

Wegbereiterin einer neuen Zeit



von Hans Heiss

Das Jahr 1867 begann im Wipptal mit einem Knalleffekt: „Am 9. Jänner ist am Sprechensteinkofel bei Sterzing eine mit 40 Zentner Pulver geladene Mine zum Eisenbahnbau gesprengt worden und hat betreffs der Wirksamkeit alle Erwartung übertroffen.“ Diese Notiz, die der Färbermeister Franz Schwaighofer in seiner Stadtchronik von Brixen festhielt, kursierte in ähnlicher, oft dramatisch gefärbter Form in allen Blättern Tirols.

Der massive Sprengsatz beseitigte auf einen Schlag die weit ins Tal ragende Felsenase unterhalb von Sprechenstein im Südosten des Talbeckens, um der Trasse der künftigen Brennerbahn freie Fahrt zu gewährleisten. Die spektakuläre Aktion, die nach Abzug von Rauch- und Staubwolken südlich des Sterzinger Moores eine stark veränderte Landschaft hinterließ, verdeutlichte zugleich, dass nun eine neue Zeitrechnung begann. Der Bahnbau veränderte nicht nur das Erscheinungsbild der Landschaft, sondern griff auch tief in Wirtschafts- und Lebensverhältnisse entlang der Brennerroute ein. Denn nur wenige Monate später, am 24. August 1867, wurde die Bahn für den Verkehr freigegeben, freilich ohne alle Festlichkeiten, da kurz zuvor der Bruder von Kaiser Franz Joseph I., Kaiser Maximilian von Mexiko, in Queretaro erschossen worden war und wegen der Hoftrauer jede Festivität zu unterbleiben hatte.

So ging ein grundlegender Moment der Landesgeschichte unauffällig über die Bühne, obwohl vielen Tirolern bewusst war, dass mit der Eröffnung der Brennerbahn eine neue Ära einsetzte. Schon ei-



Sprengung des Sprechensteinkofels (aus: Jursitzka/Pawelka, Carl von Etzel, 2017)

nige Jahre zuvor war zunächst 1858 die Strecke von Kufstein nach Innsbruck, ein Jahr später jene von Verona nach Bozen in Betrieb gegangen, so dass man bei Fertigstellung der Brennerstrecke mit dem neuen Phänomen der Bahn durchaus vertraut war.

SPÄTER START INS BAHNZEITALTER

Dennoch kam das Bahnzeitalter für Tirol auffallend spät, deutlich verzögert im Vergleich zum früh erschlossenen Wiener Raum, der schon um 1845 in ein Schienennetz eingebunden wurde. Auch die Route von der Hauptstadt über den Semmering nach Süden Richtung Triest, die erste Gebirgsüberquerung mit der Bahn, war 1854 eröffnet worden, 13 Jahre vor der Überschneidung des Brenner. Aber da die wirtschaftliche und verkehrsstrategische Rolle der Reichshauptstadt im Zen-

trum stand, hatte das von Wien ausgehende Schienennetz Vorrang vor anderen Bahnprojekten wie etwa der erst 1860 eröffneten Kaiserin-Gisela-Westbahn von Wien nach Salzburg.

Ein wichtiges Motiv für die Verspätung bildete auch die heikle Frage der Finanzierung von Bahnen in Österreich: Bis 1854 lag die Initiative noch weitgehend beim Staat, da sich privates Kapital – anders als in Frankreich – spät auf die riskante Investitionsaufgabe der Schiene einließ. Erst mit der Überschuldung der Habsburgermonarchie, die sich infolge der Revolution 1848/49 abzeichnete und sich im Krieg um die Krim 1854 endgültig zum bedrohlichen Schuldenberg auf türmte, erfolgte die scharfe Kehrtwendung von der Ära der Staatsbahnen hin zur Abgabe von Schienennetz, Bahnbau und Bahnbetrieb an private Kapitalgesellschaften.

Das bedeutete nicht, dass die Überwindungen des wichtigsten Alpenpasses durch die Bahn nicht längst schon die Phantasie von Planern und Politikern angeregt hätte. Am 1. Juni 1847, 20 Jahre vor Eröffnung der Brennerroute, warb der venezianische Ingenieur Giovanni Qualizza im Innsbrucker Landhaus mit einem ausgefeilten Plan für die Linie Verona–Hall. Ein zwar noch unausgereiftes, aber kühnes Projekt, das auch mit einem 5.760 m langen Scheiteltunnel unter dem Brenner beeindruckte, wobei der Entwurf von Giacomo Giorgio Levi, einem venezianischen Bankier, finanziert worden war. Diese und andere Vorlagen wurden trotz Tiroler Fürsprache in Wien alsbald zu den Akten gelegt, da in Ministerien und Finanzstellen andere Prioritäten den Vorzug hatten. Ab 1858 aber, mit der Übertragung der staatlich gebauten Bahnen auf die private Initiative, ge-

wann die Frage der Brennerbahn neuen Schwung. Dabei wurden auch die beiden bereits bestehenden Staatsbahnen in Tirol, die Linien Verona–Bozen und Innsbruck–Kufstein, einem privaten Konsortium übertragen, dessen Titel sich ebenso eindrucksvoll ausnahm wie sein wachsender Einfluss. Die „K. k. privilegierte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft“ war, aus dem Zusammenschluss mehrerer Gesellschaften entstanden, überwiegend in den Händen der französischen Familie Rothschild, wurde bald schon unter dem eingängigeren Namen „K. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft“ bekannt.

Die „Südbahn“ musste sich für die Übernahme der staatlichen Konzession dazu verpflichten, bis zum Jahr 1866 die Strecke Innsbruck–Bozen zu bauen und damit den Lückenschluss über den Brenner zu realisieren.

EIN MEGA-Projekt UND SEINE PLANER

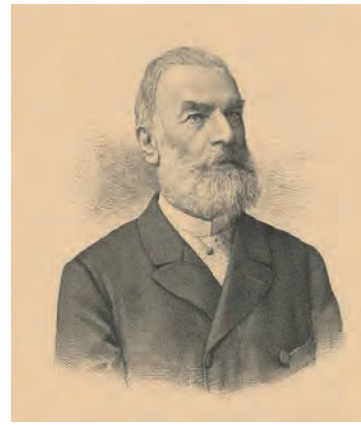
Um 1860 starteten Projektierung und Umsetzung des ambitionierten Bahnprojektes. Nun lief die Uhr bis zur Inbetriebnahme, die dann nach der Vorentscheidung in staunenswert kurzer Zeit erfolgte. Denn die bereits auf den ersten Blick absehbaren Schwierigkeiten waren immens: Sie umfassten die Planung mit der entscheidenden Frage, wo die Trasse verlaufen sollte, die Ausarbeitung der Projekte, die Ausschreibung der Arbeiten, die Einteilung in Baulose. Dann den Bau selbst, der in schwierigem, höchst unterschiedlichen Gelände- und Gesteinsformationen verlief. Die Anwerbung von Arbeitskräften, deren Einsatz mangels Maschinen die wichtigste Erfolgsbedingung war. Offen war die Frage der Entlohnung, aber auch der Unterkunft und Verpflegung der Bautrupps mit Tausenden Arbeitern. Und schließlich die Finanzierung des Baus mit der Ausgabe von Anleihen und der Frage, ob die Erlöse aus den späteren Eingängen entsprechend hoch ausfielen. Unwägbarkeiten und Risiken also ohne Zahl, die dann aber von der tatsäch-



Carl von Etzel

lichen Abwicklung und Bauführung weit übertroffen wurden. Eine gigantische Herausforderung, die nur durch das Fehlen von Umweltauflagen und sozialem Schutz für die hart geforderten Arbeiter erleichtert wurde.

Bei dieser Herkulesaufgabe setzte die „Südbahn“ auf eine Persönlichkeit, die wie keine andere dazu geeignet schien, dieses Wagnis mit guten Erfolgchancen zu meistern: Sie baute auf Ingenieur Carl von Etzel (1812 – 1865), ihren Baudirektor, der sich bereits in vielen Bahnbauten bewährt hatte. Der gebürtige Stuttgarter, der erst seit 1857 in Österreich ansässig war, hatte ausgiebige Erfahrungen in der Lombardei, in Württemberg und in der Schweiz



Achilles Thommen

vor allem der aus der Schweiz stammende Achilles Thommen. Auf ihn und seinen Vertreter Wilhelm Hellwag kamen nach der Erkrankung und dem frühen Tod Etzels im Mai 1865 große Verantwortungslasten zu.

Es war aber zunächst Ingenieur Etzel selbst, der gegen die Vorschläge seines Teams die Trasse der künftigen Brennerbahn fixierte: Erstes Gebot waren Sicherheit und Kosteneinsparung. Die Streckenführung Innsbruck–Bozen war daher möglichst kurz zu halten, die Steigungen durften auf der Länge von 125 km ein Maximum von 25 Promille nicht übersteigen. Teure Kunstbauten wie Viadukte, hohe Brücken und lange Tunneln mussten weitgehend ent-



Wilhelm von Flattich

lang an die mühseligen Vermessungen vor Ort, quer durch die Schluchten bei Patsch und Schönberg nördlich sowie bei Atzwang und Blumau südlich des Brenners.

Thommen und seine Männer lieferten dann die Ausführungspläne, die zunächst dem Wiener Handels- und dem Verteidigungsministerium im Herbst 1862 vorzulegen waren. Etzel und die Verhandler der Südbahn hatten alle Mühe, den Ministerialbeamten abstruse Trassenänderungen auszureden und mussten manche Kröte schlucken. Mit der eigenen Chef-Etage hingegen war um das knapp bemessene Budget zu verhandeln.

Nach der „politischen Begehung“ der künftigen Trasse durch Ministerialbeamte, Bauträger und Ortsvorstände im Sommer 1863 folgte die offizielle Projektgenehmigung, dann die Ausschreibungen. Da die Offerte von Großunternehmern zu hoch ausfielen, stückelte die Südbahn den Bau in 16 Lose und vergab ihn an günstigere Kleinunternehmer. Die Bahndirektion selbst kontrollierte den Bau über vier Sektionsbezirke von jeweils 30 km Länge.

ERSTER SPATENSTICH UND ARBEITSBELASTUNGEN

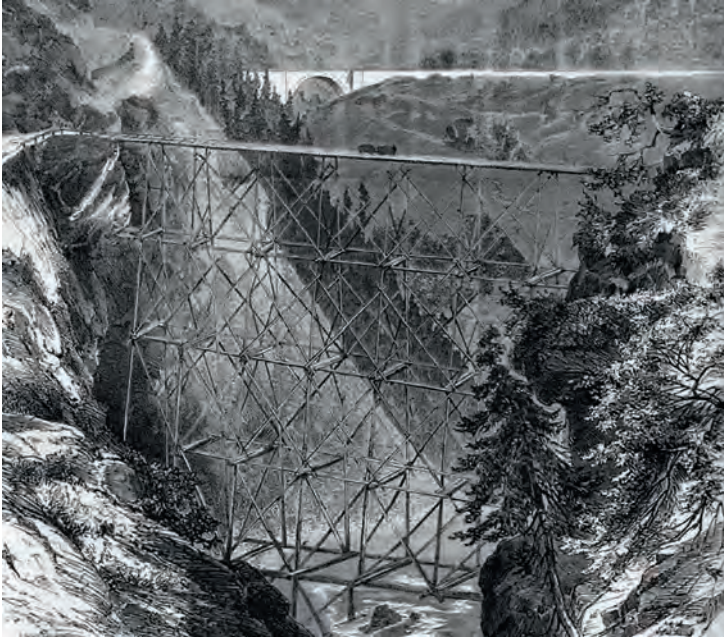
Inzwischen rückte der gesetzlich vereinbarte Termin der Fertigstellung, das Jahr 1866, bereits bedrohlich näher: Am 23. Februar 1864 folgte endlich der erste Spatenstich zum Bergisel-Tunnel, bis dann die Arbeiten im Spätsommer 1864 richtig anliefen. Nun bevölkerte sich das Eisack- und Silltal mit abenteuerlichen Bautrupps, die zu rund zwei Dritteln aus Reichsitalienern und Welschtirolern, aber auch aus Slowenen und Kroaten bestanden, die mit ihren



Alte Postkarte von Franzensfeste

gesammelt. Der noch nicht 50-jährige Etzel war ein alter Hase, im Höchstmaß belastbar, von eisernen Nerven und ein exzellenter Planer, der Mut zu ungewöhnlichen Lösungen bewies. Dem Hauptkoordinator zur Seite standen profilierte Techniker: sein Stellvertreter Wilhelm Pessel, der für die Hochbauten verantwortliche Wilhelm von Flattich, Rudolf Paulus für den Oberbau und

fallen. Gegen den Vorschlag seines Teams zog Etzel daher eine Trasse durch die Schluchten der Sill und des unteren Eisacktales, ohne Anstieg ins Mittelgebirge von Matrei. Um die Steigungen zu reduzieren, dienten zwei Kehrtunneln im Gschnitz- und im Pflerschtal. Das Ingenieurteam machte sich diese Vorgaben zu eigen und ging mit einem Trupp Zeichner ein halbes Jahr

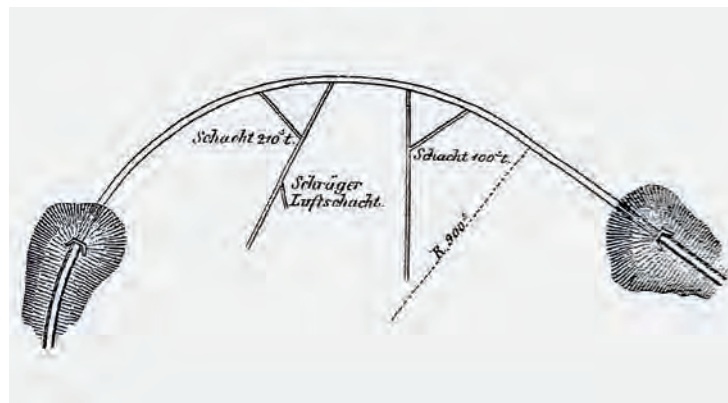


Transportgerüst über die Sill (aus: Jursitzka/Pawelka, Carl von Etzel, 2017)

Familien vor Ort lebten. Deutschsprachige Bahnarbeiter waren rar, da sie die kräftezehrende Arbeit in oft miserabler Unterkunft und mäßiger Entlohnung ablehnten. Zudem forderte der Bau von Beginn an zahlreiche Opfer, deren genaue Zahl nie ermittelt wurde. Der traurige Auftakt kam einen Monat nach Baubeginn, als die „Tiroler Stimmen“ im März 1864 berichteten: „Am Montag fand, wie bereits gemeldet, am Berg Isel ein Italiener seinen Tod, der ein sehr tüchtiger Arbeiter und derjenige war, welcher den ersten Spatenstich an der Brennerbahn gethan hat.“ Dem ersten Opfer folgten Hunderte von Toten, die an Unfällen und Krankheiten starben; allein im Notspital am Brennersee waren es im Zeitraum 1864/65 223 Menschen. Der menschliche Preis für die Brennerbahn war außerordentlich hoch – Tirol lernte während der Bauphase die Nachtseite des entfesselten Kapitalismus und seiner Ausbeutung in der Hochphase der Industrialisierung gründlich kennen.

Der starke Anteil an italienischen Arbeitskräften bereitete ab Frühjahr 1866, auf dem Höhepunkt des Baus, große Probleme, als Piemont-Sardinien, das auf den Gewinn des noch österreichischen Veneto zielte, Österreich am 3. April den Krieg erklärte. Die italienische Arbeiterschaft wurde sofort unter Generalverdacht gestellt, galt

sie doch bei der Bevölkerung an der Bahnstrecke als „Fünfte Kolonne“ Piemonts. An die 10.000 Arbeiter samt Familien mussten ab Mitte Juni 1866 auf Wunsch des Landes Tirol für zwei Monate ihre Abschnitte verlassen und ins Trentino oder weiter südlich abziehen, so dass die Arbeiten kurzfristig stockten; ab Herbst 1866 kehrten sie dann in geringerer Zahl zurück. Angesichts der sagenhaften Zahl von bis zu 20.000 Arbeitern, die von Frühjahr 1864 bis zum Herbst 1867 entlang der Linie tätig waren,



Projekt für den Aster Kehrtunnel (aus: Jursitzka/Pawelka, Carl von Etzel, 2017)

gab es gute Geschäfte für die Dörfer an der Trasse, da die Mannschaften Nahrungsmittel, aber auch Getränke wie Bier und Schnaps um gutes Geld erstanden. Erst recht Morgenluft witterten die Grundeigentümer, die sich die benötigten Trassenflächen nur mühsam abhandeln

ließen. Auch im Raum Sterzing wurde mit allen Tricks versucht, die Ablösen nach oben zu treiben, was die Südbahn nur mit gerichtlicher Unterstützung verhindern konnte. Auf die Verhältnisse im Wipptal während des Bahnbaus wird ein weiterer Beitrag im nächsten Erker eigens eingehen.

BAULICHE HERAUSFORDERUNGEN

Dabei hatte die Bauleitung bereits mit den eigentlichen Arbeiten alle Hände voll zu tun: Brücken und Tunneln in der Sillschlucht und im unteren Eisacktal, dann die anspruchsvolle Bauaufgabe der Kehrtunnels im Gschnitz- und Pflerschtal banden große Energien. Zu allem Überfluss war das Innsbrucker Bauunternehmen Kapferer bei der Arbeit am Gschnitzer Kehrtunnel überfordert und gab auf, so dass die Südbahn selbst die Arbeiten fortsetzen musste. Die Rückschläge gaben aber auch Anlass zu innovativen Lösungen, so bei der Führung der Bahntrasse an Sill und Eisack, wo unmittelbar am reißenden Wasser durch Sicherung mit Felszyklopen und Faschinen große Sicherheit erzielt wurde. Auch die trotz aller Sparsamkeit notwendigen rund 23 kleineren und größeren Tunneln wurden trotz Wassereintrübe realisiert. Im Fall von Gos-

Wien nach Stuttgart an einer letzten Herzattacke verstarb. Energie und rückhaltloser Einsatz, die ihn bei seinen vielfältigen Aufgaben begleitet hatten, übertrugen sich auf sein Team, das die Vorgaben des Chefs nahtlos umsetzte. Dies galt auch für die Hochbauten entlang der Bahnstrecke, für die der zuständige Bauleiter Wilhelm von Flattich eigene Entwürfe für die Bahnhöfe und weitere Bauten wie die Wasserstationen anfertigte. Diese so genannten „Normalien“, funktional gebaut und ästhetisch ansprechend, prägen bis heute das Erscheinungsbild der Brennerbahn.

Zwei Jahre nach dem Tod Etzels fand am 10. Mai 1867 eine erste Probefahrt einer Lokomotive auf der Kurzstrecke Innsbruck–Sonnbühl statt, der erste Probezug Innsbruck–Bozen startete am 25. Juli 1867 am Morgen um 8.00 Uhr in Innsbruck und erreichte in drei Stunden den Brenner; für die Gesamtstrecke waren sechs Stunden erforderlich. Die Baukosten erreichten zwar mit 31,3 Millionen Gulden eine beeindruckende Höhe, sie lagen aber deutlich unter den Kosten pro Streckenkilometer, die am Semmering angefallen waren; die Hand des schwäbischen Sparmeisters Etzel und der Südbahndirektion wirkten als Kostenbremse.

Die Verkehrsrevolution an der Brennerroute stand mit dem Bahnbau erst am Anfang. Von nun an vervielfachte sich die Zahl beförderter Personen und der Gütertonnage Jahr um Jahr, auch dank der 1871 eröffneten Verbindung Villach–Franzensfeste. Die Bahn veränderte Tirol von Grund auf, sie erschloss neue Absatzmärkte, kurbelte die industrielle Produktion an, erleichterte aber auch den Güterimport, was die leistungsschwache Landwirtschaft Tirols alsbald schmerzlich verspürte. Für den Tourismus war nun gleichfalls eine Schneise geöffnet, an der Kurorte und Sommerstationen wie Gossensaß, Vahrn oder Gries neu auflebten. In den Wipptaler Raum trug die Bahn einen besonders tiefen Umbruch, dem ein eigener Beitrag gelten soll. **E**

Jubiläumsfeier in der Festung

Am 24. August 1867 wurde Österreichs zweite Alpenbahn, die Brennerbahn, ohne viel Trubel offiziell eröffnet. Am 31. August 2017



überquerte nun zum großen Jubiläum „150 Jahre Brennerbahn“ erstmals der ÖBB Railjet die Brennergrenze.

Nach Ansprachen der Landeshauptleute Günther Platter und Arno Kompatscher in Innsbruck führte die Fahrt bis nach Sterzing, von wo aus eine historische Lokomotive die Festgäste nach Franzensfeste brachte.

Beim Festakt in der Festung unter der Motto „Moderne trifft Historie“ stellten u. a. Maurizio Gentile, Geschäftsführer der italienischen Schienennetzbetriebergesellschaft Rete Ferroviaria Italiana RFI, der Vorstandsdirektor der Europäischen Brennerbasistunnelgesellschaft BBT SE Raffaele Zurlo und Konrad Bergmeister die Bedeutung des BBT in den Mittelpunkt ihrer Ausführungen.

Im Rahmen des Festaktes wurden vor zahlreichem Publikum auch die Sieger des Fotowettbewerbs „Connecting People“ prämiert, die Fotoausstellung eröffnet sowie das Buch „150 Jahre Brennerreisebahn, von der Postkutsche zur Hochgeschwindigkeit“ vorgestellt. Die Fotoausstellung ist bis zum 30. September zu sehen.

„Bahnlandschaften“ in Neapel

Die Ausstellung „Bahnlandschaften“, die von August 2015 bis Ende August dieses Jahres in der Festung Franzensfeste zu sehen war und die Bahnen im historischen Tirol von 1850 bis heute ins Bewusstsein rückte, wandert nun ins prominente FS-Eisenbahnmuseum „Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa“ in Neapel.

Im Fokus der vom Kuratorium für Technische Kulturgüter erstellten Ausstellung standen neben zahlreichen Objekten aus der Bahnära der Stunde null u. a. ausgewählte exklusive Fotodokumente der Brennerbahn des international bekannten Fotografen Walter Niedermayr, der die Hochbau-

ten im Streckenabschnitt von Brenner bis Bozen zwischen 1991 und 1994 festgehalten hat. Der Nordtiroler Abschnitt von Brennersee



bis Innsbruck wurde vom renommierten Architekturfotografen Christof Lackner fotografiert.

Für Kuratoriums-Vorsitzende Wittfrida Mitterer stellt die nunmehrige Ausstellung in Neapel eine Bestätigung des Ausstellungserfolgs dar.

Briefmarke



Die Österreichische Post widmet dem 150. Jubiläum der Eröffnung der Brennerbahn eine Sondermarke aus der Serie „Eisenbahnen“. Das Briefmarkensujet zeigt einen typischen Personenzug der 1980er Jahre mit einer E-Lok im verschneiten Bahnhof Gries. Das Gebiet des Brennerpasses auf österreichischer Seite gehört zur Gemeinde Gries am Brenner.

m mader.
immobilien



häuser zum I(i)eben

www.mader-immobilien.it
Tel. +39 0472 979 540