

sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**



B 7539 E
ISBN 3-922404-29-4

**special
1/92**

125 Jahre Brennerbahn

Albert Ditterich

Teil 1

DM 23,80
sfr 23,80
öS 180,--





Bild 2: Blick vom Seefelder Sattel in das ca. 500 m tiefer liegende Inntal, das der Morgennebel noch zudeckt (30. Oktober 1991). Die Eisenbahnstrecke Innsbruck – Landeck – Bludenz liegt unter einer dichten Wolkendecke und läßt sich daher nur erahnen. Im Hintergrund glänzt der schneebedeckte Hocheder (2798 m) in der Sonne. **Foto: R. Doll**

Bild 1 (Titel): Die Brennerbahn ist eine der imposantesten Gebirgsbahnen Europas. Der Güterzug, geführt von der 1044.085, hat am 3. November 1988 bereits die Sillschlucht passiert, Matrei und Steinach hinter sich gelassen und wird gleich die berühmte Kehrschleife St. Jodok erreicht haben. **Foto: Th. Wunschel**

Vorwort

Der nur 1371 m hohe Brennerpaß ist schon seit eh und je ein bekannter, relativ bequemer Alpenübergang. Im Mittelalter war die Brennerstraße ein stark frequentierter Handelsweg. 1786 reiste auch Johann Wolfgang von Goethe auf dieser Route nach Italien.

Seit Beginn des Eisenbahn-Zeitalters wurde der Brenner immer wieder in die Planungen mit einbezogen. Die damaligen großen Handelshäuser zeigten reges Interesse an einer Bahn über den Brenner, ging es doch darum, die Waren aus dem Süden Europas und aus dem Vorderen Orient schnell, schonend und kostengünstig nach Mitteleuropa zu transportieren. Bereits über ein Jahrzehnt lang beschäftigte sich der Hermann Merker Verlag mit dem Thema "Eisenbahnen in den Alpen". So wurden bisher die Gebirgsbahnen über den Gotthard und über den Arlberg, die Erzbergbahn, die Strecke Innsbruck – Garmisch-Partenkirchen – Reutte sowie die Semmeringbahn beschrieben. Mit dem vorliegenden Special hat sich unsere Redaktion erstmals mit der Thematik "Länderübergreifende Alpenüberquerung durch die Eisenbahn" befaßt.

In dem auf der Paßhöhe gelegenen Bahnhof Brenner treffen zwei in vielem divergierende Bahnverwaltungen aufeinander. Man könnte sogar fast von einem "Dreiländereck" sprechen, denn außer den Fahrzeugen der Italienischen Staatsbahnen FS und der Österreichischen Bundesbahnen ÖBB gelangen auch Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn an den Brenner. Verträge zwischen den Bahnverwal-

tungen Deutschlands und Österreichs ermöglichen solche zeitsparenden Lokomotivvängläufe. Zum Ausgleich fahren die ÖBB mit ihren schmucken Zuggarnituren ebenfalls vom Brenner bis München durch.

Beständen nicht die unterschiedlichen Stromsysteme zwischen der FS einerseits und der ÖBB und DB andererseits, könnten die Züge über den Brenner ohne Lokwechsel von München bis Verona durchfahren. Die Wagengarnituren erreichen sowieso nicht selten vollständig diese beiden Endpunkte, an denen grundsätzlich (München Hbf) bzw. fast immer (Verona Porta Nuova) Fahrtrichtungswechsel notwendig ist.

Die Eisenbahnsituation am Brenner ließ den Gedanken aufkommen, zusammen mit der Schwesterzeitschrift "Mondo Ferroviario" ("Welt der Eisenbahn") ein gemeinsames Werk über die Brennerbahn zwischen Innsbruck und Bozen in deutscher wie in italienischer Sprache zu erstellen. Das Special zum 125jährigen Bestehen der Brennerbahn liegt also mit derselben Bildausstattung auch in Italienisch vor. Erstmals produzierten beide Verlage zusammen eine Specialausgabe des Eisenbahn-Journals. An dieser Stelle sei den beiden Redakteuren Alessandro Muratori und Emilio Ganzerla von "Mondo Ferroviario" für ihr Engagement herzlich gedankt. Unser besonderer Dank gilt Magister Albert Ditterich, der sich bereit fand, das Thema Brennerbahn kurzfristig in den vorliegenden Text zu "kleiden". Seine gründlichen Recherchen wurden durch historische "Bei-

gaben" unseres Mitarbeiters Dr. Günter Schein-graber ergänzt. Extra hervorheben möchten wir auch die Hilfsbereitschaft der FS bei der Fotosuche und die Treue unserer altbewährten Bildautoren, die uns wieder reichhaltig mit ausgezeichneten Fotos versorgten.

Sicher haben Sie auf dem Titel den Vermerk "Teil 1" gesehen. Infolge der umfangreichen Bebilderung, bedingt durch die vielen verschiedenen Fahrzeuge, mußten wir auf wichtige Themen verzichten, die in einem zweiten Band nachgereicht werden. Ein Kapitel "Betriebsmaschinendienst" wird über alle früher und derzeit am Brenner verkehrenden Triebfahrzeuge Auskunft geben. Die neue Zweisystem-Lokomotive der ÖBB, die in erster Linie für den Brenner entwickelt wurde, fehlt in dieser Übersicht ebensowenig. Die einst bestehenden Gleisfünfecke am Brenner und in Franzensfeste werden genauso beschrieben wie die ins Pustertal abzweigende alte Südbahnstrecke nach Wien mit den auf ihr in italienischer Zeit verkehrenden Franco-Crosti-Dampflokomotiven. Über die 125-Jahr-Feier der Brennerbahn mit allen Veranstaltungen und Sonderfahrten wird selbstverständlich ausführlich berichtet werden. Beachten Sie hierzu bitte Seite 98 dieser Broschüre!

Schon heute möchten wir nicht versäumen, den verantwortlichen Bahnverwaltungen zum 125. "Geburtstag" der Brennerlinie zu gratulieren und ihnen "Glückauf" für die Entwicklung dieser Alpentransversale zuzurufen!

Hermann Merker Verlag

Impressum

ISBN 3-922404-29-4

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
Satz: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Hermann Merker
Bildschirm-Umbruch: Gerhard Peter
Titelseiten-Gestaltung: Gerhard Gerstberger
Anzeigen: Elke Albrecht

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 März 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Inhalt

Vorwort	2
Einleitung	4
Der Brenner, ein klassischer Verkehrsweg	6
Eine »unwichtige« Bahnlinie	7
Das mitteleuropäische Eisenbahnnetz 1855 und 1866	11
Die K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	14
Der Bau der Brennerbahn	18
Ingenieur Carl von Etzel	29
Streckenverlauf und Bauten	43
Von der Eröffnung bis 1919	57
Die Zwischenkriegszeit	70
Der Zweite Weltkrieg	82
Die Brennerbahn seit 1945	90

Bild 3: Mitten in Innsbruck liegt der nördliche Ausgangspunkt der Brennerbahn, der Hauptbahnhof der Tiroler Landeshauptstadt. Hinter dem Turm des Stiftes Wilten der Personenbahnhof, rechts davon – unter der Olympiabücke – der Frachtenbahnhof (Aufnahme vom 30. November 1991). **Foto: U. Doll**

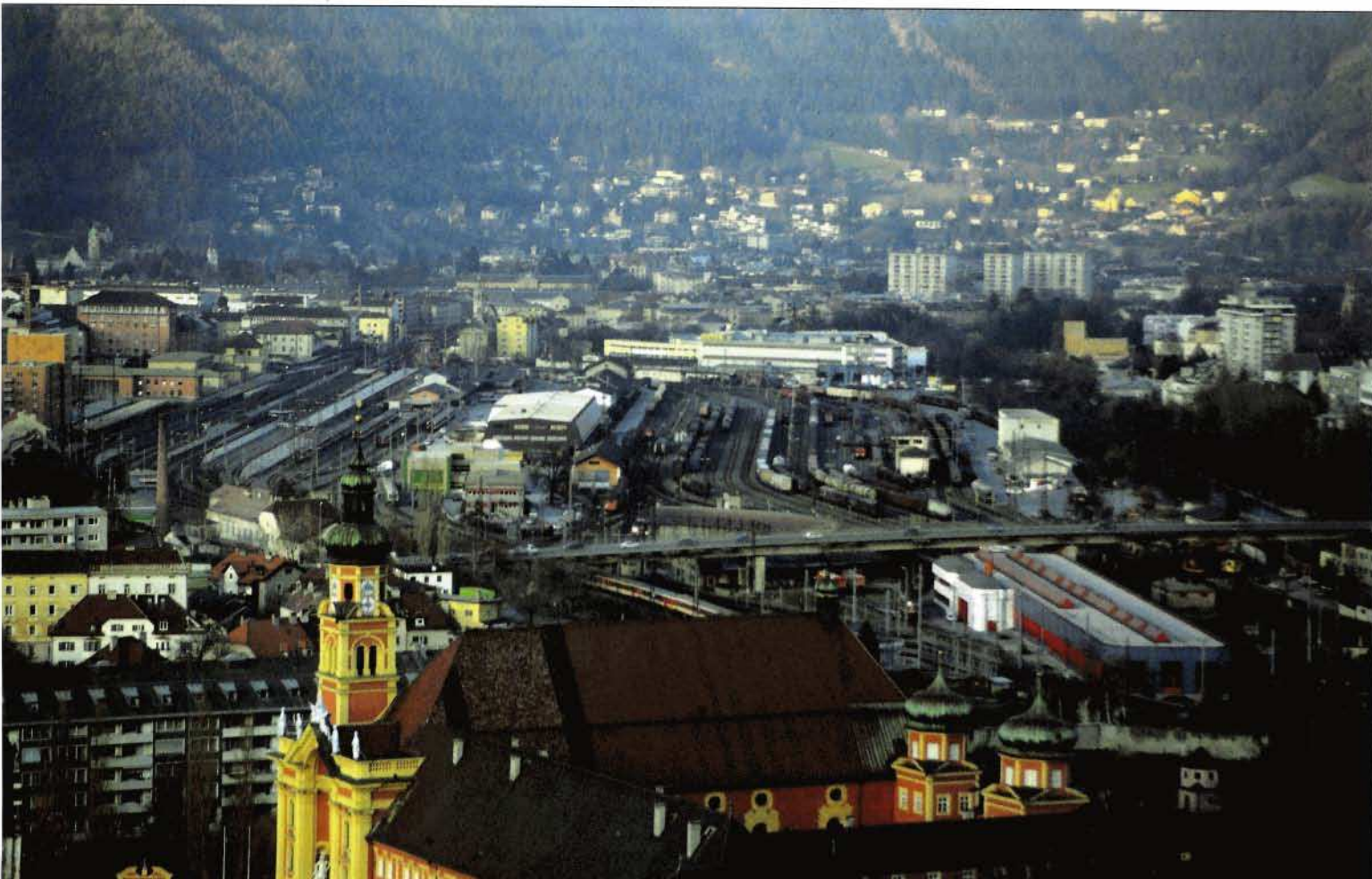




Bild 4: Vor der prächtigen Kulisse der Nordkette durchfährt am 1. Dezember 1991 ein Güterzug mit der 1044.109 an der Spitze den Personenbahnhof Innsbruck Hauptbahnhof in Richtung Brenner. **Foto: A. Muratori**

Einleitung

Am 24. August 1867 wurde der öffentliche Eisenbahnbetrieb über den Brenner zwischen Innsbruck und Bozen aufgenommen. Damit war die uralte Handels- und Verkehrsverbindung zwischen Deutschland und Italien in das werdende mitteleuropäische Schienennetz eingebunden.

Die Eröffnung der Brennerbahn geschah entgegen allen üblichen Gepflogenheiten ohne jede Feierlichkeit, denn die Hoftrauer des Kaiserhauses wegen der Erschießung Kaiser Maximilians von Mexiko, eines Bruders von Kaiser

Franz Joseph I., verbot jegliche öffentliche Veranstaltungen. Auch die Niederlage Österreichs in der kriegerischen Verwicklung mit Preußen ein Jahr zuvor war noch frisch im Gedächtnis. Ende August 1992 besteht der zweite Schieneweg über die Alpen 125 Jahre, und wir wollen daher unseren Lesern, nach den beiden Ausgaben über die Semmeringbahn, die Brennerbahn nahebringen. Zum besseren Verständnis ihrer Geschichte halten wir es jedoch für sinnvoll, einen knappen Ausblick auf die allgemeine Geschichte zu geben, vor deren Hintergrund sich Bau und Eröffnung der Brennerbahn abspielten.

Das Österreich des Jahres 1867 war ein völlig anderes Staatsgebilde als das Österreich un-

serer Tage. Es war eine europäische Großmacht und erst vor einem Jahr von Preußen aus seiner Vormachtstellung im Deutschen Bund gedrängt worden. Nach dem Ende der Ära Napoleon war es zum Wiener Kongreß der Jahre 1814/15 gekommen, der Mitteleuropa so gestaltet hatte, wie es – im großen und ganzen – gute einhundert Jahre bis zum Ende des Ersten Weltkriegs seine Form gewahrt hat.

Damals hatte Österreich nach der Abtretung Belgiens an die Niederlande und des Breisgaus samt dessen benachbarten Gebieten an Baden und Württemberg alte Gebiete zurückgehalten und umfaßte jetzt wieder neben den Ländern des heutigen Österreichs Böhmen und Mähren, Krain, Triest mit dem Küstenland, Galizien und die Bukowina, die Lombardei mit Mailand, Venetien und Dalmatien. Von dem Lombardisch-Venezianischen Königreich gingen allerdings 1859 die Lombardei und 1866 Venetien an das damals entstehende Königreich Italien verloren.

Wichtigster Punkt der Wiener Kongreßakte vom 8. Juni 1815 war jedoch die Bildung des Deutschen Bundes, der an die Stelle des alten "Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation" trat, das 1806 von Napoleon zerschlagen worden war. Unter Österreichs Vorsitz schlossen sich 35 souveräne Fürsten und vier freie Städte zum Deutschen Bund zusammen, dessen Handlungsfähigkeit aber bald durch die sich abzeichnenden Spannungen zwischen Preußen und Österreich beeinträchtigt wurde. Zwar kämpften Österreicher und Preußen noch 1864 Schulter an Schulter gegen Dänemark; aber bereits zwei Jahre später entbrannte zwi-

Bild 5: Tägliche Gäste unter der Fahrleitung der Brennerbahn sind die Dieselloks der Reihe 2043. Lokomotive Nummer 068 wird gleich einen Korridorzug nach Lienz übernehmen (4. August 1989). **Foto: F. Giemulla**





Bild 6: Vorbei sind die Zeiten, in denen die 194er der DB die Brennerzüge ab München bespannten. In der winterlich verschneiten Zfl Innsbruck wartet die 194 071 am 2. Februar 1987 auf ihren nächsten Einsatz. **Foto: G. Bendrien**

schen beiden der Kampf um die Vorherrschaft in Deutschland, der nach kurzem Waffengang in der mörderischen Schlacht von Königgrätz für Preußen siegreich endete. Österreich mußte aus dem Deutschen Bund ausscheiden; seinen Platz nahm Preußen ein. Unter Bismarck wurde Preußen jetzt zur führenden Macht in Deutschland und erreichte nach dem Sieg über Frankreich im Krieg von 1870/71 durch den Zusammenschluß des Norddeutschen Bundes mit den süddeutschen Staaten – außer Österreich – die Bildung des neuen Deutschen Reichs, dessen erster Kaiser der preußische König Wilhelm I. wurde und dessen Reichskanzler für die nächsten 20 Jahre Fürst Bismarck hieß.

Österreich, jetzt weitgehend auf sich selbst gestellt, mußte zunächst die Forderungen der Magyaren befriedigen und im "Ausgleich" des Jahres 1867 den Ungarn einen eigenen Reichstag und ein eigenes Ministerium zugestehen. Mehr und mehr machten sich in den verschiedenen Landesteilen der großen Doppelmonarchie nationale und nationalistische Strömungen bemerkbar; mehr und mehr beruhte der Zusammenhalt letztlich nur auf der Person des pflichtgetreuen und streng gewissenhaften Kaisers und Königs Franz Joseph I., der von 1848 bis zu seinem Tod 1916 68 lange Jahre die Geschicke des Vielvölkerstaats leitete.

Vor diesem Hintergrund der großen politischen Geschichte begann die K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Österreichs größte Privatbahn, 1864 mit der Verbindung der Nordtiroler Bahn von Kufstein nach Innsbruck mit der Südtiroler Bahn von Verona nach Bozen über den Brenner.

Die Bedeutung des durchgehenden Schienenwegs zwischen Deutschland und Italien für Handel und Gewerbe zeigte sich binnen kürzester Zeit und brachte für alle Beteiligten erhebliche Vorteile. So wurde der Überschub einer Rekordernte in Ungarn in Form von 50 000 t Getreide auf dem neuen Schienenweg von Budapest nach Mannheim und in das soeben

wieder deutsch gewordene Straßburg gebracht. Und wenn Tirol sich heute vehement dagegen wehrt, in den Abgaswolken der Lkws zu ersticken, so bleibt als einziger Ausweg nur die vermehrte Verlegung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene in der 125jährigen Relation Innsbruck – Bozen via Brenner!

Dr. Günther Scheingraber

Bild 7: Ruhig und beschaulich ging es am Innsbrucker Hauptbahnhof um das Jahr 1930 zu: Nur zwei Taxis warten vor der wunderschönen Fassade.

Foto:
E. K. Oberbauer

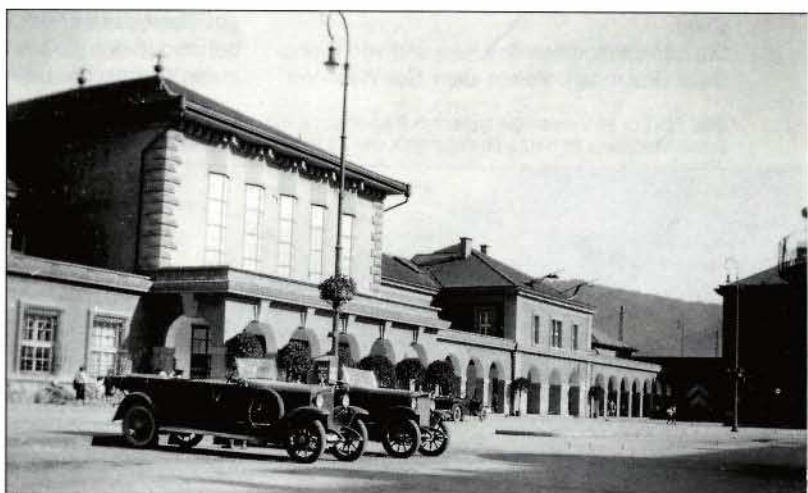


Bild 8: Die 2B-Lok 160 der Südbahn ist eben in den Südbahnhof (heute Hauptbahnhof) Innsbruck eingefahren. Die Aufnahme entstand während des Ersten Weltkriegs.

Foto: Slg. Kreutz

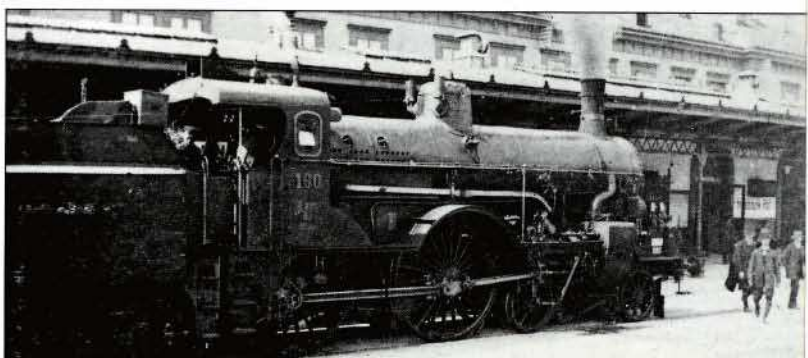




Bild 9: Im Lokomotivlanglauf bespannt die DB 111 091 am 12. August 1990 einen EuroCity-Zug zwischen München und dem Brenner. Seegrube und Hafelekar im Hintergrund sind schon seit mehr als 60 Jahren durch eine Seilbahn erschlossen. **Foto: E. Nährer**

Der Brenner, ein klassischer Verkehrsweg

Tirol zeichnete sich immer schon durch seine hervorragende Stellung im europäischen Verkehr aus. Einer der Hauptgründe dafür ist: Im gesamten Verlauf des Ostalpenzuges gibt es keine Gegend, in der sich das Gebirge leichter überwinden läßt – obwohl die Alpen in Tirol (in seinen alten Grenzen) mit über 200 km Nord-Süd-Ausdehnung ihre breiteste Stelle erreichen.

Die Längstalfurken des Inns und von Rienz/Drau (Pustertal) dienen dem Ost-West-Ver-

kehr. Die Durchlässigkeit für den Nord-Süd-Verkehr beruht darauf, daß die Nördlichen Kalkalpen bei Kufstein unterbrochen sind, um den Inn ins Alpenvorland hinaustreten zu lassen, und Eisack bzw. Etsch die Südlichen Kalkalpen durchbrechen, um in die Poebene zu fließen. Somit muß auf der Linie Kufstein – Verona nur einmal der Hauptkamm des Gebirges überquert werden. Besonders günstig dabei ist, daß sich gerade hier der niedrigste Paß in den Zentralalpen befindet – eben der Brenner

mit nur 1371 m Höhe über dem Meeresspiegel. Die in Tirol bestehende Möglichkeit, die Ostalpen in nur einem An- und Abstieg zu durchqueren, und das noch dazu mit der geringsten verlorenen Steigung, ist einzigartig! Außer der Brennerroute setzen alle Nord-Süd-Wege in Österreich die Überquerung von mindestens zwei Pässen voraus – einmal abgesehen vom Semmering, der schon ziemlich am östlichen Rand des größten europäischen Gebirges liegt. Die Alpen – und damit auch der Brenner, von dem hier die Rede sein soll – verbinden zwei völlig verschiedene Kultur- und Wirtschaftsräume. Dies verursachte bereits sehr früh einen regen Güteraustausch zwischen Italien und Mittel- sowie Nordeuropa. Bevorzugt wickelte sich dieser Warenverkehr schon immer über den Brenner ab, zumal dieser Paß wie kein anderer die oberdeutschen Haupthandelszentren München und Augsburg mit Verona verbindet, wo sich die Verkehrsströme zu den Adriaufhäfen und den oberitalienischen Industriezentren verzweigen.

Es dürfte den Leser nun nicht mehr verwundern zu hören, daß der Brenner bereits in der Jungsteinzeit überschritten wurde. Bald entwickelten sich aus den Saumpfad-Karrenwege, auf denen in der Bronzezeit schon reger Warenverkehr herrschte.

Die Römer betraten den Boden des heutigen Österreich interessanterweise erstmals über den Reschenpaß. Doch bereits unter Drusus wurde 46/47 n. Chr. die östliche Via Claudia Augusta über den Brenner nach Innsbruck ausgebaut und eine Fortsetzung durch das Unter-

Bild 10: Vor 20 Jahren ein typischer Regionalzug mit grünen Schlierenwagen und 1670.09 bei Unterberg. Diese Maschine ist heute Museumslokomotive der ZfL Innsbruck. **Foto: C. Schulze**





Bild 11: Drei verschiedene Lokomotivtypen warten am 4. August 1989 in der ZfI Innsbruck auf ihren nächsten Einsatz am Brenner: 1020.005, 1110.008 und eine Lok der Reihe 1044. **Foto: F. Giemulla**

inital zum heutigen Rosenheim (Oberbayern) angelegt. Nach Wiederinstandsetzung der alten Verbindung Franzensfeste – Bozen verkehrte auch die Römische Staatspost wieder über die Brenneroute. Fallweise transportierte dieser Postdienst auch Personen.

Mit der Errichtung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation (962) wurde der Brennerweg zur "Kaiserstraße". 66 Rom-Züge führten über diesen "bequemen" Alpenübergang.

Nicht zuletzt diese hervorragende Verkehrs-

bedeutung führte 1027 zur Entstehung der Grafschaft Tirol. Der undurchdringliche Wibet-Wald am Brenner wurde gerodet und am Paß eine Einkehrmöglichkeit geschaffen. Vom Abbrennen des Waldes leitet sich ziemlich sicher auch der Name "Brenner" her. Damals lief der gesamte Warenverkehr von Augsburg nach Venedig über den Brenner.

Nach einer Stagnation des Verkehrs in der beginnenden Neuzeit nahm vor allem unter Maria Theresia und Josef II. der Handel über den Brenner einen gewaltigen Aufschwung.

1807 tauchte ein Plan auf, Inn und Eisack über den Brenner mit einer Schleusen-Wasserstraße zu verbinden. Das Projekt scheiterte ebenso wie das eines Kanals von Telfs nach Schwaz, der im Sommer von Schiffen, im Winter als Eisbahn benützt werden sollte.

Während 1835 die Brennerstraße in ihrer heutigen Form entstand und 1845 die Stephansbrücke als damals sechstgrößte Brücke Europas gebaut wurde, beschäftigte man sich bereits mit den ersten Projekten für eine Eisenbahn über den Brenner.

Eine »unwichtige« Bahnlinie

Nicht auf den ersten Blick verständlich ist, warum die wichtigste europäische Nord-Süd-Verbindung, die Brennerlinie, so spät durch eine Eisenbahn erschlossen wurde. Um diesen Umstand zu verstehen, muß man die Eisenbahngeschichte auch aus dem Blickwinkel der allgemeinen politischen Verhältnisse dieser Zeit in Mitteleuropa betrachten.

Interessant ist, daß Projekte zur Überschienung des Brenners älter waren als der Bau der ersten österreichischen Eisenbahn von Floridsdorf nach Deutsch Wagram, die am 23. November 1837 für den Personenverkehr eröffnet wurde. Bereits zwei Jahre nach der noch davor liegenden Eröffnung der letzten Etappe der Pferdebahn Linz – Budweis (1827 bis 1832 etappenweise in Betrieb genommen) hatte sich der bayerische Ministerrat – am Heiligen Abend des Jahres 1835, also knapp vier Wochen nach der Inbetriebnahme der ersten deutschen Ei-

senbahn zwischen Nürnberg und Fürth – mit verschiedenen Anträgen für die Errichtung von Eisenbahnlinien befaßt; darunter befand sich auch jener des Barons von Eichtal, eine Strecke von München nach Salzburg über Rosenheim zu errichten, um eine Anbindung an die K. k. österreichische Bahn nach Triest, die allerdings auch erst in Planung stand, zu erreichen.

Diese Idee wurde nicht verwirklicht; doch schon zwei Jahre später, 1837, gedachte Georg von Kloeber aus München, von Eichtals Planungen zu realisieren, wobei er jedoch auch eine Zweiglinie von Rosenheim nach Kufstein und weiter nach Innsbruck errichtet sehen wollte. Wegen angeblicher Undurchführbarkeit im Tiroler Raum wurde das Projekt abgelehnt, obwohl sich zur gleichen Zeit in Innsbruck ein Privatverein gegründet hatte, der eine Eisenbahn von Innsbruck nach Kufstein bauen woll-

te. Pikanterweise waren alle bayerischen Ministerien für diesen Plan; nur das Kriegsministerium meldete Bedenken an. Diese führten dazu, daß bei Fischbach/Inn eine Befestigungsanlage errichtet wurde, die auch eine zukünftige Bahnlinie an dieser Stelle schützen sollte. Theoretisch hätten die Planungsarbeiten für die Bahn nach Fertigstellung der Befestigungsanlage 1838 beginnen können, wenn nicht der bayerische König Ludwig I. die Pläne abgelehnt hätte, weil ihm noch keine Zusicherung über den Bau der Unterinntallinie vorlag.

Im selben Jahr tauchte erstmals der Plan zur Überschienung des Brenners auf: Der damalige Innsbrucker Bürgermeister, Dr. Joseph Valentin Maurer, schlug eine Eisenbahn von Triest über Venedig nach Sterzing sowie eine zweite Linie von Innsbruck nach München vor; die Strecke von Sterzing nach Innsbruck sollte mittels einer Pferdebahn bewältigt werden.

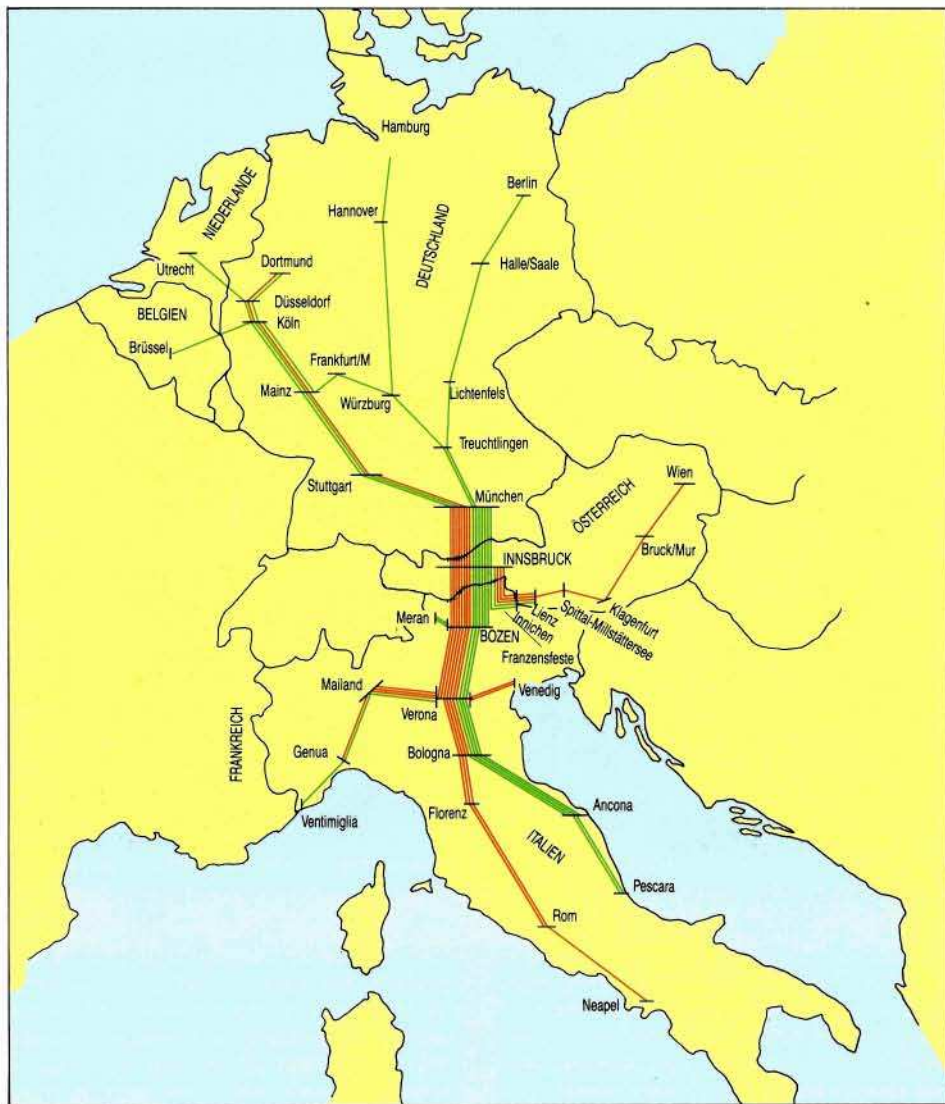


Bild 12: Die enorme Bedeutung der Brennerbahn im internationalen Reiseverkehr (rot die täglichen und grün die saisonal verkehrenden Kurswagenpaare, Fahrplanjahr 1991/92).
Graphik: Mag. A. Ditterich

Ebenfalls 1838 schlug Leopold Octavian Philip, von Beruf "Gubernialkonzipist" (welch herrliche Wortschöpfung!), eine Verbindung von München über Innsbruck, Landeck, den Reschenpaß, den Vintschgau, Bozen, Trient und das Valsugana nach Venedig vor. Gleichzeitig erarbeitete Alois Negrelli, bekannt als der Planer des Suezkanals, eine detaillierte Trassenstudie durch das Unterinntal aus. Alle vorgenannten Pläne wurden abgelehnt, was gleichermaßen einem Projekt eines Mannes widerfuhr (dessen Name nicht mehr bekannt ist), der erstmals den Brenner mit einer Dampfeisenbahn überwinden wollte; er plädierte für eine Eisenbahn von Triest über Venedig – Trient – Bozen – Brenner – Innsbruck nach Hall in Tirol sowie eine Linie von Rosenheim nach München; der dazwischenliegende Teil sollte durch Innschiffe überwunden werden. Nach zwei weiteren Projekten zur Verbindung Englands mit dem Orient über die Reschenlinie (1845 und 1846), die beide aus staatspolitischen Erwägungen abgelehnt wurden, reklamierte Großbritannien, daß Österreich eine Verbindung Bayerns mit Italien offensichtlich sabotiere. Um dieser nicht unberechtigten Kritik entgegenzutreten, präsentierte die österreichische Regierung 1847 ein Projekt für eine Eisenbahnverbindung Verona – Kufstein über den Brenner, das in das Programm der Staatseisenbahnbauten aufgenommen wurde. Weiters rührte sich aber nichts, so daß breiteste Tiroler Kreise in Wien intervenieren mußten, wenn auch mit

geringem Erfolg: Die Staatseisenbahn wurde lediglich beauftragt, die verschiedenen Trassen zu überprüfen, die "das südöstliche Deutschland mit dem Adriatischen Meere verbinden können". Erst 1849, elf Jahre nach dem königlichen Veto, gab Bayern eine Willensäußerung ab, eine Bahnlinie von München nach Salzburg zu bauen; die Zweiglinie von Rosenheim nach Kufstein sollte nur errichtet werden, wenn Österreich bereit sei, eine Fortsetzung bis nach Verona zu verwirklichen. So kam es am 21. Juni 1851 zu einem ersten Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern, in dem sich Bayern verpflichtete, die Strecke München – Kufstein samt Abzweig von Rosenheim nach Salzburg zu bauen, und Österreich zusagte, die Linien von Kufstein nach Innsbruck und von Bozen nach Verona sowie von Salzburg nach Bruck/Mur zum Anschluß an die Südbahn Wien – Triest zu errichten. Die Vollendung der Tiroler und bayerischen Strecken sollte bis 1. März 1856 erfolgen; für die Brennerbahn wurde kein Fertigstellungstermin vereinbart. Wegen unüberwindlicher Schwierigkeiten bei der Anlage der Verbindung Salzburg – Bruck/Mur kam es am 31. Mai 1856 zu einem zweiten Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern, der nunmehr die Errichtung einer Anschlußstrecke von Salzburg über Linz nach Wien beinhaltete und für die Fertigstellung der Strecken München – Kufstein – Innsbruck

und Bozen – Verona den 1. Oktober 1858 festlegte. Der Bau der Brennerbahn wurde weiterhin nicht terminlich fixiert. So konnten die Strecken Kufstein – Staatsgrenze und Staatsgrenze – München am 5. August 1858 und die K. k. Nordtiroler Staatseisenbahn von Kufstein nach Innsbruck am 24. November 1858 eröffnet werden; die K. k. Südtiroler Staatseisenbahn nahm im Jahr darauf ihren Betrieb auf. Es sollten dann weitere acht Jahre vergehen, bis der Lückenschluß am Brenner erfolgte. Es erhebt sich die Frage, warum Europas wichtigste Nord-Süd-Verbindung so lange auf ihre Vollendung warten ließ. Dazu muß man die damaligen Zeitumstände näher betrachten. Schon im Zuge der Errichtung der ersten Eisenbahnen war die strategische und militärische Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels erkannt worden. So mag es nicht verwundern, daß die ersten Linien der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, von Wien ausgehend, an diejenigen Grenzen gebaut wurden, wo man unter Umständen mit einem Truppeneinsatz rechnen mußte. Im Jahr der Eröffnung der Tiroler Bahn (1858) bestanden bereits Strecken nach Prag, Krakau, Arad, an die rumänische Grenze und zum einzigen Mittelmeerhafen Österreichs, Triest. Demgegenüber war das Interesse der österreichischen Regierung an einer Bahn in Tirol sehr gering, weil man mit dem Königreich Bayern keine Grenzprobleme hatte und auch der südliche Nachbar keine Ärgernisse mehr bereitete, nachdem 1848/49 in den Schlachten von Custoza und Novara sowohl die Lombardei als auch Venetien für Österreich gesichert worden waren. Garant für die Ruhe war seit dieser Zeit der "Gewinner" der Schlachten, der berühmte Feldmarschall Radetzky. Eine plötzliche Wende dieser Umstände begann mit dem 5. Januar 1858. An diesem Tag starb Feldmarschall Radetzky im Alter von 92 Jahren, nachdem er insgesamt 72 Jahre als aktiver Soldat gedient hatte. Mit dem Ableben des Siegers über den König von Sardinien und Piemont wurde die italienische Einigungsbewegung zu neuen Aktivitäten gegen Österreich beflügelt, und bereits am 20. Juli 1858 sicherte sich König Victor Emanuel II. von Sardinien unter Mithilfe seines Ministers Savour die Unterstützung Frankreichs gegen Österreich in einem Geheimabkommen. Bereits im Frühjahr des folgenden Jahres (1859) kam es zum Krieg, in dem Österreich die Schlacht von Solferino verlor und die Lombardei an Frankreich abtreten mußte. Dieses tauschte dann mit Sardinien, so daß Frankreich Savoyen und Nizza erhielt und Sardinien die Lombardei bekam. Damit mußte auch die Südbahn-Gesellschaft weite Teile ihres Netzes an Sardinien abtreten. Durch die veränderten Umstände wurde nun auch der Bau der Brennerbahn strategisch wichtig und bald darauf in Planung genommen. Noch während des Baus der Brennerbahn verlor Österreich dann auch Venetien (1866), wodurch die Brennerbahn eine noch größere Bedeutung in militärischer Hinsicht erlangte.

Zu den Karten

Welch überragende Bedeutung der Brenner heute im internationalen Reiseverkehr hat, läßt sich an der Tatsache ablesen, daß im Jahresfahrplan 1991/92 über den Brennerpaß insgesamt elf tägliche und acht saisonale Zugpaare zwischen Innsbruck und Franzensfeste verkehren. Darunter befinden sich drei Eurocity-Züge und ein Intercity-Zug. Acht tägliche und sechs saisonale Schnellzugpaare bedienen die Strecke München – Bozen, von denen sieben tägliche und drei saisonale Zugpaare bis Verona weiterfahren.

Interessant ist, daß nur ein ganzjährig verkehrendes Zugpaar über München hinaus fährt und bis nach Dortmund kommt. Alle anderen Zubringer verkehren nur in der Sommer- oder Wintersaison. Saisonzüge haben Berlin, Hamburg, Dortmund und Utrecht zum Ausgangspunkt, wozu sich im Winter noch der "Ski-Expreß" von Brüssel nach Innichen gesellt.

Die täglichen Zielbahnhöfe in Italien sind Venedig, Genua und Neapel, wozu in den Saisonzeiten noch Pescara und Ventimiglia kommen. Extreme Langläufe wie etwa Kopenhagen – Rom oder München – Bari und Lecce (am "Absatz" des "Stiefels") wurden wegen ihrer chronischen Verspätungsanfälligkeit inzwischen aufgegeben.

Meran wird nur mehr von zwei Saisonzugpaaren bedient, da die FS die Verschubarbeiten in Bozen als zu aufwendig betrachten und den Reisenden lieber das umständliche Umsteigen zumuten.

Als direkte Verbindung des Eisack- und Pustertals mit Wien wurde vor etlichen Jahren die Intercity-Verbindung Innsbruck – Franzensfeste – Innichen – Lienz – Wien eingeführt, die sich ständig hoher Inanspruchnahme erfreut.

Betrachtet man die Karte des Einzugsbereichs der Gütertransporte über den Brenner, so kann man alle nördlich von Österreich liegenden Länder nennen. Es ist verständlich, daß 90% der Güter in Deutschland ihren Ausgangs- bzw. Zielbahnhof haben. Der Rest verteilt sich über alle nordeuropäischen Länder, von Polen über Finnland, Schweden, Norwegen, Dänemark bis Großbritannien. Kein europäischer Alpenübergang dürfte einen derart großen Einzugsbereich aufweisen. Dabei darf besonders darauf hingewiesen werden, daß in den letzten beiden Jahren die Beförderungsleistung der Brennerbahn enorm gestiegen ist. In den letzten 15 Jahren lag sie jeweils bei rund 4,5 Millionen Tonnen/Jahr. Nach einer kleineren Steigerung 1989 kam ab 1990 eine gewaltige Zunahme zum Tragen, so daß 1991 insgesamt rund 7,7 Millionen Tonnen befördert wurden.

Von den gesamten Transporten, die Italien über die Alpen nach Norden durchführt bzw. erhält, wird etwa die Hälfte über österreichische Grenzübergänge ausgetauscht. Den Rest teilen sich nahezu gleichermaßen Frankreich und die Schweiz. Noch interessanter ist die Feststellung, daß von den gesamten Güterbewegungen Italiens über die Alpen allein ein Viertel auf den Brennerweg entfällt. Allerdings vermag die Brennerbahn davon nur etwas mehr als 20% für sich zu verbuchen. Der immense Rest von 23,4 Millionen Tonnen Gütern (1991) wird von umweltzerstörenden Lkws über den Brenner befördert und beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohner in Nord- und Südtirol in einem schon lange unzumutbaren Maße.

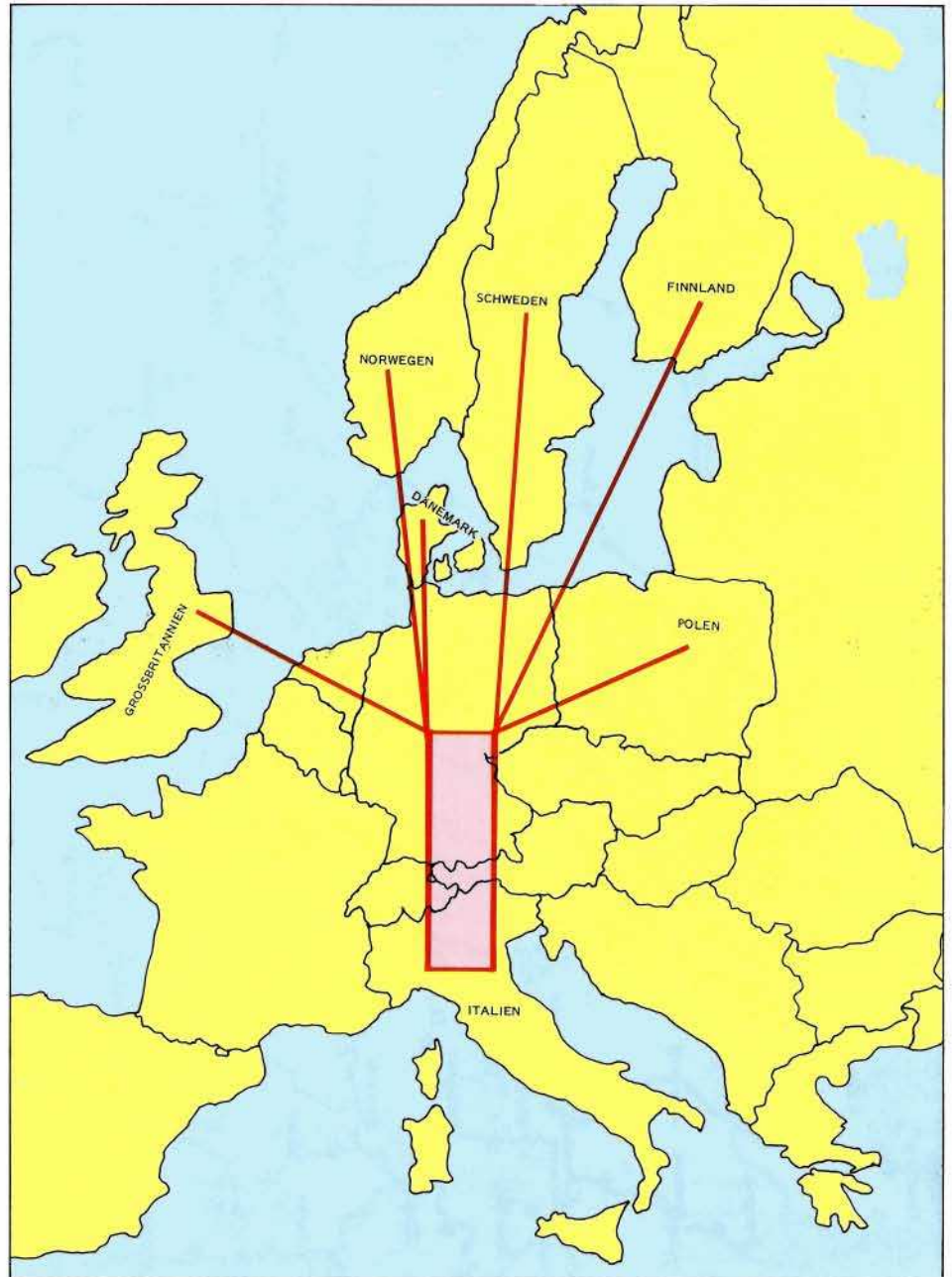
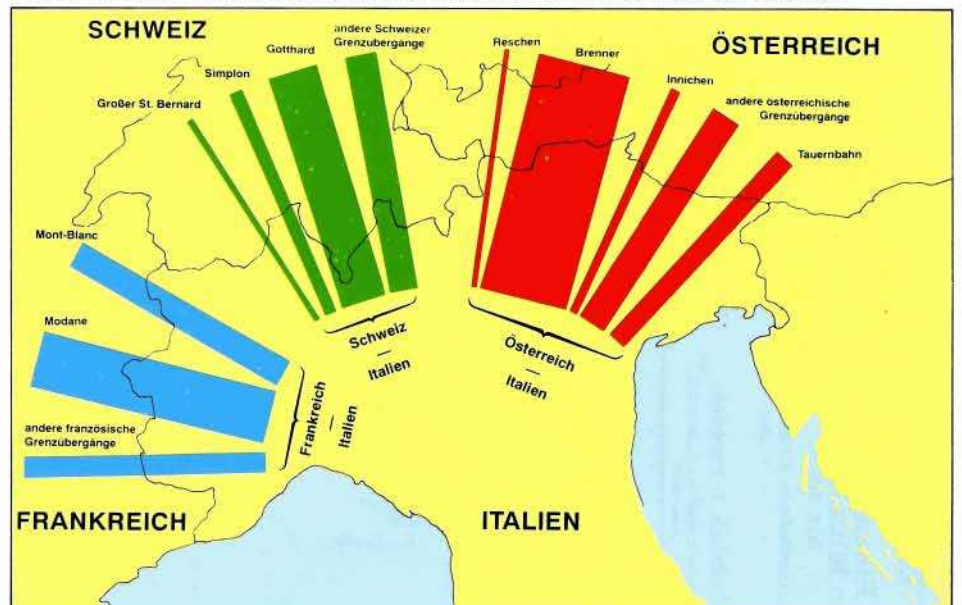
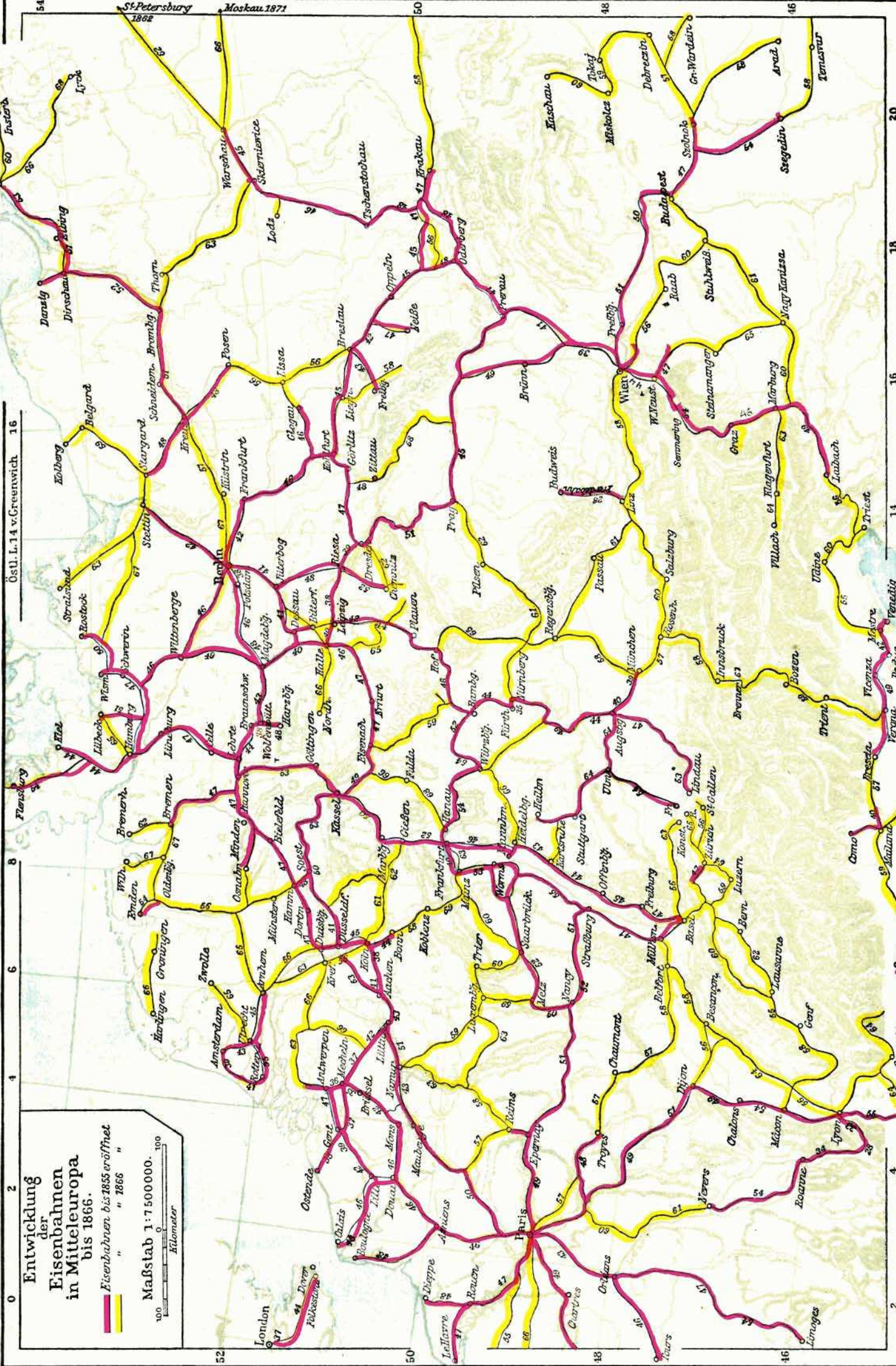


Bild 13: Der Einzugsbereich des Güterverkehrs auf der Brennerbahn reicht bis weit nach Skandinavien. **Graphiken 13 und 14: Mag. A. Ditterich**

Bild 14: Die Güterverkehrsströme nach und von Italien via Frankreich, Schweiz und Österreich.

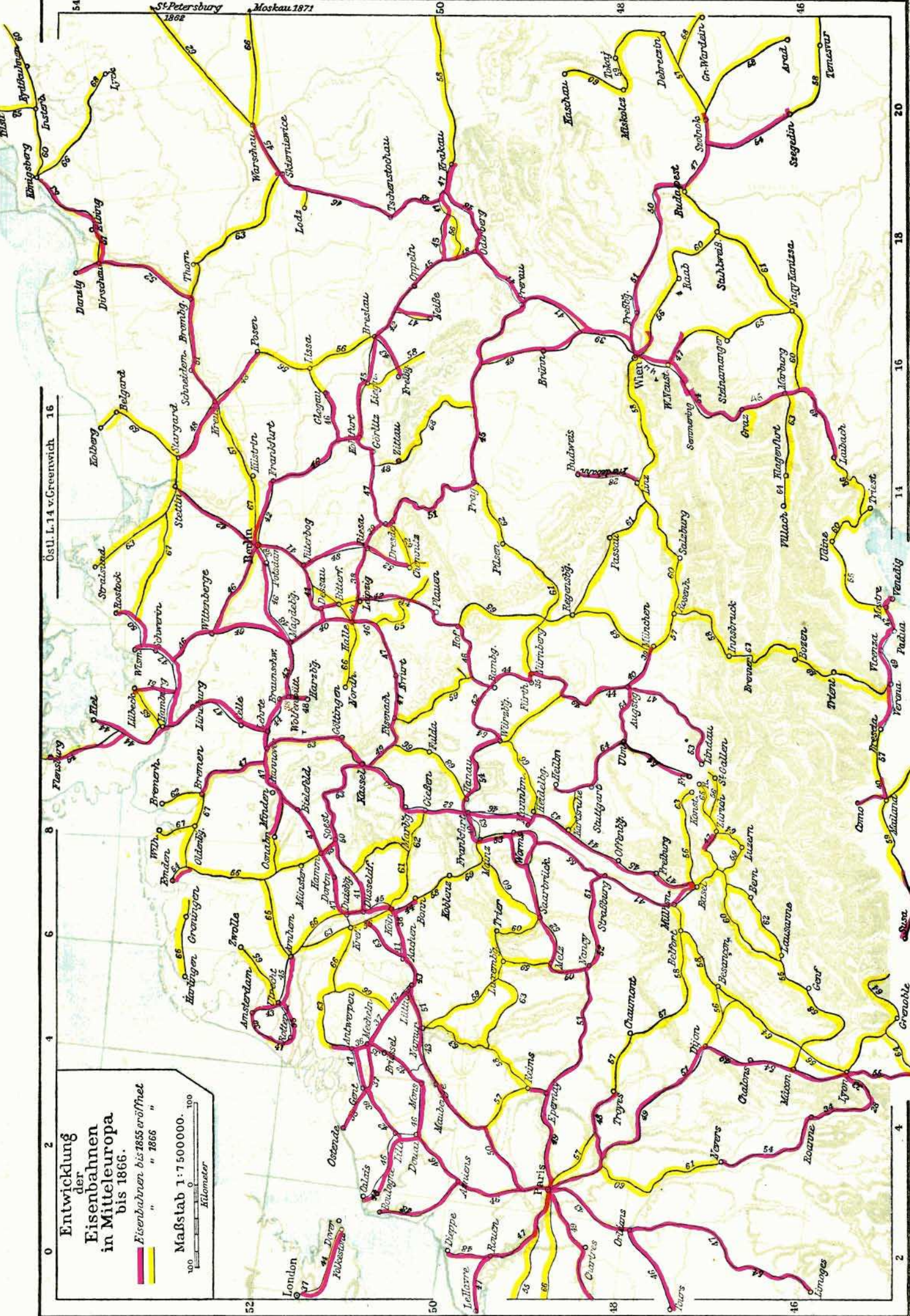




0 2 4 6 8 10
 Östl. L. 14 v. Greenwich 16

Entwicklung der Eisenbahnen in Mitteleuropa bis 1866.
 — Eisenbahnen bis 1855 eröffnet
 — " " 1856 "

Maßstab 1:7 500 000.
 100 0 100
 Kilometer



2 4 6 8 10
 16 18 20
 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52