

der Nummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**

bert Ditterich

125 Jahre Brennerbahn

B 7539 E
ISSN 3 922 40 33 2

**special
3/93**

DM 25,80

Sfr 25,80

Teil 2 öS 195,-



(Füllseite)



Bild 2: Nach den Jubiläumsfeierlichkeiten im Bahnhof Brenner kehrte der Sonderzug, geführt von der 1822.002 und nachgeschoben von der 1822.003, wieder zurück nach Innsbruck, als diese Aufnahme bei St. Jodok entstand.

Bild 1 (Titel): Auf der Hinfahrt von Innsbruck zum Brenner hat der Jubiläums-Sonderzug – mit der 1822.003 an der Spitze – soeben den Kehrtunnel bei St. Jodok durchfahren (12. September 1992). **Fotos 1 und 2: Mag. A. Ditterich**

Bild 244 (Rücktitel): Einen der zahlreichen Tunnels im Verlauf der Brennerstrecke verläßt die 1110.003 auf der Fahrt in Richtung Innsbruck am 18. August 1992. **Foto: W. Six**

Impressum

ISBN 3-922404-33-2

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Mag. Albert Ditterich
 Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Bildredaktion: Gerhard Zimmermann
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Printed in Italy by Europlanning srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Januar 1993 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	5
125 Jahre Brennerbahn: Die Jubiläumsfeierlichkeiten	6
Die Umfahrung Innsbruck	12
Mit der Eisenbahn von Innsbruck nach Bozen	14
Der Brenner im internationalen Vergleich	29
Die Zukunft der Brennerbahn	38
Drei neue Tunnels in Südtirol	46
Brenner-Deklaration	48
Die Brennerbahn von morgen – eine Flachbahn	50
Der nördliche Zulauf zum Brenner-Basistunnel	61
Der südliche Zulauf zum Brenner-Basistunnel	63
Der Dampfbetrieb von 1867 bis 1928	66
Diesellokomotiven – auch am Brenner	71
Der elektrische Betrieb seit 1928	73
Von der Brennerbahn abzweigende Strecken	84

Vorwort

Mit dem jetzt vorliegenden Special 3/93 ist unsere zweiteilige Ausgabe über die Brennerstrecke komplett. (Der erste Teil lief als Special 1/92.)

Am 12. und 13. September des vergangenen Jahres konnte die Brennerbahn ihr 125jähriges Jubiläum feiern, das allen, die daran teilnehmen konnten, ein unvergeßliches Erlebnis bot. Es wurden die modernsten Fahrzeuge für den Bahnbetrieb über den Brennerpaß vorgestellt, wobei natürlich die – z.Z. noch mit "Anlaufschwierigkeiten" kämpfende – neue 1822 der ÖBB nicht fehlen durfte.

Begleiten Sie uns auf einer Fahrt von Innsbruck nach Bozen in Wort und Bild! Sicherlich werden Sie an den herrlichen Farbfotos genausoviel Freude haben, wie wir sie selbst hatten. Daß unsere Aufrufe zur Einsendung von Fotos ein derart gewaltiges Echo finden würden, hatten wir uns nicht träumen lassen!

Nach der Fertigstellung der Brenner-Hauptstrecke war die Errichtung von Nebenlinien möglich, die in ihrer landschaftlichen Schönheit der Hauptlinie in nichts nachstehen. Auch hiervon können Sie sich, liebe Leser, selbst ein Bild machen.

Der Betriebsmaschinendienst darf natürlich in einer Dokumentation wie der vorliegenden nicht außer Betracht bleiben. Über 60 Jahre lang dominierte der Dampfbetrieb am Brenner, ehe er 1928 vom elektrischen Betrieb abgelöst wurde. Die verschiedenen zum Einsatz gelangten Lokomotivbaureihen auf der österreichischen wie auf der Südtiroler





Bild 4: Mehr als 40 Jahre nach dem ersten Erscheinen der E 94 sind Lokomotiven dieser Reihe noch immer am Brenner eingesetzt. Im Frachtenbahnhof von Innsbruck begegnet am 19. Oktober 1984 die 194 084 vor einem Güterzug ihrer einfahrenden ÖBB-Schwester 1020.35. **Foto: W. Goy**

Bild 3 (linke Seite): Soll das neue "Zugpferd" am Brenner werden: die ÖBB-Baureihe 1822. Hier die 1822.001 unterhalb der nebelverhüllten Reither Spitze auf der Mittenwaldbahn bei Seefeld. **Foto: Dr. H. Petrovitsch**

Seite der Strecke werden in Wort und Bild vorgestellt.

Ein gewichtiges und brandaktuelles Thema stellt die Zukunft der Brennerbahn dar, deren erster Abschnitt – die Umfahrung Innsbruck – bereits im Frühjahr kommendes Jahres dem Betrieb übergeben werden soll. Gewisse Schwierigkeiten gilt es noch bei der Realisierung des Brenner-Basistunnels zu überwinden. Dessen Projektierung wurde in der "Brenner-Deklaration" vom 9. September 1991 zwischen den Verkehrsmini-

stern Deutschlands, Österreichs und Italiens grundsätzlich vereinbart. Bis jetzt sind noch verschiedene Varianten im Gespräch. Es kommt darauf an, die Eisenbahnlinie über den Brenner so attraktiv auszugestalten, daß sie einen direkten Vergleich mit der Gotthard- und der Simplon-Transitstrecke nicht zu scheuen braucht.

Daß auch dieser Band gleichzeitig mit der Ihnen vorliegenden deutschen in einer italienischen Ausgabe erscheint, deren Herausgabe natürlich unsere italie-

nische Schwesterzeitschrift "Mondo Ferroviario" übernommen hat, sei nur am Rande für die daran Interessierten erwähnt.

Autor, Fotografen und Verlag wünschen den Lesern viel Spaß bei der Lektüre dieses Specials. Wir würden uns freuen, wenn sich recht viele Eisenbahnfreunde von unserer Broschüre zu einem Besuch dieser herrlichen Alpenbahn, besonders im weniger bekannten italienischen Teil, anregen ließen.

Hermann Merker Verlag



Bild 8 (links oben): Die neueste Verschublokreihe der ÖBB war auf der Fahrzeugschau in Innsbruck Hbf mit der 2068.010 vertreten. Diese Maschinen zeichnen sich durch ein besonders leises Fahrverhalten aus.

Bild 9 (links Mitte): Auch die anlässlich der Ausstellung "100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner" mit einer Sonderlackierung versehene 1044.210 wurde in Innsbruck gezeigt.

Fotos 8 und 9: J. Müller

Bild 10 (links unten): Zu bewundern gab es in Innsbruck schließlich auch die von Beilhack gebaute Schneeschleuder 2080.001, die bereits zu Räumdiensten am Brenner eingesetzt wurde.

Foto: M. Inderst

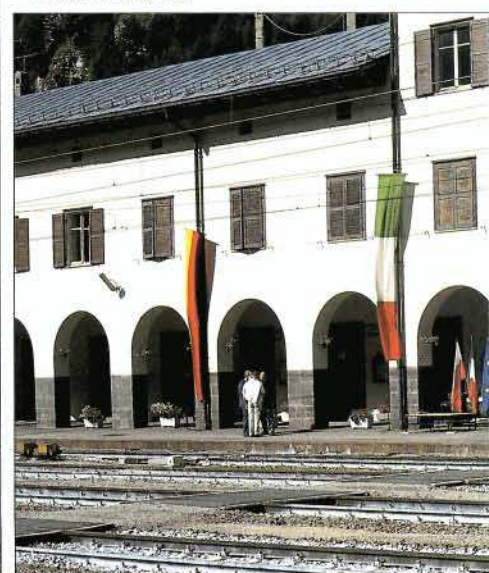




Bild 11: Die DB entsandte zum Brenner-Jubiläum eine ICE-Garnitur, die gegen Zählkarten benutzt werden konnte. Der rund 400 m lange Triebzug durchfährt hier die Schleife bei St. Jodok.

Foto: Mag. A. Ditterich

Bild 13 (rechts unten): Anlässlich des 100jährigen Brenner-Jubiläums am 23. September 1967 zog die letzte betriebsfähige Brenner-Dampflok, die 671 der Graz-Köflacher-Bahn (GKB), einen historischen Zweiachserzug von Innsbruck nach Gries (Ausfahrt aus dem St. Jodoker Tunnel). **Foto: G. Luft**

Bild 12: Für den Festakt beim Etzel-Denkmal wurde der Bahnsteig 1 des Bahnhofs Brenner mit der österreichischen, italienischen und deutschen Flagge festlich geschmückt. **Foto: G. Bendrien**





Bild 14: Direkt nebeneinander präsentieren sich die Paradeperle von DB und FS, ein ICE-Triebzug und ein ETR 500, im Bahnhof Brenner.

Foto: E. Nährer

nen entsprechenden Ersttagsstempel abgab. An einem anderen Stand konnte sich jeder seine – sehr geschmackvoll gestaltete – Jubiläums-Gedenkmünze selbst schlagen. An allen drei Festtagen war auch die Modelleisenbahnanlage in der Bundesbahndirektion Innsbruck zu besichtigen.

Ausschließlich am Samstag konnten das Ruetz-Kraftwerk in Fulpmes, das die Stromversorgung der Brennerstrecke sichert, und die Tunnelbaustelle der Umgehung Innsbruck besichtigt werden. Hier soll bis Ende des laufenden Jahres der längste Tunnel Österreichs (rund 13 km lang) entstehen.

Mit zwei spektakulären Sonderzügen feierten die ÖBB den Geburtstag der Brennerbahn. Der offizielle Jubiläumzug bestand aus neuesten Eurofima-Wagen und führte an der Spitze den "Kronprinzenwagen" mit. Bespannt war er mit der 1822.003, als Nachschublok fungierte allen

Unkenrufen zum Trotz die 1822.002. In Matriei, Steinach, St. Jodok und Gries wurde jeweils für eine kurze Feier angehalten. Gegen 13 Uhr erreichte der Festzug den Bahnhof Brenner. Im Bahnhof Brenner ließ man den ICE – als modernstes Fahrzeug der DB – direkt neben dem ETR-Y.500 (Garnitur E.404 003/004) der Italienischen Staatsbahnen (FS) einfahren.

Beim anschließenden Festakt am Bahnsteig 1 wurde von allen Beteiligten ein eindeutiges "Ja" zum Schienenverkehr und zum Brenner-Basistunnel ausgesprochen. Das Abkommen der Bahngesellschaften von Ende August 1992 dürfte dem weiteren Vorschub leisten. Mit einer Kranzniederlegung gedachte man des Erbauers der Brennerbahn, Ing. Carl von Etzel.

Sicher wird die Brennerbahn bei ihrem 150. Geburtstag allen Kritikern bewiesen haben, daß sie trotz ihres Alters noch längst nicht zum sprichwörtlichen alten Eisen gehört.

Bild 16 (rechts): Durch das Eisacktal "rauscht" der ETR 500 zu den Jubiläumsfeierlichkeiten am Brenner.

Foto: J. Müller

Bild 15: Kurz vor seinem Ziel passiert der moderne italienische Triebzug bei Schelleberg ein altes Bahnwärterhaus. **Foto: Bress-Goy**



