67 aber waren die Arbeiten bereits weit fortgeschritten und die Jungfernfahrt des ersten Zuges absehbar, die dann im Mai probeweise, im August 1867 dann offiziell, wenn auch wegen der Hoftrauer für Kaiserbruder Maximilian ohne Feierlichkeiten stattfand.

**EINE NEUE ZEITRECHNUNG**

Der Bau und die Inbetriebnahme der Eisenbahn veränderten in

nur einem Jahrzehnt das Wipptal grundlegend: Es war nun zu einer der wichtigsten Bahnrouen Europas aufgerückt, Schauplatz eines technischen Mirakels, das man lange nicht für möglich gehalten hatte. Reisende blickten bewundernd aus den Coupès, bestaunten Kehrtunnels und Passhöhen, sahen sich in Schmirn und Pflersch bis an den Fuß von Hochgebirge und Gletschern entführt.

Der Gütertransport lebte auf und erschloss der örtlichen Landwirtschaft und dem Gewerbe neue Absatzmärkte. Noch einschneidender aber war die Vermarktung auswärtiger Güter in Tirol, welche die arme bäuerliche Landwirtschaft und manches Handwerk schwer unter Druck setzte.

Immerhin schuf der Tourismus bald Ausgleich, den man im Wipptal früh entdeckte, vor allem in Gosensaß, wo die Gröbner schon nach wenigen Jahren mit den Brüdern Ludwig und August voll auf das neue Metier setzten. Auch in Sterzing zogen einige Gasthöfe nach und setzten auf den Bahntourismus; zudem erlebten alte Wildbäder wie Möders dank der neuen Gäste einen zweiten Frühling.

Die Bahn schuf neue Verflechtungen, barg neue Chancen und große Risiken. Sie schloss auch das Wipptal an den europäischen Markt und dessen Herausforderungen an und änderte die Erfahrungen und die Weltsicht seiner Bewohner. Die Talschaft erlebte vor 150 Jahren dank der Brennerbahn einen Schub früher Globalisierung, die sich seither stetig verstärkt. **E**

**K. k. pr. Südbahn-Gesellschaft.**  
Fahrplan für die Personenzüge auf der Tiroler Linie.  
Von 24. August 1867 bis auf Weiteres.

Kufstein-Peri-Vereina				Vereina-Peri-Kufstein			
Stationen	Zug Nr. 2***	Zug Nr. 4	Zug Nr. 6	Stationen	Zug Nr. 1***	Zug Nr. 3	Zug Nr. 5
	Uhr	Min.	Uhr		Uhr	Min.	Uhr
Wien	Abf.	—	9 30 Ab.	Vereina	Abf.	12 20 Nm.	8 22 Ab.
Leob.	—	—	4 15 Fr.	Peri	Abf.	1 53 —	9 40 —
München	—	—	9 20 —	—	—	—	9 52 —
Rosenheim	—	—	10 10 —	—	—	—	10 10 —
Kufstein	Abf.	11 55 Nm.	1 25 Nm.	—	—	—	10 18 —
Kirchbühl	—	—	3 28 —	—	—	—	10 50 —
Wörgl	—	—	3 37 —	—	—	—	11 15 —
Schwarz	—	—	4 15 —	—	—	—	11 26 —
Brilllegg	—	—	4 35 —	—	—	—	11 40 —
Jeonbach	—	—	4 58 —	—	—	—	11 55 —
Schwarz	—	—	5 12 —	—	—	—	12 12 —
Prizana	—	—	5 27 —	—	—	—	12 20 —
Hall	—	—	5 38 —	—	—	—	12 28 —
Jeonbach	—	—	5 52 —	—	—	—	12 37 —
Stanz	—	—	6 05 —	—	—	—	12 45 —
Matriel	—	—	6 23 —	—	—	—	12 52 —
Schwarz	—	—	6 48 —	—	—	—	1 00 —
Gries	—	—	7 02 —	—	—	—	1 08 —
Receuer	—	—	7 22 —	—	—	—	1 16 —
Schallberg	—	—	7 33 —	—	—	—	1 24 —
Stiering	—	—	7 53 —	—	—	—	1 32 —
Freienfeld	—	—	8 17 —	—	—	—	1 40 —
Gransitz	—	—	8 34 —	—	—	—	1 48 —
Prinzessofeste	—	—	8 48 —	—	—	—	1 56 —
Brixen	Abf.	8 52	9 54	—	—	—	2 04 —
Klausen	—	—	10 10 —	—	—	—	2 12 —
Waldruck	—	—	10 38 —	—	—	—	2 20 —
Altwang	—	—	10 57 —	—	—	—	2 28 —
Botzen	—	—	11 13 —	—	—	—	2 36 —
Lavis	—	—	11 30 —	—	—	—	2 44 —
Hall	—	—	11 49 —	—	—	—	2 52 —
Prinzessofeste	—	—	12 14 —	—	—	—	3 00 —
Stiering	—	—	12 18 —	—	—	—	3 08 —
Freienfeld	—	—	12 33 —	—	—	—	3 16 —
Gransitz	—	—	12 49 —	—	—	—	3 24 —
Brixen	—	—	1 13 —	—	—	—	3 32 —
Klausen	—	—	1 38 —	—	—	—	3 40 —
Waldruck	—	—	1 53 —	—	—	—	3 48 —
Altwang	—	—	2 9 —	—	—	—	3 56 —
Botzen	—	—	2 29 —	—	—	—	4 04 —
Lavis	—	—	2 41 —	—	—	—	4 12 —
Hall	—	—	2 56 —	—	—	—	4 20 —
Prinzessofeste	—	—	3 12 —	—	—	—	4 28 —
Stiering	—	—	3 12 —	—	—	—	4 36 —
Freienfeld	—	—	3 12 —	—	—	—	4 44 —
Gransitz	—	—	3 12 —	—	—	—	4 52 —
Brixen	—	—	3 12 —	—	—	—	5 00 —

\*) Von Wien bis Rosenheim mit dem Courierzug.  
†) Von München bis Kufstein mit dem Courierzug.  
\*\*) Von Rosenheim bis Wien mit dem Courierzug.  
††) Von Kufstein bis München mit dem Courierzug.  
\*\*\*) Die Züge Nr. 1 und 2 werden bis auf Weiteres nicht in Verkehr gesetzt.

Fahrplan von 1867

lichen Bevölkerung – bis hin zu einzelnen Raubmorden. Aber meist blieben die Arbeiter unter sich, in erbärmlichen, sanitär unbeschreiblichen Barackenlagern. Zuweilen zeigten sie sich auch hilfsbereit, etwa bei einem Stallbrand im Sterzinger Gasthof „Sonne“ im Februar 1865: Während die örtliche Feuerwehr nicht einsatzfähig war und die Nachbarwehren erst anrückten, hatten die Baufirmen ihre Arbeiter bereits zur Hilfeleistung entsandt. Vor allem aber litt die Arbeiterschaft unter Ausbeutung und verheeren-

HAUS- & INNENTÜREN  
BÄDER  
WOHN- & SCHLAFRÄUME  
KÜCHEN  
HOTEL-EINRICHTUNG

IHR ZUHAUSE - UNSERE LÖSUNG AUF MASS!

UNVERBINDLICHE PLANUNG & BERATUNG





RALSER

TISCHLEREI

Industriezone Unterackern, 39049 Sterzing, Tel. + Fax 0472 766 477,  
Handy 347 9756135 (Andy Ralsler), [info@ralser.it](mailto:info@ralser.it)