

in Erinnerung an Elisabeth

Editing

herausgegeben von

Wittfrida Mitterer

Kuratorium für technische Kulturgüter

www.technikmuseum.it

Grafik und Layout: Athesiadruck, Helene Pitscheider

Umschlagbild: Bahnhof Brenner, Mittelperron. Foto: Christof Lackner

Copyright: Kuratorium für technische Kulturgüter, Bozen

Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen

Gesamtherstellung: Athesiadruck, Bozen

ISBN 88-8266-327-2

www.athesiabuch.it

Dezember 2005

Interreg III
Aut. Prov. BZ

[Grenze]
Brenner-Pass
Bautenglossar

In der Reihe:
Technisches Kulturgut im Rampenlicht

Dank

allen Institutionen, Leihgebern, Fachleuten und Zeitzeugen, die dieses Projekt mit Rat und Tat unterstützt, ihre Archivbestände geöffnet und uns Informationen zur Verfügung gestellt haben, insbesondere:

Staatsimmobilienagentur, Bozen, Bruno Salin

Italienische Bahnverwaltung

Staatsarchiv Bozen, Hubert Gasser

Landesbibliothek F. Tessmann, Roman Demattia

Bauamt Gemeinde Brenner

Katasteramt Sterzing, Hermann Fichter

Kulturabteilung Autonome Provinz Bozen, Amt für AV-Medien

Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, Gerhard Tarmann, Günther Dankl, Wolfgang Sölder, Innsbruck

Tiroler Volkskunstmuseum, Herlinde Menardi

Stadtarchiv Innsbruck, Lukas Morscher

Tiroler Landesarchiv, Oswald Überegger

Südtiroler Landesarchiv, Josef Nössing, Christine Roilo, Gerald Steinacher, Susanne Dapunt und Patrick Lamprecht

Stiftung Weimarer Klassik- und Kunstsammlungen, Ernst-Erhard Güse

Universitätsbibliothek Wien

Universitätsbibliothek Innsbruck

Arnaldo Loner, Hubert Prachensky, Flavio und Gianfranco Cera, Alois Trenkwalder, Günther Ennemoser, Josef und Helmut Gassebner und andere

Institut für Baugeschichte und Denkmalpflege, Universität Innsbruck, Rainer Graefe. Die Bauaufnahme am Brenner erfolgte im Rahmen einer Studentenarbeit in den Jahren 2003 und 2004. Mitgewirkt haben unter der Leitung von Horst Hambrusch und dem Tutorat von Hansjörg Griesser, Florian Lüftenegger und Helmut Trenkwalder folgende Studierende:

Valentinskirche: Ruth CALL, Yvonne KREITHNER, Florian MANGGER

Hotel Post: Kai LÄNGLE, Martin NIEDERSEER, Erwin JANK

Bahnhof: Daniel SCHWANNINGER, Simon SCHURDA, Michael RISSBACHER, Stefanie RIML, Cornelia DEJAKUM, Florian FENDER, Doris MARSEILER, Daniela BECK, Irene MAYRHOFER

Wasserspeicher: Gilles ZAMBO, Ulrich RENNE, Andreas SCHÖN

Lokremise: Michael HEINZLE, Raphael MILLONIGG, Nicolas EBNER

Stellwerk: Benedikt HÖRMANN, Lukas DE PELLEGRIN, Toni SCHADE

Eisenbahnermensa: Carmen SCHÖPF, Karina RÖSSNER, Nadja PARIGER

Maria am Wege: Karin DE SISTI, Magdalena SCHWARZ, Heidi MESSNER

Grenzstein und Markierung, Kapelle Maria zum guten Rat: Elisabeth WEILER, Konstanze SCHICK, Wolfgang THEINER

Polizeikaserne: Sarah CORNELIO, Martin GRIESMAIR, David OBERHAMMER und Marco STÖFFLER

Italienische Polizeikaserne: Gerhard NEYER, Susanne PLENK, Franziska WALCH, Sabine SCHÖSSER

Italienisches Zollhaus, italienische Waage: Barbara TRÖBINGER, Veronika TRIBUS, Veronika PÖHL

Österreichisches Zollhaus: Sabine MONTIBELLER, Markus STEINBACHER, Beatrix BUTTINGER

Österreichisches Grenzhaus: Phillip PAULSTEINER, Valentin STEIFF, Karin WÖRGÖTTER

Österreichische Grenzwaage: Chiara LITTA, Pascal PAULY, Jelmer VAN D. OUDEN

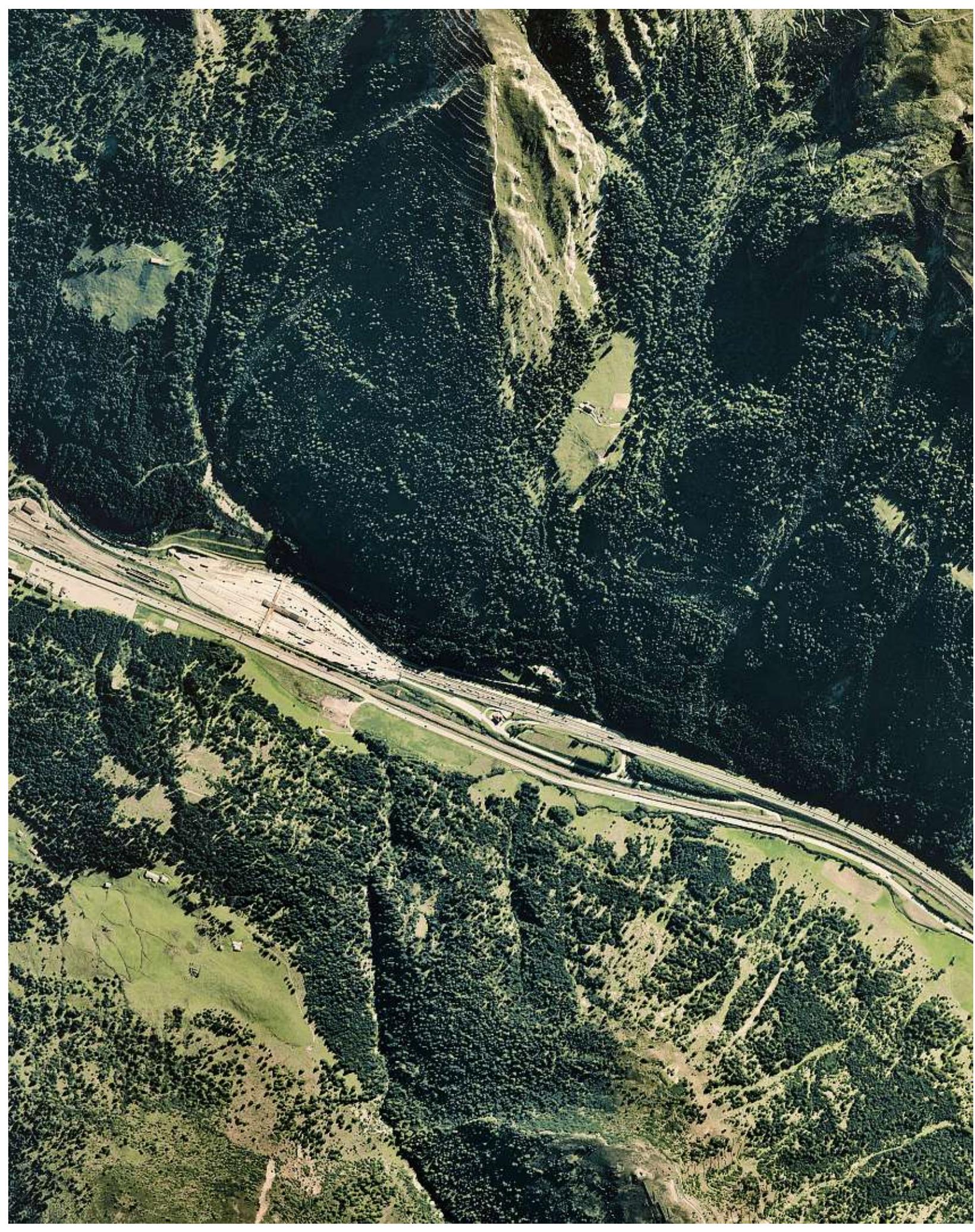
Talstation Lift Zirog: Carmen POLIG, Thomas GSCHNITZER, Thomas MUXEL

Übertragung aus dem Italienischen: Zeno von Braitenberg

Korrekturen: Kurt Hilber

Vorwort	Fritjof Capra	8
Der Brenner von A, wie Alpentransversale, bis Z, wie Zoll	Wittfrida Mitterer	10
Für eine Rekultivierung der Passlandschaft	Rainer Graefe	22
Ensembleschutz in der Sonderrolle	Magdalena Hörmann-Weingartner	26
Erinnerungen an den Brenner	Herlinde Menardi	32
Der Brenner aus politischer Sicht	Roland Riz	38
Der Zug der Tränen	Ettore Frangipane	46
Der Brenner – eine Mortadellasemmel	Umberto Gandini	56
Brennergeschichten	Hugo Senoner	64
Ein unterhaltsames Reisebild	Gunther Waibl	68
Seit 1935 als Grenzpendler am Brennerpass unterwegs	Othmar Barth	74
Bautendokumentation	Horst Hambrusch mit Team	84
Bautenglossar	Christof Lackner	182
Der Brenner in zwölf historischen Bildern	Günther Ennemoser	236
Eine Gestaltungsidee wächst von der Decke	Klaus-Jürgen Sembach	258
Lichtimmersion im Wechselspiel der Baugeometrie	Dieter Bartenbach	260
Bildnachweis		264
Personenregister		266
Die Autoren		268







Italienische Grenzkontrolle
am Brenner 1962

Vorwort

Im September dieses Jahres (auf Besuch aus Amerika) fuhr ich mit dem Zug von Innsbruck nach Florenz. Als er am Brenner stehen blieb und ich das vertraute Schild „Brenner/Brennero“ und die bekannten Straßen und Gebäude sah, die jetzt alle gespenstisch leer sind, überkam mich eine Flut von nostalgischen Erinnerungen aus meiner Jugendzeit: die lange Anfahrt über die kurvenreiche Brennerstraße, das erregende Erlebnis der italienischen Grenze trotz der gemeinsamen Tiroler Kultur auf beiden Seiten des Schlagbaums, das Kaufen und Handeln von Benzingutscheinen, das Schifahren am Zirog bei herrlichem Schnee, wenn in Innsbruck der Föhn ging, das Waschen der Ski im warmen Quellwasser, das Pastasciutta-Essen beim „Vetter“ und in anderen Urtiroler Gasthäusern, der obligate Stopp am Brennermarkt auf der Rückfahrt, um Wein, Mortadella, Schuhe oder Pullover zu kaufen und womöglich über die Grenze zu schmuggeln ...

Ich bin begeistert, zu wissen, dass das Projekt „[Grenze] Brenner-Pass“ die Erinnerungen an diesen lebhaften, geschichtreichen und für uns immer etwas romantischen Grenzort dokumentieren und pflegen will.

Fritjof Capra

Brenner, 5. Oktober 2005

Der Brenner von A, wie Alpentransversale, bis Z, wie Zoll

Verwaister Grenzort oder Wirtschafts- und Kulturmagnet mit Flair

Wittfrida Mitterer

Das Abkommen von Schengen hat mit dem Fall der Grenzbalken seit 1998 die Nationalstaaten in einem geeinten, stärkeren Europa näher aneinander gebracht. Die Zollabfertigung und Passkontrollen durch die Grenzpolizei sind nur mehr in unserer Erinnerung Realität. Einen besonderen Platz nimmt im neuen Gefüge der Brenner ein, der durch die Folgen des Ersten Weltkriegs mit dem Vertrag von Saint Germain den Stempel der Grenze aufgedrückt bekam. Was vorher eine natürliche Wasserscheide in einer wildromantischen Berglandschaft am Tor zum Süden war, ist Jahrzehnte hindurch zu einer künstlichen Barriere in politischer, wirtschaftlicher und auch kultureller Hinsicht geworden. Die Grenze war für viele besonders nach den Attentaten in den Sechzigerjahren, die mit der Feuernacht 1961 in Südtirol einen ersten Höhepunkt erlebten und zur Verdichtung der Grenzposten führten, eine schmerzhaft Erfahrung, mit der man leben lernen musste. Beweis dafür sind die vielen verschiedenen Formen der Zusammenarbeit von Nord und Süd, die bereits vor dem Fall der Grenzbalken konkret von der Bevölkerung umgesetzt wurden. Von der Altenpflege bis hin zum Kindergarten mit der Möglichkeit der Erlernung der jeweils anderen Sprache, hat die Ortsbevölkerung auch in schwierigen Zeiten keinen Unterschied damit gemacht, ob es sich um italienische oder österreichische Staatsangehörige handelte. Wer die Brennergrenze als Unrechtsgrenze empfunden hat, oder wer sich durch die Barrieren vor Zugriffen aus Nicht-EU-Ländern geschützt fühlte, ob Schmuggler oder ortsansässige Händler, fast allen war bereits vor dem Grenzabbau bewusst, dass der Fall der Grenzbalken und der Personalabbau der Grenzpolizei dramatische Auswirkungen sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Tragweite, ja existentieller Natur haben würde. Vermutlich gibt es keinen Grenzort in Europa, an dem eine so inten-



siv gelebte Alltagskultur noch erhalten ist, in der sich ein Gleichgewicht in der Verteilung der oft als prekär empfundenen Rollen eingependelt hat. Der zu strenge Finanzler, der korrupte Zöllner, der stille Schmuggler, der karitative Pfarrer, die dynamische Häuserin, der vife und geschäftstüchtige Händler, der Marktschreier, der leutselige Eisenbahner. Der Ort Brenner, natürliche Wasserscheide, lebendes Portal zwischen zwei Kulturkreisen, eine heute virtuelle Barriere zwischen Spaghetti und Speckknödel, zwischen auf Mandolinen gespieltem „O Sole mio“ und der „Alpenmusi“, zwischen Espresso und Billigbenzin, riskiert, ein anonymes, abgeschottetes Dasein zu fristen. Die EU-Mittel für strukturschwache Gebiete, um die wirtschaftlich einschneidenden Folgen der abgetakelten Grenze abzufedern, sowie der Appetit auf leere Flächen, die Raum für neue Kubatur bieten, könnten im neuen Ankurbelungsprozess und Streben nach einem Relance des Ortes auch einen gegenteiligen Effekt haben. Besonders dann, wenn „mit Baggern aufgefahren wird, um die hässlichen Grenzbauten abzureißen“, die – schön oder auch nicht – im Detail doch ihre eigene Geschichte oder Ungeschichte haben und im Ensemble eine besondere Stimmung, ja ein eigenes Genre bilden. Ein Erstvorschlag für ein Großeinkaufszentrum mit Großparkplatz für Touristenbusse, der im kalten Brenner-Winter als Windschneise fungieren würde, hat heiße Diskussionen losgetreten. Die Zerstörung der Erinnerungswerte ist in jedem Fall ein Gewaltakt. Sinn macht hingegen, sich auch in

Brenner 2003, Abriss der Schule



Wirtschaftskreisen vor Augen zu führen, dass der Brenner ein Ort mit vielschichtiger Bedeutung ist. Jede Initiative zu stoppen oder unter der Käseglocke einzufrieren, ist gewiss keine Lösung. Durch eine sensible und intelligente Wiedergewinnung der einst besiedelten Flächen nach vorne zu schauen, ohne die Vernetzung mit der Vergangenheit zu verlieren, ist Gewinn statt Verlust. Eine Integration der verschiedenen Aktionsebenen von der Wirtschaft bis hin zur Kultur und dem Tourismus in den Prozess einer tiefer gehenden Aufwertung des architektonischen Kernensembles rund um den ehemaligen Schlagbaum des Grenzortes bietet die einmalige Gelegenheit, auf die äußerst individuelle Geschichte des Brenners zu reagieren, neugierig zu machen und sie mit neuen Inhalten zu versehen. Werden die charakteristischen Bauten dem Erdboden gleich gemacht, könnte es sich vielleicht in der nächsten Generation ergeben, dass die Grenzgebäude in Pappmaché oder Plastik wieder nachgebaut werden, um in einer Art Disneyland über das ehemals harte Leben an der Grenze zu berichten.

„Als genialer Verdränger, der ich bin, habe ich auch in puncto Brenner einen Schlussstrich gezogen“, meint Wolfgang Pfaundler, Tiroler Publizist und Fotograf, bei einem Interviewtermin im vergangenen Juli in Innsbruck. Wolfgang Pfaundler hat als „Staatsfeind“, im Mailänder Prozess 1964 in Abwesenheit zu 24 Jahren Haft verurteilt, den

**Abgerissenes Schulgebäude
am Brenner. Es musste einem
neuen Vereinshaus weichen.**

Nordtiroler Ableger des Befreiungsausschusses Südtirol BAS in heißen Zeiten vor der Feuernacht geleitet und war zentrale Figur der österreichischen Hintermänner. Jahrelang waren für ihn Südtirol und Italien „off limits“. Und gerade auch dieses Motiv des Ausgesperrtseins hat Pfaundler für sein fotografisches Identikit ausgewählt. Warn- oder Verbotsschilder im Umkreis von Kasernen oder in unzähligen anderen Sperrgebieten waren in Südtirol bis zum Grenzabbau 1998 ja nicht Mangelware. Die Metapher „Grenze“ hatte seither für Pfaundler schicksalhafte Bedeutung. Wäre er während des jahrzehntelangen Haftbefehls geschnappt worden, hätte ihm die Gefängnisstrafe gedroht. Erst nach der Begnadigung im Jänner 1998 fuhr Pfaundler legal über den Brenner.

„Allein beim Gedanken an den Brenner bekomme ich jedes Mal Bauchweh, das nicht von meinem Gehirn aus gesteuert ist. Es schießt mir durch den Kopf. Ich habe mich immer gefragt, wie viel Schuss hab ich, was erwartet mich, wer wird mir über den Weg laufen, wenn ich mit jemandem über die Grenze gegangen bin. Es ist heute besser, als es war. Der Brenner war nie ein lebenswerter Ort. Es wird ein bis zwei Generationen brauchen, damit am Brenner wieder Menschen leben, die nie etwas mit der Grenze zu tun gehabt haben. Auch ohne politisch zu denken, ist der Brenner eine elendigliche Gegend, er war immer eine ekelhafte Grenze. Es war eine Versuchung einzukaufen, auch wenn es teuer oder schlecht war.“

Zum Abriss der Grenzbauten meint Pfaundler: „Es ist besser sie bleiben, weil es Denkmäler, Monumente sind. Es ist unsinnig zu glauben, es könnten nur barocke, mittelalterliche oder romanische Bauten erhaltenswert sein. Nein, die Brenner-Bauten sind eine Gedächtnisstütze. Es werden ja immer weniger, die beim Vorbeifahren an der Polizeikaserne Bauchweh bekommen. Die Gebäude sollen ja nicht für die Handvoll ‚alter Kracher‘, sondern für alle anderen Erinnerungswert an die ungute Zeit haben.“

Hintergrund Brenner

Der Kaiserpass

Mehr als 60 Kaiser oder Könige haben zwischen 900 und 1530 n. Chr. den niedersten Alpenpass als Route auf ihrem Weg zur Krönung nach Rom gewählt. Der alte Hohlweg, an einigen Stellen nördlich von Innsbruck und bei Gries am Brenner noch gut erhalten, wurde bereits in der Bronzezeit – die Funde belegen es – frequentiert. Nicht von ungefähr haben später die Römer die Gegend am Brenner entsumpft und den Weg zu einer Heeresstraße ausgebaut und befestigt. 200 n. Chr. ziehen die Truppen nach Norden, die Straße wird in die Via Claudia Augusta integriert. Erstmals urkundlich erwähnt wird der Brenner durch den römischen Reiseschriftsteller Fortunatus Venantius, der 526 von einem dem heiligen Valentin geweihten Tempel spricht. Vorher soll hier sogar ein Passhei-

ligtum oder ein kleiner Bildstock zu Ehren der Wassergöttin gestanden haben. Die später an der Stelle gebaute Kirche erfuhr im Laufe der Geschichte verschiedene Umbauten und Erweiterungen, die zuerst gotische und dann dominante barocke Stilelemente aufweisen. Das Gebäude wird auch derzeit vom erodierenden Grundwasser stark in Mitleidenschaft gezogen. Um die Jahrtausendwende (1000 n. Chr.) gibt es nachweislich Spuren einer ersten Besiedelung der Passhöhe, im Jahr 1221 als Oberer Mittenwald urkundlich genannt, die Bezeichnung „Prenner“ hingegen geht auf 1288 zurück. Der Passübergang gewann zusätzlich an Bedeutung mit den Kreuzzügen und dem aufkommenden Handel zwischen Nord und Süd. Die strategische Position des niedersten Passübergangs der Alpen richtig eingeschätzt haben die Grafen von Tirol, als sie bereits 1414 eine Zollstation beim Lueg errichteten.

Brenneratmosphäre, ein Mix aus Schnee und ersten wärmenden Sonnenstrahlen

Einer der prominentesten „Grenzgänger“ war der Dichterst Johann Wolfgang v. Goethe, dem der Wirt davon abriet, am Brenner zu übernachten.

Als mit dem Bau der Brennerbahn 1867 in einer Rekordzeit von vier Jahren und einem im Vergleich zur Semmeringbahn wesentlich geringeren Budget eine ingenieurtechnische Meisterleistung vollbracht wurde, bricht eine neue Ära an, die das Postkutschenzeitalter endgültig verdrängt. München–Bozen mit Exkursion ins atemberaubende Dolomitenparadies, dem Sommersalon der europäischen Hautevolee, verbunden mit einem Abstecher auf der Rückreise ins elegante Palasthotel bei Gossensaß, war neuerdings in einer Zweitagesreise per Bahn zu bewältigen.

Wohl eines der wichtigsten Eckdaten für den Brenner ist das Jahr 1918, als nach den verheerenden Folgen des Ersten Weltkriegs die Grenzziehung erfolgte. Der neue Grenzstein, den einen verhasst, von anderen verehrt – er wurde 1921 im Beisein des Königs Viktor Emanuel III. eingeweiht –, hat etwas Totemartiges an sich: in verschiedensten symbolstarken Inschriften lassen sich Geschichtsabschnitte und politische Entscheidungen ablesen. War ursprünglich darauf zu lesen „Die Wasser scheidet mich, die Völker verbindet mich“, so stand später „hucusque audita est vox tua Roma parens“; auch ein wieder weggemeißeltes Hakenkreuz aus der Anschlusszeit hat Spuren hinterlassen. Gleich nach der Grenzziehung sind in den Zwanzigerjahren zahlreiche Grenzbauten und Infrastrukturen errichtet worden. Mitte der Fünfzigerjahre ist der Eisack nach sintflutartigen Regenfällen über die Ufer getreten und hat den alten Friedhof überflutet, hat kurzerhand Richtung gewechselt und ist nordwärts in die Sill geflossen. Vermutlich war es das erste Mal in der Geschichte, dass die beiden durch die Wasserscheide getrennten Flüsse denselben Lauf genommen haben.

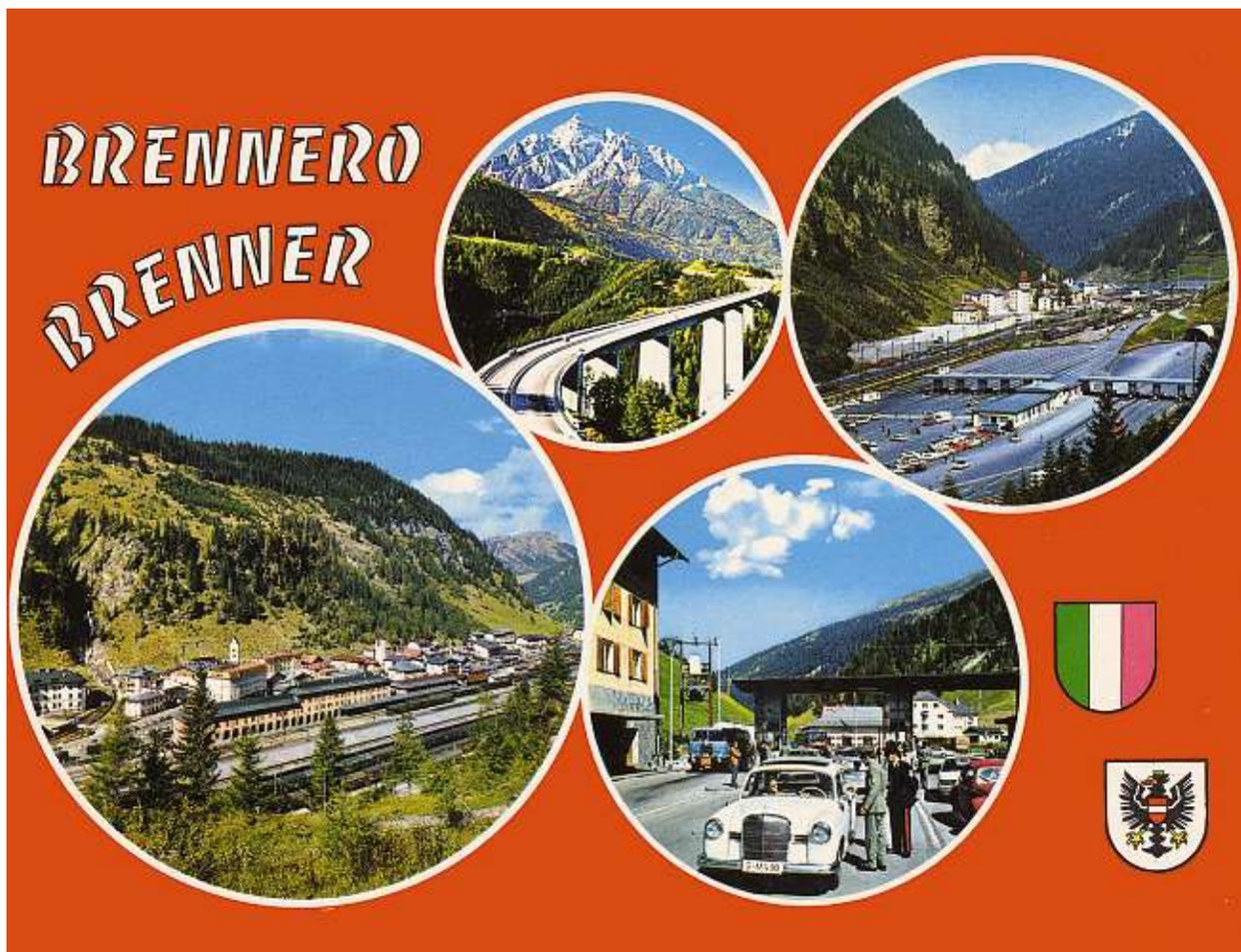


Die am Brenner in den Dreißigerjahren stationierten Truppen waren von strategischer Bedeutung. An die 5000 Mann sorgten für die Sicherung der Grenzen, als an die 50 Bunkerbauten längs der Badoglio-Linie, dem „vallo litorio“, gebaut wurden. Vor der kleinen Kapelle direkt an der Valentinstraße wurde eigens für die Ansprache des Königs und dann des faschistischen Machthabers Mussolini ein Podest errichtet (1932). Die kleine verfallene Kapelle – übrigens eines der wenigen Beispiele eines Jugendstilbaus im sakralen Bereich – wurde nach Jahren der Desolation 1990 gesäubert und liebevoll restauriert. In den darunter gelegenen Höhlengängen fanden sich Kriegsrelikte aus dem Zweiten Weltkrieg, unter anderem auch eine Bombe amerikanischen Fabrikats. Da das Gebäude grundbücherlich nie erfasst worden war, hat der Ortspfarrer die Kapelle „Mutter zum guten Räte“ genannt und so im bischöflichen Ordinariat registriert.

Wirtschaftseldorado und Wechselstuben

In den Siebziger- und Achtzigerjahren pulsierte das Leben im Wirtschaftseldorado: am Brenner gab es mehr als 1600 Einwohner, fünf Schulen, einen Kindergarten und so viele Telefonanschlüsse, dass sie fünf Telefonbuchseiten füllten. Der Brenner, seit jeher eine

Grenzstein am Brenner während des Anschlusses



**BRENNERO
BRENNER**

beliebte Transitroute im Herzen Europas und später Grenzort, hat mit dem Inkrafttreten des Schengener Abkommens 1998 schlagartig seine Identität verloren. Doch an jeder Grenze haftet die Spur ihrer Geschichte, über die das Gedächtnis der Menschen sich zurückmeldet.

Kreativitätspotential und Alltagsschönheit von Natur und Landschaft

Zwischen Umnutzung und Neuplanung

Wer glaubt, dass ein Punkt auf der Landkarte nur für einen Ort steht, der irrt. In Wahrheit verhält es sich anders. Wie klein auch der Punkt auf der Karte sein mag und wie unbedeutend auch der Ort ist, man kann ihn nicht auf seine Essenz reduzieren. Der Ort ist ein Netzwerk von Menschen, die dort wohnen und gelebt haben, von vielen, die auf der Durchfahrt einen flüchtigen Blick auf das Straßendorf geworfen haben, von Menschen, die hier gebrüllt, geflucht, gelitten oder geliebt haben. Nähern wir uns dem Ort mit einem virtuellen Vergrößerungsglas und schauen hinein, bietet sich das Bild von Wiesen, Straßen, Wegen, Gebäuden im Bestand, der gebaut, saniert, zerstört und mit „artverwandten“ Baumaterialien wiederaufgebaut wurde. Auf dem Papier (topos) verlaufen rote,

Die optimale Verkehrserschließung des Brenners sorgte ab den Siebzigerjahren für eine ständig belebte Einkaufsszene.

schwarze und blaue Linien, große und kleine Punkte, Ortsbezeichnungen, aber um einen Ort zu bilden (logos), müssen Menschen dort leben und vom Ort Besitz ergreifen.

Zwischen der besiedelten Ortschaft und der Erinnerung bestand ursprünglich eine sehr eng verwurzelte Verbindung. Heute bestimmen die Bagger, der allgegenwärtige technische Fortschritt und die monetäre Wirtschaft die Entscheidungen. War in unserem Dorf vor einigen Tagen oder Monaten (die Zeit vergeht immer schneller) noch die alte Schule mit vorspringender Hausmauer ein Blickfang, sprießt heute schon ein neues Shoppingcenter aus dem Boden, und dort, an der Stelle der Gastwirtschaft, wird ein Wohnturm gebaut. Und in neuen Straßen am Stadtrand schauen wir uns immer häufiger hilflos nach bekannten Referenzpunkten um, ohne uns wirklich zurechtzufinden.

Die erste Wahl an verfügbaren Materialien und Techniken – früher in geringerem Maße vorhanden als das Potential, auf das ein x-beliebiger Bürgermeister heute Zugriff hat – musste für Bauten, Denkmale, Inschriften, Archive und Chroniken erhalten, im Bemühen, den Istzustand und das Geschehene bestmöglich festzunageln und späteren Generationen zu vermitteln. Dieser Grundhaltung fühlte man sich mehr als 3000 Jahre lang verpflichtet, bis gestern sozusagen. Das Konsumdenken führt heute zu Handlungen, die in immer kürzeren Zeitabschnitten – immer schneller – immer höher, erfolgen. Das, was nach uns kommt, interessiert uns kaum. Das Hier und Jetzt, das mit einer ständigen Beschleunigung sich zyklisch wiederholt, bildet eine Kette von Situationen, die jede Erinnerung an das, was passiert, verwischt und daher ein tieferes Verweilen unmöglich macht. Dieselbe soziale Struktur, die uns mehr Informationen und Raum zur Verfügung stellt, mehr Mittel gibt und uns auch weit voneinander gelegene Realitäten näher bringt, hat zur Folge, dass wir mit absoluter Oberflächlichkeit zu Werke gehen. So verlässt die Zeit die Dimension der Sicherheit und der Orientierung, die Sphäre des Fortschritts, die Zeit, in der man glaubte, dass das Morgen besser als das Heute ist, um sich in Richtung einer immer fragileren Verkettung von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu bewegen. Konnten wir früher aus der Tradition lernen, so sind wir heute nicht mehr imstande, uns vor der ungewissen Zukunft zu schützen. Aus heutiger Sicht sehen wir nur unkontinuierliche Situationen. Früher stellte man eine klare Verbindung zwischen Haus und Bewohnern her, man hatte eine Art Mappe im Kopf, in der jede Ecke, jeder Winkel, jede Straße und Hausmauer ihren Platz hatte. Heute verliert man den Kontakt mit den Straßenzügen, mit Plätzen und Spielecken, mit dem Gemüsehändler um die Ecke. Der Kontakt, die Verwurzelung mit dem Ort wird schlicht aufgeweicht. Das verändert auch unsere Beziehung zur Wahrnehmung der Realität. Wir interpretieren sie. Jeder von uns erfährt den Sinn der Dinge anhand der Beschreibung, die uns von anderen vermittelt wird, oder über die eigene Sinneserfahrung. Sich im Raum bewegen bedeutet, sich die Elemente anzueignen, die denen, die um uns herum sind, gemeinsam sind. Es ist ja nicht zufällig, dass die neuen, oft unbefriedigenden Formen der Ausprägung unserer multiethnischen

*„Das Nichts hat keine Mitte,
und seine Grenzen sind das
Nichts“* Leonardo da Vinci



Italienischer Grenzübergang von Süden in der historischen Aufnahme aus den Sechzigerjahren und von Norden im Bild (rechts) aus dem Jahr 2003

Gesellschaft (am Brenner leben heute in der Mehrzahl Ausländer) in erster Linie in der kulturellen Verarmung zu suchen sind, wo die zerstörten Bezugswerte zu Dörfern, Orten, Situationen, Freunden und Bekannten durch Konsumabhängigkeit oder oberflächlichen Zeitvertreib ersetzt werden.

Interessanterweise drängt dieses progressive Empfinden von Verlust, vom Fehlen von etwas, was wir gar nicht genau beschreiben können, zu einem verstärkten, fast krankhaften Drang des Sammelns, Dokumentierens, Erinnerns. Unserer Gesellschaft ist es vielfach gleichgültig, wie sehr unser Handeln und unsere Entscheidungen die Landkarte unserer Landschaft mit den jahrhundertlang gewachsenen und verwurzelten Bezugswerten beeinflusst und zerstört.

Andere wieder möchten alles unter Schutz stellen. In der Zwischenzeit gibt es auch für wirklich alles Museen, auch für rezente Sammelgegenstände, die erst in ferner Zukunft musealen Charakter erhalten könnten.

Man erklärt plötzlich etwas zum Erbe, ja zum Weltkulturerbe. Ursprünglich verstand man unter Erbe das Eigentum, das den Erben überlassen wurde, heute ist damit viel mehr gemeint; es kommt zu einer Begriffserweiterung, versetzt mit heterogenen Phänomenen. Erfasst davon sind Archive, Kunstobjekte, historische Schauplätze, Natur-oasen etc. Erstmals in der Geschichte der Menschheit spüren wir, dass wir unsere Orte



und Landschaften schützen müssen. Ein absolut neues Element gesellt sich hinzu: der Wunsch zu konservieren umfasst nicht nur in hierarchischem Sinn die physischen Bereiche, sondern die Erinnerung an Situationen, die anonymen Ursprungs sind und eigentlich nicht dazu bestimmt wären, Spuren zu hinterlassen. Wir sind uns irgendwie bewusst geworden, dass wir alle Akteure und Erinnerungsträger von oft flüchtigen, aber dennoch wertvollen Momenten sind. Wir bewahren die Begebenheiten nicht als gemeinsam Teilhabende an einer kollektiven Sache, sondern als Einzelindividuen. Die Erinnerung eines Arbeiters, des Bauern, des Enterbten, des Straßenarbeiters, des Zöllners, des Eisenbahners, des Gemeindebediensteten, sie alle werden zu Zeitzeugen, die in einer Art „oral history“ das Zeitgeschehen aus ihrer Sicht ungefiltert wiedergeben (www.technikmuseum.it > Brennerkultur). Fast als ob die Gesellschaft sich selbst sehen würde und so zu einer umfangreichen Sammlung von Einzelfällen wird, in der jeder von uns Erinnerungsträger eines Einzelwertes ist.

Unsere vielfach schizophrene Gesellschaft ist kaum auf die Zukunft bedacht, will aber gleichzeitig die Erinnerung an das Vergangene bewahren, ohne sich in der eigenen Geschichte zu orientieren. Die Tradition auf der Basis einer ständig neuen Hinterfragung, ausgehend von der Gegenwart, riskiert, fragmentiert und vergessen zu werden. Die gute Lesbarkeit scheint uns heute verwischt. Ein Wertekatalog und ein Bedeutungsreper-

toire, das jahrhundertlang von allen geteilt und mitgetragen wurde, ist heute leblos und leer. Uns bleibt nicht viel anderes übrig, als die Aufmerksamkeit auf uns selbst zu lenken. Wenn sich alles um uns herum verändert, wenn ausfindig machen, sich selbst definieren bedeutet, dann ist das wahre Problem, die Kontinuität und Verknüpfung mit der eigenen Geschichte zu gewährleisten. Dadurch erkennen wir uns und die anderen wieder. Ohne mein Gedächtnis bin ich nicht ich. Nicht mehr die Zugehörigkeit zur Gruppe mit einem eigenen Dialekt, einer eigenen Sprache, einer Gemeinschaft mit eigenen Traditionen oder einem Ort, sondern das Bewusstsein, zu sein, und das in einer ganz bestimmten Weise, ist heute vielfach gängiges gesellschaftliches Kennmerkmal.

An Stelle stabiler Bezugswerte sind instabile, provisorische, unabhängige Beziehungsnetzwerke getreten, die unabhängig voneinander koexistieren. Klopfen wir unser Identitätsbedürfnis ab, so gibt jeder Knotenpunkt im Netz eine bruchstückhafte Rückmeldung. Nicht mehr private Räume, ausgespart aus dem öffentlichen Leben ohne Einfluss auf die Gemeinschaft, sondern Formen der Partizipation, des Teilhabens, privilegierte Situationen, in denen sich die individuelle und gemeinschaftliche Identität herausbildet, verändern eine Summe von isolierten Einzelpersonen in eine Beziehungsstruktur, die imstande ist, dem Ganzen einen Sinn zu geben. Sollen wir dann zuschauen, wenn Orte, deren Bedeutung und deren Identität eigenwillig verändert werden? Sicher nicht. Wir haben die Aufgabe, mit einem kreativen Ansatz jenseits von bloßem Konservieren den bedrohten Raum und Ort mit neuer, sinnvoller Bedeutung gemeinsam zu erfüllen. Auf neuen Ebenen einen Raum, einen Ort ersinnen, der zu einem neuen Ort geistiger Dimension, zu einem Ort der gemeinsamen und dynamischen Erfahrung wird. Diese Herausforderung wird nur dann gemeistert, wenn wir imstande sind, die Jetztzeit mit unserer Umgebung und der Vergangenheit zu verbinden.

Mit innovativen Veranstaltungsinitiativen ist es dem Kuratorium immer wieder gelungen, für die besonders breit gefächerte Technikkultur und Technikgeschichte des Landes an vielen spannenden Technik-Schauplätzen zu werben. Auf diese Weise konnte auch in historisch sensiblen Bereichen eine Öffentlichkeit geschaffen beziehungsweise konnten auch jene technischen Denkmäler und Zeitzeugnisse der Alltagskultur ins Bewusstsein gerückt werden, die aus weitgehend in Vergessenheit geratenen Epochen wie Alt-Österreich oder aus politisch belasteten Regime-Zeiten wie jenen des Faschismus stammen. Beispiel dafür ist der Brenner, wo das Kernensemble rund um den ehemaligen Schlagbaum – im Gedenken an die Grenze von 1918 und an das Europa der Grenzen – inzwischen ein Unikat darstellt. Am Brenner wurden die historisch markanten Bauwerke dieses Grenzensembles mittels Bauaufnahmen und fotografischen Bestandsaufnahmen für ein Bautenglossar in Zusammenarbeit mit der Universität Innsbruck, Institut für Baugeschichte, dokumentiert.



Die Publikation soll dazu beitragen, am Brenner Alt und Neu zu integrieren – statt der vereinzelt leider bereits angelaufenen Abbrucharbeiten ohne wohlüberlegtes Konzept. Die kreative Einbeziehung von typischen Bauten und Zeitzeugnissen der Grenze stößt inzwischen nämlich auch deshalb auf Zustimmung, weil sie der EU-geförderten Neubelebung des Brenners ein unverwechselbares Markenzeichen verleihen würde.

Gefordert wird abschließend eine dringende Rückbesinnung auf Südtirols ureigenes Kreativitätspotential. Dank der Alltagsschönheit von Natur und Landschaft samt historischen Bauten und technischen Denkmälern konnten in der Vergangenheit auch schwere Zeiten überbrückt werden. Ein sensibler Umgang mit diesen Ressourcen, die gewissermaßen die kulturellen Wurzeln Südtirols sind, ist dringend notwendig. Den Leuten im Lande müssen die Augen für das hohe Potential an Landschaft und Eigenkreativität geöffnet werden. Nicht mitgetragen werden können die Verbauung der letzten Mäander des Eisacks im Zuge geplanter E-Werks-Projekte oder andere Eingriffe in die Landschaft, die offensichtlich wohl nur mehr über sogenannte „Erlebnispfade“, insgesamt sind 22 in Planungsphase, betreten werden soll. Unter dem Motto „weniger Geld – mehr Kreativität“ sollte vielmehr ein Wertewandel einkehren, bei dem das Gleichgewicht zwischen Liebe zur eigenen Umwelt und Landschaft und Umnutzungen oder Neuplanungen wiederhergestellt werden muss.

Dank der Alltagsschönheit von Natur und Landschaft samt historischen Bauten und technischen Denkmälern konnten in der Vergangenheit auch schwere Zeiten überbrückt werden. Bahnareal und Grenzort Brenner.

Für eine Rekultivierung der Passlandschaft

Im Spannungsfeld von Substanzverlust und Neunutzung

Rainer Graefe

In Europa fallen die Grenzen – mit ihnen auch die Grenzübergänge. Wo eben noch Schlagbäume, Sperranlagen, Militärposten, Kontrollstationen und daneben Parkplätze, Wechselstuben, Läden, Restaurants den Ort markierten, harren nun vielerorts abgeräumte Flächen einer neuen Nutzung. Fast beiläufig, jedenfalls in Eile, wird der Plunder ungeliebter Vergangenheit abgeräumt. Je einschneidender die politische Veränderung, desto radikaler die großflächige Bereinigung: Monumente werden entfernt, Straßen und Plätze umbenannt, Spuren der Vergangenheit gelöscht. Ganze Heerscharen von Lenin-Statuen sind vom Sockel geholt, das letzte Franco-Reiterstandbild ist gerade entsorgt, Karl-Marx-Stadt heißt wieder Chemnitz, Leningrad wieder Sankt Petersburg und die Mauer in Berlin: wo verlief sie eigentlich? Haben wir diesen Veränderungen zunächst ohne Bedauern, eher mit Genugtuung, zugesehen, so macht sich mittlerweile doch Skepsis breit. Der Verblüffung über den Schwund folgt das Nachdenken über den Umgang mit dem noch Vorhandenen. Wird wieder einmal in Europa Geschichte retouchiert? Kann nicht auch das Erbe unbequemer Vergangenheit als Bestandteil menschlicher Kultur erhaltenswert sein? Kann und soll man Geschichte ungeschehen machen durch die Zerstörung ihrer Zeugnisse? Diese Fragen, europaweit von Denkmalpflegern und Stadtplanern längst diskutiert und abgehandelt, finden inzwischen auch in der breiteren Öffentlichkeit zunehmendes Interesse.

In dieser Entwicklung ein Sonderfall: der Brennerpass in seiner widersprüchlichen Doppelfunktion als beliebte Nord-Süd-Verbindung und als ungeliebte – lange verhasste – Grenze in Tirol. Er ist der bekannteste, bequemste, seit der Antike meistbenutzte Übergang über die Alpen. Eine natürliche Passierstelle, ein von der Natur angebotener Durchlass im Gebirge: für Generationen Italienreisender das Tor zum ersehnten Süden. Die in



historischen Reiseberichten gepriesene Schönheit des Gebirgswegs ist – zumindest auf der Passhöhe – heute beeinträchtigt. Ständig zunehmender Autoverkehr und schließlich der Bau der Autobahn haben den Pass in einen immer weniger attraktiven, immer stärker überforderten Umschlagplatz für Touristen- und Warenströme verwandelt. Vor allem mittlerweile funktionslose Grenzkontrollanlagen prägen noch sein Bild – Relikte der menschengemachten, negativ besetzten Brennergrenze des seit 1919 geteilten Tirol. Der lange schwelende Konflikt um diese Grenze ist heute gegenstandslos, das Tor ist wieder geöffnet. Flüssig geht der Verkehr durch die aufgelassenen Grenzareale, vorbei an der Ortschaft Brenner gleich nebenan, die, kaum mehr beachtet, in die gänzliche Bedeutungslosigkeit abzusinken droht.

Wer dennoch Halt macht, findet zwar ein von den Zeitläuften gezeichnetes, malträtiertes Ortsbild vor, doch auch ein unverwechselbares Ensemble mit einem sonderbaren Mix von Tiroler Dorfbauten, Gebäuden und Bahnanlagen des 19. Jahrhunderts, Wohn- und Militärgebäuden des italienischen Grenzorts, modernen Zweckbauten. Schon lange ist die „Post“, wo Goethe beinahe übernachtet hätte, baulich verändert und kein Gasthaus mehr. Leer stehen an der alten Brennerstraße die Bauten der nun überflüssigen Grenzanlagen. Daneben harren ausgedehnte Brachen einer neuen Verwendung. Verständlich

Als die Deutsche Mark 1952 wieder als Währung zugelassen wurde, rollte im Sommer die Käferlawine über die Grenze.



die Hoffnung der noch nicht abgewanderten Einwohner auf Erneuerung. Radikale strukturelle und bauliche Änderungen sind bereits ins Auge gefasst. Allerdings: trotz aller Brüche, Beschädigungen, Unstimmigkeiten ist dies ein geschichtsträchtiger, wichtiger Ort mit vielfältigen Spuren der wechselvollen, für die Region schicksalhaften Entwicklung. Der Fortbestand dieses kleinen historischen Ensembles ist gefährdet. Fortschreitende Substanzverluste drohen das Erscheinungsbild bis zur Unkenntlichkeit zu verändern. Erhaltende Maßnahmen machten eigentlich nur noch Sinn, wenn das Verbliebene ganzheitlich, ohne weitere Verluste, bewahrt würde. Also Ensembleschutz für den Brennerort? Warum eigentlich nicht?

Die Voraussetzungen dafür wären allerdings denkbar schlecht. Zwar wären in Südtirol gesetzliche Möglichkeiten des Ensembleschutzes – anders als in Nordtirol – durchaus gegeben. Das bescheidene Erscheinungsbild des Ortes passt jedoch keineswegs ins Klischee. Fachwelt und breitere Öffentlichkeit für ein Engagement zu gewinnen, dürfte überdies in Zeiten eines schwindenden Interesses an Denkmal- und Ortsbildschutz außerordentlich schwierig sein. Beispiele für die zunehmende Gleichgültigkeit sind zahlreich. So konnten die qualitätvollen Siedlungen, welche Jakob Albert, Theodor Prachensky und andere in der Zwischenkriegszeit in Innsbruck errichtet hatten, jüngst bei

„Sanierungen“ verschandelt werden, ohne dass eine Stimme des Protests oder wenigstens des Bedauerns zu hören war. In unseren Zusammenhang gehört dabei, dass diese Anlagen auch zur Aufnahme der zahlreich zuströmenden Familien aus den abgetrennten Südtiroler Gebieten bestimmt waren. Ein weiteres Hindernis für den Ensembleschutz könnte eine exzessive wirtschaftliche Nutzung der exponierten Lage darstellen, von der der Brennerort nicht einmal profitieren müsste.

Für alle weiteren Planungen – wohin sie auch immer führen mögen – muss jedenfalls die sorgfältige, ganzheitliche Erfassung und Bewertung des Baubestands eine unverzichtbare Voraussetzung sein. Nur sie kann einen angemessenen Umgang mit diesem historischen Ensemble gewährleisten. Die gängigen Kriterien der Denkmalpflege allein können in diesem speziellen Falle keine ausreichende Entscheidungshilfe geben zur Frage, was und wie hier erhalten werden soll.

Zu hoffen bleibt, dass künftige Entscheidungen und Veränderungen der historischen und kulturpolitischen Bedeutung dieses Ortes gerecht werden. Eine bloße Vermarktung auf Kosten des Altbestands wäre ein Unglück. Bewahrung und Wiederbelebung des Dorfes können nicht isoliert erfolgen, sondern müssen im engsten Zusammenhang mit der Sanierung und Rekultivierung von Pass und Passlandschaft konzipiert werden. Jede Planung muss der Vergangenheit gegenüber Stellung beziehen, um einen Ort zu schaffen, in dem die geschichtlichen Hintergründe gegenwärtig bleiben. Man kann diesen Ort nicht einfach einem beliebigen Schicksal überlassen. Wir alle stehen in der Verantwortung, hier, mitten in Europa, in der großartigen Landschaft des Alpenkammes, gemeinsam ein Zeichen zu setzen.



Das neue Wappen der Gemeinde Brenner mit dem Bergknappen; darunter das Gemeindegewappen, das 1938 auf die politischen Verhältnisse ausgerichtet war: in einem geteilten und oben gespaltenen Schild, links in Rot das Savoyer Kreuz, rechts in Blau der goldene Legionärsadler, unten in Gold ein Marmorstein auf gebirgigem Grund.

Ensembleschutz in der Sonderrolle

Brenner – ein Unort mit Charakter

Magdalena Hörmann-Weingartner

„Das Wappen der Gemeinde Brenner ist so hässlich wie der Ort selbst“, schrieb der frühere Landeskonservator des Bundeslandes Tirol, Oswald Trapp, in einer Rezension, die er zu dem 1972 erschienenen Buch über die Wappen der Gemeinden Südtirols verfasst hatte. (Das Wappen war für den gewiegten Heraldiker Trapp tatsächlich gewöhnungsbedürftig und man könnte auch hier schon ansetzen mit gewissen Grundsatzüberlegungen, ob da tradierte Formen in ihre eigene Perversion umgewandelt werden oder ob auch die hässlichste Heraldik den Eigenwert des Zeitgemäßen vertritt.)

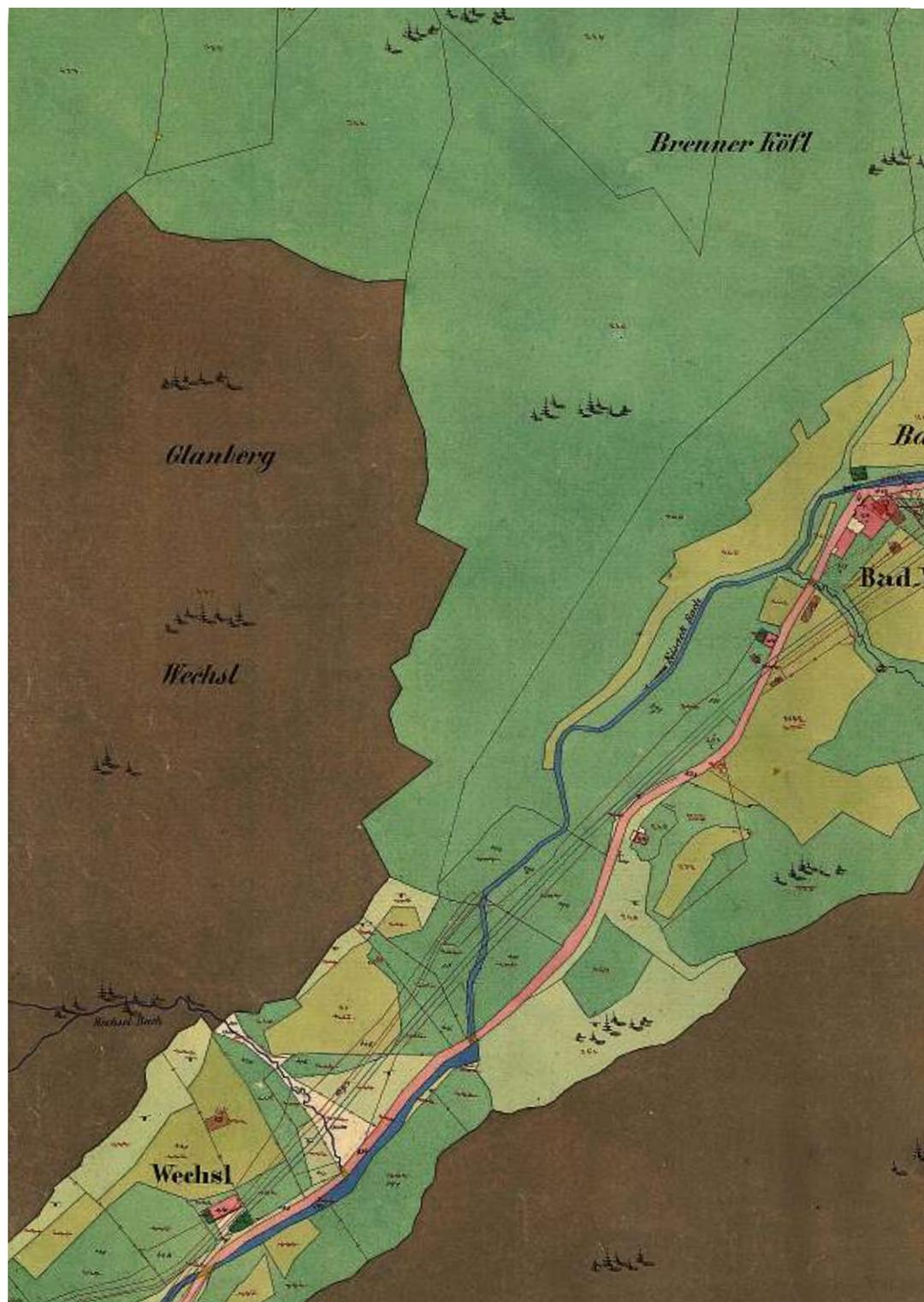
Über die Hässlichkeit der Ortschaft Brenner zu sprechen heißt tatsächlich von bestimmten tradierten Wertordnungen auszugehen. Sie haben sich aus einer sehr langen und selbstverständlichen Erfahrung entwickelt, die auf dem Erlebnis des harmonischen Erscheinungsbildes von Dörfern und Siedlungen im Landschaftsgefüge beruhte. Heute steht man vor zwei Möglichkeiten: Die eine ist die, weil man eben in solchen Wertvorstellungen aufgewachsen ist und ihren bis ins Gemüthafte reichenden Einfluss im Sinne von Wohlbefinden und dem Gefühl, von Ordnung umgeben zu sein, an sich erfahren hat, von regelrechter Verzweigung oder zumindest Abkehr vom ständigen Lob des Gegenwärtigen befallen zu werden. Die andere ist die, sich den Dingen zu stellen und Akzeptanz zu üben, indem man sich die lange Liste der Gründe von lieben Insidern anführen lässt und die geänderten Sichtverhältnisse von Jüngeren zur Kenntnis nimmt, denen Vergleiche mit Landschaft/Ortsbild von (wenig) früher nicht mehr möglich sind, weil die Orte eben nicht mehr existieren. Es gilt also offensichtlich, vom Begriff des Hässlichen endgültig Abschied zu nehmen, weil die Parameter dafür mittlerweile in die Individualsphäre verwiesen worden sind und keine zu allgemeiner Gültigkeit zugelassene geschweige in Gesetzesfähigkeit einzuführende Größen mehr darstellen. (Ausnahmen gibt es höchstens in der Debatte über zeitgenössisches Bauen, wo mit Kriterien von Qualität,

spricht interessanter Gestaltung, spricht Ästhetik, sehr wohl und in durchaus altgewohnter Weise operiert wird.)

Einige Restgedanken des Umgangs mit älterer Baukultur haben sich indes erhalten, sie sind natürlich am stärksten im Denkmalschutzgesetz artikuliert, fristen (bei uns) aber bereits im Ensembleschutz nur mehr ein kümmerliches Dasein, da diesem auf weite Strecken die gesetzliche Wirksamkeit nicht mehr zugestanden wird. Auch das von der Tiroler Landesregierung (ähnlich wie in anderen österreichischen Bundesländern) erlassene Stadtbild- und Ortsbilderhaltungsgesetz (SOG) ist durch die fehlenden Berufungsmöglichkeiten für den als reine Gutachterinstanz eingesetzten Sachverständigenbeirat fast nur zu einer reinen Goodwill-Angelegenheit für Gemeindeführungen und ihre vielfältigen politischen Interessen und speziellen Situationen geworden oder wird, wogegen nichts einzuwenden ist, als Co-Finanzierung für eh schon unter Denkmalschutz stehende Einzeldenkmäler und deren Restaurierung benutzt. Als Instrument des Ensembleschutzes ist das SOG, obwohl eigentlich als solches gedacht, nur in ganz wenigen Fällen geschlossener historischer Ortsbereiche wie in den Städten Hall und Rattenberg einigermaßen erfolgreich in Anwendung, aber bereits in Innsbruck ist sogar das als Schutzzone deklarierte Gebiet vor Eingriffen, die dem Begriff des Ensembleschutzes grüblich zuwiderlaufen, nicht gesichert. Stadtplanung und Investorendruck geben hier eine unheilige Mischung ab, was zuletzt auch dazu geführt hat, dass die beabsichtigte Ernennung Innsbrucks zum Weltkulturerbe von der zuständigen Icomos-Kommission nach gründlicher Information abgelehnt worden ist.

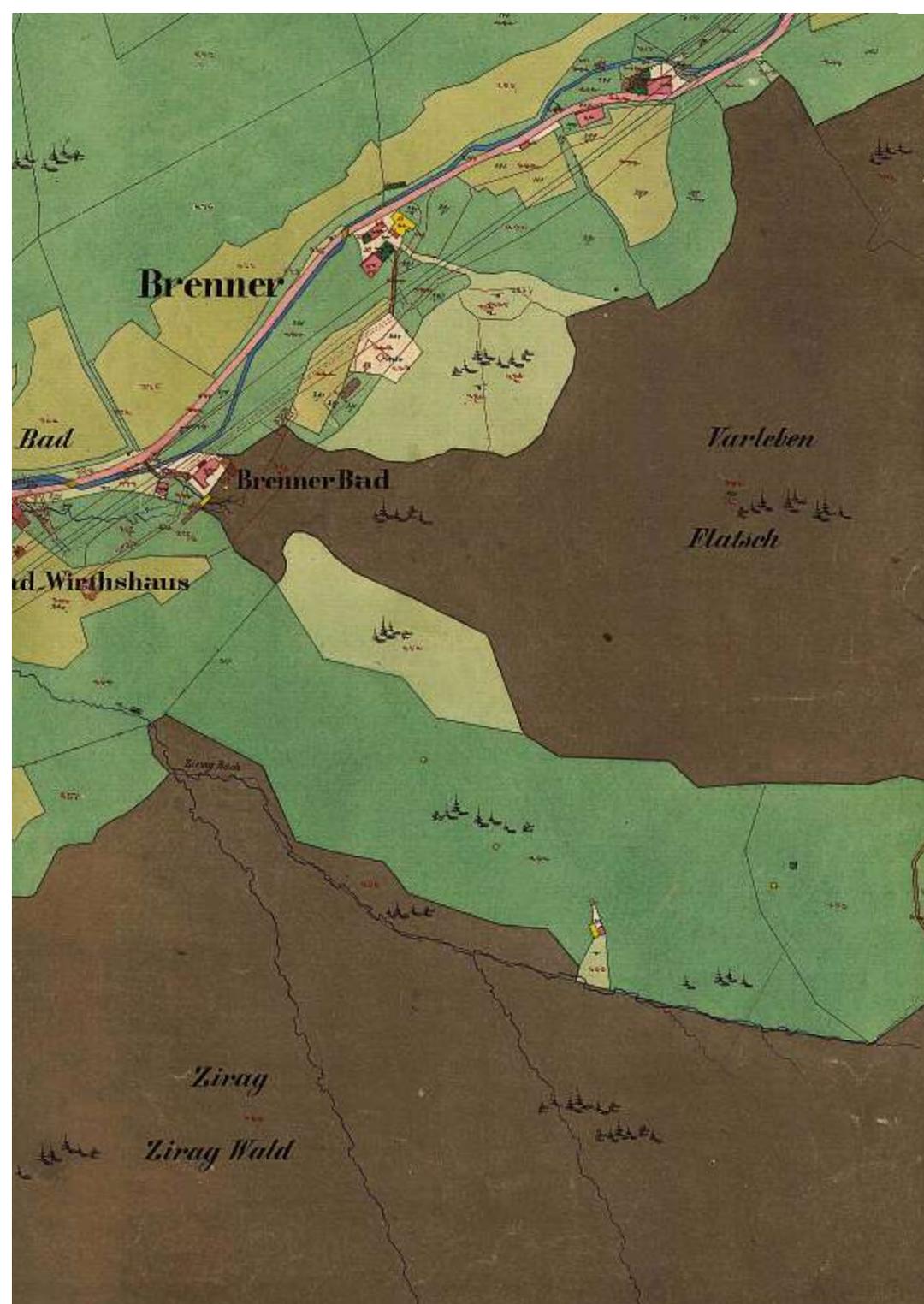
Bei diesem Stand der Dinge scheint es zunächst fast absurd, sich mit Argumenten zu beschäftigen, die der Ortschaft Brenner oder zumindest Teilen von ihr zum Prädikat schützenswertes Ensemble verhelfen könnten. Die Debatte, die hier eröffnet wurde, verdient jedoch besondere Aufmerksamkeit, einmal weil sie zu einer Erweiterung der Begriffe Erhaltung – Tradition – Erinnerung führen kann, und dann auch, weil die zentrale Stellung im öffentlichen Bewusstsein mit Europa-Wirksamkeit, der Label-Name, der dem BRENNER nun einmal zukommt, alle diesbezüglichen Überlegungen zu Top-Überlegungen macht.

Hier liegt auch der Kern der intensiven Beschäftigung mit diesem Ort, der sicherlich kein eigentlicher „SOG-Ort“ ist mit historischem Kern, geschlossener Bausubstanz und interessanten Rand- und Umgebungszonen, oder ist er es doch?? Lang gestreckt überzieht ein Konglomerat von Baulichkeiten die Passhöhe des Brenner, die eigentlich eine Passhöhe ist, eingebettet zwischen den zwar steil, aber doch bewaldet-freundlich aufsteigenden Hängen von Zirog und Sattelberg, einst ein Weide- und Wiesenplatz, den die 1370 Meter Seehöhe wie anderswo im Alpenbereich noch durchaus zu einem normalen Siedlungsplatz für Dörfer und Weiler machen könnten. Dass da mitten in der gewaltigen Alpenbarriere ein Einschnitt vorhanden war, bei dem die Hindernisse ein bewältigbares



Die historischen Katasterpläne zeigen den besiedelten Brenner 1854, vor dem Bau der Brennerbahn.

Maß aufwies, hat der Wegemarke Brenner im Personen- und Warenverkehr Mitteleuropas seit Jahrtausenden eine zentrale Rolle zugewiesen. Zu einer eigentlichen Besiedlung ist es aber auch im Mittelalter, wo das Verkehrsaufkommen bereits beachtlichen Umfang hatte, nicht gekommen. Neben der alten Valentinskapelle, die mit ihrem Patrozinium des alten Wegheiligen auf den besonderen Ort verweist, dürften nur einfache Baulichkeiten als kleine Herbergen bzw. später für den Postkutschenbetrieb bestanden haben. Dazu gehörte auch das Gasthaus Post, dessen Kern noch gleich wie im 16. Jahr-



hundert ist. Die Zollstationen selbst mit den entsprechenden Einrichtungen befanden sich unten am Lueg bei Gries, wo sie mit einer Talsperre verbunden war, bzw. am Lux vor Sterzing. Der Bahnbau brachte dann 1867 die erste große Veränderung der „Brennerlandschaft“ durch die Anlage des Verschubbahnhofes, eines großen Gleiskörpers und weiterer Subsidiärbauten. Wie überall in Tirol entwickelten sich im Zuge der Bahnbauten auch neue Möglichkeiten für den Fremdenverkehr, am Brenner führten sie unter Nutzung vorhandener Thermalquellen zum Bau eines großen Hotelkomplexes, des Hotels



Die Grenzbauten auf einen Blick: das österreichische Zollhaus mit Grenzkontrollhaus in Insellage, das italienische Zollhaus, dahinter die Polizeikaserne und das ACI-Gebäude. Im Vordergrund das Bahnareal.

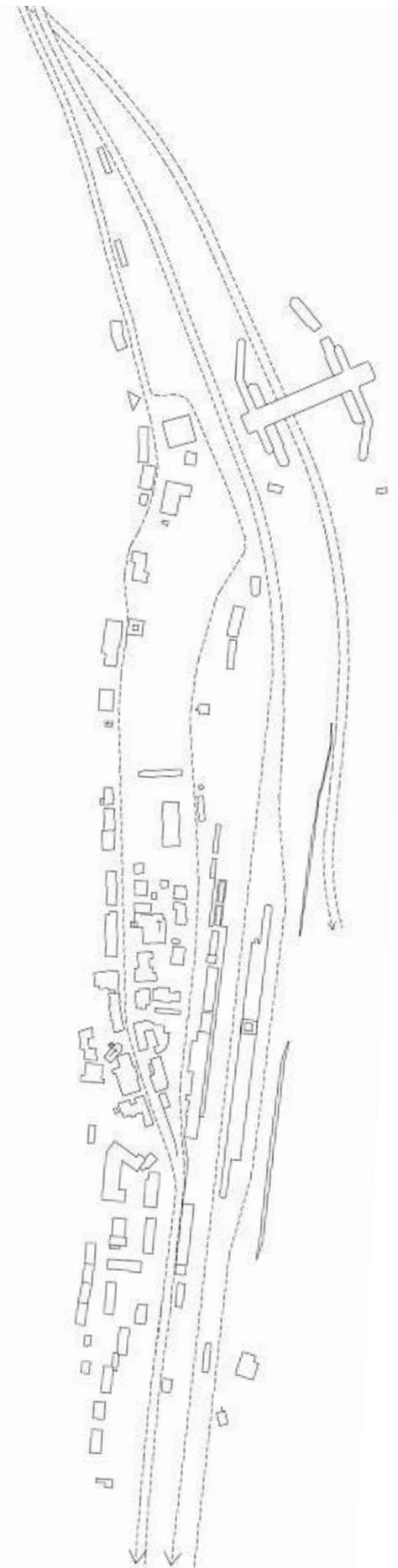
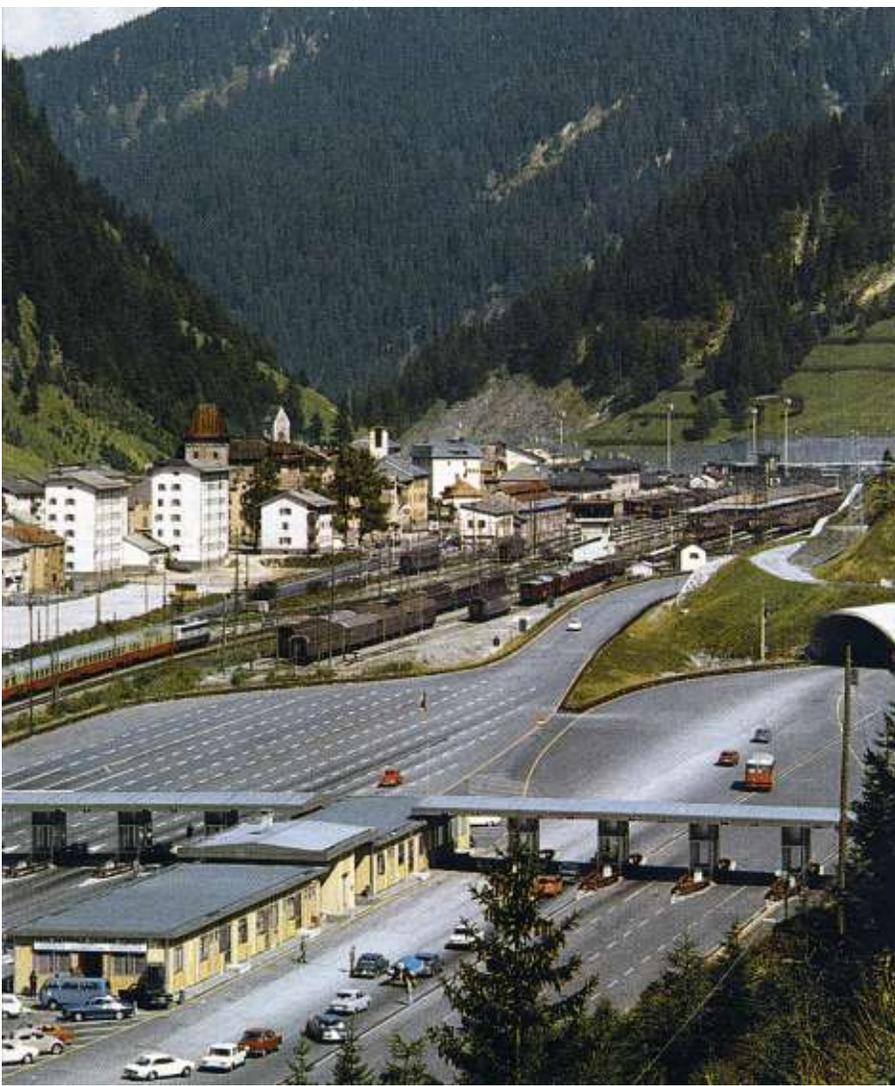
Die Brennerautobahn von Süden her gesehen, seit Schengen wurde auch hier die Grenzkontrolle abgeschafft.

Der aktuelle Lageplan vom Ort Brenner zeigt im Vergleich zu den historischen Katasterplänen (auf der vorhergehenden Seite) eine verdichtete Bausubstanz.

„Brennerbad“, für das es eine eigene Bahnstation und die noch vorhandene, 1886 geweihte Kapelle gab.

Mit der Errichtung der Staatsgrenze als Ergebnis des verlorenen Krieges von 1918 wurde der Brenner und seine bisherige Normalität als friedliche Passlandschaft gleichsam hineinkatapultiert in eine Örtlichkeit von höchster politischer und strategischer Bedeutung und sie hat als solche das ganze 20. Jahrhundert bestanden. Eine Lockerung der teilweise brutal in das Lebensgefüge der Bevölkerung diesseits und jenseits der Grenze eingreifenden italienischen Vorgangsweisen am Brenner hat erst ab den Sechzigerjahren stattgefunden. Sie hat u. a. zur Einführung der sogenannten Brennermärkte geführt, die zu einer Erfolgsgeschichte für die italienischen und Südtiroler Händler und ihre üppig und diskontig angebotene Ware wurde. Die enorme Zunahme des Straßenverkehrs hatte den Bau der Autobahn zur Folge, noch 1972 war dafür die Errichtung einer monumentalen Zollstation notwendig.

Das ganze, teilweise dramatische Geschehen am Brenner war von einer, wenn man will, gleichfalls dramatischen, aber zumindest bewegten Baugeschichte begleitet. Zum großen neuen Grenzstein von 1921 in postklassizistischer Attitüde kamen zu beiden Seiten des neuen Grenzbaumes zunächst noch bescheidene Zollhäuser. Der Bau des



neuen Bahnhofs fiel dann schon viel repräsentativer aus und zeigt die typischen Merkmale der Architektur des italienischen Faschismus. Die Interessen des Staates Italien am Brenner dokumentierten sich in zahlreichen weiteren Bauten wie der großen Polizeikaserne und der laufend vergrößerten Infrastruktur für die Bahnanlagen mit der Lok-Remise, dem Wasserturm, den Eisenbahner-Wohnhäusern, der Eisenbahner-Mensa etc. Nachkriegsarchitektur und billige Modernismen prägen dann die Geschäftslokale, Bars und Gaststätten der Brennermarktkultur ab den Fünfzigerjahren. Auch der neue Kirchenbau (1958/62) ist weniger Baudenkmal denn ein weiterer Teil des unspezifischen Konglomerates, das sich da rund um den alten Kernbereich entwickelte. Trotzdem oder gerade deshalb bleibt der Brenner eine Stätte, die es anders einzustufen gilt als die üblichen anonymen Bauzonen, wie sie allenthalben im Bereich von Verkehrszentren oder um ältere Siedlungen herum entstanden sind. Der Unort Brenner hat seinen eigenen Charakter, und der Anteil, den die Geschichte daran hat, gibt genügend Argumente, sich behutsam und sorgfältig um seine Zukunft zu kümmern. Der Sonderfall „geschichtlicher Ort“ ist nicht nur im Ensembleschutzgedanken gut verankert, es kommt ihm auch in einer allgemeinen Kulturdebatte ein Stellenwert zu, den man mit Gedenkstätte und Erinnerungsort zu beschreiben hat und dem es zu einem seriösen Fortbestand zu verhelfen gilt.

Erinnerungen an den Brenner

Von der bewussten Grenze zum Niemandsland

Herlinde Menardi

Mit einer Pusterer Mutter und einem Innsbrucker Vater, der seine Wurzeln in Ampezzo hatte, waren wir in Nord- und Südtirol gleichermaßen zu Hause. Mehrmals im Jahr fuhren wir Kinder über den Brenner nach Bruneck zu den Großeltern oder nach Meran zu meiner Taufpatin, unserer Tante.

Mit dem Brenner verbinde ich meine ersten Stau-Erfahrungen. Wenn man nach Gries am Brenner den Gasthof Lueg passierte, schweifte unser banger Blick nach vorne, wo im Sommer fast immer die Kolonne stand, die sich dann am Brennersee vorbei bis zur Grenze schob. War dieser Blick frei, dann war schon viel Zeit gewonnen und die Autoschlange reichte vielleicht nur bis zum Brennersee.

Ein Problem waren auch die vielen Kurven auf der Strecke, bei denen uns entweder schon vor dem Brenner, spätestens aber bis Franzensfeste regelmäßig schlecht wurde. Ohne „Speiben“ ist so eine Reise kaum abgegangen.

Die für uns Kinder lange Fahrt über den Brenner prägten aber auch die vielen Bahnschranken, an denen es oft lange Wartezeiten gab. Der erste Schranken war in der Leopoldstraße, der nächste am Ende von Matrei, dann zwischen Matrei und Steinach, beim Brennerbad, hinter Gossensaß und im Sterzinger Moos sowie bei der Festung in Franzensfeste. Vier weitere Schranken in Aicha, Mühlbach, Vintl und St. Lorenzen machten die Fahrt nach Bruneck zu einem stundenlangen Unternehmen.

Es gab dann aber doch die eine oder andere Ablenkung. Am Brenner, der meist nur sehr langsam zu passieren war, hatten es uns die Brennerpuppen angetan, die aufgetürmt in verschieden großen Schachteln mit Sichtfenster bei den Marktständen zu sehen waren. Auch wenn uns immer wieder von neuem eingetrichtert wurde, wie hässlich diese großen Puppen in ihren pompösen Kleidern aus Nylonstoffen seien, heimlich hätte man doch gerne eine davon gehabt. Auch den Brennermarkt, von dem unsere Mitschülerinnen erzählten, hatte man uns vorenthalten.



Die Gebäude am Grenzübergang habe ich als bedrohlich in Erinnerung. Ein ganz anderes Flair ging von den niedrigeren Gebäuden und den vielen Standln und Läden im Ort aus. Mit den Geschäften am Brenner ist für mich der Geruch von Salami und Mortadella, auch von Leder verbunden.

Hinter dem Brenner begleiteten große Reklametafeln in italienischer Sprache die Straße, vor allem auf den geraden Strecken wie beim Brennerbad und im Sterzinger Moos. Sie dienten ersten Italienisch-Leseversuchen.

Hinter dem Brenner begannen die dunkelroten Straßenwärterhäuschen, die ich schön fand und die heute fast ganz verschwunden sind.

Wenn in Mittewald die Mure niederging, musste man den Brenner großräumig über den Reschen umfahren.

Auf der Rückfahrt von Südtirol gab es oft einen letzten Halt am Brenner, um noch einen Chianti zu kaufen. Ich erinnere mich, dass man zuerst zollfrei nur eine Flasche mitnehmen durfte, später drei Liter. Die leeren Chiantiflaschen dienten als Ständer für verschiedenfarbige Kerzen, deren bunte Wachstropfen als Dekoration am Flaschenhals hefteten. Oder man verwendete die Chiantiflaschen zum Basteln einer „schicken“ Lampe.

Manche Fahrten über den Brenner legten wir in den Omnibussen des väterlichen Unternehmens zurück, die in der Zeit des aufblühenden Fremdenverkehrs Gäste aus aller

Grenzgebäude in den Fünfzigerjahren; Touristenbusse in der Warteschleife



Welt in die Dolomiten, ab 1956 vor allem nach Cortina brachten. Am Freitag stand die Fahrt nach Cortina d'Ampezzo am Programm, und es waren bis zu zwölf Busse, die damals den Brenner passierten.

Unser Vater hatte in der zweiten Hälfte der Fünfzigerjahre bis in die Sechzigerjahre auch eine Linie von Innsbruck über Sappada nach Triest, auf die er sehr stolz war. Der Bus fuhr am Samstag hin und am Sonntag zurück. Die Auslastung entsprach nicht den Erwartungen, so war auch immer ein Platz frei für Familienmitglieder. Auf diese Weise kam ich das erste Mal ans Meer.

Zur bewussten Grenze wurde für uns der Brenner, als 1961 die Visumpflicht eingeführt wurde. Bis dahin waren wir problemlos mit dem Pass unserer 1959 verstorbenen Mutter gefahren, in dem wir eingetragen waren und der noch fünf Jahre gültig war. An Mitfahrgelegenheiten hatte es ja nie gemangelt. Aber da es für diesen Pass natürlich kein Visum gab und der Vater keine Zeit hatte, uns zu begleiten, wurde der Brenner nun für uns zur „wirklichen“ Grenze. Letztlich bekamen dann zwei der Größeren einen eigenen Pass, der dann auch einmal an die jüngeren Geschwister verliehen wurde. Meine Schwester erinnert sich heute noch an eine Zugfahrt nach Meran mit dem Pass der älteren Schwester und die Ängste, die sie am Brenner bei der Kontrolle ausgestanden hat. Der Beamte hatte sich zudem gewundert, dass man ein zwölfjähriges Kind allein mit

**Straßengabelung zwischen
Etzel- und St.-Valentin-Straße
am südlichen Ortsausgang des
Brennerdorfs**



dem Zug ins „Ausland“ reisen lässt. Aber besser als zuhause zu bleiben war dieses mulmige Gefühl allemal. Aus Erzählungen unserer Mutter und unserer Tanten wussten wir, dass auch sie mit dem geliehenen österreichischen Pass meines Onkels und als Bub verkleidet von Bruneck über den Brenner nach Innsbruck gefahren war – das war allerdings in den Dreißigerjahren.

Mit Interesse begannen wir das politische Geschehen zu verfolgen und sangen in unserem kindlichen Unverstand voll Inbrust bei der Fahrt über den Brenner: „Und starrt von Feindes Horden des Brenners Scheidewand ...“

In der zweiten Hälfte der Sechzigerjahre und in den Siebzigerjahren waren es dann neben den Besuchen bei den Verwandten vor allem die Schiausflüge zum Zirog mit seinem „Pavian-Popo-Schleplift“ oder weiter zum Hühnerspiel bei Gossensaß, die uns – nun nicht mehr mit der Familie – aber mit Freunden über den Brenner führten. Eine Einkehr beim Vetter in Brennerbad oder beim Wolf „Lupo“ rundeten diese Schitage ab.

Mit einem Nervenkitzel war das gelegentliche Schmuggeln von italienischen Schuhen und Pullovern verbunden, die wir in Sterzing eingekauft und uns um den Leib geschlungen oder mehrfach übergezogen hatten.

Verschiedene Einfuhrbestimmungen wurden im Laufe der Zeit gelockert, unterbrochen von Ausfuhrverboten für Salami und Wurstwaren wegen der Schweinepest, was

Eine besondere Attraktion für Kinder waren die Spielwarenläden am Brenner.

einen aber nicht abhielt, diese trotzdem einzukaufen und eben wieder zu schmuggeln. 1974 war die Brennerautobahn auch auf italienischer Seite vollendet, es war nun nur mehr ein „Hupfer“ nach Sterzing und Brixen.

Als Begleiterin von Wolfgang Pfaundler, der wegen seiner Verurteilung im Mailänder Prozess nach der Feuernacht 1961 nicht nach Italien einreisen durfte, wurde der nahe Brenner in den Achtziger- und Neunzigerjahren noch einmal zur unüberwindbaren Grenze, mussten doch unsere gemeinsamen Ausflüge vor den Schlagbäumen enden. Im September 1991 fand auf der österreichischen Seite des Brenners das gesamt-tirolische Fest „Nachdenken über Tirol“ statt, das der damalige Obmann der SVP-Jugend Christian Waldner organisierte und welches der Südtiroler Volkspartei einiges Bauchweh bescherte. Die Umbrüche in Mittel- und Osteuropa mit dem Fall des Eisernen Vorhanges sollten – so die Veranstalter – auch zu einer neuen Diskussion um Selbstbestimmung, Paketabschluss und Europaregion Tirol führen.

Mit Rucksack, Feldstecher, Fotoapparat und Decke ausgerüstet, pilgerten wir auf den Brenner und erlebten ein Sammelsurium von Teilnehmern, die auf den Griesbergwiesen lagerten, marendeten, standen, diskutierten und abwarteten: Süd- und Welschtiroler Schützen in Tracht, viele Familien mit Kindern, wenige Nordtiroler, darunter auch Nordtiroler Schützen in Zivil – das Tragen der Tracht war ihnen von der Bundesleitung verboten worden –, Beamte der Sicherheitsdirektion in Zivil, Tiroler mit Transparenten, einige wenige Politiker, Fotografen, Journalisten u. a. Hubschrauber der italienischen Polizei flogen ihre Bogen der Grenze entlang. Die Veranstaltung begann mit einem Gottesdienst und litt in der Folge unter Pfiffen, die Landeshauptmann Luis Durnwalder galten. Wir beobachteten das Geschehen und hatten dabei doch immer die Grenze als unsichtbare Mauer vor uns, die Wolfgang Pfaundler von Südtirol ausschloss.

Am 23. Jänner 1998 erfuhren wir aus den Medien von der Amnestie der Südtirol-Aktivistin Heinrich Klier und Wolfgang Pfaundler durch den italienischen Präsidenten Scalfaro – er kam so einer Vollstreckungsverjährung zuvor. Ein Schriftstück über den Akt oder eine offizielle Bestätigung gab es und gibt es bis heute nicht. Wir vertrauten der Meldung und fuhren am nächsten Tag, begleitet von Paul Flora und Wolfgangs Sohn Jakob, über den Brenner nach Südtirol. Unsere Pässe waren dem Beamten keinen Blick wert, wir wurden durchgewinkt. So begann für Wolfgang Pfaundler diese erste, emotionelle Reise nach Südtirol nach 37 Jahren Abwesenheit ganz unspektakulär.

Als dann im April 1998 mit dem Schengen-Abkommen nach 80 Jahren endgültig die Schlagbäume aufgegangen sind, war es für uns eine Selbstverständlichkeit, auf den Brenner zu fahren, um diesen historischen Moment mitzuerleben und im Zelt im Niemandsland zu feiern.



Im Laufe der Jahre sind wir sicher öfter nach Brixen, Bozen und Meran gefahren als nach Kufstein oder Reutte. Die offene Grenze mit den rückgebauten Abfertigungsgebäuden und den überflüssig gewordenen Wechselstuben ist zur Selbstverständlichkeit geworden und lässt – fast – vergessen, dass man italienisches Staatsgebiet betritt. Die Chance für GesamtTirol, wieder näher zusammenzurücken, für einen Wirtschafts- und Kulturraum Tirol und für eine Neubelebung des Tirol-Bewusstseins wurde und wird zwar in politischen Reden heraufbeschworen, realistisch gesehen aber zu wenig genützt. Mit Verwunderung findet man immer noch eine weit weniger durchlässige Grenze in den Köpfen vieler Landsleute.

1. April 1998: Schengen-Feier am Brenner – die österreichische Zollmusik und die italienische Musikkapelle der Staatspolizei spielen den Radetzky-Marsch und die italienische Nationalhymne von Goffredo Mameli.

Der Brenner aus politischer Sicht

Der Jurist und langjährige Politiker, der die Südtirol-Autonomie entscheidend mitbestimmt hat, lässt das vergangene Jahrhundert Revue passieren.

Roland Riz

In meiner Jugendzeit, zwischen 1930 und 1935, standen sich in puncto Brennergrenze ganz deutlich zwei diametral entgegengesetzte Meinungen gegenüber: es waren eben zwei verschiedene Welten.

Was ich zu Hause hörte

Für die Generation meiner Eltern war die Brennergrenze ein schmerzhafter Begriff der Teilung des Landes Tirol, das 1000 Jahre kulturelle und politische Gemeinschaft geprägt und gekennzeichnet hatte.

So vernahm ich es als junger Bub zu Hause von meinem Vater, er war k. u. k. Richter in Rattenberg, Offizier an der Südfront und dann Rechtsanwalt in Bozen, wie sehr ihm der verlorene Krieg und die Teilung Tirols nahe ging.

In meiner Familie wurde die Zerreißung Tirols als besonders schmerzhaft empfunden, und dies hatte auch einen tiefen Grund. Mein Großvater Valerius Riz, k. u. k. Finanz-Rat, der ladinischen Ursprungs war (er stammte aus dem Fassatal, das damals zur Diözese Brixen gehörte), war begeisterter, ja geradezu fanatischer Anhänger von Kaiser Franz Joseph. Meine Großmutter Maria Riz, geborene von Hörmann zu Hörbach, stammte aus Nordtirol. Ich habe sie leider nicht gekannt, da sie bei der Geburt ihres dritten Kindes gestorben ist. Nach dem Tod seiner Mutter ist mein Vater Josef Riz als Kleinkind von seiner leiblichen Tante Notburga von Hörmann zu Hörbach, die in Bozen den Besitz am Dominikanerplatz hatte, aufgenommen und aufgezogen worden.

Er studierte zuerst am Franziskanergymnasium in Bozen, dann an der Universität in Wien. Nach Abschluss der Gerichtspraxis und Richteramtprüfung mit Auszeichnung in Innsbruck und Bestallung als Bezirksrichter in Rattenberg, ehelichte er dort meine Mutter Ida Messner, Kaufmannstochter aus Brixlegg. So waren in meiner Familie durch zwei Generationen eine Nordtirolerin mit einem Südtiroler verheiratet. Dass die Trennung von Nord- und Südtirol und damit die Trennung der Familien durch die Brennergrenze besonders schmerzten, war nur mehr als verständlich.

Was ich in der Schule hörte

Und nun zur Kehrseite der Medaille.

1933 musste ich die erste Klasse Volksschule besuchen. Die Schule hieß „Regina Elena“ zu Ehren der Königin von Italien.

Für meine Lehrerin in der ersten Klasse Volksschule, die aus Norditalien stammte und nach Südtirol versetzt worden war, hatte die Brennergrenze hingegen einen freudigen Beigeschmack des Erfolgs, der Eroberung und des gewonnenen Krieges. Sie ging von der Voraussetzung aus, dass Italien mehrere Hunderttausende von Toten zu beklagen hatte – ihr ältester Bruder und ein Onkel waren im Krieg gefallen – und dass es infolgedessen logisch sei, dass man als Kriegsbeute auch ein Stück fremdes Land dazugewinnen müsse. „Ihr seid in Italien und müsst italienisch sprechen“ und „die Brennergrenze ist die heilige Grenze des Vaterlandes“ (il Brennero è il sacro confine della Patria), „um dieses Gebiet einzunehmen und unsere Fahne (Tricolore) am Brenner zu hissen, haben wir 600.000 Gefallene geopfert“, waren ständig ihre Leitsätze.

Eine Mentalität, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert (später auch bei Hitler und Mussolini und zum Teil leider auch noch in Potsdam) stark verbreitet war und die meiner Volksschullehrerin zwingend vorkam. Dabei war sie keine Faschistin, sondern eine ehrsame Beamtin, die hoffte, bald wieder in ihre Heimat zurückversetzt zu werden. Uns Kinder hat sie in keinster Weise schikaniert. Im Unterschied zu den meisten anderen Lehrern übte sie keinen Zwang aus zum Schwarzhemd-Tragen am Samstag Nachmittag, keine Opera Nazionale Balilla, keine Aufmärsche auf dem Sportplatz und auch kein Verbot, weiße Stutzen anzuziehen. Für die damalige Zeit eine der wenigen, die nicht faschistisch gefärbt war, aber die Eroberungsmentalität und der Nationalismus hatten auch sie total erfasst.

Es war eben eine andere Welt. Eine besorgte Lehrerin und zwanzig verschreckte Kinder, denn die aus Norditalien nach Südtirol versetzte Frau Lehrerin sprach ja kein Wort Deutsch und die Kinder kein Wort Italienisch. Laut Sitzordnung waren wir alphabetisch in die Bänke eingereiht. Neben mir saß Alfred Petermeir, der immer wieder fragte: „Was hat sie jetzt gemeint?“ Aber auch ich hatte nicht alles verstanden, was die Frau Lehrerin

sagte. Auch ich war eines der plappernden Kinder, denen die Lehrerin fremd war und die neugierig umherschauten.

So wurde die Brennergrenze zu einem „Mythos“, das, je nach Sichtweise, einen positiven oder negativen Beigeschmack hatte.

Erinnerungen aus der zweiten Nachkriegszeit (1945–1950)

Nach dem Zweiten Weltkrieg (1945) hat es einen eindeutigen Aufruf gegen die Brennergrenze und gegen die Zerreißung Tirols gegeben. Ich beziehe mich auf den mutigen Aufruf von Erich Amonn und seinen Mitstreitern in der Südtiroler Volkspartei für die Gewährung der Selbstbestimmung für Südtirol.

Bereits ein Jahr später wurde die Forderung nach Selbstbestimmung zu Fall gebracht und die Brennergrenze neuerdings bestätigt, und zwar durch das am 5. September 1946 zwischen Österreich und Italien geschlossene Pariser Abkommen. Dieses stellt einen bilateralen völkerrechtlichen Vertrag dar, womit der Brenner auf der Landkarte Europas neuerdings als Grenze zwischen Italien und Österreich festgenagelt wurde.

Es steht mir nicht zu, zu beurteilen, ob der damalige Außenminister Gruber und sein Gefolge mehr erzielen hätten können. Fest steht nur, dass dieses Abkommen, das als Anlage IV dem am 10. Februar 1947 in Paris zwischen den Alliierten (USA, UdSSR, Großbritannien und Frankreich) und Italien abgeschlossenen Friedensvertrag beigelegt wurde, die Grenze am Brenner zwischen Italien und Österreich neuerdings bestätigt hat. Gleichzeitig wurden sowohl für die „deutschsprachigen Bewohner“ der Provinz Bozen als auch für die „Bevölkerung obgenannter Gebiete“ Sonderprivilegien festlegt und dem italienischen Staat die Verpflichtung auferlegt, dies zu beachten.

Ich zitiere aus dem Text des Pariser Abkommens (5. September 1946):

„1. Die deutschsprachigen Bewohner der Provinz Bozen und der benachbarten zweisprachigen Gemeinden der Provinz Trient genießen die volle Gleichberechtigung mit den italienischsprachigen Einwohnern im Rahmen besonderer Maßnahmen zum Schutze der völkischen Eigenart und der kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen Sprachgruppe.

In Übereinstimmung mit den bereits erlassenen oder zu erlassenden gesetzlichen Maßnahmen wird den Staatsbürgern deutscher Sprache im besonderen gewährt:

- a) Volks- und Mittelschulunterricht in ihrer Muttersprache;*
- b) Gleichberechtigung im Gebrauch der deutschen und italienischen Sprache in den öffentlichen Ämtern und amtlichen Urkunden wie auch in der zweisprachigen Ortsnamengebung;*
- c) Das Recht, die deutschen Familiennamen wiederzuerwerben, die im Laufe der vergangenen Jahre italianisiert wurden;*



- d) Gleichberechtigung bei Zulassung zu öffentlichen Ämtern zum Zwecke einer angemesseneren Verteilung der Beamtenstellen unter den beiden Volksgruppen.
2. Der Bevölkerung oben genannter Gebiete wird die Ausübung einer autonomen Gesetzgebungs- und Vollzugsgewalt für den Bereich ihrer Gebiete zuerkannt. Der Rahmen, in welchem die besagte Autonomie Anwendung findet, wird noch bestimmt, wobei auch örtliche Vertreter der deutschsprachigen Bevölkerung zu Rate gezogen werden.
3. In der Absicht, gutnachbarliche Beziehungen zwischen Österreich und Italien herzustellen, verpflichtet sich die italienische Regierung, in Beratung mit der Österreichischen Regierung binnen einem Jahr nach Unterzeichnung des Pariser Vertrags:
- a) in einem Geist der Billigkeit und Weitherzigkeit die Frage der Staatsbürgerschaftsoptionen, die sich aus dem Hitler-Mussolini-Abkommen von 1939 ergeben, zu revidieren;
 - b) zu einem Abkommen zur wechselseitigen Anerkennung der Gültigkeit gewisser akademischer Grade und Universitätsdiplome zu gelangen;
 - c) ein Abkommen für den freien Personen- und Güterdurchgangsverkehr zwischen Nord- und Osttirol auf dem Schienenwege und in möglichst weitgehendem Umfange auch auf dem Straßenwege auszuarbeiten;

Grenzkontrolle als Bildmotiv für ein Werbeplakat der italienischen Tourismuswerbung, ENIT, aus den Siebzigerjahren



d) besondere Vereinbarungen zur Erleichterung eines erweiterten Grenzverkehrs und eines örtlichen Austauschs gewisser Mengen charakteristischer Erzeugnisse und Güter zwischen Österreich und Italien zu schließen“.

Im Jahr 1947, als zwanzigjähriger Jus-Student an der Universität Mailand, habe ich das internationale Vertragswerk durchgelesen und festgestellt, dass sowohl durch das Pariser Abkommen vom 5. September 1946 als auch durch den Pariser Vertrag vom 10. Februar 1947 der Brenner als Grenze zum zweiten Mal „zementiert“ wurde.

Eigentlich dachte ich mir, ist es nicht richtig, dass die Annexionspolitik und die Meinung der Staaten, ihre Gefallenen könnten die Gebietseroberungen rechtfertigen, weiterhin internationale Anerkennung findet. Wenn die eigenen Gefallenen die Annexion von Territorien rechtfertigen würden, dann hätte die Sowjetunion, die über 20 Millionen Gefallene zu beklagen hatte, berechtigterweise die eroberten Gebiete (Budapest, Wien, Berlin usw.) in ihr Reich eingliedern dürfen.

Eines aber war klar. Durch die neuen internationalen Abkommen und Friedensverträge stand die Staatsgrenze Österreichs und Italiens am Brenner fest und das Volk musste sich eben dem Pariser Vertrag fügen.

**Der Brennerpass samt
Bahnareal, von Norden aus
gesehen, in der Nachkriegszeit**

Erinnerung an die Bombenjahre

Die letzte Auflehnung gegen die Zerreißung Tirols und die Brennergrenze stellte die vom eingefleischten Idealisten und Tiroler Sepp Kerschbaumer angefuhrte Bewegung BAS dar. Sie war eine Freiheitsbewegung (als solche wird sie in die Geschichte eingehen) und nicht nur eine Protestbewegung, wie man von gewisser Seite glaubhaft machen wollte. Ihr Nachteil war allerdings, dass sie zu spät gekommen ist, denn die Brennergrenze stand durch das Pariser Abkommen und den zweiten Friedensvertrag fest.

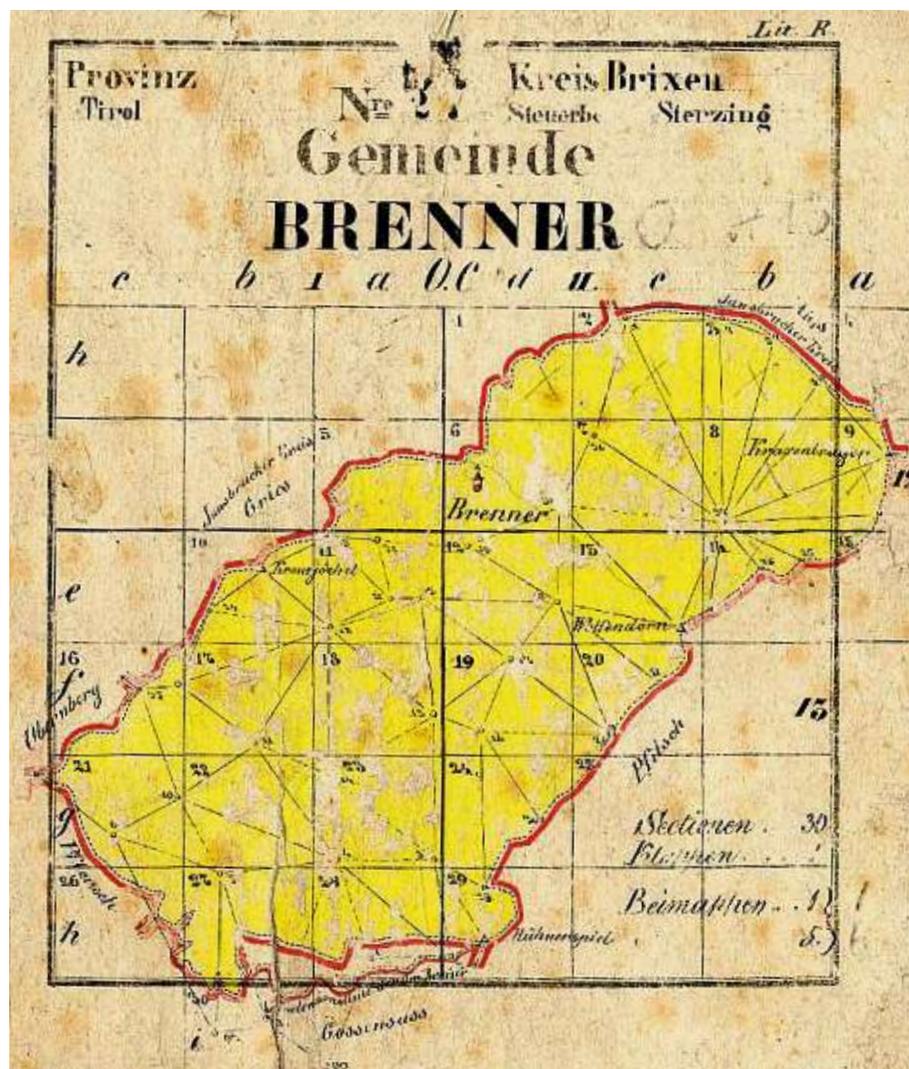
Der Vorteil war, dass die Frage der Zerreißung Tirols im gesamten mitteleuropäischen Raum für Diskussionen sorgte, besonders in das Herz der Europäer eindrang und Italien verpflichtete, die versprochene Autonomie auch zu verwirklichen.

Sicher war es nicht das „Los von Trient“, das man fälschlicherweise vorgab und das im Mailänder Prozess, ohne dafür irgendeinen Vorteil zu haben, als Tatmotiv angegeben wurde. Bekannterweise waren die Angeklagten im Mailänder Prozess uber die Angabe dieses Tatmotivs schuldlos.

Nachdem sich das Autonomiestatut vom Jahre 1948 (Verfassungsgesetz Nr. 5/1948) als unzulänglich erwiesen hatte und die italienische Regierung zudem Maßnahmen erlassen hatte, die im Widerspruch zu den im Pariser Abkommen vom 5. September 1946 festgelegten Grundsätzen standen, kam es zu heftigen Protesten (Kundgebung auf Schloss Sigmundskron vom 17. November 1957) und zu Auseinandersetzungen, die besonders anlässlich der Bombennacht am Herz-Jesu-Sonntag 1961 die Weltöffentlichkeit aufhorchen ließ und mit der Sdtirolfrage konfrontierte. Schließlich wurden für die Beilegung des Streits und für die internationale Absicherung der Autonomie die zwei wesentlichen Resolutionen der Vereinten Nationen (vom 31. Oktober 1960 und vom 28. November 1961) gefasst, durch die Italien und Österreich zu Verhandlungen aufgefordert wurden, *„um eine Lösung aller Differenzen hinsichtlich der Durchfuhrung des Pariser Abkommens vom 5. September 1946 zu finden“*. Um keine Zeit verstreichen zu lassen, stellte ich anlässlich der Haushaltsdebatte als Südtiroler Abgeordneter im römischen Parlament am 13. Juli 1961, nach Rücksprache mit Senator *Karl Tinzl* und den Abgeordneten *Toni Ebner* und *Alcide Berlofffa*, den Antrag zur Einsetzung einer paritätischen Kommission. Dieser Antrag führte zur Einsetzung der Neunzehnerkommission seitens der italienischen Regierung am 1. September 1961, die allerdings nicht mehr paritätisch war, aber dennoch zum Erfolg geführt hat. Dabei ist der Grundstein für das zweite Autonomiestatut 1972 gelegt worden.

Erinnerungen aus der Zeit von 1985 bis heute

Nachdem einige Staaten (Benelux, Deutschland und Frankreich) am 14. Juni 1985 das Schengener Abkommen unterzeichnet hatten, war die Brennergrenze zwar nicht



direkt betroffen, aber in Erwartung der Ereignisse hat ihre Bedeutung rapide abgenommen.

Es gab nur mehr die Wirtschafts- und Entwicklungs-Hausse mit einem grenzüberschreitenden viel besuchten Markt, der Leben in die Ortschaft brachte und viele traurige Erinnerungen vergessen ließ.

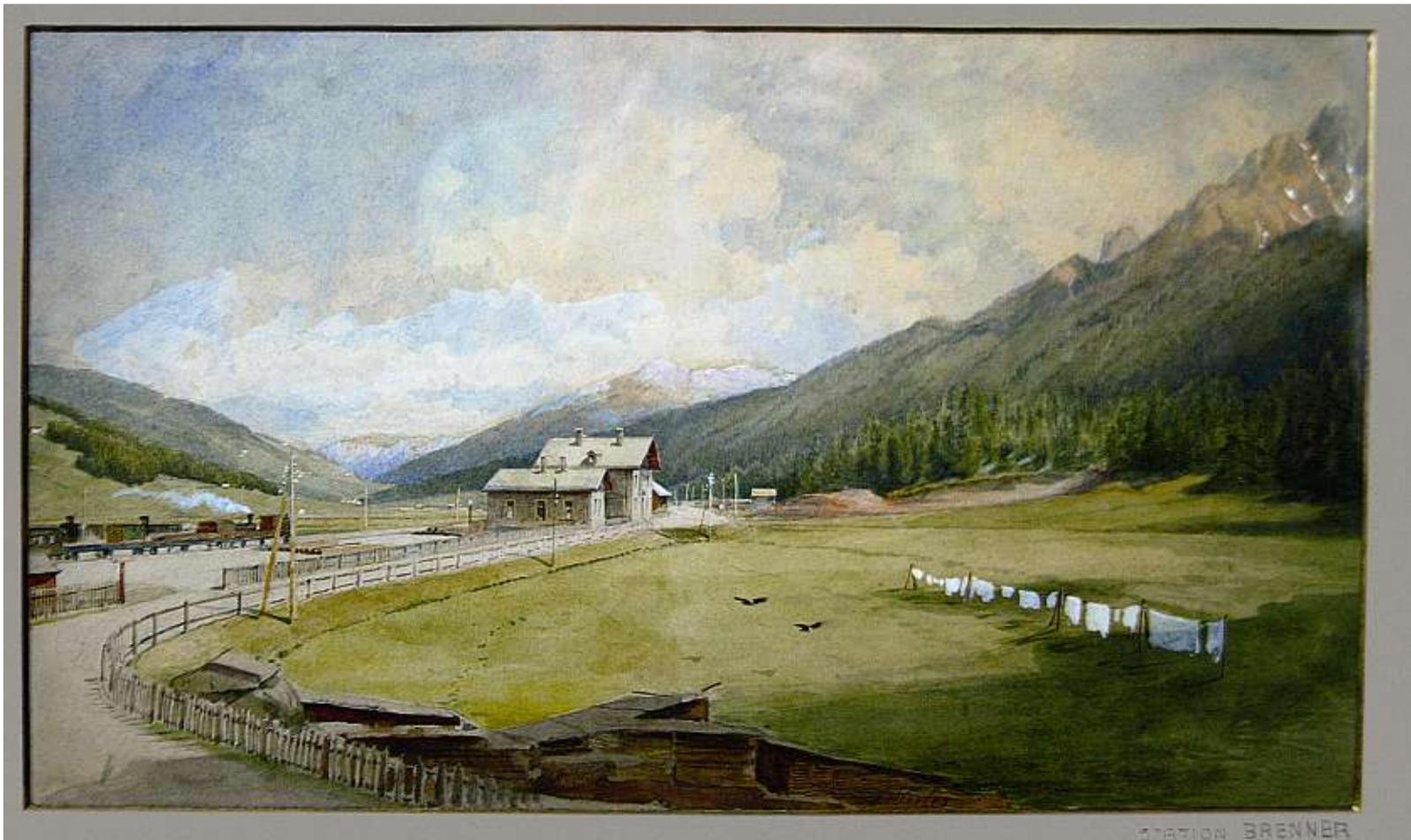
Dann hat sich auch Italien entschlossen, dem Schengener Abkommen beizutreten. Mit dem 1. April 1998 sind alle Grenzen Italiens für die Bürger der EU-Länder geöffnet worden und die Grenzkontrollen gefallen. Seitdem ist es um die Brennergrenze still geworden.

Eines der wesentlichen Ereignisse war die Entfernung der Zollbalken, Anlass für eine Feier am Brenner, an der die drei Landeshauptleute von Tirol, Südtirol und dem Trentino sowie weitere Politikprominenten teilgenommen haben. Es gab die Begrüßung durch den Bürgermeister, den Austausch kurzer, aber eindrucksvoller Grußadressen, dann lief das übliche Zeremoniell ab.

Die historische Karte von 1854 zeigt die alte Gemeinde Brenner, die vor dem Jahr 1918 zum Kreis Brixen – Steuerbezirk Sterzing gehörte und von den Gemeinden Gries, Pflersch, Gossensaß und Pfirsch umgeben war.

Geblieben ist nur die Erinnerung an die alte Gemeinde Brenner, die vor dem Jahr 1918 zum Kreis Brixen – Steuerbezirk Sterzing gehörte und von den Gemeinden Gries, Pflersch, Gossensaß und Pfirsch umgeben war, wie es die alte k. u. k. Karte zeigt.

Geblieben ist auch die Erinnerung an die an der Durchfahrtsstraße Nord-Süd gelegene Ortschaft, die im Jahr 1867 ein kleines Bahnhofsgebäude erhielt und einen Bahnhofs-



wärter, der seine quer durchs Tal an einer Leine aufhängte Wäsche betrachten konnte, wie so eindrucksvoll vom Südtiroler Maler Gottfried Seelos (geb. in Bozen am 9. Januar 1829; gest. in Wien am 13. März 1900) festgehalten wurde.

Es ist praktisch die bildhafte Erzählung von einer kleinen Gemeinde im Zentrum Europas, die politisch künstlich hinaufgehoben wurde. Um dem Begriff Brenner mehr Bedeutung zu verleihen, hat das damalige Regime drei Gemeinden zusammengelegt (Brenner – Gossensaß – Pflersch) und nach der damaligen Sitte einem von oben ernannten Podestà (Amtsbürgermeister) unterstellt.

Was der Brenner war und was er jetzt ist

Mittlerweile ist der Brenner von der mythenhaften, weit entfernten Vorstellung der „heiligen Brennergrenze“ wieder heruntergeholt worden. Er ist wieder eine der Gemeinden Mitteleuropas geworden. Der Zauber von über sechzig Jahren vermeintlicher Größe und Bedeutung hat sich fast ins Nichts aufgelöst. Er ist zum Teil verschwunden. Aber man sollte einige der wichtigsten Wahrzeichen des letzten Jahrhunderts erhalten, damit der Brenner und seine Schicksale nicht vergessen werden.

**„Station Brenner“ von
Gottfried Seelos, Mischtechnik,
Privatbesitz**

Der Zug der Tränen

Die Jahre der Deportation

Ettore Frangipane

ins Deutsche übertragen von Zeno von Braitenberg

Unter den Millionen von Menschen, die über die Jahrhunderte über den Brenner führen, verdienen jene Menschen eine besondere Aufmerksamkeit, die ab 1943, während des Zweiten Weltkriegs, in Viehwaggons nach Deutschland gebracht wurden. Es waren mehrere Hunderttausend Italiener, die zuvor in die Lager Italiens deportiert worden waren. Wie viele? Laut Schätzungen (www.schiavidihitler.com) wurden mehr als 600.000 italienische Staatsbürger in die deutschen Lager gebracht, um dort als Sklavenarbeiter für die deutsche Kriegsindustrie eingesetzt zu werden. Die meisten von ihnen überquerten mit Sicherheit den Brenner, und unter ihnen waren Tausende Juden, die in die Vernichtungslager gebracht wurden. Wie viele? Liliana Picciotto („Das Buch der Erinnerung“, Mursia, Turin) hat 6.806 Namen identifiziert, von denen nur 837 überlebten. Aber die Zahl der Deportierten war viel größer. 43 Züge mit jüdischen Gefangenen verließen Italien, und davon fuhren 20 über den Brenner. Der allererste jüdische Zug startete am 16. September 1943 in Meran. Seine Destination: das Innsbrucker Arbeitserziehungslager. Unter den 35 identifizierten Menschen im Zug war auch die kleine Olimpia Carpi. Nach diesem dreijährigen Mädchen, das nie mehr nach Bozen zurückkehrte, wurde erst kürzlich in Bozen eine Straße benannt. Die einzige Person aus diesem Zug, die zurückkehrte, war Wally Knapp Hoffmann. Zuerst starteten diese jüdischen Züge von den Lagern in Triest und Fossoli. Als Fossoli später dann wegen der nahenden Alliiertentruppen geschlossen werden musste, wurden die Züge in Bozen zusammengestellt. Eben dort startete am 24. Oktober 1944 der erste Zug zur etwa 100-stündigen Reise nach Auschwitz. 133 Juden konnten in diesem Zug identifiziert werden, 17 davon kehrten zurück. Und es folgten noch viele andere Züge. Die Deportation italienischer Soldaten begann etwas früher, gleich nach dem 8. September 1943, als das königliche Heer kapitulierte. Jene



der Juden war hingegen eine Folge einer Verordnung vom 25. September desselben Jahres, welche die Überweisung der Juden in die Vernichtungslager vorsah. Der Meraner Zug nahm diese Verordnung um ein paar Tage vorweg, weil Südtirol de facto aus dem italienischen Territorium ausgeklammert und dem Alpenvorland zugeschrieben worden war. Die wirklich erste Deportation aber ereignete sich genau am Brenner, wo ein Kontingent von etwa 70 Männern (Grenzposten und Alpini) gefangen genommen wurde, die dort stationiert waren. B. Edilio aus Rivarolo Mantovano erzählt in einem Videointerview davon (www.schiavidihitler.com):

Frage: Wie viele deutsche Soldaten kamen zwischen dem 25. Juli 1943 und dem 8. September nach Italien?

Antwort: Es kamen immer mehr, immer mehr. Oh! Es war ein ständiges Vorbeiziehen. Mit Panzern.

Frage: Haben Sie gemeldet, dass immer mehr vorbeizogen?

Antwort: Ja, natürlich haben wir das gemeldet. Aber unser Kommandant hatte vor den Deutschen sofort kapituliert, auch unser General.

Frage: Und wie haben die Deutschen euch festgenommen?

Antwort: Sie haben uns einfach weggefeigt, könnte man sagen. Sie haben zwei Kanonensalven auf unsere Kaserne abgefeuert, weil wir uns nicht gleich ergeben wollten. Sie

**Bahnhof Brenner,
Lokremise 1932**

haben mit den Kanonen gefeuert und sind dann reingekommen. Dann haben sie begonnen, die Männer zu verprügeln, die Männer zu töten ...

Frage: Sie haben Männer getötet?

Antwort: Sie haben auch unsere Kameraden getötet. Auch als sie uns vom Brenner nach Innsbruck brachten. Nachts und zu Fuß. Die Deutschen waren überall. Ab und zu versuchte einer von uns abzuhaufen, dann haben sie ihn mit dem Gewehr niedergestreckt.

Frage: Kehren wir einen Augenblick zurück. Sie haben gesagt, dass Sie zwischen dem 25. Juli und September viele Deutsche vorbeiziehen sahen. Aber haben Sie festgehalten, wie viele es waren?

Antwort: Nein, wir haben das nicht aufgeschrieben. Man sah das so, wie viele hinter den Panzern herkamen. Immer mehr.

Frage: Also, mal sehen, ob ich das richtig verstanden habe: Am 8. September kommen die Deutschen, schießen zwei Kanonensalven ab und der Kommandant ...

Antwort: Der Kommandant hat sich sofort ergeben und die Waffen gestreckt, den Deutschen.

Frage: Danach haben sie euch zusammengetrieben, entwaffnet und nach Innsbruck gebracht. Wie lange habt ihr gebraucht vom Brenner nach Innsbruck?

Antwort: Wir sind um zehn am Abend losgegangen und am nächsten Morgen um elf angekommen. Alles zu Fuß.

Diese auf dem Brenner stationierten Männer waren allerdings nicht die Einzigen, die zu Fuß nach Innsbruck kamen. Mario Rigoni Stern, ein Russlandheimkehrer („Der Offizier im Schnee“), erzählt sein Abenteuer als Offizier einer zerstreuten Gruppe von Alpini („Zwischen zwei Kriegen und andere Geschichten“, Einaudi, Turin, 2000): „Am nächsten Tag – ich kam gerade aus dem Pfitscher Tal, das ich notgedrungen überqueren musste – knallten Schüsse über meinem Kopf und ich hörte wie jemand ‚Halt‘ rief. Einige Männer mit Jagdgewehren und Zielfernrohr kamen aus dem Wald. Sie hatten mir aufgelauert wie einem weidenden Reh. Ich wurde entwaffnet, und drei oder vier Stunden später fand ich mich zusammen mit meinen Kameraden eingesperrt auf dem Tennisplatz von Gossensaß wieder. Tags darauf überquerten wir in Reih und Glied und gut bewacht, wie eine Herde beim Almbtrieb, zu Fuß den Brenner. Wir gingen bis nach Innsbruck, wo wir auf einem Sportplatz eingesperrt wurden.“

Dann begannen die schmerzlichen Fahrten der Viehwaggons, in die Gefangene, Deportierte und Juden hineingepfercht wurden. Die Deutschen hatten eine perfekt organisierte Maschinerie in Gang gesetzt, mit der inzwischen schon mehrere Jahre lang Hunderttausende verzweifelte Menschen in die Konzentrationslager geschafft wurden. So weit war man inzwischen gekommen, dass die deportierten Juden dafür sogar eine Fahrkarte dritter Klasse bezahlen mussten. Oberster Organisator war Adolf Eichmann. Die Boznerin Franca Turra (Stiftung Erinnerung an die Deportation, Archivsammlung Pino e Aldo Rovelli) erzählt:

„In den Tagen nach dem 8. September fuhren aus Bozen immer mehr Züge voller Soldaten und Zivilpersonen vorbei, die nach Deutschland deportiert wurden. Es waren Viehwaggons voller verzweifelter junger Menschen, die aus ihren Familien und Häusern gerissen wurden. Während der Aufenthalte in den Bahnhöfen warfen sie uns Briefe an ihre Frauen und Mütter durch die schmalen Öffnungen in den Waggons zu. Sie baten uns um Brot und Zigaretten und um Beistand für ihr Schicksal.“

Es gibt kaum mehr Zeitzeugen dieser Transporte. Mehr als 60 Jahre sind inzwischen vergangen, und die Protagonisten dieser Dramen sind heute fast alle tot. Dennoch: etwas davon überlebt. Denn es gab einige, die sich die Mühe machten, diese Erinnerungen zu sammeln und zu erhalten. Zum Teil sogar in Bild und Ton. Viele dieser Erinnerungen stammen aus dem Bozner Lager in der Reschenstraße. Und das ist kein Zufall, denn nach der Schließung des Lagers in Fossoli wurde Bozen zum Durchgangslager für Deportierte aus mehreren Städten Italiens. Von hier aus wurden sie über den Brenner gebracht. Allein „die jüdischen Frauen, sei es italienischer oder ausländischer Herkunft, blieben nur kurz im Lager, da sie sofort deportiert wurden. Nur jene Frauen, die Ende 1944 in Bozen interniert wurden, also nach dem letzten Frauentransport aus diesem Lager, blieben bis zur Befreiung in Bozen. Auch die italienischen und spanischen Zigeunerinnen blieben nur kurz.“ (www.anpi.it/bolzano)

Der Partisan Vito Arbore ist einer jener Zeitzeugen, deren Erinnerungen von der ANPI in Bozen gesammelt wurden (ibidem): „In den ersten Novembertagen kam ich ins Bozner Konzentrationslager. Dort blieb ich über Weihnachten, und am 18. Jänner 1945 startete ich zusammen mit weiteren 400, 450 Gefangenen. Wir wussten nicht, wohin es ging, wir fuhren ins Ungewisse. Sechs Tage und sechs Nächte verbrachten wir kalt und eingesperrt in den Viehwaggons, ohne etwas zu bekommen. Kein einziges Mal haben sie die Türe aufgemacht ... etwa 60/70 Menschen in jedem Waggon.“

Und Paolo Mischi (ibidem) erzählt: „Im Lager in der Reschenstraße steckten sie mich in Einzelhaft, weil sie fürchteten, ich könnte Dapunt davon überzeugen, nicht zur SS zu gehen. Ich blieb dort nur wenige Tage und wurde noch im September zusammen mit anderen Gefangenen auf einen Viehwaggon geladen, der uns nach Deutschland bringen sollte. Der erste Halt war in Innsbruck, wo wir aussteigen mussten. Ich erinnere mich, dass die Wachen unseres Zuges die anderen Fahrgäste auf dem Bahnhof aufforderten, sich zu entfernen, weil nun gefährliche Verbrecher vorbeikämen. Und das waren wir, diese gefährlichen Verbrecher.“

Giannino Revere (ibidem): „Vom Lager (in Bozen) gingen wir zu Fuß zum Bahnhof, wo wir in versiegelte Waggons geladen wurden. Allerdings fuhr der Zug wegen der täglichen Bombenangriffe, die die Bahnstrecke beschädigten, nicht ab. Über 24 Stunden saßen wir auf dem Bahngleis fest, danach kehrten wir ins Lager zurück.“

Weiter aus der Internetseite der Bozner ANPI: „Zahlreiche Gefangene beschreiben in ih-

ren Erinnerungen einen Zug, der am 25. Februar 1945 vergeblich versuchte, die Hauptstadt des ‚Alpenvorlandes‘ zu verlassen. In diesem Zug waren sowohl politische Gefangene als auch Juden. Trotz der wiederholten Versuche, die Geleise zu reparieren, konnte diese Deportation wegen der Bombenangriffe der Alliierten auf die Bahnstrecke nicht durchgeführt werden. Drei Tage verbrachten die Gefangenen in den Waggons, dann wurden sie ins Lager zurückgebracht.“

Die Episode beschreibt auch der kürzlich (Juni 2005) verstorbene Veroneser Partisan Berto Perotti in seinem Tagebuch (ibidem): „25. Februar 1945 – Ja, es geschah, was geschehen musste. Heute früh haben sie uns nach dem Kaffee mit unseren ganzen Sachen nach draußen gerufen. Wir mussten Decken, Nummern und Essnapf abgeben, und nach einer langen Warterei im Lager wurden wir zum Bahnhof gebracht, wo wir in die Waggons eines Zuges gepfercht wurden. Da sind wir nun, eingesperrt im Halbdunkel eines hermetisch geschlossenen Waggons. Einhundertundzwei Gefangene, ohne einen Lichtstrahl, ohne einen Schimmer frischer Luft. Acht von uns sind in Handschellen, dort, im hinteren Teil des Waggons. Manchmal hören wir, wie sie sich bewegen, wie sie jammern. Es sind die aus den Einzelzellen. Auch der Ex-Lagerchef ist da. ‚Gibt es hier einen Schlosser?‘, fragt der plötzlich. ‚Einen, der die Handschellen öffnen kann?‘ ‚Ruhe!‘, gebietet eine strenge Stimme in der Finsternis. ‚Warten wir zuerst, bis wir uns bewegen, dann können wir sehen.‘ Das Platzproblem. ‚Streck deine Füße da her, ich werde meine dort hinstrecken.‘ Rauferein, Fluchen. Wir müssen einen Ort festlegen, an dem wir uns erleichtern können. Hinten in der Ecke. ‚Nein‘, protestiert einer, ‚besser bei der Türe.‘ Viele haben sich ihren Platz schon ausgesucht und sich hingesetzt. Andere stehen und kämpfen um einen Platz. Draußen wird deutsch gesprochen. Motoren dröhnen, Soldaten lachen. Ein Motorrad fährt ab, es muss der Lagerkommandant sein. Dante ist am anderen Ende des Waggons. Ab und zu ruft er aus der Dunkelheit nach mir. Er ist angekettet. Vielleicht prüft er schon die Wand. Wie viele hatten denselben Gedanken, ohne darüber zu sprechen. Neben mir sitzt der Triestiner. Manchmal spricht er zu mir, sein Gesicht ganz nah bei meinem. Er atmet mir auf den Mund. Maurizio sitzt zu meiner Linken. Nino hat sich auf seinem riesigen Rucksack positioniert, während Carreri seinen Koffer als Stuhl benutzt. Warum, um Gottes willen, setzt sich der Zug nicht in Bewegung? Warum fahren wir nicht ab? Wir bekommen keine Luft, wir haben keinen Platz. Es scheint, als würde der Platz immer enger, je mehr Zeit vergeht. Der Blinde tastet in der Dunkelheit herum. In der zweifachen Dunkelheit – seiner eigenen Blindheit und jener seiner Umgebung – versucht er einen Platz zu finden (das Grauen eines Mannes im Elend und ohne Augenlicht). Niemand bewegt sich, und seine Stimme bekommt einen flehenden Unterton. ‚Nur ein bisschen Menschlichkeit, einen Platz, um mich zu setzen.‘ Man muss sich mit Gewalt durchsetzen, damit alle sich bewegen und ein bisschen Platz für ihn frei wird. Der Horror des Wartens und der Unbeweglichkeit. Hunger und Durst machen sich

bemerkbar. Seit gestern haben wir nichts mehr gegessen. ‚Macht doch wenigstens einen Spalt auf. Wache! Etwas Luft! Wir krepieren!‘ Entfernte Stimmen antworten. ‚Wir können nicht, wir werden fragen.‘ Das Problem des Stuhlgangs, Romano, der Durchfall hat, seine flehende Stimme. Niemand will ihm Platz machen. Die Natur ist stärker als er. Verwünschungen und Flüche in der Dunkelheit. ‚Du Schwein, du hast mich schmutzig gemacht! Was hast du getan?‘ – ‚Verzeiht mir, aber ich konnte nicht mehr.‘ Irgendwo ein zynisches Lachen. Das Schlafproblem. Wir werden eine schlaflose Nacht verbringen. Wenn nur der Zug losfahren und uns von dieser furchtbaren Bewegungslosigkeit erlösen würde. Eine entsetzliche Nacht, voller Schmähungen und Schlägereien. Draußen die gleichmäßigen Schritte der Wache. ‚Etwas zu trinken, zu essen. Etwas Luft. Warum fahren wir nicht los? Wann werden wir losfahren?‘ Das Problem des Rauchens. Wehe dem, der es tut, wir haben nur eingeschränkt Luft. Jemand zündet ein Streichholz an, um sich umzusehen oder um seine eigenen Füße zu suchen. Da drüben raucht einer. Wer ist dieser Idiot? Nino steigert sich in eine lächerliche Wut, verliert die Kontrolle über sich selbst. Gegen Morgen nimmt die Dunkelheit ab. Nach einer ganzen Nacht sind wir immer noch hier. Was wird mit uns geschehen? Warum fahren wir nicht los? Alles ist bereit zum Zerstören, Springen und Flüchten, aber der Zug bewegt sich nicht. Jeder wartet ungeduldig auf die Gelegenheit, den dramatischen Sprung ins Freie, in die Freiheit zu wagen, und koste es das Leben. Einer will den Waggon durchqueren. Beschimpfungen, Prügeleien. Der Hunger wird bedrohlich. Man muss teilen, was da ist. Hasserfüllte Augen starren auf diejenigen, die heimlich ein Stück Brot essen. Einer ist ohnmächtig geworden. ‚Macht Platz‘ – ‚Bringen wir ihn zum Türspalt.‘ Es gibt keinen Platz, um ihn hinzulegen. Jemand weicht zurück. ‚Es ist der mit der Krätze, der Rüdige.‘ Ja, genau der ist in Ohnmacht gefallen. Er hat sich gegen die Wand gelehnt, und alle sehen ihn an. Die ihm am nächsten sind, mit einer Mischung aus Mitleid, Ekel und Neugierde. Gestern Vormittag hatte er mit nacktem Oberkörper in einer Ecke in der Sonne gestanden, seine Hände vom Körper baumelnd. Und alle hatten den entsetzlichen Zustand seiner Haut gesehen, seiner Hände. ‚Klopft, ruft nach jemandem, sagt, dass einer ohnmächtig ist.‘ – ‚Spricht hier jemand Deutsch?‘ – ‚Ruhe! Hört ihr, draußen reden die Deutschen miteinander.‘ – ‚Was sagen die wohl?‘ – ‚Ach was, gar nichts sagen sie, sie reden über ihren Dienst.‘ Jemand kratzt in einer Ecke an der Wand. ‚Um Gottes Willen, hört auf damit! Fangt jetzt bloß nicht an, etwas kaputtzumachen. Wenn sie es jetzt merken, sind wir geliefert.‘ Die Türe öffnet sich. Es gibt Kaffee, Brot und Kaffee. Später wird dann auch ein Fenster geöffnet, man kann ein bisschen Luft holen. Irgendwo taucht ein Topf zum Pinkeln und Kacken auf. Er wird herumgereicht, von einem zum anderen. Der Inhalt wird aus dem Fenster geschüttet. Später bringen sie Suppe. Der Geiz jener, die essen. (Der Zwischenfall mit dem halben Stück Brot, das unterschlagen wurde, der Triestiner, Streit, Prügeleien zwischen Franco und anderen.) Die Stimmung ist angeheizt, die Verbitterung



Hitler und Mussolini trafen sich insgesamt drei Mal zu Gesprächen am Brenner. Auf dem Gleis sieben des Brennerbahnhofs fanden die Begegnungen am 18. März 1940, am 14. Oktober des gleiches Jahres und am 2. Juni 1941 statt.

wird immer größer. Ein Ukrainer kommt und ruft nach dem Ex-Lagerchef, dessen Handschellen gelöst sind. ‚Du bist ein Schweinehund.‘ Begleitet von emotionsgeladenen Tumulten wird die Türe wieder geschlossen. Die Hitze steigt wieder enorm. Einer macht seinen Oberkörper frei. Hinten, wo die Kranken sind, wird getuschelt. Warum starten wir nicht? Warum lässt man uns hier? ‚Luft! Luft! Man krepirt hier.‘ Niemand antwortet. Man lauscht auf die sich entfernenden Schritte der Wache. Der Nachmittag voller Hass und Schlägereien. Dann geschieht etwas. Einige Waggonen werden geöffnet. Stimmen von Gefangenen. Lässt man sie aussteigen? Auch wir steigen aus. In der Abenddämmerung werden wir auf einen Wagen geladen und ins Lager zurückgebracht. Die Bahnstrecke ist unterbrochen, keine Möglichkeit zu starten.“

Es mag erstaunen, dass man vom Bozner Lager aus auch noch kurz vor Ende des Krieges Richtung Brenner fuhr. Liliana Picciotto Fargion erklärt: „Die Deportationen aus Bozen wurden auch dann noch fortgesetzt, als Mittelitalien und ein Teil Norditaliens schon befreit waren. Während ganze Züge voller trauriger und todgeweihter Menschlichkeit noch immer Richtung Polen und Deutschland fuhren, wurden in Rom von der CRDE schon die ersten Schritte zum Auffinden Deportierter und Verschollener in die Wege geleitet.“

Der letzte Zug, der von Bozen in Richtung Dachau abfuhr, startete am 22. März 1945. Er startete „einen Monat vor der endgültigen Befreiung Italiens, als eben diese Maschinerie der Konzentrations- und Vernichtungslager zusammen mit den Strukturen des Dritten Reichs begonnen hatte, unwiderruflich zusammenzubrechen; kurz vor der militärischen Niederlage“.

Der 22. März wird als Datum allerdings nicht angeführt. Auch Luciano Happacher („Das Bozner Lager“, Trient, Landeskomitee für den 30. Jahrestag des Widerstands und der Befreiung, 1979) schreibt bezüglich des 1. Februar 1945, dass „dies der letzte Zug war, der vom Bozner Lager aus gestartet ist. Es wurde im Februar zwar auch ein weiterer vorbereitet, aber die Deutschen konnten den nicht mehr losschicken, weil die Brennerstrecke wegen der Bombenangriffe der Alliierten immer schwieriger zu passieren war.“

Bemerkenswertes Detail: Enrico Pedrotti, der selbst auch in Bozen interniert war, schrieb, dass diese Bombenangriffe besonders von den Trentiner Partisanen unterstützt wurden, die in den Bergen in der Nähe von Molveno über einen Funksender verfügten („Abhandlung über das Befreiungskomitee Italiens, Mailand“, siehe: „Fotostudio Pedrotti“, von Ettore Frangipane, Ausstellungskatalog zur Ausstellung Enrico Pedrotti, 1997).

Der letzte Zug, der es schaffte, von Bozen aus über den Brenner zu gelangen, war, auch laut Italo Ribaldi, jener vom 1. Februar 1945, und am 4. Februar erreichte er Mauthausen (Italo Ribaldi, „Calendario della deportazione politica e razziale nei campi di eliminazione e sterminio, 1943-44-45“, Vereinigung der Ex-Deportierten). Es war der Zug

Nr. 119, und er beförderte 541 Deportierte. Einer von ihnen war der Bozner Aldo Pantozzi, der am 30. November 1944 wegen seiner Partisanen-Tätigkeiten in Cavalese verhaftet und dann ins Bozner Lager gebracht worden war. Pantozzi hatte das Glück, am Ende des Krieges nach Hause zurückkehren zu können. Er wurde Notar und starb im Jahr 1995. Für das historische Museum in Trient schrieb er seine Memoiren („Im Blickfeld des Todes“), aus denen die folgende Erzählung entnommen wurde. Zum besseren Verständnis muss man vorausschicken, dass Aldos Vater damals die Funktion des Bahnhofsvorstehers innehatte und als solcher für den Zugverkehr zwischen Verona und dem Brenner verantwortlich war. Ausgestattet mit einem Telefonkopfhörer, verfolgten diese Leute die Bewegungen jedes einzelnen Zuges bis zum Brenner. Aldos Bruder Giuseppe erinnert sich an diesen Tag („Aldo Pantozzi“, Trentiner Archiv, 1): „Mein Vater stand persönlich vor dem Schaltbrett, gab mit gebrochener Stimme die Startgenehmigung und legte, mit dem Bleistift in der Hand und dem Tod im Herzen, Schritt für Schritt die Route dieses verdammten Zuges bis zum Brenner fest. Danach kam er nach Cavalese, um uns zu umarmen, und wir sahen auf dem Kopf unseres Vaters die ersten weißen Haare.“

Aber kommen wir zur Erzählung von Aldo Pantozzi.

„Die Gruppe schlängelte sich langsam über die verschneite Straße. Es war eine Straße am Rande der Industriezone, die man heute wohl die ‚Straße der Deportation‘ nennen müsste. Denn für etwa 10.000 Italiener war diese Straße der letzte heimatliche Landstrich, den sie betraten, und viele von ihnen kehrten nie mehr zurück. Unsere Gruppe umfasste 660 Menschen (nach Angaben des oben zitierten Ribaldi 541, Anm. d. Hrsg.). Ich war in einer der letzten Reihen, weil ich, wie gesagt, als Letzter zum Appell gerufen worden war. Als ich sah, wie diese Gruppe sich vor mir in Bewegung setzte, erinnerte ich mich an die klassischen Deportationsszenen, die uns in den vorhergehenden Jahren von den anti-sowjetischen Propaganda-Filmen nahe gelegt worden waren. Nun war – allerdings inmitten der Franz-Hofer-Republik – eine dieser Szenen wahr geworden. (...).

Zwischen zwei Industriegebäuden standen die Zugwaggons auf einem Anschlussgleis, und die erste Gruppe von Deportierten wurde schon aufgeladen. 65 bis 70 Menschen kamen in einen Waggon, der letzte war noch leer. Wir, die auf der Straße standen, waren 81, plus Dr. Vigilante und Carré, die noch auf dem Lastwagen waren, der sie hergebracht hatte. Zuerst mussten wir in den Waggon klettern, danach warfen sie die beiden Kranken wie Pakete zu uns hinauf. Das Tor des Waggons wurde geschlossen, und wir fanden uns eingequetscht in fast totaler Dunkelheit wieder. Nur wenige Lichtstreifen drangen durch die schmalen Spalte der Fenster, die zuvor von außen mit Brettern zugenagelt worden waren. Die richtige Position zu finden, war nicht leicht. Wir bemerkten sehr bald, dass wir ein ausgeklügeltes System brauchten, um uns alle setzen zu können. Irgendwie schafften wir es, indem wir uns in mehreren Reihen jeweils zwischen die



Aldo Pantozzi war wegen seines Engagements als Partisan in Cavalese im Trentino verhaftet und in einem Viehwaggon deportiert worden. Nach Kriegsende kehrte er aus Mauthausen zurück.

gegrätschten Beine des nächsten setzten. Möglich wurde diese Operation nur deshalb, weil uns der Hunger bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht den Verstand und den guten Mut geraubt hatte. Obwohl wir inzwischen seit 24 Stunden nichts mehr gegessen hatten. Den regungslosen Dott. Vigilante legten wir auf einen der besten Plätze, ebenso wie den im Sterben liegenden Carré. Beide lagen ausgestreckt da und nahmen entsprechend mehr Platz ein. So begann die Reise schon mit dem Tod als Gefährten.

Als der Zug sich in Bewegung setzte, war es schon dunkel, und nur wenig später hielt er am Bahnhof von Bozen, vermutlich – wie ich mir vorstellte – in der Nähe des Frachtgleises. Ich bat die anderen leise zu sein, weil ich hoffte, eine Stimme zu hören, die mich von außen rufen würde. Denn ich hatte meinem Vater, dem Bahnhofsvorsteher, heimlich eine Nachricht aus dem Lager zukommen lassen und ihn von der bevorstehenden Reise unterrichtet. Und tatsächlich: ich hörte, wie er von Waggon zu Waggon lief, um mich zu rufen. Allerdings hätte er um ein Haar teuer für diese verzweifelte Kühnheit bezahlt. Denn einer der Wächter verjagte ihn mit dem Maschinengewehr bedrohlich im Anschlag. Wie er mir später erzählte, kehrte er daraufhin erschlagen in sein Büro zurück, um seine Arbeit zu tun und jenen Zug auf den Brenner zu leiten, der, zusammen mit vielen anderen Italienern, seinen eigenen Sohn in den Tod bringen sollte. Auf diesem ersten Teil der Reise bis zum Brenner war dies meine persönliche Tragödie: zu wissen, dass dieser verdammte Zug über einen sehr langen Faden direkt mit dem Ohr meines Vaters verbunden war, der bei jedem Bahnhof entlang der Strecke seinen Befehl gab: ‚Startgenehmigung erteilt‘ (...)

Mittlerweile starb Carré. Es war vielleicht 22 Uhr, und ich glaube, dass wir kaum Brixen erreicht hatten. Ich war neben ihm und hatte ein Lämpchen angezündet, das Mario besonders einfallsreich für die Reise gebastelt hatte. Vater Konstantin und Don Antonio Rigoni begleiteten ihn über die Schwelle. Armer Carré, ein besonders bescheidener Märtyrer. Er war der Totengräber am Friedhof von La Spezia. Praktisch blind und voller Läuse, hatte er den Tag vom ersten Appell am Morgengrauen bis zur Abfahrt inmitten von Pfützen liegend auf dem Hof des Lagers verbracht. Er starb langsam, während draußen Maschinengewehrsalven krachten. Manchmal, wenn ein verdächtiges Geräusch oder ein Licht nach außen drang, richteten sich diese Salven auch auf den Innenraum der Waggonen. Tatsächlich wusste man, dass sich einige unter uns auf undurchsichtigen Wegen mit Skalpell und anderen Klingen bewaffnet hatten. Doch diese mutigen Versuche erwiesen sich immer als nutzlos. So erreichten wir den Brenner. Im Waggon herrschte eine beängstigende Stille. Eine Grabesstille, die fast zwangsläufig von der Gestalt des tot in der Ecke sitzenden Carré geprägt war.

Noch einmal setzte sich der Zug in Bewegung. Diesmal aber bedeutete es einen Stich im Herzen aller: wir verließen Italien. Für mich riss damit auch der Faden, der mich mit der Tragödie des Vaters verbunden hatte, ab. Ich sah ihn vor mir, wie er diesen letzten



Berto Perotti, Veroneser Partisan, Zeitzeuge, schildert sein Schicksal und das seiner Leidensgenossen während der Deportation.

Befehl gab: ‚Ende ...‘ Vielleicht fiel eine Träne auf den Telefonapparat an seiner Brust. Und in Gedanken an diese Träne schossen sie auch mir – zum ersten Mal seit meiner Verhaftung – reichlich und verzweifelt in die Augen.“

Aldo Pantozzi wurde nach Mauthausen deportiert, kehrte aber als einer unter 600.000 zurück. Aber wie viel dieser traurigen Menschlichkeit, die den Brenner in Viehwaggons Richtung Deutschland überquerte, kehrte wirklich zurück? Zurück aus jenem Deutschland, das nach dem Anschluss Österreichs eben am Brenner begann. Die Zeit verging über die Jahre. Am Brenner weht keine Hakenkreuzfahne mehr, und mit dem Wasser hat der Eisack viele Tränen und Erinnerungen talwärts gebracht und über das Meer verteilt. War alles umsonst?

Der Brenner – eine Mortadellasemmel

**„Spüren, dass es hier für mich endet
und dort für die anderen beginnt“**

Umberto Gandini

ins Deutsche übertragen von Zeno von Braitenberg

Für mich bedeutet der Brenner eine Mortadellasemmel.

Im Sommer 1947, ich war zwölf, kehrten meine Mutter und meine drei Geschwister – aus Gründen, die im Detail unnötig zu erläutern wären – von München nach Italien zurück. Dort hatten wir fast die gesamte Kriegszeit (und die entsprechenden Bombardierungen) im Haus meiner Großeltern erlebt. Fünf Jahre hatten wir fast ununterbrochen von unserem Vater getrennt gelebt, und nun, da auch er die Wirren der Kriegs- und Nachkriegszeiten hinter sich gebracht hatte, sollten wir ihn in Bozen treffen, um die Familie endlich wieder zusammenzubringen.

Unser Zug zurück in die Heimat, der von dem italienischen Konsulat in München organisiert worden war, war von einer heterogenen und wirren Menge anderer Italiener bevölkert, die aus den unterschiedlichsten Gründen in Deutschland gewesen waren. Die einen aus freien Stücken, die anderen als Ex-Gefangene. Diplomaten und ihre Angehörigen waren dabei und andere verschiedene versprengte Menschen. Der Zug war in Mittenwald gestartet, einem deutschen Ort an der Grenze zu Österreich, wohin jeder Mitreisende auf eigene Faust gereist war. Wir waren mit einem verhältnismäßig normalen (wenngleich damals ziemlich seltenen) Passagierzug dorthin gelangt, und zwar vom Münchner Bahnhof, der zu dieser Zeit noch immer eine zerstörte und beängstigende Schutthalde war. Der Zug von Mittenwald nach Italien war hingegen kein Passagier-, sondern ein Güterzug: rund ein Dutzend Viehwaggons, die in jenen Jahren, in denen es noch an allem fehlte, eben keine Tiere, sondern menschliche Wesen beförderten. (Wer damals noch Tiere hatte, gab sie ohnehin nicht aus der Hand und schlachtete sie für sich.) Im Übrigen waren fast alle Personenwagen der Züge von den Bomben zerstört worden.



Erst viele Jahre später wurde mir bewusst, dass ab September 1943 in denselben Viehwaggons auf derselben Strecke über den Brenner, nur Richtung Norden, viele verzweifelte und arme Menschen transportiert worden waren. Juden, die in die Gaskammern geschickt wurden, Italiener, die als Zwangsarbeiter in verschiedene deutsche Städte gebracht wurden, und viele weitere. Es waren entsetzliche Reisen, Furcht erregend und qualvoll, und dessen ungeachtet wurden sie bei entsetzlicher Kälte mitten im Winter und ohne jegliche Betreuung oder Trinkwasser gemacht.

Uns hingegen ging es im Jahr 1947 eindeutig besser. Die Großeltern, die uns bis nach Mittenwald begleitet hatten, hatten uns Matratzen mitgegeben, auf denen wir uns auf dem kahlen Boden des Viehwaggons ausbreiten konnten. Zusammen mit einem Paar aus Chieti und ein paar anderen Italienern, an die ich mich heute nur mehr schwach erinnere. Es waren milde Tage, weshalb wir keine Heizung im Zug vermissten. Außerdem hatten wir genügend Zeit gehabt, uns auf diese Reise vorzubereiten, und hatten somit ausreichend Wasser, Proviant und sogar, in einer Ecke, eine Art improvisiertes Klo – einen Kübel mit einer darüber aufgehängten Decke, die als Sichtschutz diente. Ich und meine Geschwister, die alle jünger waren als ich, machten sofort Gebrauch von diesem Klo. Vor allem, um diese aufregende Besonderheit zu testen.

**Kriegsschauplatz Bahnhof
Brenner, 1945**

CROCE ROSSA ITALIANA
 Delegazione di Innsbruck
 D.P. Campo Italiano, Mittenwald

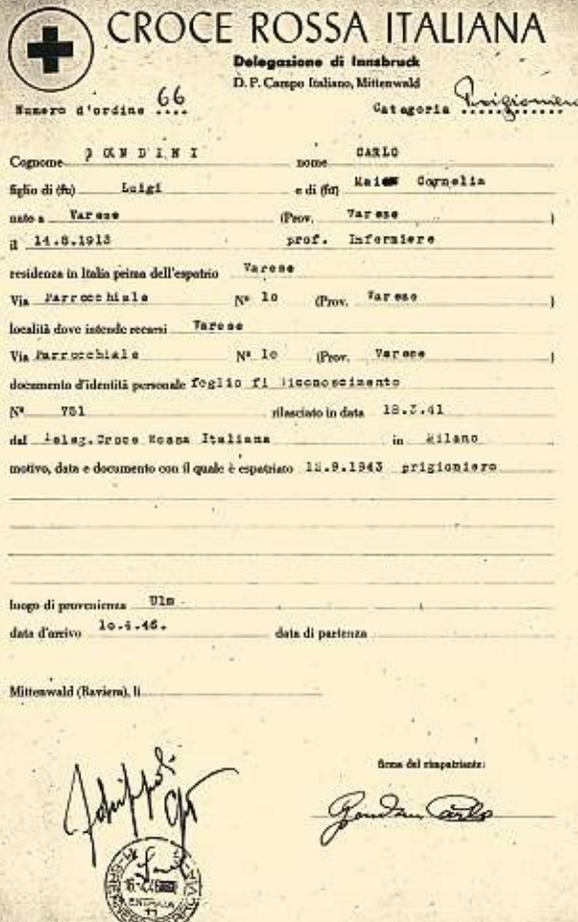
Numero d'ordine 66 Categoria Prigioniero

Cognome P G N D I N I nome CARLO
 figlio di (fu) Luigi e di (fu) Maria Cornelia
 nato a Varese (Prov. Varese)
 il 14.8.1913 prof. Infermiere
 residenza in Italia prima dell'espatrio Varese
 Via Barroccchiaia N° 10 (Prov. Varese)
 località dove intende recarsi Varese
 Via Barroccchiaia N° 10 (Prov. Varese)
 documento d'identità personale foglio di licenziamento
 N° 781 rilasciato in data 18.3.41
 dal deleg. Croce Rossa Italiana in Milano
 motivo, data e documento con il quale è espatriato 18.8.1943 prigioniero

luogo di provenienza Ulm
 data d'arrivo 10.4.46 data di partenza

Mittenwald (Ravenna), li _____

firma del ricapitante:
Giordani Carlo



Das Dokument aus dem Staatsarchiv belegt es: ein Namensvetter des Autors, Carlo Gandini, kehrt als Kriegsgefangener nach Italien zurück und erfährt am 10. April 1946 eine Erstbetreuung durch das Rote Kreuz.

Kinder empfinden alles als normal, auch die sonderbarsten und dramatischsten Situationen. Sie können sich an alles gewöhnen und finden immer einen Weg, um zu spielen. Deshalb war auch für mich diese Reise in einem Viehwaggon überhaupt keine üble Sache, sondern nur ein Abenteuer, das auf seine Weise wunderbar war.

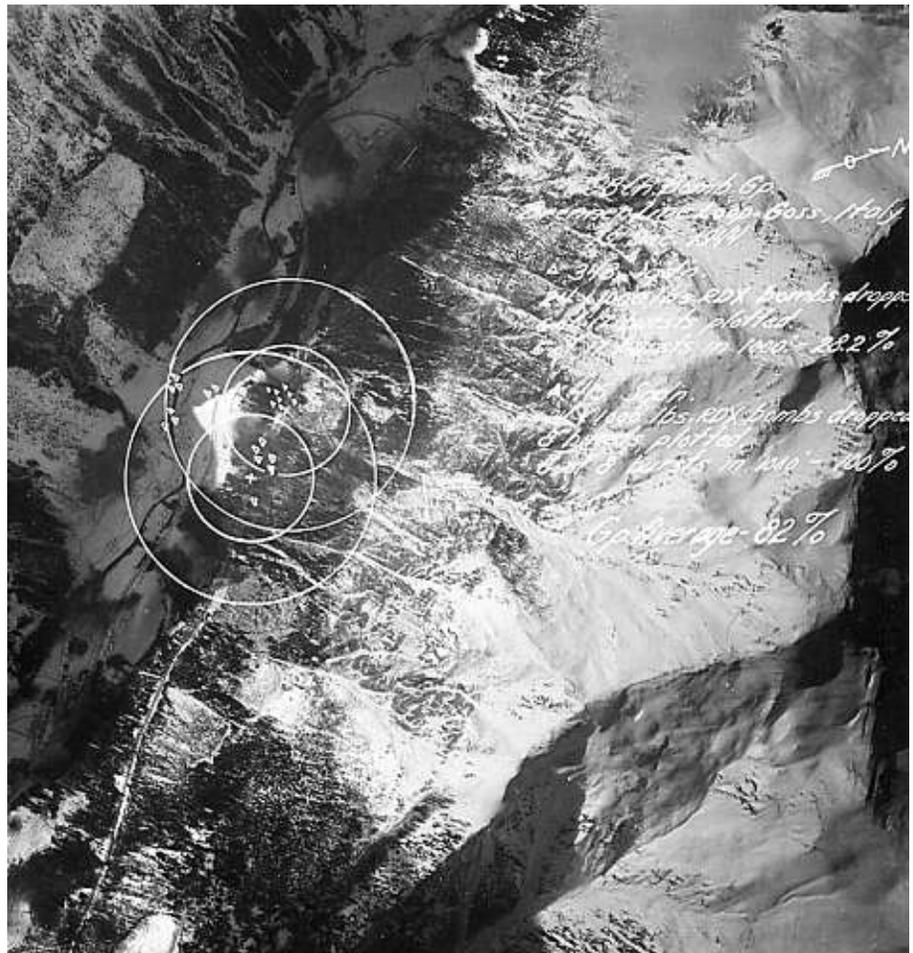
Der Güterzug fuhr mit einem zermürend langsamen Tempo. Er hielt fast alle fünf Minuten entlang einer Strecke, an der noch die zerstörerischen Zeichen des Krieges zu erkennen waren. Dann, endlich, erreichten wir den Brenner, wo der Aufenthalt besonders lang war.

Als das Tor des Viehwaggons geöffnet wurde, sah und hörte ich gleich Polizisten, Finanziere und Bahnangestellte. Sie hatten Uniformen, die anders waren als jene der Deutschen und Amerikaner, an die ich mich in München gewöhnt hatte. Und sie sprachen alle Italienisch. Eine Sprache, die ich in den vorausgegangenen fünf Jahren in Deutschland fast vergessen hatte, nachdem wir innerhalb der Familie und nach ein paar Monaten der Akklimatisierung begonnen hatten, untereinander Deutsch zu sprechen. Davon abgesehen, gab es aber eine viel aufregendere Neuigkeit: ein kleiner Wagen, der von ein paar Helferinnen des Roten Kreuzes gezogen wurde. Denn auf diesem Wagen lag für jeden von uns, sorgfältig eingewickelt, eine Mantovana – eine besondere Semmel – mit einer schönen Scheibe Mortadella darin.

Ich konnte mich fast nicht mehr an weißes Brot erinnern, denn im Laufe des Krieges war das wenige verfügbare Brot, das man im Tausch gegen Essensmarken bekommen konnte, immer dunkler geworden. Und ich glaube, dass ich bis zu diesem Zeitpunkt noch nie Mortadella gegessen hatte. Obwohl ich das nicht beschwören möchte, weil meine Erinnerungen an die Zeit vor unserer Abreise nach Deutschland sehr bruchstückhaft und undeutlich sind.

Tatsache ist, dass jeder von uns „Heimkehrern“ am Brenner und damit sozusagen als Willkommensgeschenk an der Haustüre (nämlich Italien) ein schönes belegtes Brot bekam. Zusätzlich zu einer Tasse lauwarmen Malzkaffee. Es war ein außergewöhnliches Brot. Riesig, mit Ausmaßen, die mir fast unwirklich erschienen, und ich musste es mit niemandem teilen, weil jeder sein eigenes bekam. Ich genoss jeden Krümel des Brotes mit großer Intensität. Einerseits, weil ich es aß, andererseits, weil ich sah, wie auch meine Geschwister und die anderen an ihrem Brot kauten. Ich bin sicher, dass ich nie mehr eine Semmel mit so intensivem Appetit genoss. Mehr als alles andere, war es diese Semmel, die diese Zäsur meines Lebens und jene meiner Liebsten kennzeichnete. Das ist der Grund, warum der Brenner für mich eine Mortadellasemmel bedeutet. Von da an war es für mich in meinem Unterbewusstsein jedes Mal fast ein bisschen verwunderlich, dass mir auf meinen Zugreisen über den Brenner niemand eine Mantovana mit Mortadella anbot. Auch als ich längst erwachsen war. Um den Geschmack der Erinnerungen wieder ins Leben zu rufen, kaufte ich später, wenn der Zug am Brenner hielt, noch ein paar Mal ein belegtes Brot von dem Verkäufer, der an den Fenstern des Zuges mit seinem Wagen vorbeirollte und Getränke und verschiedene Speisen anbot. Aber es war jedes Mal eine Enttäuschung. Dieses gummige und abgestandene Brot, die trockene und schon etwas angesäuerte Salami waren nicht mal entfernte Verwandte jener Semmel, die ich im Sommer 1947 feierlich und mit unvergleichlicher Genugtuung in einem Viehwaggon unter dem Bahnsteigdach des Brenners angesichts des zufriedenen Lächelns einer Rot-Kreuz-Helferin verschlungen hatte. Eben weil ich noch sehr an diesem lebendigen Bild hänge, ist der Brenner, dieser echte Brenner, keine Grenze entlang der Straße, sondern jene auf der Bahnstrecke. Den Brenner im Auto zu überqueren hat mir nie irgendeine Befriedigung gegeben. Im Zug hingegen war es immer ein entscheidender Moment, ein Moment der Neuigkeiten, der Neugierde, manchmal auch der Sorge. Aufregend jedenfalls.

Heute merkt man nicht mal, dass man eine Grenze überfährt, und das ist auch richtig so. Aber damals war es aufregend, auch wenn es lange Aufenthalte bedeutete. Man konnte genau spüren, dass es „hier für mich endet und dort für die anderen beginnt“. Was übrigens nicht von mir ist, sondern von Ödön von Horváth. Nachzulesen in „Hin und her“, einer köstlichen Komödie über Grenzen. Selbst wenn ich ein reines Gewissen hatte, wenn meine Ausweise in Ordnung waren und ich – hin und wieder – mal keine Schmutz-



gelware in meinem Koffer hatte, war der Augenblick der Passkontrolle und des „Haben Sie etwas zu verzollen?“ voller Spannung. Schließlich war es sehr schwierig, im Bewusstsein, eine Grenze zu überwinden, der Versuchung zu widerstehen, ein bisschen zu schmuggeln. Ich erinnere mich an Jahre, in denen es sich lohnte, Freunden und Verwandten in Deutschland als Geschenk Kaffee aus Italien mitzubringen und in Österreich oder Deutschland neben Zigaretten auch Schokolade und Suppenwürfel zu kaufen. Tatsächlich beschränkte ich mich nicht darauf, jedes Mal Zigaretten in erlaubter und, laut Gesetz, unerlaubter Menge nach Italien zu bringen, um mein damaliges (ich betone: damaliges) Laster zu pflegen. Einmal, vor vielen, ich meine vor sehr vielen Jahren, kam ich von einer Wienreise mit einer großen Schachtel Suppenwürfel zwischen meinen Hemden und Socken im Koffer zurück. Es waren so viele Suppenwürfel, dass wir sie nie und nimmer alle aufbrauchen hätten können. Auch nicht, wenn wir drei Monate lang zweimal täglich Suppe gegessen hätten. Warum ich das tat? Einfach so. Es ging gar nicht um die Idee, „ein Geschäft“ zu machen, sondern um die Lust, damit an der Grenze durchzukommen, den Zoll zu prellen. Inzwischen nicht mehr als ein sprichwörtlicher Begriff.

Es gab Jahre, die Fünfziger- und Sechziger des vergangenen Jahrhunderts, in denen sich der Aufenthalt am Brenner mindestens um eine halbe Stunde hinauszog, weil die Passa-

Aus dem amerikanischen Kriegsarchiv zwei Luftaufnahmen, die den Brenner vor der Bombardierung und nach dem Bombenabwurf zeigen.



giere doppelt kontrolliert wurden. Von den Italienern und von den Österreichern. Und doppelt war damit auch das Herzrasen für all jene, die etwas zu verstecken hatten, selbst wenn es eine Kleinigkeit war. Die italienischen und österreichischen Zollbeamten gingen langsam von Abteil zu Abteil. Sie sahen allen lange in die Augen, ließen sich den einen oder anderen Koffer öffnen und blätterten die Ausweise durch.

Die Lockerung der Kontrollen und der erste Schritt hin zum Aufgeben des Anspruchs auf nationale Souveränität begann Ende der Sechzigerjahre. Damit beschleunigten sich die Grenzkontrollen und die Aufenthalte wurden kürzer. Italien und Österreich hatten sich darauf geeinigt, dass die österreichischen Zollbeamten ihre Kontrollen auf der Nordstrecke machten und schon in Franzensfeste zustiegen und die italienischen Zollbeamten dafür schon in Innsbruck einstiegen und ihre Kontrollen auf den Zügen Richtung Süden machten. Für alle, die sich an die Eifersüchteleien zwischen den damaligen Staaten gewöhnt hatten, war das ein Aufsehen erregender, unerhörter Schritt. Eine erste, schüchterne Kostprobe Europas, ein Vorgeschmack der heutigen kontinentalen Bürokratie. Der Brenner allerdings begann genau zu dieser Zeit jenen Reiz zu verlieren, den er – zumindest für mich – gehabt hatte.

Als man dann auch keinen Pass, sondern nur mehr die Identitätskarte brauchte, um über den Brenner zu fahren, verblich ein weiteres Stück Aufregung. Und schließlich, gar



nicht lange her, verdrängte der EURO Lire und Schilling und damit auch die Gemütsregungen beim Nachrechnen des Wechselkurses. Der Brenner war nicht mehr das, was er mal war. Inzwischen ist es kaum anders, als durch Auer oder Wörgl zu fahren, Befriedigung bringt es keine mehr.

Nun soll man nicht glauben, dass ich so stumpfsinnig bin, nicht zu erkennen, welche politischen Vorteile und moralischen Werte mit dem Auflösen der Grenzen in Europa einhergehen. Aber es gibt ein bisschen – wie soll ich sagen? – nicht Bedauern, aber Sehnsucht nach dem Kribbeln, das verloren ging. Theoretisch sollte das Gegenteil passieren. Die Brennergrenze und jene der anderen europäischen Länder abzuschaffen, war schließlich wie das Entfernen von Treppengeländern oder das Abreißen von Brüstungen an den Balkonen. Wenn der Schutz der Balustrade wegfällt, müsste man ein Gefühl der Leere oder des Schwindels bekommen. Aber so ist es eben nicht. Im Gegenteil. Adieu Emotionen, stattdessen: Gleichgültigkeit.

Mal abgesehen von der Mantovana mit Mortadella: Ich trage den Brenner noch aus einem anderen, länger zurückliegenden Grund im Herzen. Dort oben nämlich, in der Nähe der Grenze und ebenfalls im Zug, lernte und sprach ich zum ersten Mal in meinem Leben ein paar Worte in einer anderen als meiner Muttersprache. Meine Mutter, obwohl sie die Tochter eines Deutschen – und einer Dalmatinerin – ist, wurde nämlich in Zara gebo-

**Das zerstörte Aufnahmegebäude
des Bahnhofs Brenner nach dem
Bombenabwurf vom 21. März
1945**

ren und sprach immer mehr Italienisch als Deutsch. Und als ich sechs war – im Sommer 1942 – wollte mir mein Vater, kurz bevor er zum Kämpfen an die Front zog, auf dem Weg nach Deutschland ein paar deutsche Worte beibringen. Nun war er aus der Emilia und sprach selbst nur wenige Worte. Aber er fand, dass es schön wäre, wenn ich meiner Großmutter zur Begrüßung „Ich liebe dich“ sagen könnte. Ich lernte diese drei Worte auswendig, aber dann, als der große Moment kam, schämte ich mich, sie zu sagen. Dennoch ist es so, dass ich von diesem Augenblick an, als ich im Zug in der Nähe des Brenners lernte, „Ich liebe dich“ zu sagen, zweisprachig bin. Natürlich: ich weiß, was der Brenner für mich und sicher auf viel dramatischere Weise auch für viele andere bedeutet hat. Etwa für jene Tiroler, für die er lange Zeit ein Stachel im Herzen war. Dennoch hoffe ich, dass der Brenner als Symbol und Denkmal einer Trennung, die es glücklicherweise nicht mehr gibt, nicht vollständig verschwindet. Denn er war ein sehr wichtiger Moment im Leben vieler Menschen.



Am Brenner, dem niedrigsten Übergang der Alpen und der einst „heißen Grenze Europas“, haben nicht nur Handel floriert und Zolleinnahmen die Kassen gefüllt. Menschliche Schicksale haben hier ihren Wendepunkt erfahren: einzelne, aber auch ganze Generationen. Ein Beispiel davon ist die bosnische Familie Durakovic, die 1992 den Brenner vorerst als Endstation kennen lernte und von Pfarrrer Senoner unterstützt wurde.

Brennergeschichten

Pfarrer Hugo Senoner, von 1990 bis 1997 am Brenner, erinnert sich

Hugo Senoner

Es sei vorausgeschickt, dass der Brenner erst nach 1918 geschichtlich relevant und für die Menschen schicksalsträchtig wurde. Bis 1900 war der Brenner einfach nur ein Alpenübergang, ein Joch, eine Alm, das Tor zum Süden. Schon lange verblasst ist auch der Glanz des Brennerbades, welches als Kurort Weltruhm erlangt hatte. Nicht zuletzt auch wegen dieses Bades machten alle internationalen Züge am Brenner Halt. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Brenner dann zu einer Grenze, die seit ihrer Abschaffung im Jahre 1998 in den Köpfen vieler Menschen weiterbesteht. Den Brenner als Ort kann man im Grunde nur von den weltgeschichtlichen Ereignissen her verstehen. Nie waren am Brenner so viele Leute tätig, wie in den Dreißigerjahren, als über 5000 italienische Soldaten den Faschismus vor dem Nationalsozialismus verteidigen mussten. Damals wurden die vielen Bunker gebaut und schön angelegte Straßen bildeten den Zugang zur Staatsgrenze. Mit den Soldaten kamen auch Verwandte und Bekannte, die für den Unterhalt der Soldaten sorgten. Da die Soldaten nicht in Kasernen schliefen, sondern nur in Zelten, begnügten sich die meisten dieser zugewanderten Gehilfen des Militärs mit Bretterverschlägen oder Kartonbehausungen. Einzige Ausnahme waren die Eisenbahner, die durch den ständig steigenden Verkehr dringend und in immer größerer Anzahl benötigt wurden. Für sie baute der Staat mehrere recht komfortable Wohnhäuser. Durch die unterschiedlichen Wohnverhältnisse bildete sich bald eine Zweiklassengesellschaft. Auf der einen Seite gab es das Militär und die Eisenbahner, auf der anderen die Barackenbewohner. Mit dem Jahr 1955, als Österreich frei wurde und die Alliierten abzogen, änderte sich auch das soziale Gefüge am Brenner. Wer immer damals auf offener Straße etwas Essbares anbieten konnte, wurde mit einem Schlag reich. Tagtäglich wurden am Brenner alle nur erdenklichen Waren verkauft. Vor jedem „Geschäft“ stand man Schlange,



und einige Händler aus dem Barackendorf konnten das an einem einzigen Tag eingenommene Geld in einer Äpfelkiste zur Bank bringen.

Die goldenen Siebziger- und Achtzigerjahre machten den Brenner zu einem Eldorado, das sämtliche Wanderhändler aus Südtirol und dem Trentino anlockte, um den damals arg gebeutelten Österreichern italienische Waren anzubieten.

Es ist wohl auch verständlich, dass sich damals so manches österreichische Mädchen in einen italienischen Militaristen verliebte und später dann italienische Militaristen in eine der neureichen Geschäftstöchter. Liebe und Hass sind immer eng miteinander verbunden, am Brenner existierten sie nebeneinander. Man bespitzelte sich gegenseitig und war voller Argwohn. Finanzbeamte waren immer und überall zur Stelle, ihre besten Informanten waren die eigenen Ehefrauen. So kann man sich leicht vorstellen, zu welchem spannungsgeladenem Feld sich der Brenner im Laufe dieser Jahrzehnte entwickelte: auf der einen Seite das leicht verdiente Geld, auf der anderen Seite das allgemeine Misstrauen. Jeder war jedem neidisch, niemand fühlte sich vor seinem Nachbarn sicher. Zudem wurden die Grenzbeamten dafür bezahlt, dass sie jedem Fremden misstrauten und die Menschen jenseits der Grenze auch in Friedenszeiten als Feind betrachteten.

So lässt sich die Situation beschreiben, als ich 1990 als Pfarrer auf den Brenner versetzt wurde. Einige der Einwohner kannten mich von Brixen und wussten, dass ich

**Gefallenengedenktag
1. November 1992**

LE DUE BIMBE BOSNIACHE

Adisa e Semsra di nuovo felici

Hanno ritrovato il loro papà

(o.a.) - Il più bel Natale quest'anno sarà quello di Adisa e Semsra le due sorelline bosniache di 10 e 7 anni che, come sirena sotto l'albero, hanno ritrovato il loro papà. Hanno trascorso oltre dieci giorni al valico del Brennero, ospiti del parroco del piccolo centro confinario. Don Hugo Sennar le aveva sistemate a sue spese, insieme alla mamma Izein, in un albergo dopo che erano state bloccate dalla gendarmeria austriaca. Le due piccole, proprio ieri, hanno potuto riprendere il viaggio verso Monaco di Baviera dove, nel frattempo, grazie all'interessamento di don Hugo ed al servizio apparso sul nostro giornale, erano state avviate le ricerche per ritrovare il papà di Adisa e Semsra che nel frattempo pare abbia trovato lavoro.



Adisa e Semsra le due giovani bimbe bosniache

Una storia andata a buon fine, che consola e sprona verso la catena di umana solidarietà che si è subito formata in tutta la provincia, dopo la pubblicazione della lettera aperta con la quale il sacerdote informava dei pressoché quotidiani casi pietosi di profughi, privi di tutto, che vengono bloccati al Brennero. Qui si interrompe inesorabilmente la loro fuga dall'inferno, verso la speranza dopo la chiusura delle frontiere germaniche agli aspiranti immigrati. Ci è giunta notizia di classi scolastiche che stanno organizzando una catena di solidarietà a Bolzano, mentre i consiglieri provinciali Tribus e Zen-

droo hanno presentato un'interrogazione urgente al presidente della Giunta Darnwalder ed all'assessore Bolognini, per conoscere il motivo per cui questi profughi non vengano ricoverati, fino alla capienza dei posti disponibili, presso la caserma Psaro Gnutti di Prati di Vizzè dove, già dallo scorso maggio, sono ospitati settanta bosniaci. Rimangono intanto all'Hotel Posta i quattro componenti della famiglia Maletic, papà Suleiman di 49 anni, mamma Melaida di 38 ed i due figli Suad di 17 e Mirsada di 15 che tentavano di raggiungere Berlino dove si trova già rifugiata una terza figlia.



stets offen bin für menschliche Belange. Zunächst trug man mich deswegen auf Händen, weil die Leute hofften, dass ich sie aus ihrer verworrenen Lebenssituation herausholen könnte. In Scharen kamen die Männer anfangs zu mir, um Luft abzulassen, um Hilfe zu suchen wegen ihrer Spielsucht, die sie im nahen Seefeld ausleben konnten, um Rat zu holen, weil ihre Familien in Kalabrien oder Sardinien wohnten, sie sich aber in andere Mädchen und Frauen verliebt hatten und nicht wie in einem Kloster leben konnten.

Außerdem hatte man mittlerweile begonnen, die Brennerbahn zu modernisieren. Hunderte von Arbeitsplätzen wurden abgebaut. 1998 fiel dann durch das Schengener Abkommen die Brennergrenze weg. Sämtliche Speditionen, Zoll- und Finanzämter sowie die Grenzschachen wurden aufgelöst – ein Nährboden für existentielle Krisen. Wer Familie hatte, musste sich einen anderen Job suchen oder wurde nach Südtalien versetzt. Das ganze Geschäftsleben am Brenner war mit einem Mal zusammengebrochen – ein einziges Weinen und Klagen. Wer war schuld? Die einzige noch sichtbare und auch greifbare Autorität am Brenner war ... der Pfarrer. Also musste er geopfert werden. Statt sich zusammenzuraufen, um zu retten, was noch zu retten war, entwickelten sich Hassgefühle. Eine vollkommen irrationale Reaktion. Um nicht total unter die Räder zu kommen, bat ich schließlich um Versetzung und bekam sie auch.

**Treffen der bosnischen
Flüchtlinge 1993 in Sterzing mit
den Behörden der Gemeinde.
Viele der Flüchtlinge sind am
Brenner hängen geblieben.
Nur wenige haben in
Deutschland ihr Glück gefunden.**

ODISSEE DI PROFUGHI BOSNIACI CHE NON RIESCONO A RAGGIUNGERE I LORO FAMILIARI IN GERMANIA

Betlemme è a Brennero

Due nuclei familiari sono da dieci giorni ospiti del parroco

di PIVO TRALCAGO

Al primo piano dell'Hotel Pavia di Brennero vi è un'insediata austriaca. Adina, 33 anni, passa l'aspramente con la sorella e l'impegno di una donna di casa. Sorella, 7 anni circa la minore Lucia a trascorrere in ordine la casa. Misela, 18 anni, collabora con lo stesso di pulizia dell'albergo che stanno ricambiando la camera Adina, Sema, Insa, Misela sono quattro dei nove profughi bosniaci che da dieci giorni sono ospitati al Brennero, ospiti di don Hugo Senoner. Il quale, in attesa di un autorvole intervento da parte della autorità competenti, li ha chiamati a proprie spese in albergo.



Le due sorelle Adina e Sema che sono alla ricerca del loro papà.



A destra don Hugo insieme al gruppo dei profughi

Una specie di profughi. Uno della testa di cui l'aspetto è tutt'altro che quello della persona che si ha scritto don Hugo a Brennero. Sembra piastre delle quali, forse, molti non vogliono sentirsi. Cioè che sono in Bosnia, ed in genere nei territori dell'Anziana, ma in questi giorni, in attesa di un intervento da parte delle autorità competenti, li ha chiamati a proprie spese in albergo.

da tenersi perché altre non re hanno, stava cercando di raggiungere il marito, era stato a Mosca di Bosnia da qualche mese. E' stata bloccata a Brennero dagli austriaci. Dopo un paio di giorni, durante i quali i poliziotti italiani di servizio lo stavano in casa col coperto di un telefono nel corridoio di questi appartamenti, e arrivarono con se la

sola di 15 che tentava di piangere a Berlino, dove si trova un altro figlio scappato in Germania dalla marina. Era insediata nella sala d'aspetto della stazione di confine. Il parroco ha permesso di sistemarli in albergo. La sorella Senoner viveva da dieci giorni in attesa che qualcuno si

interessasse di loro. Purtroppo finora non è stato possibile dimostrarci presso la caserma Povo Gosti di Povo di Vipiteno, ma vi è la speranza che la sensibilità del commissario del Germano, Mario Uzzo, e del funzionario della Protezione Civile, renderanno possibile il ritorno. «Una cosa è sicura, afferma l'ostia nel suo lavoro da

lario - indietro non tornatura né se le sue sorelle. Vediamo dall'infarto. Vuole vedere chi avrà il coraggio di rimandarci. Sema e Adina fanno gli esercizi durante la notte e tremano ancora al pensiero del padre che sono arrivati a casa nostra con i piedi sporchi e che ci hanno costretto ad abbandonare tutto in fretta e furia, rinunciando a tagliare la testa. Dovranno per loro. Le mie barbare hanno il diritto di sfoderare il loro potere di poter tornare a vivere serenamente.

CON HUGO SENONER PARROCO DEL BRENNERO CI HA INVIATO UNA LETTERA APERTA

Nuovo confine in Europa

Don Hugo Senoner, parroco di Brennero, ci ha inviato la lettera aperta che pubblichiamo. I profughi della Bosnia si sono allargati fino al Brennero. Da qualche settimana nessun profugo può oltrepassare il confine. La Repubblica federale di Jugoslavia si sta preparando a un nuovo anno dopo giorni di stacco dalle sue frontiere. Sono stati chiusi i porti di mare e sono stati chiusi i porti di mare. Sono stati chiusi i porti di mare e sono stati chiusi i porti di mare. Sono stati chiusi i porti di mare e sono stati chiusi i porti di mare.

Che fare? No cerchiamo di alloggiare alcuni profughi in un albergo perché nessuno rispondeva. Parlando con loro sono venute a sapere che sono quattro, in attesa di un intervento da parte delle autorità competenti, li ha chiamati a proprie spese in albergo. La sorella Senoner viveva da dieci giorni in attesa che qualcuno si interessasse di loro. Purtroppo finora non è stato possibile dimostrarci presso la caserma Povo Gosti di Povo di Vipiteno, ma vi è la speranza che la sensibilità del commissario del Germano, Mario Uzzo, e del funzionario della Protezione Civile, renderanno possibile il ritorno.

«Una cosa è sicura, afferma l'ostia nel suo lavoro da lario - indietro non tornatura né se le sue sorelle. Vediamo dall'infarto. Vuole vedere chi avrà il coraggio di rimandarci. Sema e Adina fanno gli esercizi durante la notte e tremano ancora al pensiero del padre che sono arrivati a casa nostra con i piedi sporchi e che ci hanno costretto ad abbandonare tutto in fretta e furia, rinunciando a tagliare la testa. Dovranno per loro. Le mie barbare hanno il diritto di sfoderare il loro potere di poter tornare a vivere serenamente.

Was vom Brenner übrig geblieben ist, ist ein kleiner Rest der ehemaligen Hoch-Zeit. Dieser Rest wird zur Zeit von der EU stark unterstützt. Aber solange die Menschen am Brenner nicht dafür entscheiden, die Ärmel hochzukrempeln, um wenigstens auf den kleinsten gemeinsamen Nenner zu kommen, um das Dorf durch eigene Kraft wieder in Schwung zu bringen, solange das nicht geschieht, helfen selbst die besten EU-Spritzen nichts und der Brenner wird wieder zu dem, was er schon einmal war, ein Joch, eine Alm, gespickt mit einigen Relikten aus dem 20. Jahrhundert und mit der Erinnerung an viele schmerzliche Schicksale aus einer Zeit, als der Brenner noch Staatsgrenze war.

Zeitungsberichte der italienischen Tageszeitung Alto Adige vom Dezember 1992

Ein unterhaltsames Reisebild

150-mal Brenner

Gunther Waibl

Über den Brenner sind viele gefahren und viele haben ihn oft auch in Wort und Bild festgehalten – Dichter, Künstler, Politiker, Touristen, Tiroler, LKW'ler ... Und jeder sah diese Passgend auf seine Weise, sah die Wasserscheide, das Tor zum Süden, den seinerzeitigen Kurort, die spätere Grenze, das Trennende oder Verbindende, das Romantische oder Hässliche, das Wirtschaftliche oder den Un-Ort. In Worte haben es eben auch viele gefasst, was sie en passant empfanden, für mich eigentlich am nettesten Walter Schmidkunz.

Wer war dieser Walter Schmidkunz, der uns da den Brenner als so vielfältig passierbar beschreibt? Die Alpinliteratur schweigt sich über ihn auffallend aus, wir kennen ihn fast nur aus den Trenker-Büchern, wo es ebenso auffallend oft am Titelblatt heißt „unter Mitwirkung von Walter Schmidkunz“. Eine Mitwirkung, die gar nicht immer so idyllisch war, wie sie es auf den Titelblättern scheinen mag – es war schon bald das konfliktrichtige Verhältnis eines Über-Meisters zu seinem Ghostwriter, bis sich bei „Helden der Berge“ die Wege definitiv trennten.

Geboren an der Ostsee, in Kiel, war Walter Schmidkunz (1887–1961) ein hervorragender Bergsteiger, Verleger und Redakteur, vor allem aber ein äußerst ideenreicher und umfassend informierter Alpinliterat und Alpinhistoriker. Verfasser zahlreicher Artikel und Publikationen, wurde er seinerzeit viel gelesen.

Etwas eigentümlich und extravagant soll er gewesen sein, geistreich und von großzügiger Lebensart, vielseitig und immer wieder voll Ideen für neue Initiativen. Er lebte in Bayern, erklimmte 2.500 Gipfel, darunter viele in Südtirol – allein 1911 gelangen ihm in 32 Tagen 30 schwierige Klettertouren zwischen Geislergruppe und Civetta. Selbstverständlich mussten ihn da seine Wege über den Brenner führen, wieder und immer wie-



der, und Schmidkunz wäre sich wohl irgendwie untreu gewesen, hätte er uns nicht auch darüber teilhaben lassen. So entstand dieses unterhaltsame Reisebild.

Aufbruch zur Brenner-Reise. „Andere gehen ins Wasser oder in ein Kloster. Nicht so ich.“

Walter Schmidkunz

Wenn ich traurig bin oder einen „Moralischen“ habe, wenn die Sehnsucht in den Eingeweiden meines Herzens wühlt, oder wenn der Steuerbote mich besucht und liebenswürdigerweise gleich dem Gerichtsvollzieher die Türklinke in die Hand gedrückt hat Kurzum, wenn auch nicht eine Geige mehr am novembergrauen Alltagshimmel hängt, dann schlepe ich mein weidwundes Herz auf den Hauptbahnhof. Während andere, wie gesagt, das kalte Wasser oder ein einsames Kloster vorziehen.

Der Münchner Hauptbahnhof, 1848 auf der ehemaligen Schützenwiese vor dem Karlstor erbaut, ist tatsächlich so alt und hässlich wie er aussieht. Es ist ein unpraktisches Winkelwerk aus Backsteinen ohne jede Poesie, wenn man von der märchenhaften Alpursa-

Bahnhof Brennersee.
Bis hierher war die Strecke Innsbruck–Brenner elektrifiziert. Von Brennersee bis auf den Brenner keuchte eine Dampflok hinauf. Erst ab 1926 erfolgte die Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecke nördlich und südlich des Brenners. Bereits damals stellte man sich die Frage, welches der beiden unterschiedlichen Stromsysteme (Wechsel- oder Dreiphasenstrom) anzuwenden sei.



und Feurio-Reklame, die dort das Blickfeld beherrschen, absieht. Die geschäftstüchtige neue Leitung des Reichseisenbahnwesens aber hat in Erkenntnis dieser Poesielosigkeit unlängst in lyrisch-romantischer Anwendung verfügt, dass in der Vorhalle des Bahnhofes ein Maronibrater sein Glutöfchen aufstellen durfte.

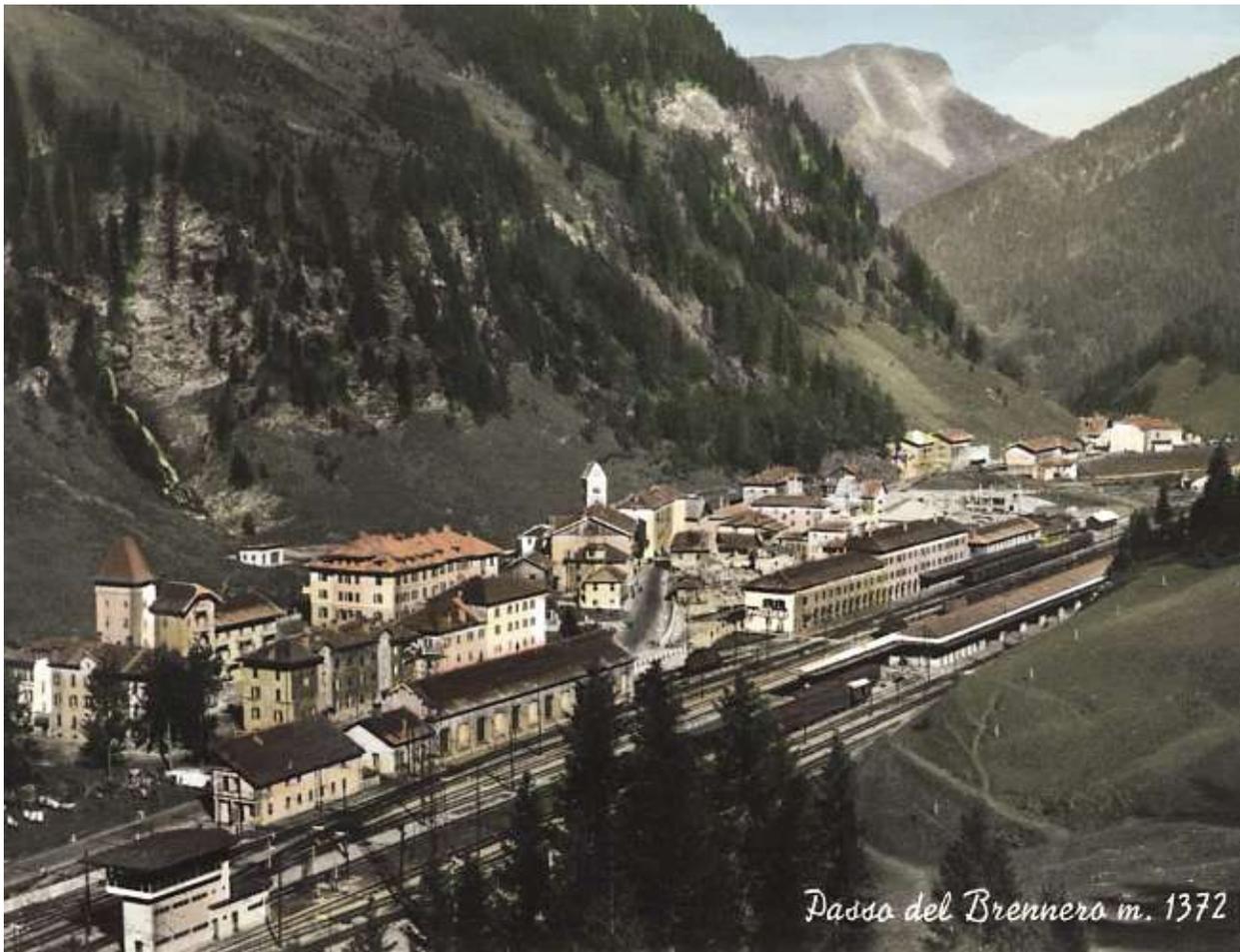
Den glutäugig-glutöfigen, heißen Maronimann habe ich sofort in mein Herz geschlossen. Er ist mir der geliebte Bote, von dem der warme Hauch südlicher Seligkeit zu mir herüberweht, er ist die erste Schwalbe, die zwar keinen Sommer macht, aber immerhin nach Frühling schmeckt. Er ist der erste Meilenstein der Südlandreise meiner eingekäfigten Seele.

Der Maronibrater ist aber nicht das Ziel meiner Sehnsucht, wenn sie mich in bekümmerten Stunden auf den Bahnhof treibt. Ziel ist mir dort die Bahnsteigsperrle, hinter der gleich die weite Welt beginnt. Lacht dort nicht schon der blaue Himmel? – Ach, es ist nur eine angemalte blaue Reklameflagge! Wie käme auch südlicher Azur ausgerechnet in die scheuerfrauengraue, alltagsdreckblasse Münchner Bahnhofshalle!

Aber trotzdem. Ich würde Bahnhöfe ganz anders bauen: Als hohen Palmengarten mit riesigen Lichtaugen aus geschliffenen Opalen und mit Schienen aus blitzendem Silber. Statt der Holzbänke türkische Erker mit schwellenden Seidenkissen. Und statt der Schaffner müssten weiß gekleidete Jungfrauen die Stationen ausrufen oder mit holdseligem Lächeln zum Einsteigen einladen: „Wohin reist der junge Herr? Ah, nach Orplid“ ... Darf ich bitten: Hier der zweite Wagen. Ich habe Ihnen auch einen schönen Platz ausgesucht, junger Herr, einen Eckplatz im Rauchabteil – auf der rechten Seite, der Aussicht wegen. Ich werde auch für ein nettes Vis-à-vis besorgt sein – Blond oder Brünett? Darf ich Ihnen noch etwas Lektüre besorgen? Uhu, Jungeselle oder Alpenfreund? ... Nein! Wo denken Sie hin, Trinkgeld nehme ich nicht, aber ein Küsschen gebe ich Ihnen gern mit auf die Reise ... So etwa müsste es auf einem Bahnhof meiner Phantasie zugehen.

Aber trotzdem! Mir hängt auch ohne Palmen und weiß gekleidete Schaffnerinnen der Münchner Hauptbahnhof voller Stradivari-Geigen.

Holzschnitt aus
„Der Alpenfreund 1925“,
Walter Schmidkunz



Der Münchner Hauptbahnhof ist ein Bahnhof in Sack und Asche, also ein sogenannter Sackbahnhof. Man kann von ihm aus in alle Welt hinausfahren. Ganz rechts nach Dachau und nach Oberpfaffenhofen, gleich daneben nach Berlin oder nach Hamburg und auf dem nächsten Geleise nach Kufstein-Innsbruck-Brenner-Verona-Rom-Brindisi-Kairo-Kapstadt-Tahiti.

Gewöhnliche Sterbliche behaupten, die Bahnsteigsperrre sei nichts weiter als ein geschmackloses, mit Ölfarbe gestrichenes Geländer, das zur künstlichen Erzeugung von Menschengedränge diene. Ich behaupte und bin in der Lage, es zu beweisen, dass diese Sperre nichts weniger ist als das Tor ins Paradies. Diesseits ist elende Alltagswelt, in der wir auf dem Bauche kriechen und Brot essen unser Leben lang. Jenseits aber dehnen sich die seligen Gefilde des Gartens Eden aus, wo die Leute nur ein Feigenblatt brauchen, Äpfel nach Belieben essen, wo Ananas und Spinat in Hülle und Fülle auf den Bäumen wachsen und die Kolibris in den Achselhöhlen der Menschen nisten, wo immer blauer Himmel lacht und wo die Verleger doppelte Zeilenhonorare zahlen. Vor dem Tor ins Paradies stehe ich nun.

Zur Rechten und Linken halten zwei silberflügelige Engel in lichten Crèpe-de-Chine-Gewändern mit Hautana-Büstenhaltern und mit flammenden Schwertern Wacht. Mit den Schwertern knipsen sie die Fahrkarten der Tugendhaften, die nach Orplid reisen dürfen.

**Der Brenner um 1933.
Im Vordergrund das
Bahnhofsensemble**



Gasthof Kerschbaum. An seiner Stelle befindet sich heute eine Tankstelle.

Und dazu lächeln sie wie Zahnpastaplakate. Es sind süße Engel. Die Engel knipsen auch meine Bahnsteigkarte. Mit gleicher Huld wie die dicken Fahrscheinhefte der Romreisenden.

Nun wandle ich den Zug entlang. Ich habe mir meinen Vorkriegspanama aufgesetzt und mir eine Goldorange in die Tasche gesteckt. Dazu weht der Duft des Kastanienbraters herüber. Ich grüße Arkadien. Der Alltag fällt von mir ab. Kennst du das Land ...? Auf den Flügeln meiner Bahnsteigkarte segle ich nach Orplid.

Natürlich nur erster Klasse. Ich reise grundsätzlich nur erster Klasse. Aus Gewohnheit. Man hat in der ersten Klasse meist sehr nette Erlebnisse. Natürlich kann man auch in der zweiten, dritten und vierten Klasse etwas erleben – selten aber etwas Erstklassiges. Noch fünfzehn Minuten bis zur Abfahrt! Köstliche fünfzehn Minuten. Das Herz pumpert wie in Angelegenheiten der ersten Liebe oder vor dem Christbaum der Kinderzeit. In fünfzehn Minuten fährt dieser Zug nach Orplid und meine Seele reist mit als blinder Passagier. Ich schwelge, genieße. Ich habe München, den Gerichtsvollzieher und mein Herzleiden vergessen. Der Gang nach dem Bahnhof hat sich gelohnt.

Ja, früher! Ach, du liebe, gute alte Zeit! Da brauchte ich mich nicht mit der Bahnsperre begnügen. Da fuhr man einfach nach Paradisien hinein. Einhundertfünfzigmal reichen nicht, dass ich über den Brenner gereist bin. Im Sommer und im Winter, allein und zu

zweit, sehr zu zweit sogar. Einhundertfünfzigmal! Sie dürfen es mir glauben, ohne dabei zu denken, ich sei Weinreisender oder Güterzugsbremser gewesen.

Ich reiste auch nicht immer mit der Bahn. Einige Male bin ich zu Fuß als Wandervogel über den Brenner getippelt. Einmal hatten wir je vierzehn Mark für eine achtzehntägige Reise mit und ein andermal sind wir mit je 56 Mark ausgezogen und in zwei Monaten durch ganz Italien gepilgert. Auch mit dem Rad habe ich die Brennerhöhe überquert, mit Schiern bin ich vom Pass herunter bis Innsbruck gelaufen, auf dem Rodelschlitten die alte Brennerstraße heruntergerutscht, im Auto südwärts gesaust, im Sanitätswagen über den Brenner transportiert worden; auch droben auf den Fässern eines Bierautos, auf dem Rohr eines berühmten 30,5-cm-Mörsers bin ich von Süd nach Nord über den Brenner gereist und einmal sogar hinter dem Piloten auf dem Beobachtungssitz eines Kriegsflugzeuges. Auf solche Weise lernt man seinen Brenner kennen und lieben.

Als Ehemann, als Ehenanfänger, als Bergsteiger, als Osterausflügler, als Berichterstatter, als Rompilger, in politischen Angelegenheiten, in kaufmännischer Mission, als Soldat, als Rekonvaleszent, als Zeitungsschreiber und wieder und wieder als Bergsteiger und Schiläufer saß ich im Wagen, bald mit näher, bald mit weiter gesteckten Zielen. Kein Nest, kein Berg in Sichtweite der Bahn, die mir nicht vertraut sind. Wochen- und monatelang habe ich da und dort gelebt, Sommer-, Winter-, Herbst- und Frühlingsfrische gehalten. Dutzende Male fuhr ich nach dem Gardasee, wo ich das Wesen des Frühlings studierte. Dutzende Male fuhren wir in die Dolomiten, einmal sogar, nur um zwei Doppelfeiertage auszunutzen. Zwischendurch lockte immer wieder Italien. Und an hundertmal hab ich neugierig Reisenden erklärt, was man vom Fenster aus alles sehen kann.

Ich bin sozusagen ein altes Requisite der Brennerbahn.

Aus: Der Alpenfreund 1925, S. 129–131

Walter Schmidkunz: Ein Klassiker im Hintergrund. Zusammengestellt von Peter Grimm. Herausgegeben vom Deutschen Alpenverein. München: Bruckmann 1989 (Alpine Klassiker Bd. 11)

Seit 1935 als Grenzpendler am Brennerpass unterwegs

Von der Reise in der Nacht zur mehrspurigen Technikmeile

Othmar Barth

Die früheste Erinnerung: Mein Vater besuchte gerne zur Kur die Bauernbäder in unserer Umgebung, so Bad Froj, Bad Bergfall, Bad Dreikirchen und das Brennerbad. Etwa 1935 waren wir mit den Eltern auf Urlaub in diesem Bad östlich der Eisenbahnstation, wo damals noch ein schöner, weiter und bewaldeter Hang mit vielen Spazierwegen, einer Kapelle, dem Badehaus und vielleicht auch noch einige Zuhäuser waren.

Zweite Erinnerung an den Brennerpass: Im Herbst 1940 mussten etwa 600 Schulkinder von Optanten-Eltern in einem endlos langen Zug über den Brenner nach Rufach ins ferne Elsass fahren. Es war für die meisten überhaupt die erste Reise und zudem in die Nacht hinein. Drei Jahre lang wiederholte sich dieser Ortswechsel zu Schulbeginn und Schulende, meist kreuz und quer durch den Süden und Westen Deutschlands fahrend, um den Bombardierungen der Alliierten auszuweichen.

Später, 1947–1952, war ich öfters als Student der Technischen Hochschule nach Graz unterwegs, meist Ende September anreisend, nur zu Weihnachten heimfahrend, schließlich erst wieder am Ende des Sommersemesters nach Hause kommend, um dann in Bozen als technischer Zeichner etwas Geld zum Weiterstudieren zu verdienen. Nach dem Diplom weitere zwei Jahre Studium in Rom. Auf der Heimreise in Richtung Brenner fiel mir der Wechsel vom Passato Remoto zu Passato Prossimo immer wieder auf.

Nach meiner Heirat hat sich wieder eine rege Reisebeziehung zwischen Wattens, dem Wohnort meiner Schwiegereltern, und Brixen entwickelt, dann später auch umgekehrt, als unsere vier Kinder mit dabei waren und diese drei Generationen sich besuchen und beisammen sein wollten, diesseits und jenseits des Brenners.

Ab 1971, als ich als Professor der Technischen Fakultät der Uni Innsbruck tätig wurde, begann jene Zeit der regelmäßigen Fahrten von meinem Wohn- und Atelierort in Brixen

Meisterstück der Straßenbau-
kunst. Europabrücke bei Nacht



zu meinem Unterrichtsort in Kranebitten. Damals habe ich als Pendler alles, was diese europäische Hauptverkehrsarterie über den Brenner an Entwicklungen und Änderungen erleben und erdulden musste, beobachtet.

Zuerst zugelfhend: ferrovieri, Polizia di Stato, österreichische Finanzer, „Caffè, panini, bibite, cioccolatini, sigarette, birra, Coca Cola, acqua minerale“. Passaporti prego – Pässe vorweisen!

Oder unterwegs von Franzensfeste über Sterzing und Gossensaß, durch den Tunnel zum Brenner, nach Lokwechsel und Schaffnerwechsel durch den Tunnel nach Steinach und Matrei, und wieder durch den Tunnel dann ins Weite hinaus.

Später autofahrend: Schnee und Lawinen an der Staatsstraße zum Brenner, Stau- und Umwege über eine Militärstraße, Pannen und Abschleppdienste, vorbei an kriechenden Lastern; oft war das Übernachten im Auto bis zum Morgengrauen, sobald der Verkehr wieder lief, die wohltuende Pause. Immer wieder einmal das Erlebnis der Überraschungen bei der Brennerpassdurchfahrt an Markttagen:

Im Hintergrund eine heterogene, funktionsbetonte Architektur, vor den Augen aber die Aktualität der zehntausend bunten Angebote der Marktleute, Menschen und Kinder

Am 12. April 1974 ist die Brennerautobahn A22 erstmals von Bozen bis zum Brenner durchgehend befahrbar.



Das Gossensasser Autobahn-Viadukt während der Bauzeit. In Österreich war bereits 1959 mit dem Bau begonnen worden, auf italienischer Seite wurden die Arbeiten 1966 in Angriff genommen. Erst 1971 waren die Teilstücke Brenner–Brennerbad, Graßstein–Klausen und Sterzing–Pontigl befahrbar.

überall, durch das offene Autofenster viel Marktgeschrei, Werbemusik, Kinderrufe, Auto-gehupe etc.

Dabei erinnere ich mich an einen Tiroler Studenten, der mir einmal sagte: Zum Wochenmarkt am Brenner sind wir oft mit der Mutter gefahren, aber niemals einen Schritt weiter. Daraufhin hat sich ein reges Fahrtenprogramm meines Institutes zur Kunst und Architektur der Städte und Landschaften Nord- und Mittelitaliens entwickelt, immer eine Woche vor Muttertag, klimabedingt!

Im Laufe der Zeit wurde der Brenner zu einer mehrspurigen „Technischen Meile“, den ganzen Brennersattel ausbaggernd und beanspruchend. Der Parcours verlagerte sich – verdoppelte sich – spiegelte sich auf die nördliche Seite hinüber.

Autofahrend hofft man, „Caffè e brioche“ oben zu erreichen, falls dies zu erhoffen war. Die ewige Baustelle der Autobahn, der Europabrücke, das Unglück der Bauleute, die Kapelle von Hubert Prachensky mit den Wandbildern von Karl Plattner dort oben auf dem Bauschutthügel neben dem tiefen Tal, in das später einmal ein Politiker mittels Bungee-Jumping sich Mut zum Sprung ins Ungewisse holen wollte.



Und plötzlich war alles weg: die Waldelen, das Geschrei der Paniniverkäufer, die Staus, die Baustellen, und man musste autobahnfahrend sehr Acht geben, den „Brenner“ nicht zu verpassen, um doch noch Erinnerungen sammeln zu können, bevor man nur mehr damit beschäftigt war, in Innsbruck, München, Nürnberg oder Salzburg Großeinkäufe zu tätigen.

Bald schon wird man sogar computergesteuert unterwegs sein.

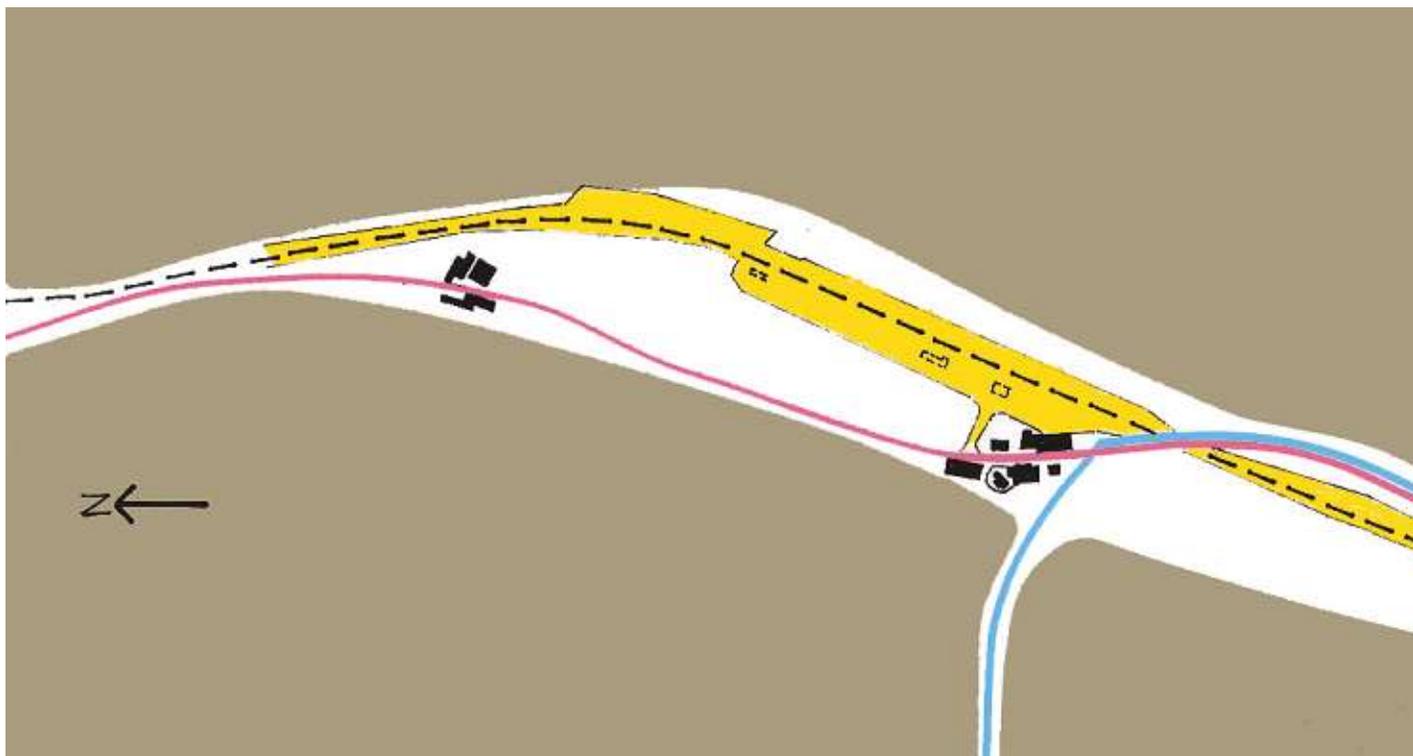
Der Brenner im baulichen Wandel Für die Gestaltung eines neuen Brenners, als Symbol für ein Europa, wo Nähe zählt

Der „Brenner“, wie er in alten Karten genannt wird, ist mit seinen 1370 m Meereshöhe der niedrigste und frequentierteste Alpenübergang.

Eine schmale, ca. 200 m breite Talfurche, flankiert von bewaldeten Hängen auf teils felsigem Grund, bildet den Sattel.

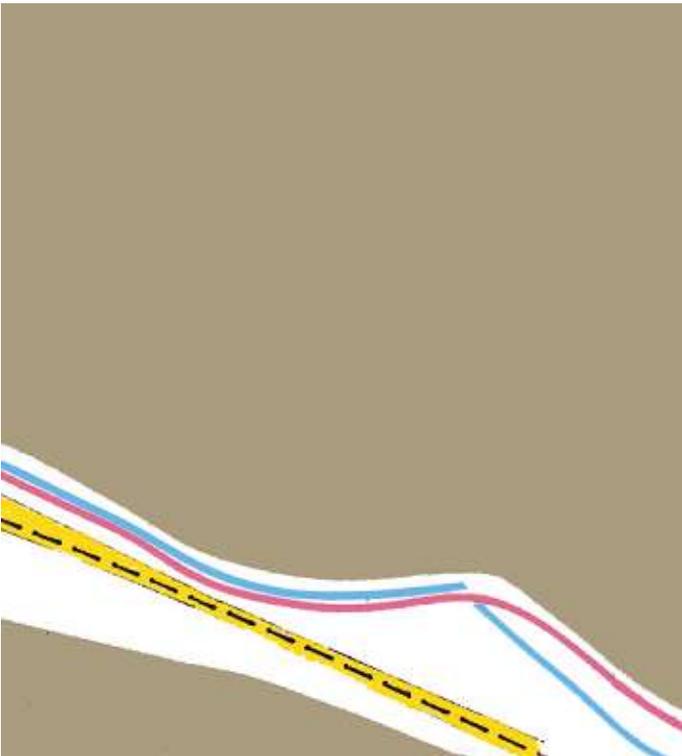
Die alte Passstraße wechselt dort mit dem Eisack-Bach die Talseite. An dieser günstigen, flussnahen Stelle stehen die ersten Bauten, die Kirche St. Valentin mit Friedhof, das Hotel Post und drei weitere Gebäude.

Die folgenden Karten A-B-C-D zeigen den baulichen Wandel des Brenners vom Bahnbau 1876 bis heute.

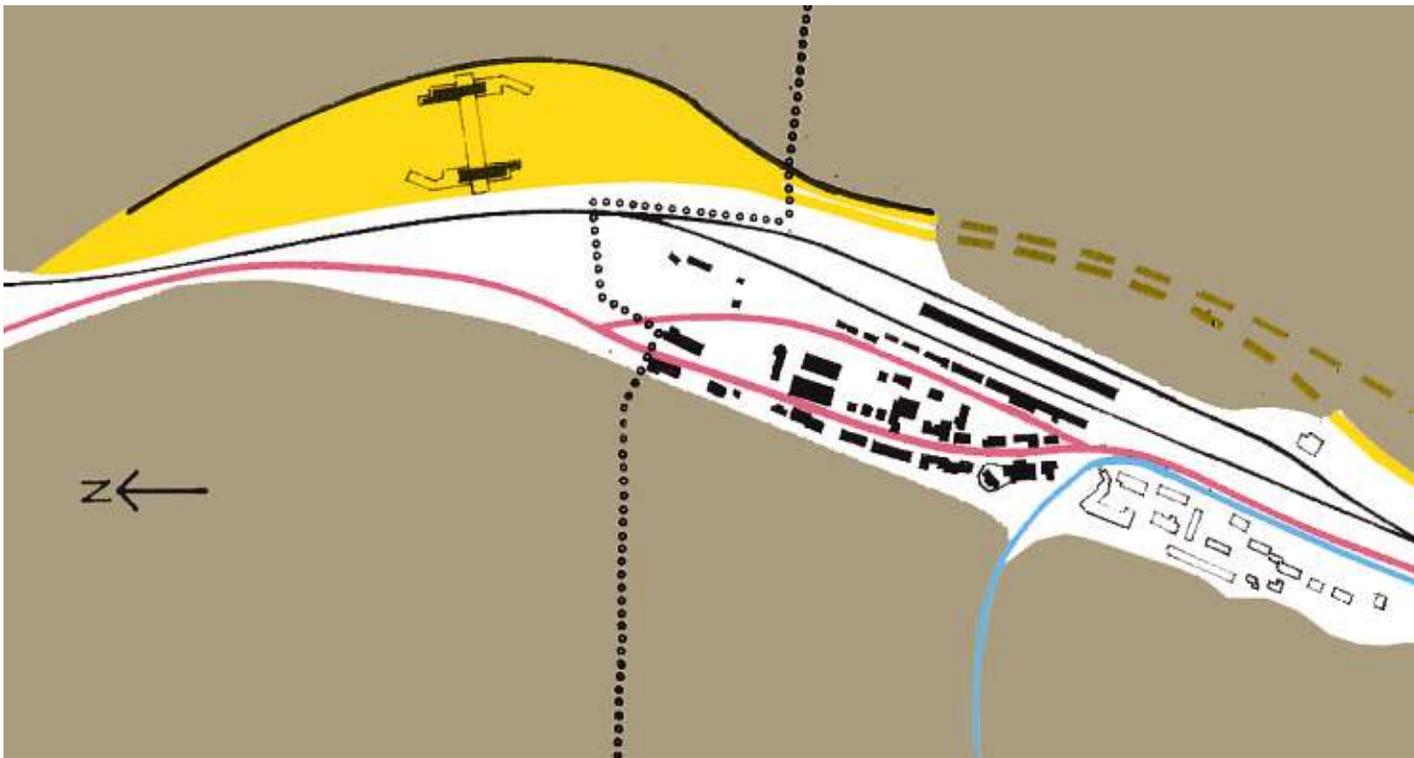
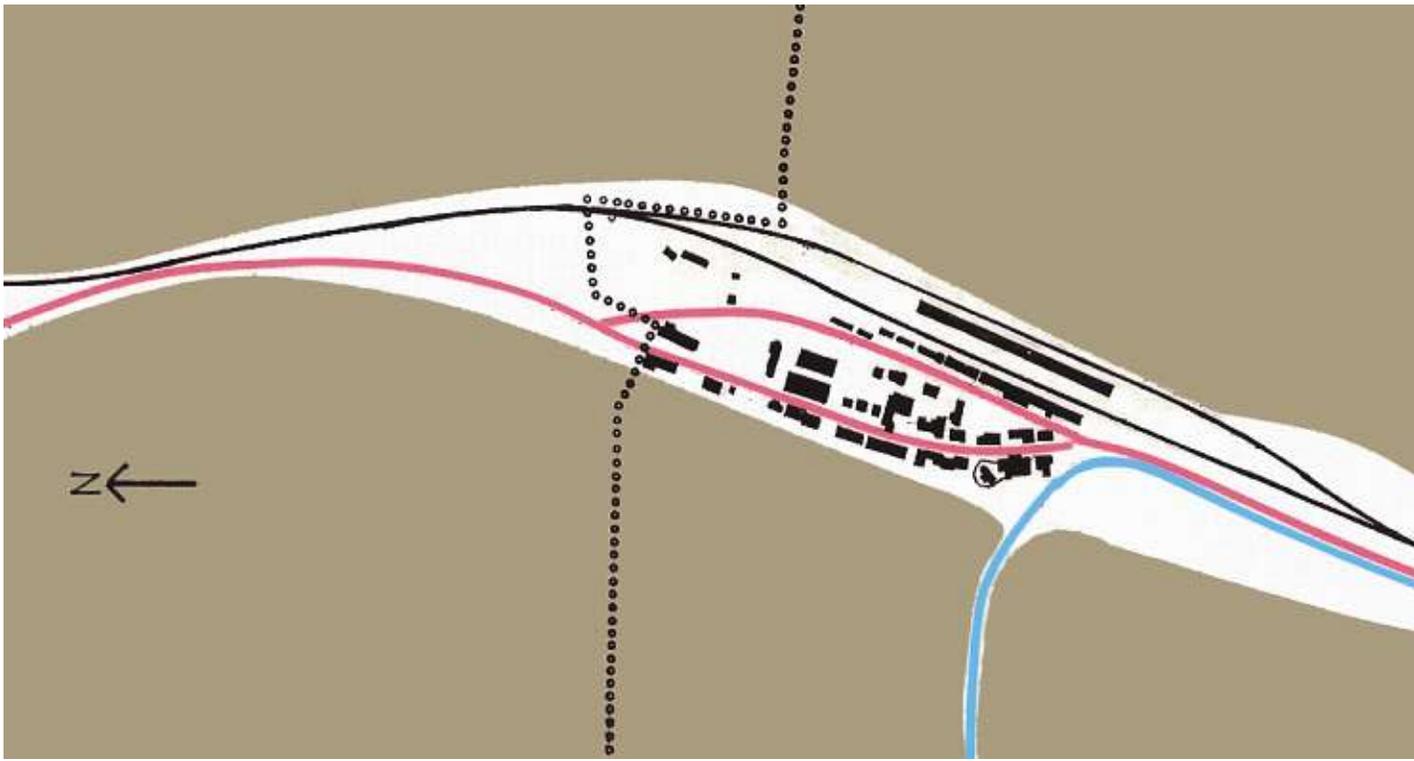


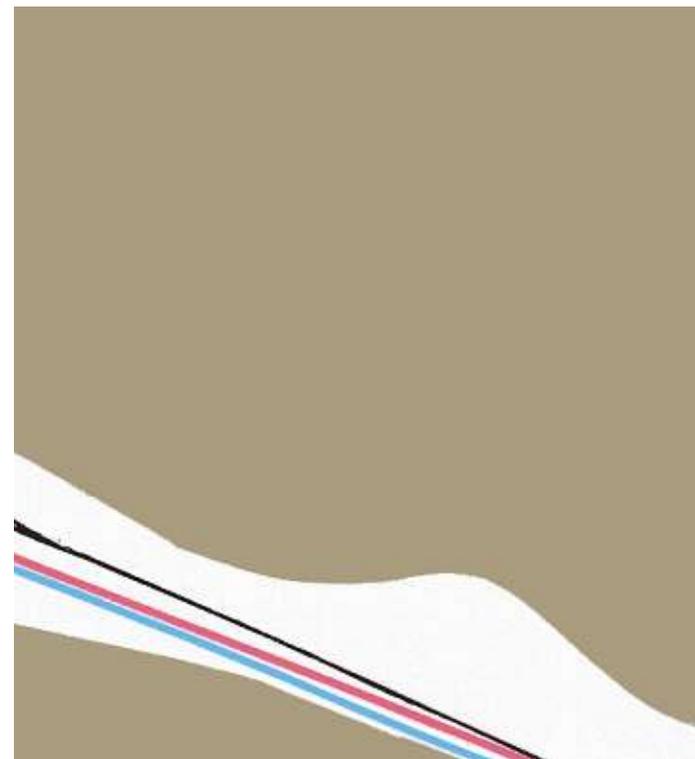


Grenzort Brenner in der Nachkriegszeit



In der Karte A (Situation laut Kataster 1854) ist die projektierte Trasse der Brennerbahn mit dem beanspruchten Bahnareal von ca. 500–600 m Länge an der einzigen ebenen Stelle der Talsohle eingetragen. Hier waren die Einrichtungen der Bahn am Passübergang vorgesehen.

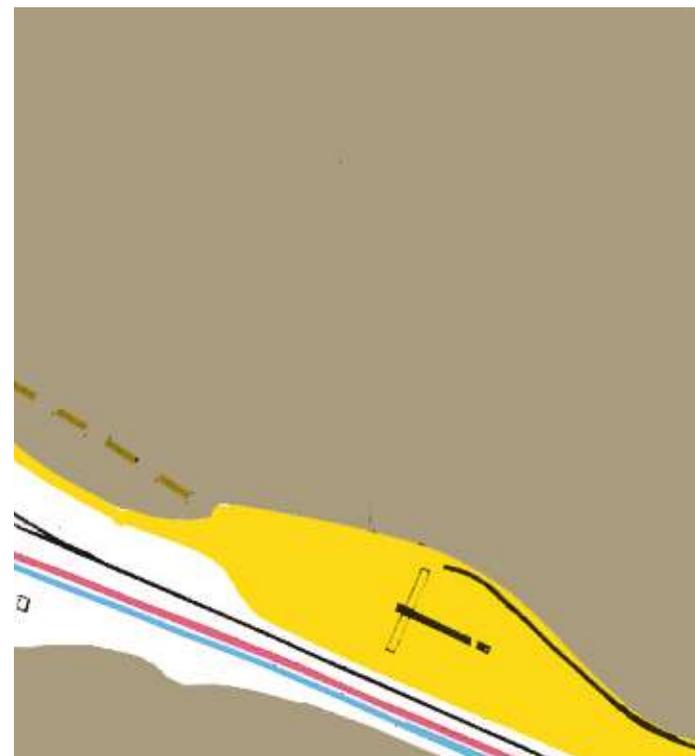




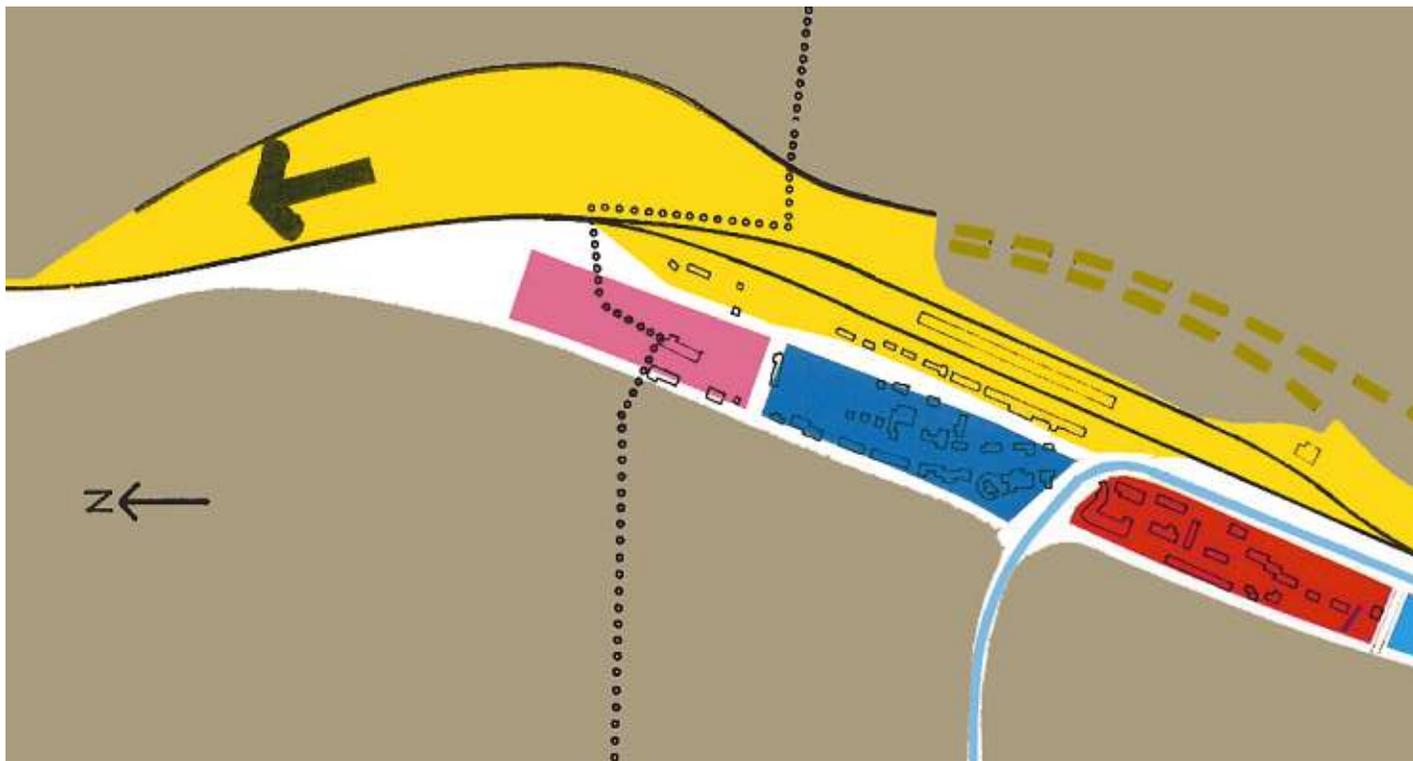
Die Karte B (Situation von 1919–1972) zeigt die neue Grenze Italiens am Brenner.

Damit ist dieser ursprünglich natürliche Übergang zu einem STOPP für Personen- und Warenkontrolle geworden, einem STAU mit Unterbrechung der Überfahrt und Wechsel der Sprache und des Geldes.

Dadurch hat sich auch an der Straße ein Markt mit den Lockungen der fremden Billigwaren entwickelt. Innerhalb von sechs Jahrzehnten entwickelt sich dann der Brenner als Marktsiedlung und als Wohnort für eine große, sehr heterogene Bevölkerung. (Situation 1972)



Die Karte C vermittelt die beiden großen Grenzstellen und Zollämter der inzwischen fertig gestellten Autobahn. Beide weit weg von der Brennersiedlung und daher auch von den Einrichtungen für Rast und Shopping. Den Brenner (Ort) sieht man gar nicht mehr, er ist zu einem Unort geworden.

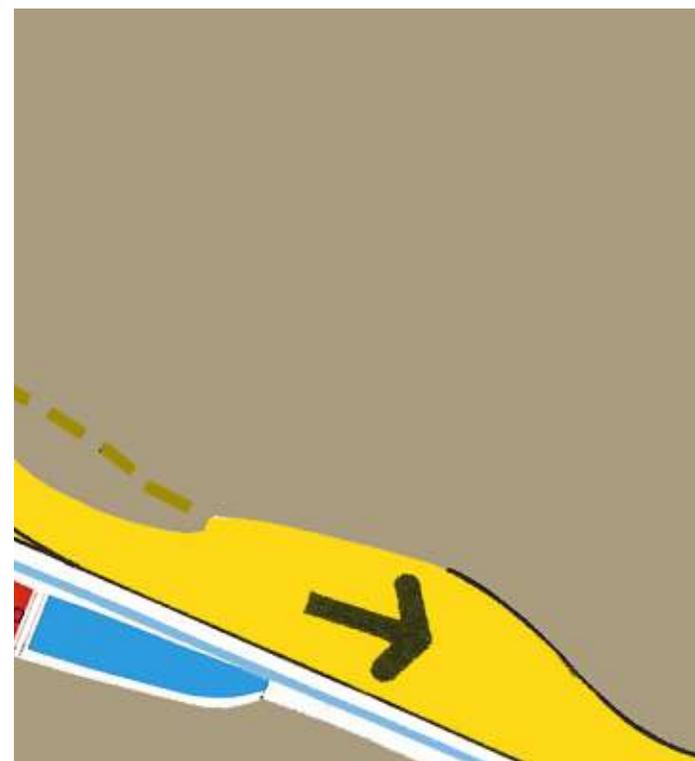


Im Laufe der Zeit sind am Brenner einzelne gute Architekturen von Qualität entstanden, aber kein städtebauliches Gefüge, eher eine Bandstadt. Das Gebaute leidet an der Zufälligkeit der Interventionen und der Unabhängigkeit der Auftraggeber.

Eine Gesamtplanung konnte offenbar nicht stattfinden, ein Ensemble daher auch nicht entstehen.

Der einzige Treffpunkt von Menschen, unabhängig von ihrer verkehrsbedingten zufälligen Anwesenheit am Pass, ist die alte Brennersiedlung, die noch, zumindest an Markttagen, Zugkraft hat. Aber wie kommt man von Auto und Bahn dorthin?

Das Problem ist eben nicht der Abbruch dessen, was nicht mehr gebraucht wird, sondern die Gestaltung eines Neuen Brenners mit Zukunft für die Menschen dort und als ein Symbol für ein Europa, wo Nähe zählt.



Karte D: Mittlerweile ist nach Schengen die jetzige Situation des Grenzproblems zu einer reinen Verkehrssache nivelliert worden.

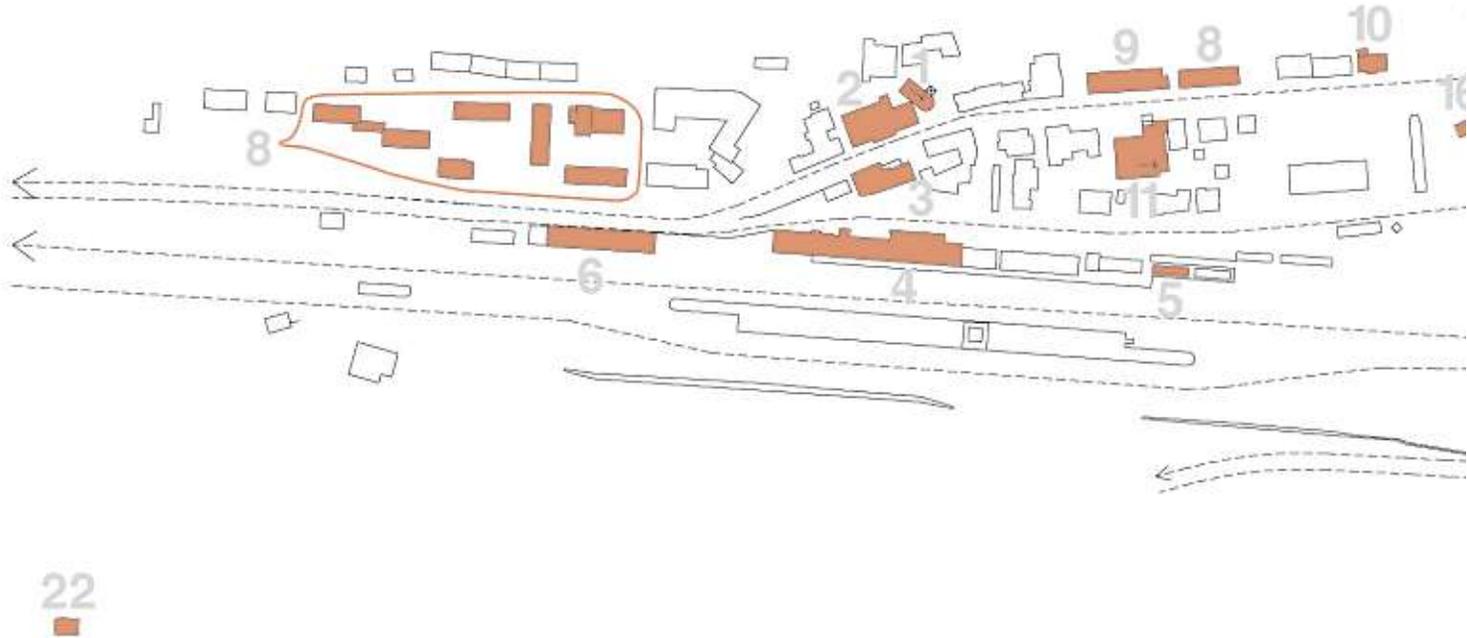
Manche Einrichtungen der getrennten österreichischen und italienischen Dienstleistungen sind überflüssig geworden, den STOPP am Brenner gibt es nicht mehr, die Arbeitsbevölkerung ist auf ein Zehntel geschrumpft, da ihre Arbeit nicht mehr beansprucht wird.

Viele Bauten sind bereits abgebrochen, die Orte Brennerübergang, Bahnstation, Marktsiedlung und Autobahngrenzanlagen können nicht zusammenwachsen, da ihnen jede örtliche und funktionelle Nähe fehlt.

Lageplan Brenner

Bautendokumentation

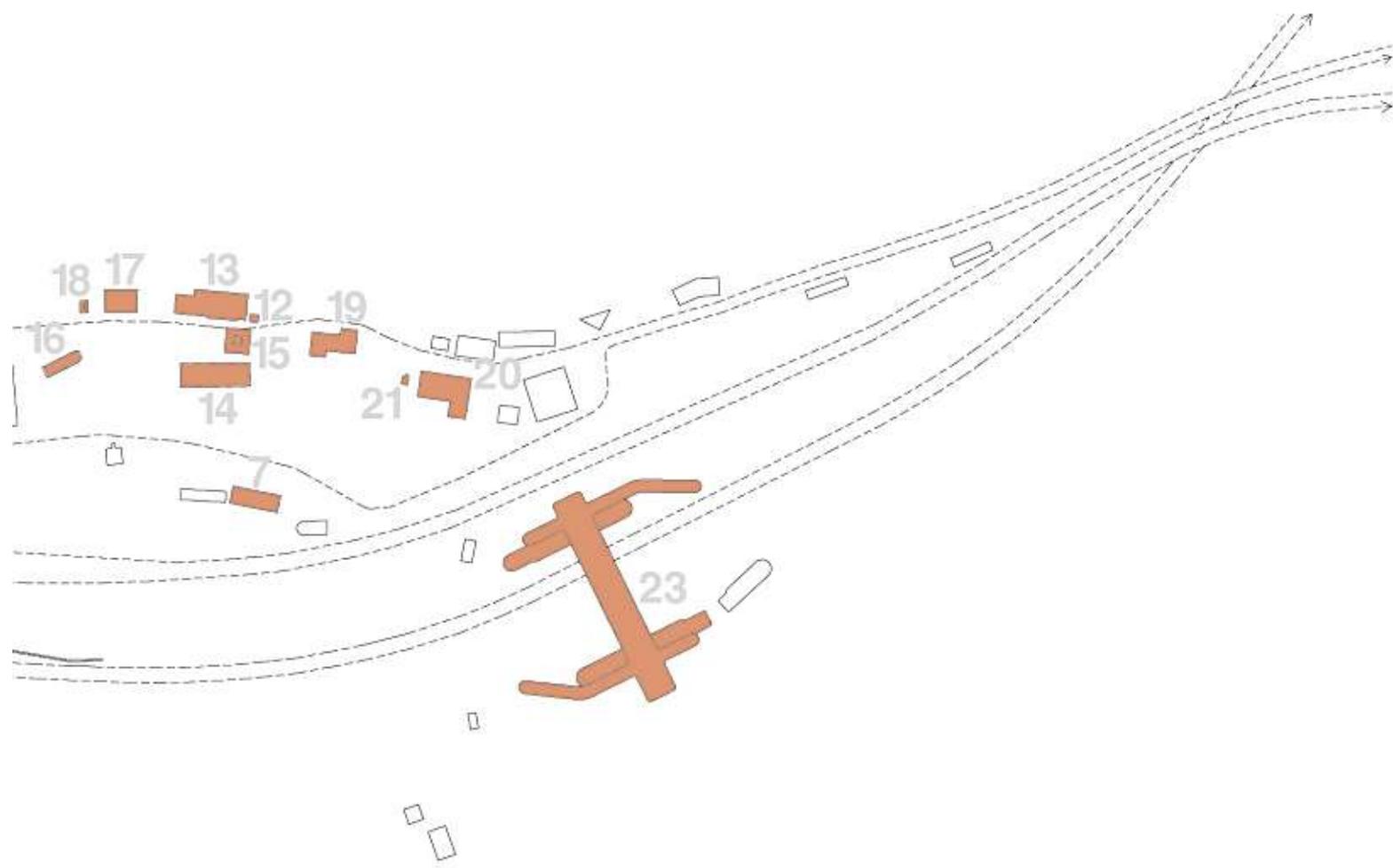
Horst Hambrusch mit Team



22

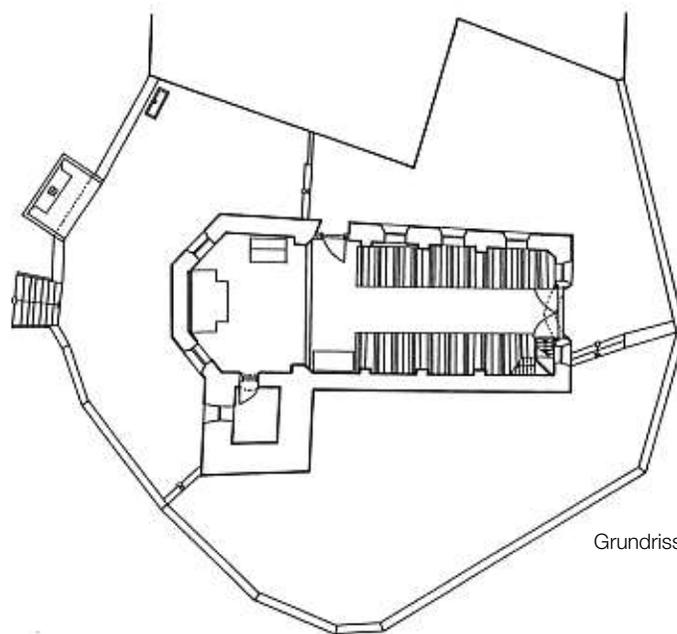
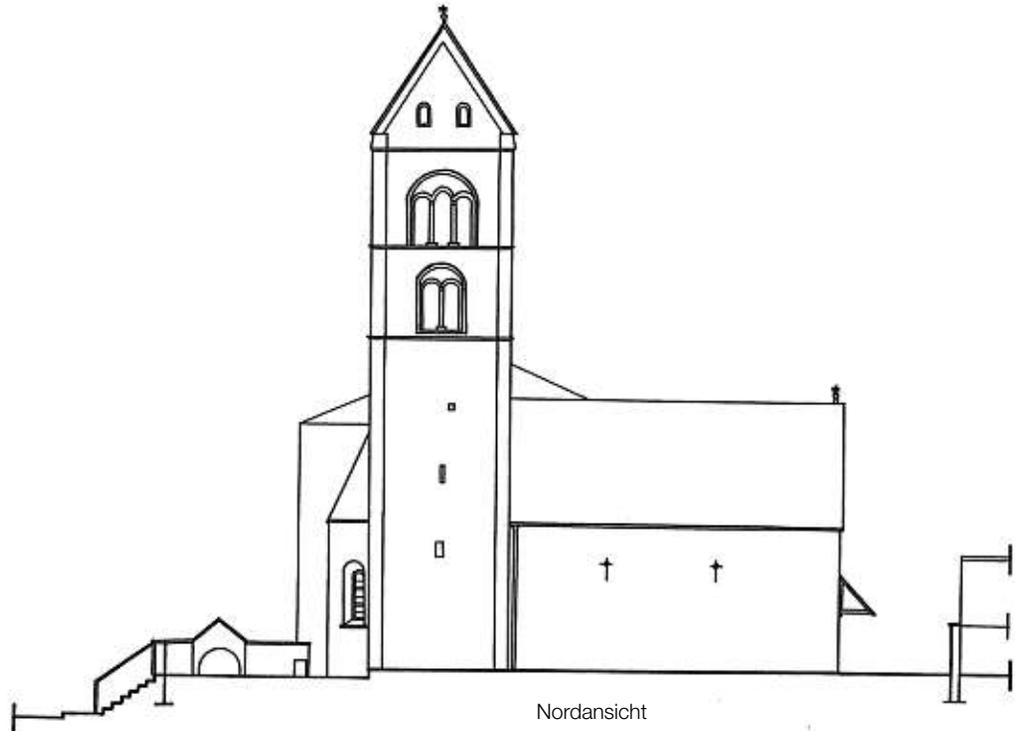
Die Grenzbauten im Überblick:

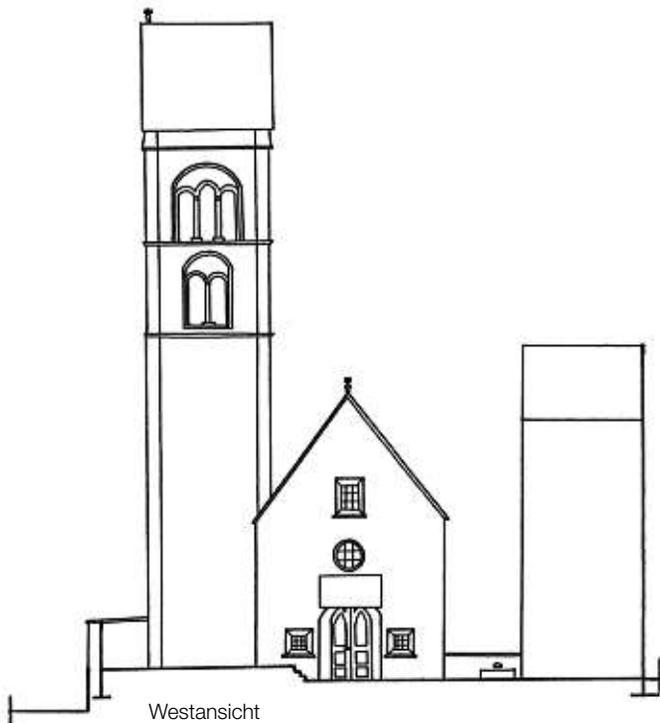
- | | |
|---|--|
| 1 Kirche Sankt Valentin | 12 Grenze, Grenzstein und Grenzverlauf |
| 2 Gasthof Post | 13 Italienische Polizeikaserne |
| 3 Dependance Gasthof Post | 14 Italienisches Zollhaus und Wohnhaus |
| 4 Bahnhof und Infrastruktur Brennerbahn | 15 Italienisches Zollgrenzhaus (Pilz) |
| 5 Wasserspeicher Brennerbahn | 16 Italienische Grenzwaage |
| 6 Lokremise Brennerbahn | 17 ACI-Gebäude (Automobile Club Italiano) |
| 7 Stellwerk Brennerbahn | 18 Kapelle Maria zum guten Rat |
| 8 Eisenbahnerwohnhäuser | 19 Österreichisches Zoll- und Grenzhaus |
| 9 Eisenbahnermensa/
Dopolavoro ferroviario | 20 Neues österreichisches Zollhaus und Wohnhaus |
| 10 Straßenwärterhaus ANAS | 21 Österreichische Waage |
| 11 Kirche Maria am Wege | 22 Skigebiet Zirog |
| | 23 Autobahn-Grenzzollamt Brenner |



1

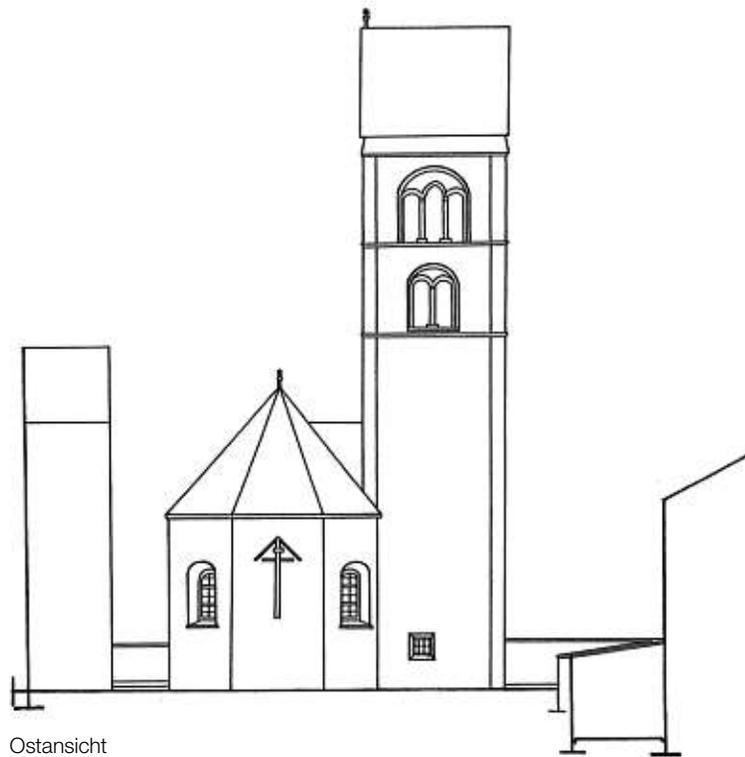
Kirche Sankt Valentin





Kirche Sankt Valentin

Schon lange bevor auf dem Brenner Dauersiedlungen bestanden, gab es auf der Passhöhe, sehr wahrscheinlich schon im 6. Jhdt. n. Chr., anstelle der heutigen Valentinskirche eine Kapelle zu Ehren des heiligen Valentin. Der romanische, quadratische Turm flankiert das Kirchenschiff, das im 15. Jhdt. gotisch umgebaut wurde. Das steingerahmte Hauptportal und der polygone Chor datieren laut J. Weingartner in diese Zeit. Um 1731, 1769 und 1792 kommt es zu Umbauten und Erneuerungen im Kirchenschiff und am Gewölbe. Die Wegkapelle an der Friedhofsmauer mit tiefer Rundbogennische wurde 1692 errichtet, wie es die Jahreszahl am dazugehörigen Opferstock anzeigt. Das Ölgemälde in der Rundbogennische der Wegkapelle stellt die Heiligen Florian, Valentin, Johannes



Ostansicht

Die grenzüberschreitende Pfarre Brenner-Gossensaß mit Teilen der österreichischen Gemeinde Gries am Brenner, eine Folge der Brennergrenze von 1918, ist ein kirchenrechtliches Unikat. Die bewegte Geschichte hat auch in der Pfarrchronik ihren Niederschlag gefunden.

Unten: der in ein Baugerüst eingehüllte Kirchturm anlässlich der Restaurierung 1983; rechts Friedhof und Kirchenraum

von Nepomuk und Sebastian dar und ist nach 1730 entstanden. Die Restaurierungsarbeiten im Sommer 1890 an den Gewölben und Zugankern wurden von einer Innsbrucker Firma und einem Ingenieur der Südbahngesellschaft ausgeführt. Das Turmdach wurde gestrichen, das Dach der Wegkapelle ausgebessert, das Altarbild der Kirche und das Bild der Wegkapelle wurden 1908 in Wien restauriert. Am 7. Oktober 1962 wurde in der Valentinskirche zum letzten Mal der Sonntagsgottesdienst gehalten und seit dem 14. Oktober 1962 stand die neue Pfarrkirche Maria am Wege zur Verfügung. 1965 wurden die vier Glocken aus dem Turm von St. Valentin in die Marienkirche übertragen. Heute besteht das Geläute der Valentinskirche aus zwei neuen bei Grassmayer in Wilten 1967 gegossenen Glocken. Eine umfassende Erneuerung erfuhr die St.-Valentins-Kirche





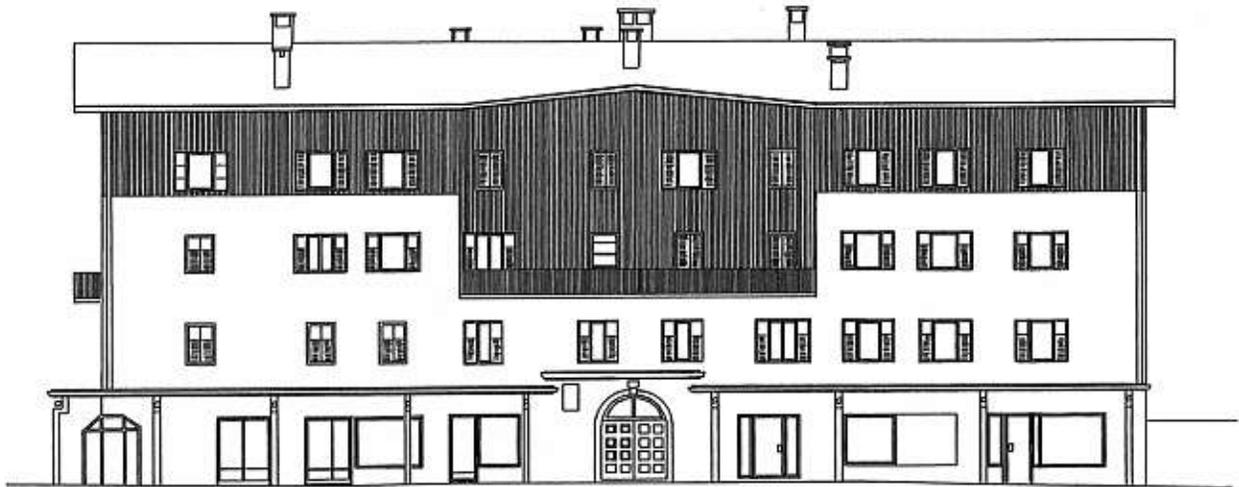
im Sommer 1983, als ein neues Turm- und Kirchendach errichtet und ein neuer Außenputz aufgebracht wurde. Im Sommer 1985 folgte eine Innenrestaurierung. Der gegenüber der Kirche gelegene Widum ist ein Neubau aus dem Jahre 1969. St. Valentin und der Weiler Kerschbaum bilden die beiden ältesten Siedlungskerne an der Brennerstraße. Zwischen der oberen Sill und dem oberen Eisack breitet sich ein ebener Sattel aus, der im östlichen Teil von der Brennerbahnstrecke genutzt wird. Dort lag zu Peter Anichs Zeiten noch ein See. Das Ensemble St. Valentin mit Friedhof, Pfarrhof und Gasthof Post bildete bis zum Bahnbau den optischen Höhepunkt in der Senke des Brennerpasses. Der Saalraum der Kirche mit polygonaler Apsis wird vom hohen quadratischen Turm flankiert, der eindrucksvoll dem Reisenden ein sakrales Zeichen setzt.

Die Tragödie des Zweiten Weltkriegs, die Abschottung der italienischen Staatsgrenze nach den Südtiroler Bombenattentaten der 60er Jahre, aber auch Grenzgänger, Wirtschaftsflüchtlinge und Opfer von Menschen-smugglern in jüngerer und jüngster Zeit machen den Brenner zu einer der „heißesten“ Grenzen Europas. Dennoch wurde und wird hier grenzüberschreitende Zusammenarbeit schon lange vor dem offiziellen Fall des Schlagbaums praktiziert: in Schule und Kindergarten oder im gemeinsamen Pfarrleben.

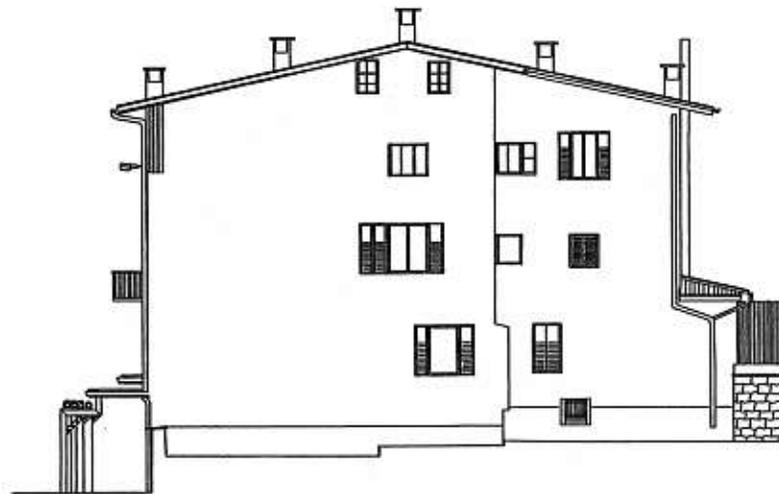
Die Valentinskirche, u. r., in einem alten Stich von 1859, nebenstehend in einem Aquarell von Hubert Prachensky



2 | Gasthof Post



Ostansicht

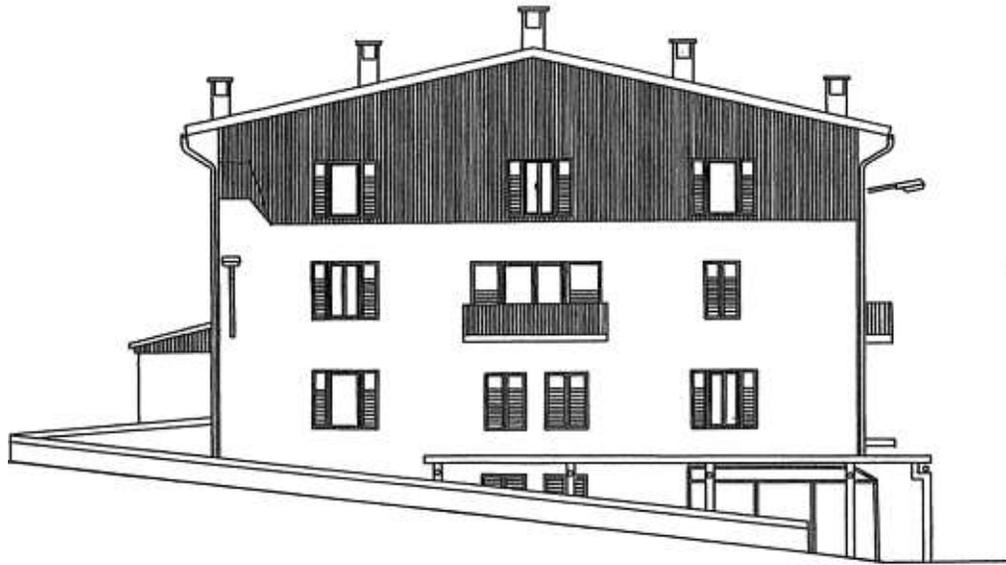


Nordansicht



Gasthof Post

Die Wasserscheide bildet der vom Eisack aufgeschüttete flache Schuttkegel, auf dem die St.-Valentins-Kirche und der alte Postgasthof stehen. Beim Umbau des Gasthofes in der Valentinstraße wurde der First 1888 von der Ost-West-Richtung in die heutige Nord-Süd-Richtung verlegt. Dieses Dach bildet daher die Wasserscheide zwischen Adriatischem und Schwarzem Meer. Bis in die jüngste Zeit wurde dieses Haus immer stark verändert; zuletzt im Jahre 2004, wobei das Vordach im Erdgeschoss vor dem historischen Hauptportal durchgezogen wurde. In der Folge wurde die Erinnerungstafel an die Durchreise von Johann Wolfgang von Goethe am 8. September 1786 unter das neue Vordach von 2004 versetzt.



Südansicht

„Von Innsbruck herauf wird es immer schöner, da hilft kein Beschreiben ... endlich, da sich alles wie ein tiefes geheimes Bild vor mir bewegte, sah ich auf einmal wieder die hohen Schneegipfel, vom Mond beleuchtet, und nun erwarte ich, dass der Morgen diese Felsenkluft erhelle, in der ich auf der Grenzscheide des Südens und des Nordens eingeklemmt bin ...“, vermerkte Goethe in

seinem Tagebuch am 8. September 1786 anlässlich seiner Italien-Reise, als er in seiner Postchaise Richtung Brenner unterwegs war. Am 9. September verweilte der Dichterfürst im Postgasthaus beim Wirt Johannes Nepomuk Lener. Daran erinnert heute die kleine Marmortafel, die oberhalb des Portals angebracht ist.





Westansicht

Der Postgasthof wurde 1888 um ein Stockwerk erhöht. 1894 erhielt die Brenner-Post eine zweigeschossige offene Veranda, einen Speisesaal, ein Lesezimmer, ein Billardzimmer und unterhalb der Straße eine Kegelbahn. Die Dependance des Postgasthofes wurde 1898 erbaut. Im Oktober 1899 wütete im Postgasthof ein Brand. Nach der Grenzziehung zwischen Italien und Österreich am 13. Oktober 1921 wurde der Gasthof Post umgebaut und erhielt den Namen „Cippo del Brennero“. Weitere Veränderungen erfolgten um 1960. Nur das Gewände des Hauptportals und der Wappenstein der Familie Lener sind bauhistorisch interessant.

In den historischen Aufnahmen verschiedene Ansichten vom Postgasthof, der in den Dreißigerjahren in „Cippo del Brennero“ umbenannt war.

U. L.: Die Überschwemmung 1955 – der Eisackwasserfall hatte Richtung gewechselt – vermurte das ganze Dorf.



3

Dependance Gasthof Post



Ostansicht

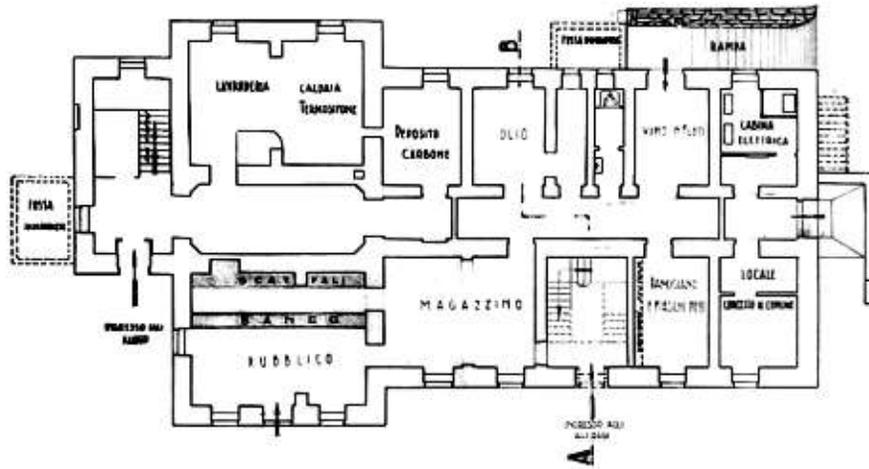


Dependance Gasthof Post

Südlich vom Gasthof Post wurde 1898 eine Dependance erbaut. Das Gebäude steht in der Bautradition der späten Gründerzeit und der Bautypologie der Hotelbauten, die entlang der neuen Bahntrassen aus der k. u. k. Zeit entstanden sind. So wurden in dieser Bautradition Hotelbauten am Semmering und in Bad Gastein errichtet. Der Bau besteht

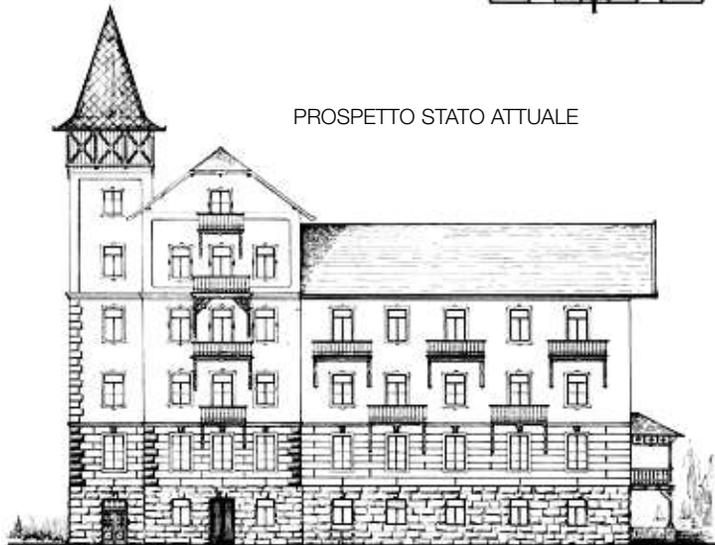
Dis. 1533 (1-179)

DORMITORIO DEL PERSONALE V^{te} AL BRENNERO PIANO TERRENO NUOVA SISTEMAZIONE DELLA PROVVIDA.



Historische Pläne
des Gebäudes,
das von den
Staatsbahnen in der
Zwischenkriegszeit
umgebaut wurde

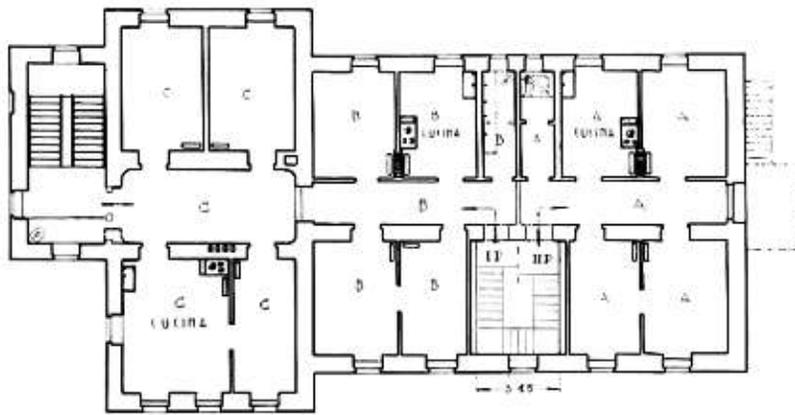
PROSPETTO STATO ATTUALE



NUOVO PROSPETTO

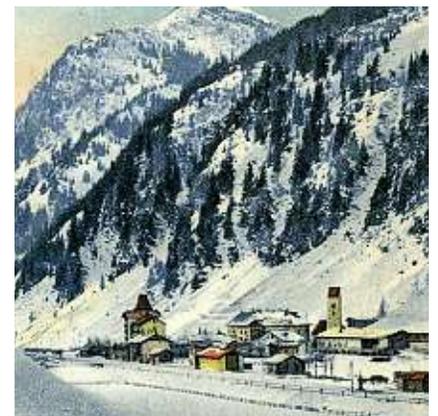
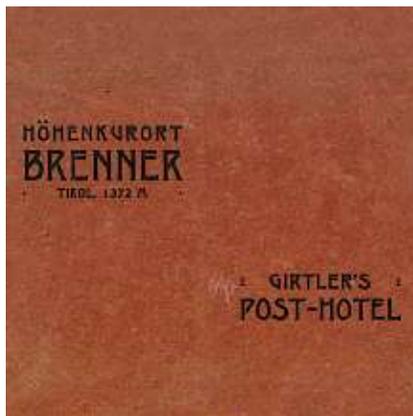


1° PIANO E P. SUPERIORI



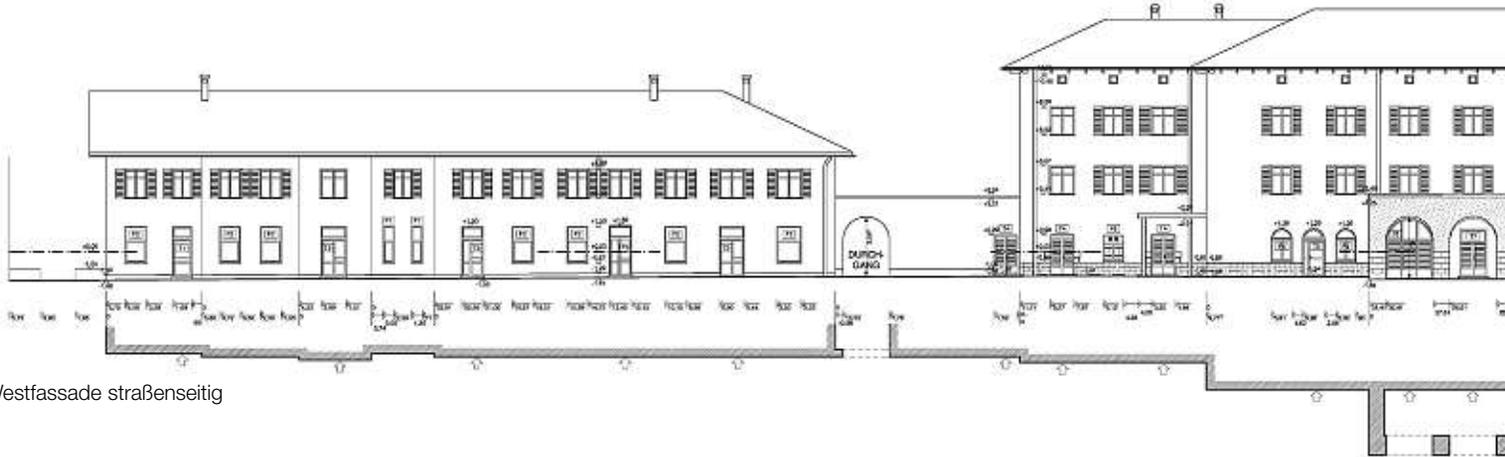
aus drei addierten, klar ablesbaren Gebäudeteilen, wovon ein sechsgeschossiger Hotel-turm mit einem steilen, abgewalmten Dachabschluss Richtung Süden die vertikale Do-minante bildete. Heute ist der Turm auf die Höhe des Quertraktes zurückgebaut. Der Längsbau mit den Zimmern, das Sockelgeschoss und die horizontalen Gesimsbänder und Holzbalkone sind erneuerter Bestand.

In einer kleinen Broschüre aus dem Jahr 1898 wirbt Girtlers Posthotel um Kunden: „Einer sich von selbst eingestellten Forderung wurde durch die 1898 erfolgte Erbauung einer allen hygienischen Anforderungen aufs beste entsprechenden Dependance zum Hotel Post entsprochen. Dieser Bau, eine Minute südlich des eigent-lichen Gasthofs zur Post steht ganz frei, inmitten saftiger grüner Wiesen, mit duften-den Alpenblumen, in einer staubfreien und ebenso von Winden geschützten Lage. Schon das angenehme Äußere verrät eine dementsprechend innere Einrichtung. Die zehn schön ausgestatteten Balkons gewähren eine nicht zu unterschätzende Aussicht auf die nördlich und östlich gelegenen Gebirgsketten. Das nicht minder komfortabel ausgestattete Innere besteht aus Badezimmern nebst 55 aufs beste eingerich-teten Fremdenzimmern. So ist der Brenner ein viel gesuchter Aufenthalt für Rekonvaleszenten, die sich erholen wollen, und für Gesunde, die ihre Kräfte noch mehr zu stählen suchen. Auch im Winter ist der Brenner von Touristen und Wintersportsmännern frequen-tiert. Heizbare Zimmer sind zur Verfügung. Die Berghänge dienen dem Schneeschuhläufer, dem Rennwölfahrer oder Rodler zur Ausübung des Sports. Auch dem Jagdsport kann man huldigen, da ein Hubertusverein besteht. Nicht unerwähnt darf die Restauration am Bahnhof bleiben, da verschiedene Züge hin-länglich Aufenthalt haben, um Lunge und Magen zu stärken. Einen geradezu großartigen Aufschwung erfährt der Brennerpaß durch den Radfahrer und den Automobilsport, der hier sein Hauptquartier aufgeschlagen hat.“

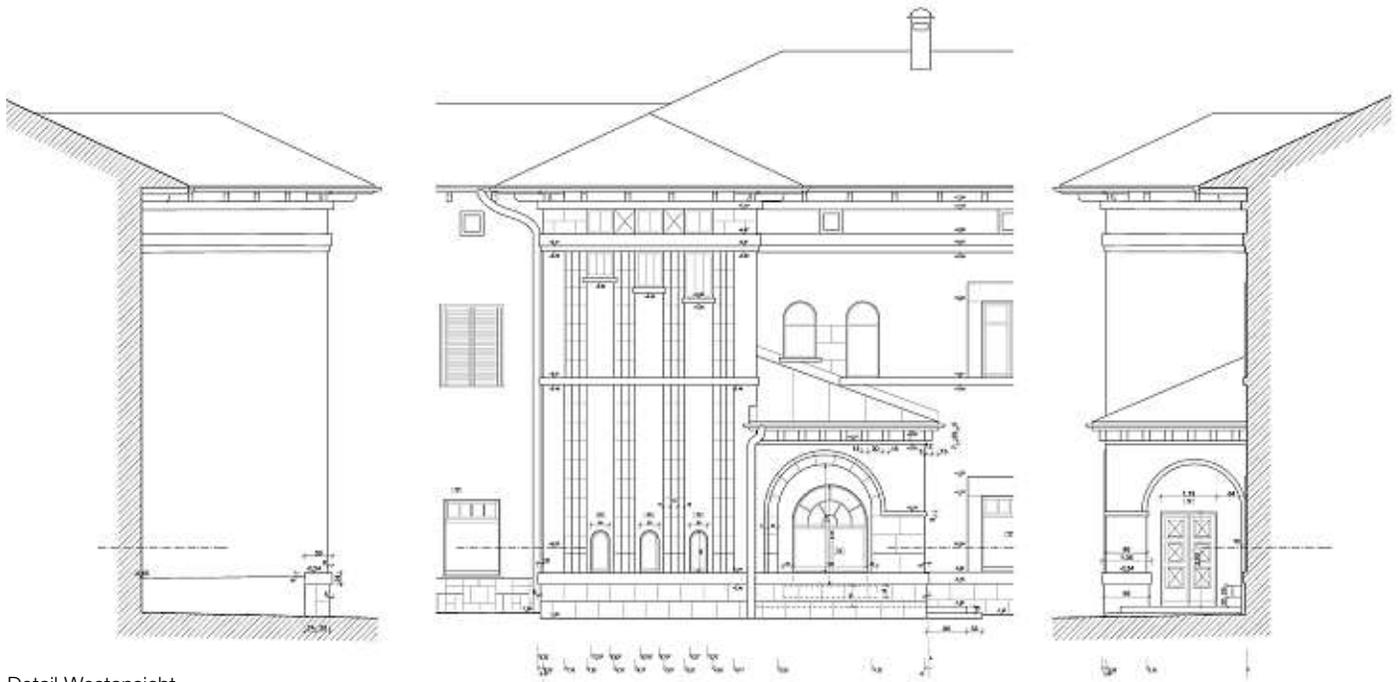


4

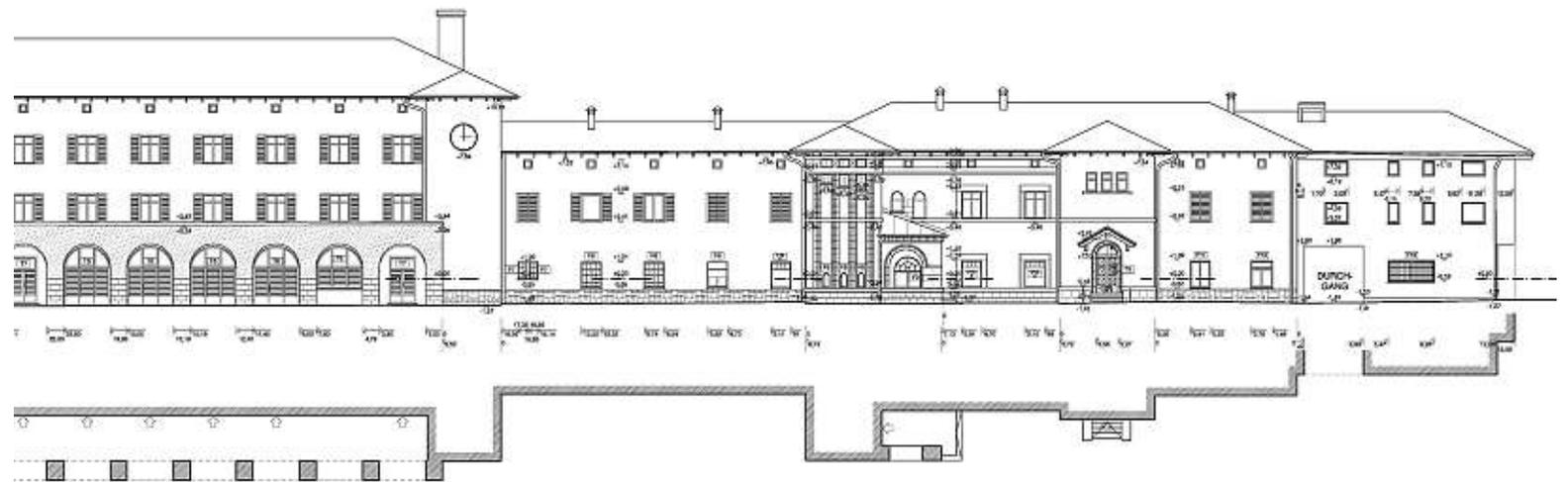
Bahnhof und Infrastruktur Brennerbahn



Westfassade straßenseitig



Detail Westansicht



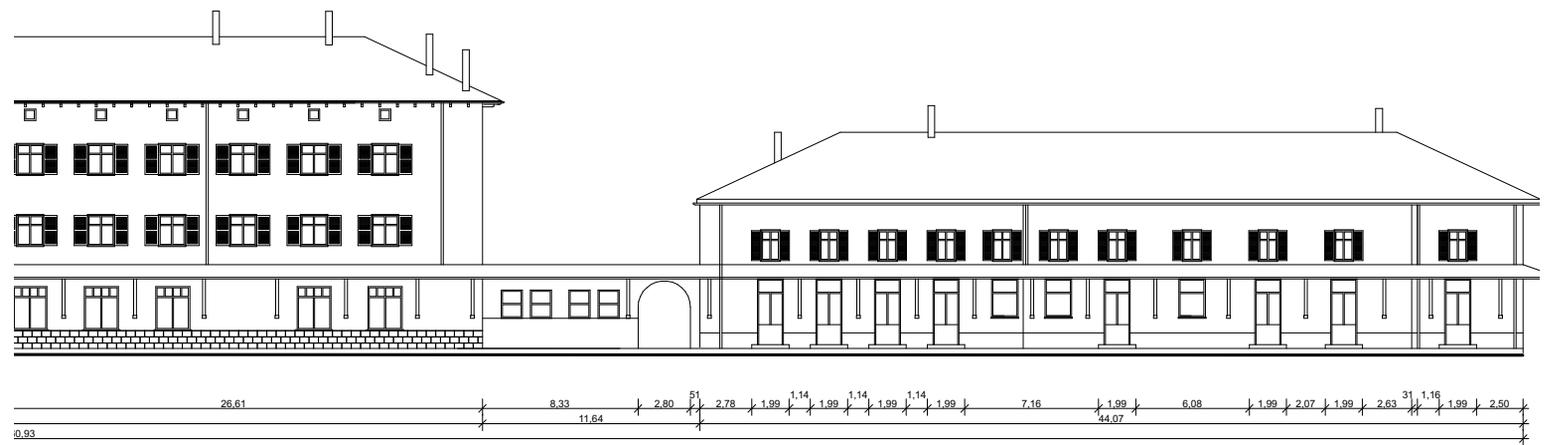
Bahnhof und Infrastruktur

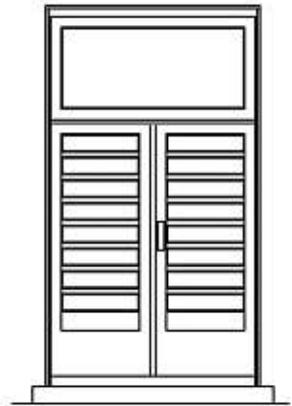
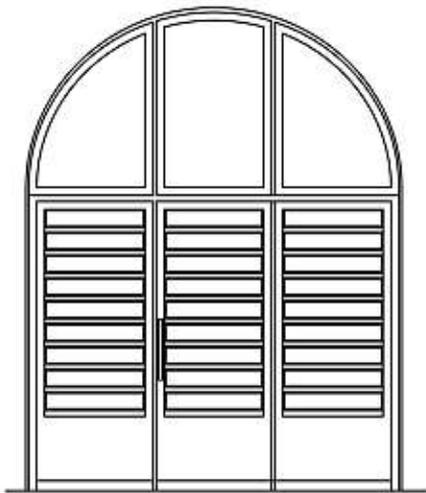
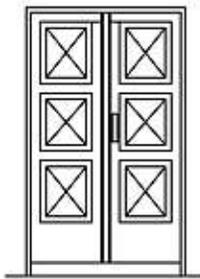
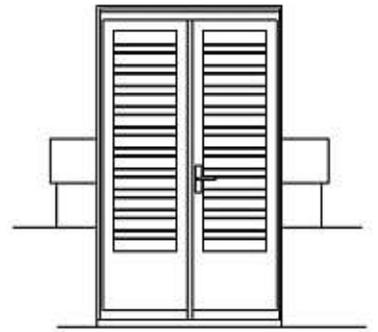
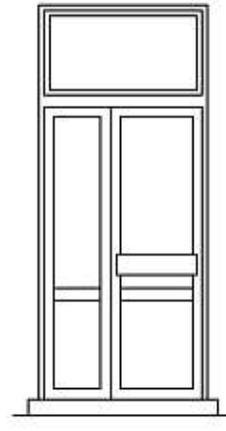
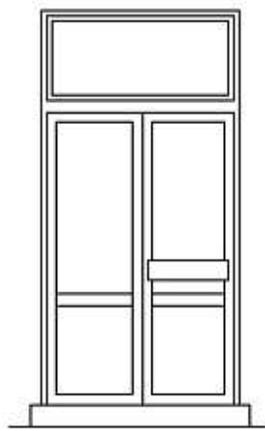
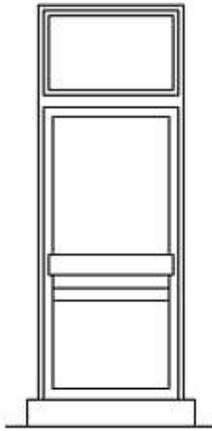
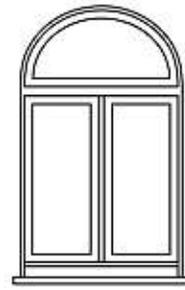
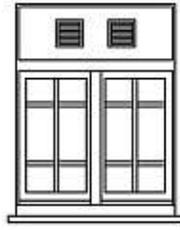
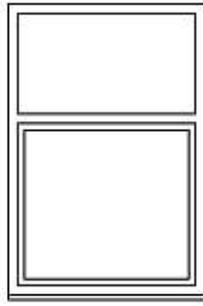
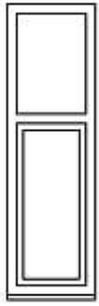
Erbauer: Carl von Etzel; Hochbauten: Arch. Wilhelm von Flattich; Bauherrin: k. u. k. Privilegierte Südbahngesellschaft.

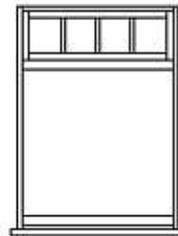
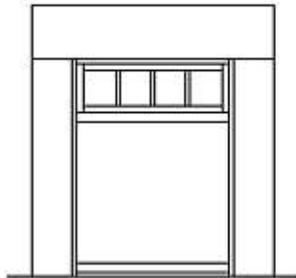
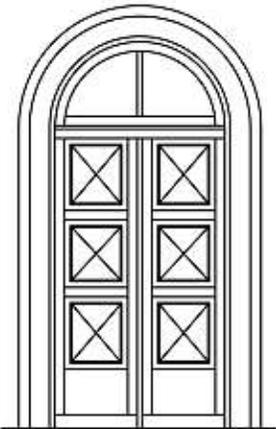
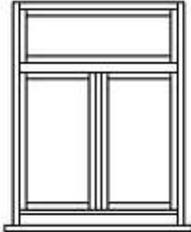
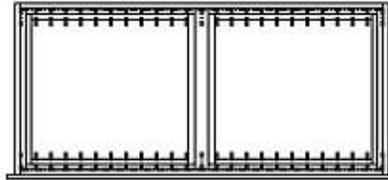
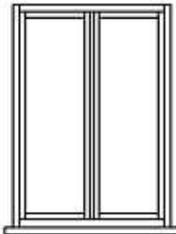
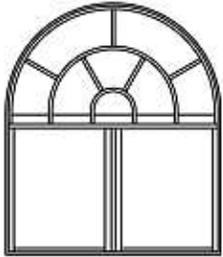
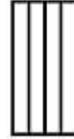
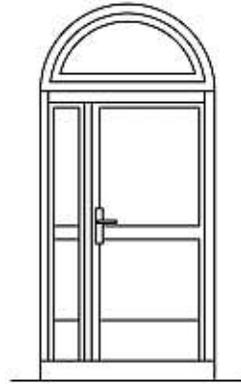
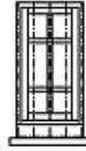
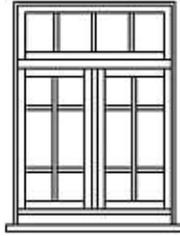
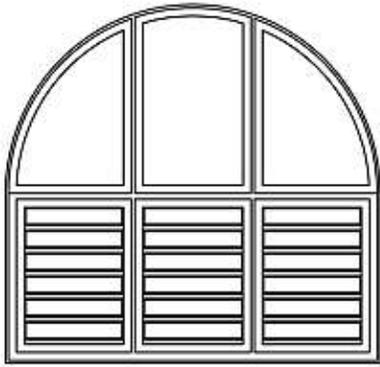
Bauzeit: 1854–1857 Innsbruck–Brenner, 1865–1867 Brenner–Bozen; Bauleitung: Carl von Etzel und Achilles Thommen, Wilhelm Pressel, Julius Lott und Wilhelm Hellwag. Mit dem Bahnbau erhielt die Ortschaft Brenner 1866 einen kleinen Bahnhof mit Wendestation, in dem bald ein Bahnhofsrestaurant eröffnet wurde, das in Verbindung mit dem Posthotel betrieben wurde. Dazu kamen ein doppeltes Wärterhaus, eine Wasserstation und ein Warteraum. Bereits 1888 war die Errichtung einer neuen Gaststätte und einer durchgehenden Überdachung des Bahnsteiges erforderlich.

Nach der neuen Grenzziehung wird Arch. Angiolo Mazzoni, ein führender Vertreter des Futurismus, mit der Umgestaltung und Neugestaltung des nunmehrigen Grenzbahnhofes beauftragt. Das nördlich des Bahnhofes liegende Areal wurde für ein Wendesystem der Dampflokomotive verwendet.

Ab 1929 wurden die Züge der Brennerbahn elektrisch betrieben. Der Mittelbahnsteig, der die Zollstation, den Fahrkartenschalter und den Warteraum mit dem abgerundeten,

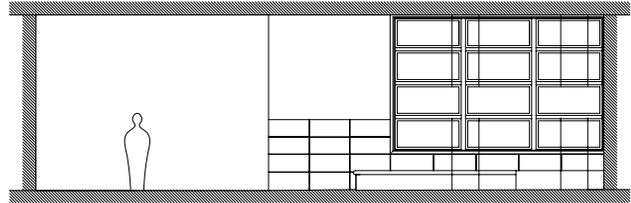




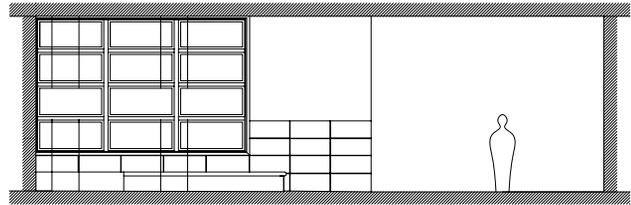


Bahnhof Brenner:
Fenster- und Türendetails

Seitenansicht Unterführung

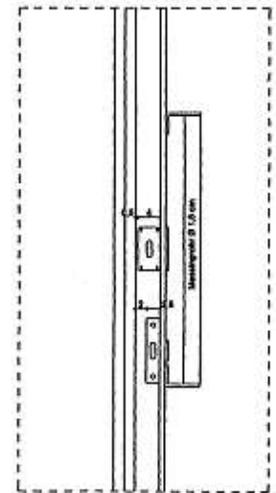
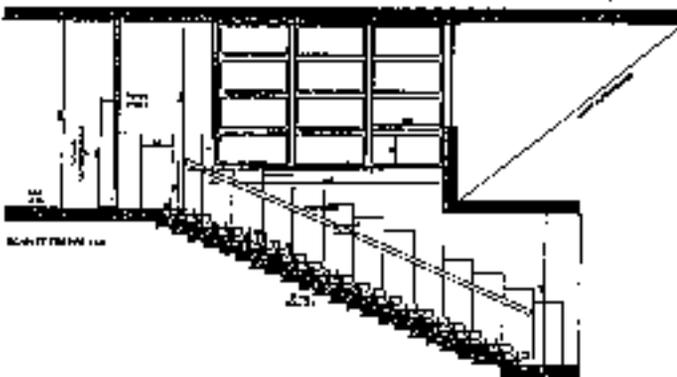
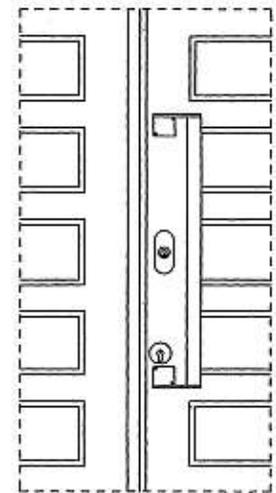
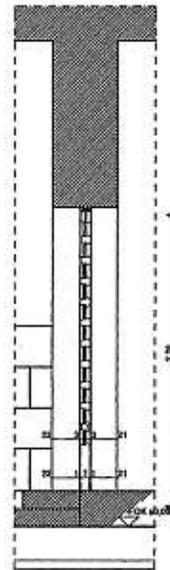
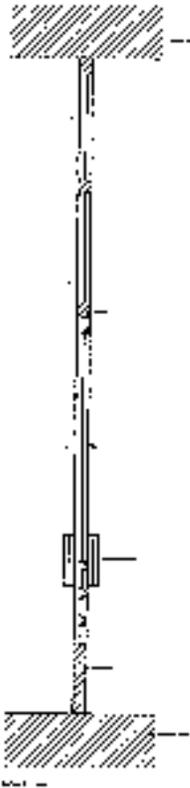


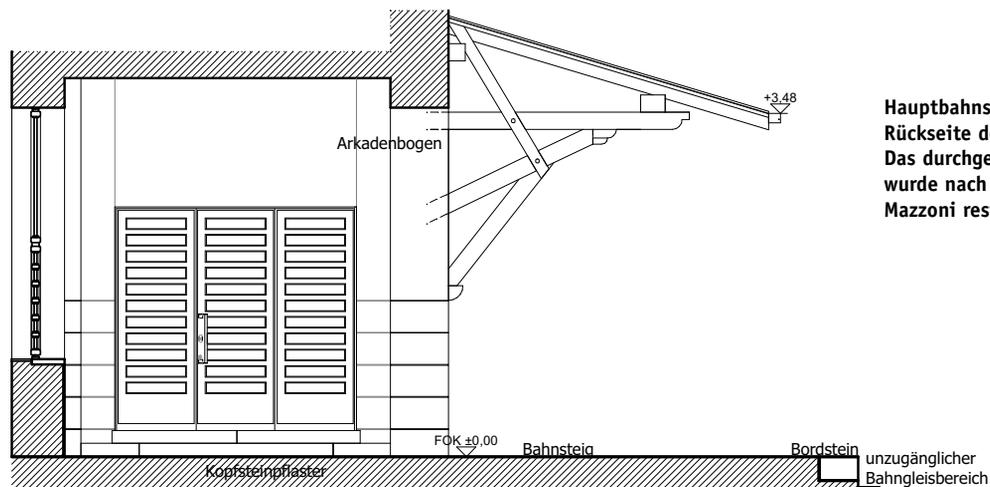
Westansicht



Ostansicht

Der nach der Zerstörung im
Zweiten Weltkrieg 1945 in
allen Details liebevoll
restaurierte Abgang zur
Unterführung;
verschiedene Details der
Schwingtür, ausgeführt in Holz
und Glas mit Messing-
beschlägen, mit haptischer
Qualität in der Tradition der
Dreißigerjahre





Hauptbahnsteig an der Rückseite des Hauptgebäudes. Das durchgehende Schutzdach wurde nach Plänen von Angiolo Mazzoni restauriert.

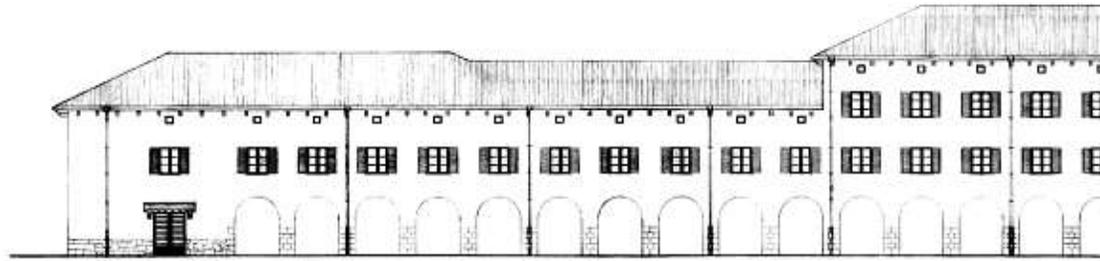
schlanken Stahlbeton-Schutzdach aufnimmt, wurde 1933 von Mazzoni errichtet und über eine Unterführung mit dem Hauptgebäude verbunden. Das Hauptgebäude wurde gegen Süden erweitert und aufgestockt, das bestehende Vordach durch ein neues ersetzt und verlängert.

Die Gestaltungsmittel im Spannungsfeld von Funktion, Konstruktion und Form der Architektur des Futurismus haben Verbindung zur Gestaltfindung der frühen Moderne. Mazzoni versucht den monumentalen Baukörper mittels bewusst eingesetzter Asymmetrie und unter Verwendung historisierender, manieristischer Architekturelemente zu gestalten.

Heute noch ablesbar sind die Dynamik der Arkadenbögen im Bereich des Hauptportals, flankiert von einem angebauten Uhrturm, und eine bewusste Akzentuierung des Nebeneinganges durch Sockel, Risalite und Hauptgesims. Bemerkenswert ist die Kadenz der größer werdenden Fenster. Diese architektonischen Mittel heben bewusst den Haupt- und Nebeneingang in der lang gestreckten Baumasse hervor, dem heute noch größten Bahnhof Südtirols. In der Haupteingangssachse überlagern sich der nach Süden verlaufende Arkadengang mit dem vom Altbestand (Etzel) ausgehenden Vordach. Dort steht heute auf der Innenseite des Bahnhofsgeländes die einst vor dem Bahnhof aufgestellte Büste von Ing. Carl von Etzel, der kurz vor der Fertigstellung der Strecke 1865 auf einer Bahnfahrt gestorben ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg und den massiven Zerstörungen wurde das Gebäude in bestehender Form restauriert und neu errichtet. Im Bereich des Mittelbahnsteiges wurden das flach geneigte Blechwalmdach und ein Kontrollturm ausgeführt.

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
SEZIONE LAVORI BOLLANDA
205.1612 (E-1947)

STAZIONE DI BRENNERO
EX PROSPETTO
LATO BINARI
1/100
(VARIANTE ALLA PROPOSTA)

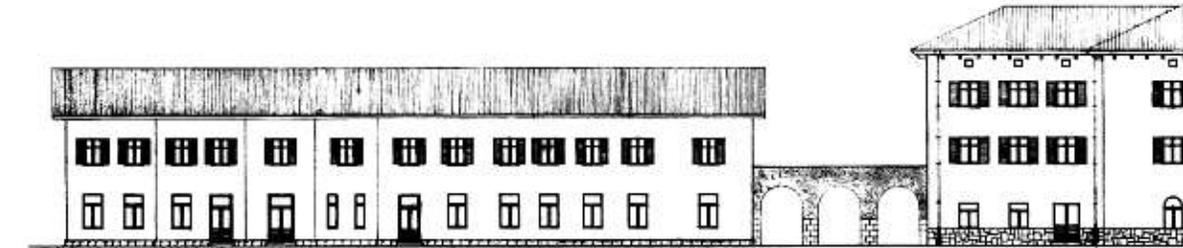


Appartamento di 100 mq. 2

An. 20-1-49 //

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
SEZIONE LAVORI BOLLANDA
205.1613 (E-1947)

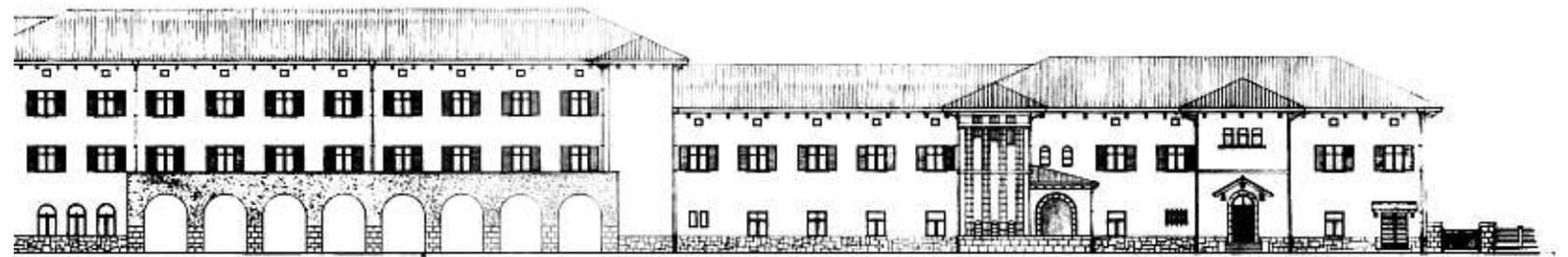
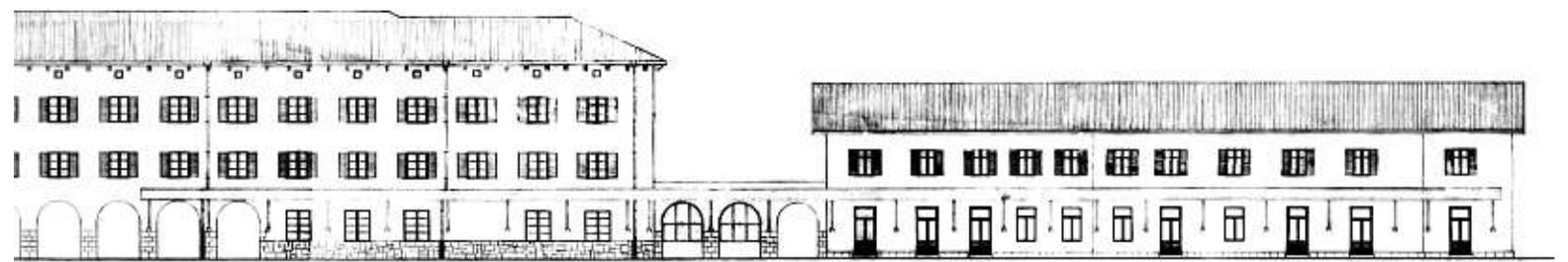
STAZIONE DI BRENNERO
EX PROSPETTO
LATO PIAZZALE ESTERNO
(VARIANTE ALLA PROPOSTA)



Appartamento di 100 mq. 2

Historische Pläne aus dem Staatsbahnarchiv



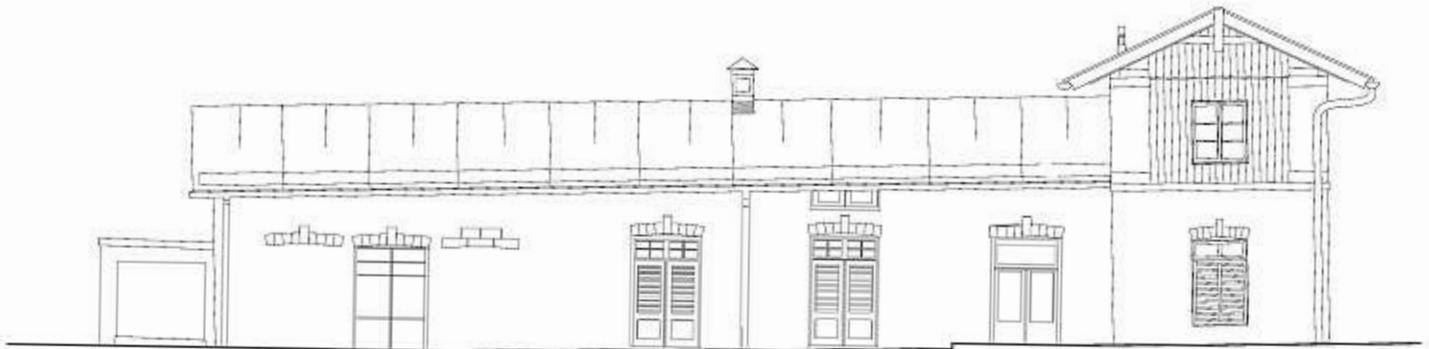


**Bahnhof Brenner, gleisseitiger Arkadengang,
Abgang zur Unterführung, Wartesaal;
das durch den Bombenhagel der
US-Luftwaffe am 21. März 1945 stark
beschädigte Aufnahmegebäude.
Unten: Das Bahnhofsareal nach dem
Wiederaufbau**

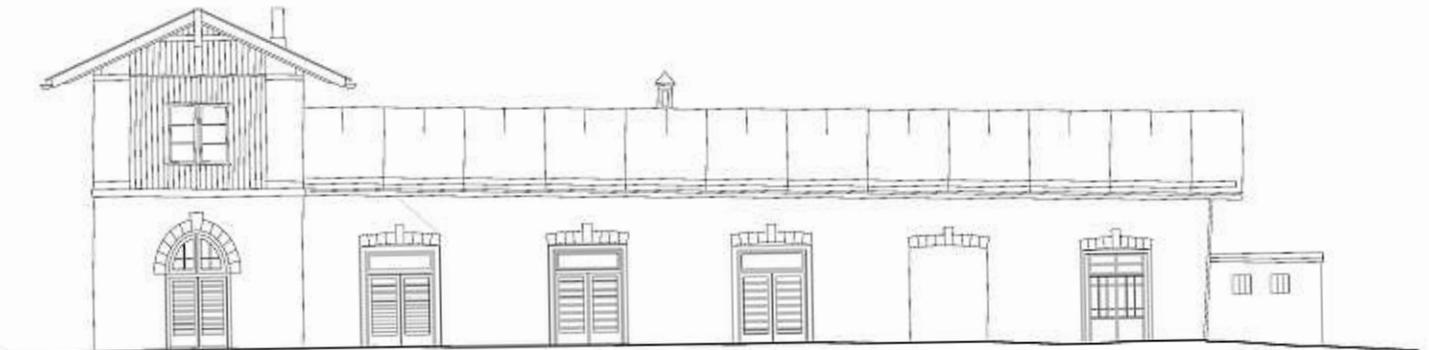


5

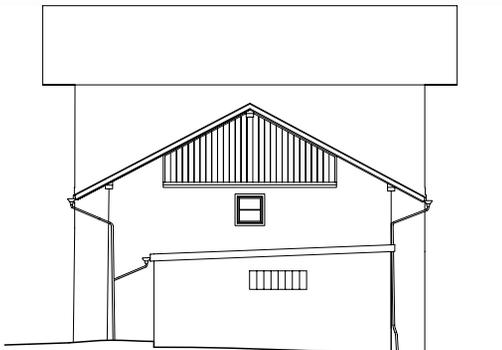
Wasserspeicher Brennerbahn



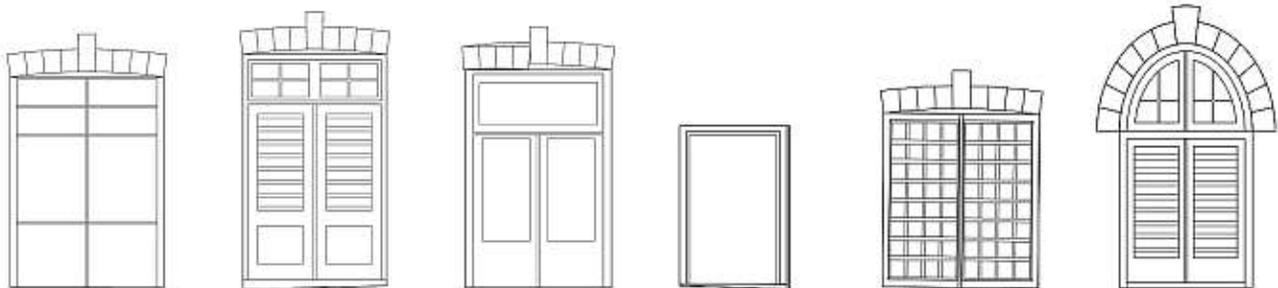
Westansicht



Ostansicht



Nordansicht



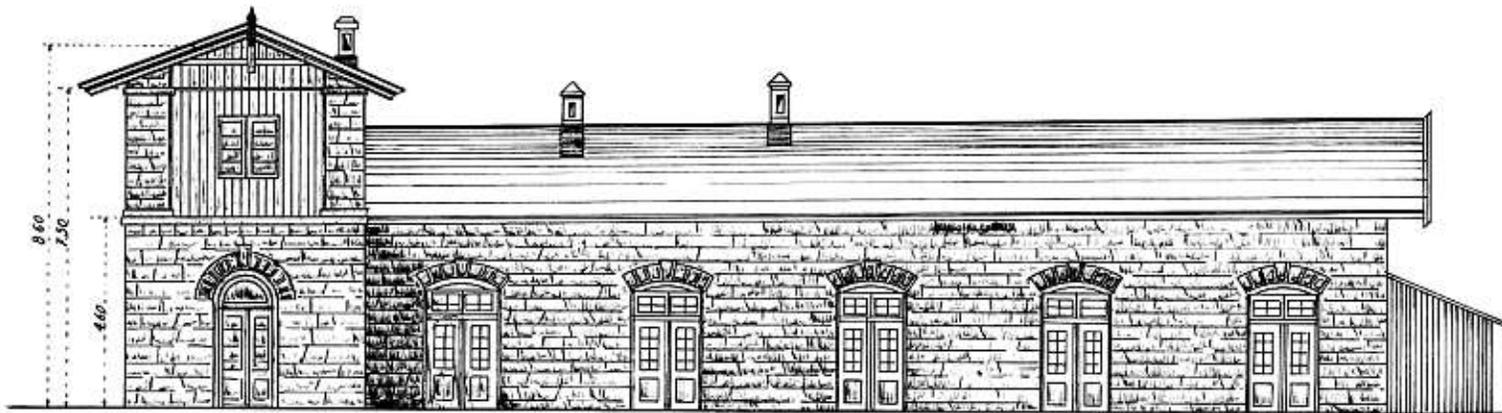
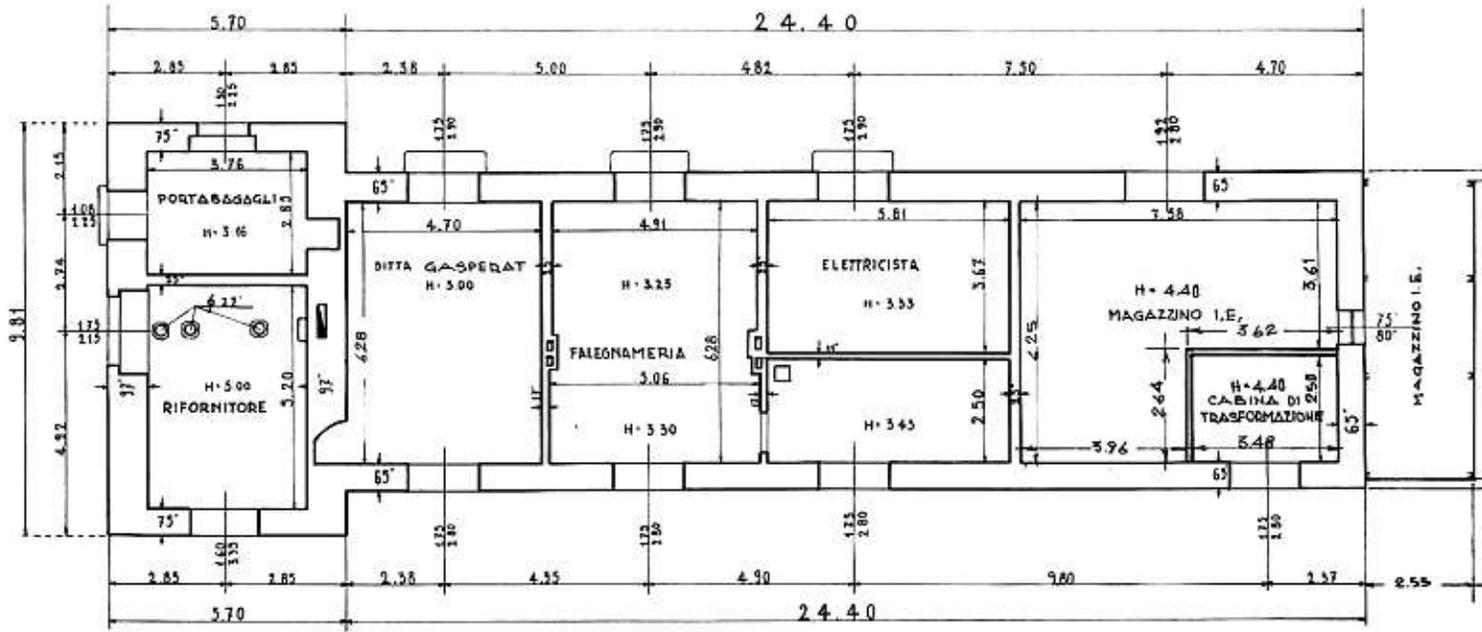
Detail Fenster und Türen



Wasserspeicher

Nördlich des historischen Hauptgebäudes liegt die ehemalige k. u. k. Wasserstation aus dem Jahre 1867. Das Wasserstationsgebäude ist ein weiteres Seriengebäude aus dem Programm der Bahnbauten der k. u. k. Priv. Südbahngesellschaft von Wilhelm von Flattich (S. 63/64). Die bestehenden Fassaden der ehemaligen Wasserstation zeigen heute noch die späteren Eingriffe im Detail der Fenster und Türen von Angiolo Mazzoni. Die Typologie der Eisenbahnbauten wurde je nach Funktion, Lage und Topografie einem Bautenkatalog entnommen, der von den unterschiedlichen Bautypen wie Stationsgebäude, technische Bauten von Lokremisen, Kohleschuppen und Wasserstationsgebäuden bis zu Bahnwärterhäuschen und Wohnanlagen reichte und je nach funktionellem Erfordernis unterschiedlichen Variationen unterzogen wurde. Die Mauerwerks- und Werksteinbauten zeichnen sich durch eine klare Baustruktur aus. Die Grundrissstruktur zeigt die Addition von Rechteckräumen. In der Wasserstation am Bahnhof Brenner noch original erhalten ist der Wasserspeicher aus echtem Rothschild-Stahl.

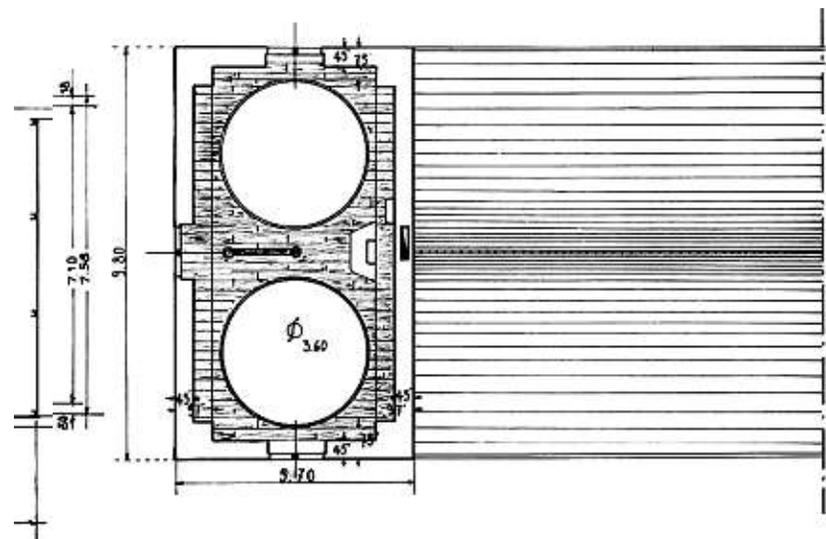
PIANO TERRENO



PROSPETTO PRINCIPALE

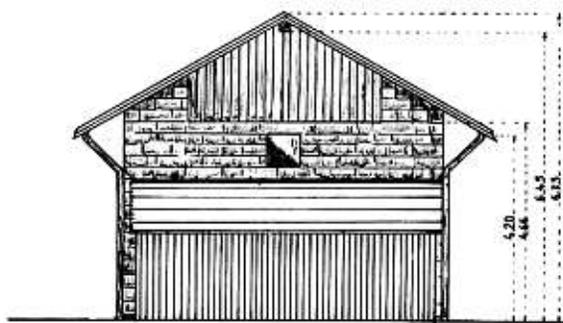


1° PIANO



Historische Pläne aus dem Staatsbahnarchiv, die die Anlage originalgetreu aus der k. u. k. Monarchie dokumentieren. Der heute noch erhaltene Wassertank aus rostfreiem Rothschild-Stahl ist in einwandfreiem Zustand.

Der Wassertank in historischen Ansichten aus der Monarchiezeit; im dritten Bild v. l. der Wassertank mit „Cinzano“-Werbung, daneben das Aufnahmegebäude des Bahnhofs mit dem Monarchiedach

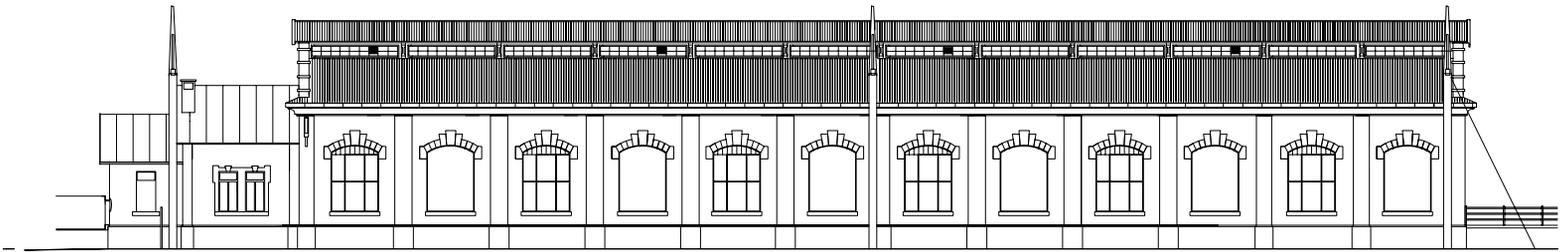


FIANCO

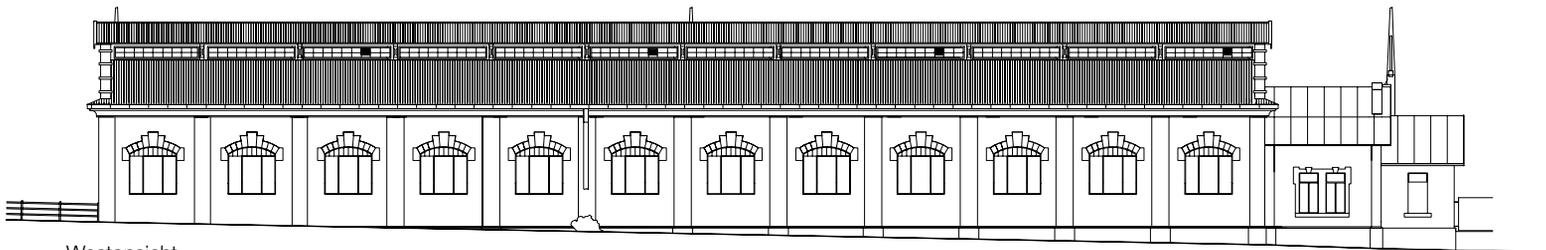


6

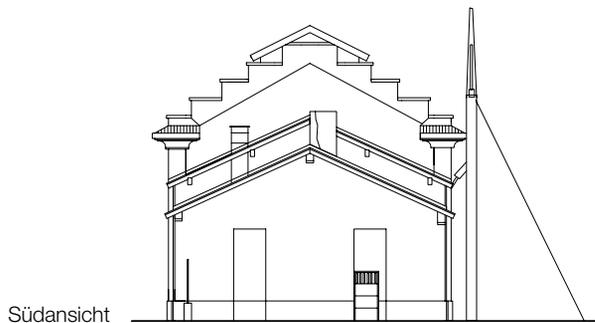
Lokremise Brennerbahn



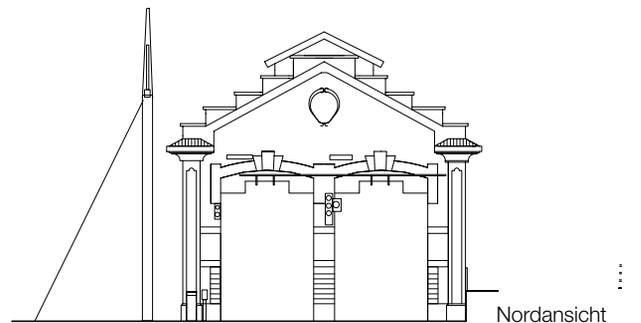
Ostansicht



Westansicht



Südansicht



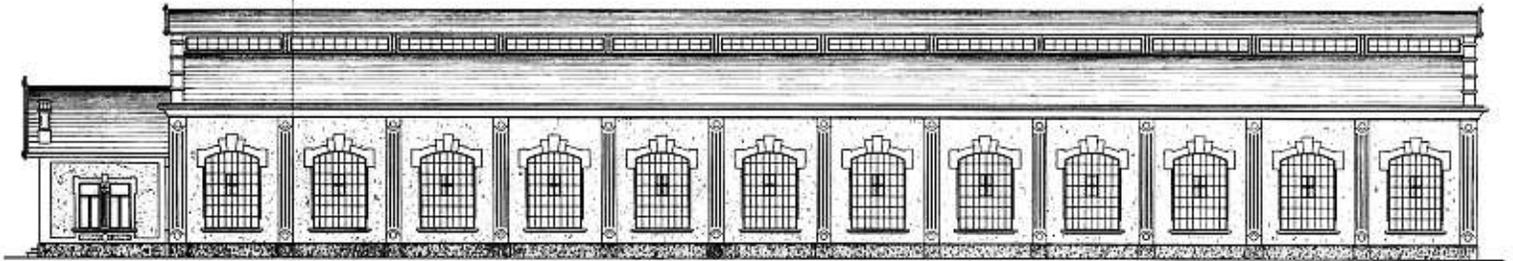
Nordansicht



Lokremise

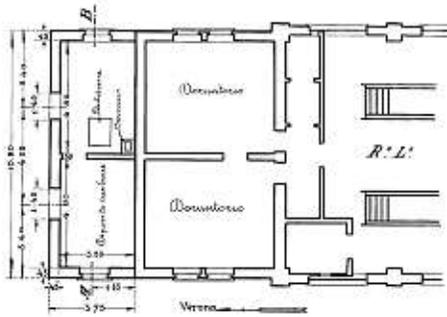
Diese direkt an die Brennerstraße angrenzende Lokremise ist ein Bau aus dem Jahr 1925. Wie der Bahnhof selbst, wurde die Remise im Jahr 1945 durch Bomben schwer beschädigt und detailgetreu wiederaufgebaut.

STAZIONE DI BRENNERO
RIMESSA LOCOMOTIVE CON FABBRICATO ANNESSO

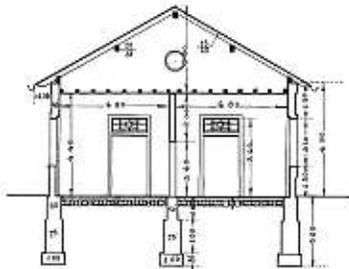


STAZIONE DI BRENNERO
FABBRICATO ANNESSO ALLA RIMESSA LOCOMOTIVE

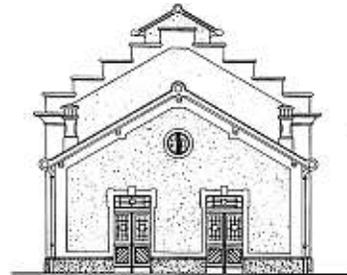
PIANTA

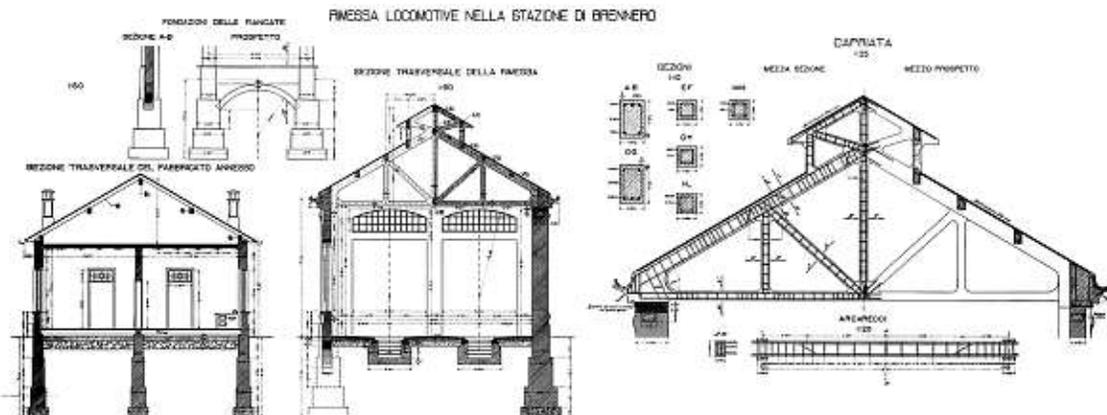
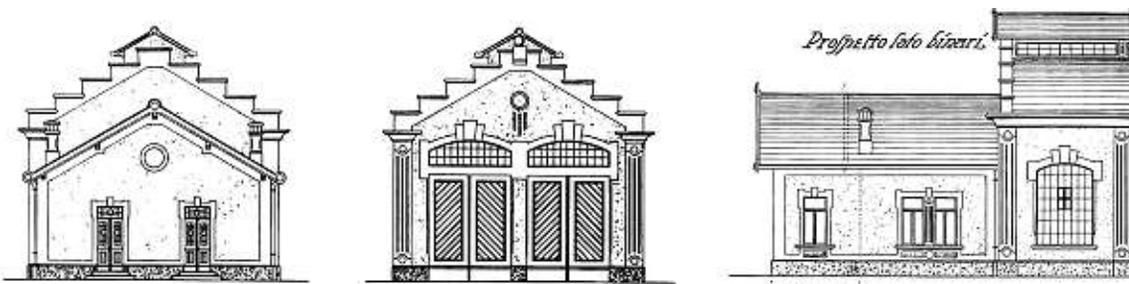


SEZIONE



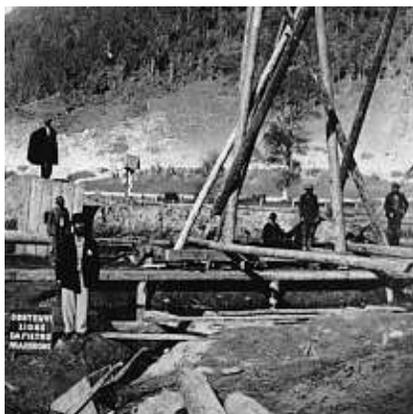
FIANCO





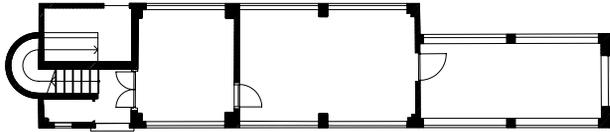
Das Innere wird von der freigespannten Stahlbeton-Fachwerkkonstruktion bestimmt. Der lange, durch den Wechsel von Fensteröffnung und Pilaster gegliederte Bau verstärkt diese Längsstruktur durch das Hauptgesims und das Oberlichtband (Firstlaterne). Der Innenraum erfährt durch Oberlicht und Seitenlicht eine funktionelle Lichtführung. Die Breitseiten werden durch die Stufung des Treppengiebels bestimmt.

Der Bau der Brennerbahn stand unter dem Motto der technischen Meisterleistung mit Low-Budget. Zeitweise waren an die 20.000 Arbeiter im Einsatz, die mit rudimentären Mitteln Pionierarbeit vollbracht haben. Zweites Bild linke Seite unten: Arbeiter mit ihren Familien vor den Baracken aus der Zeit des Bahnbaus. Eine Arbeitslok zur Gleisverlegung im Raum Sterzing. Die Karte zeigt die Flussbegradigung des Eisacks, die anlässlich des Bahnbaus notwendig war.

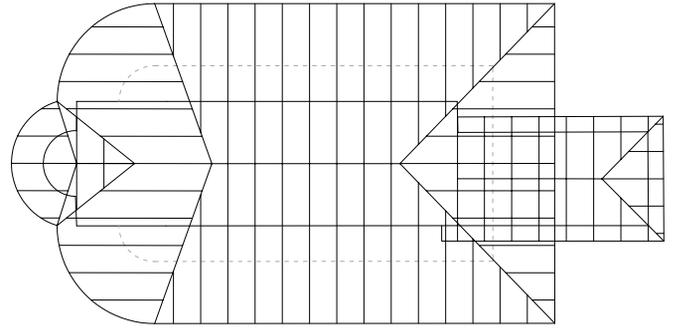


7

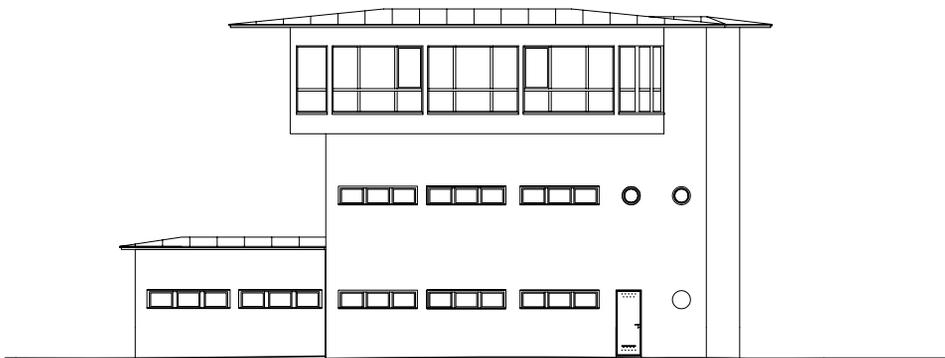
Stellwerk Brennerbahn



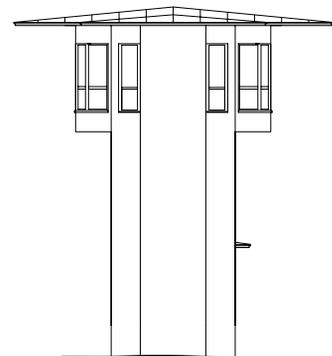
Grundriss



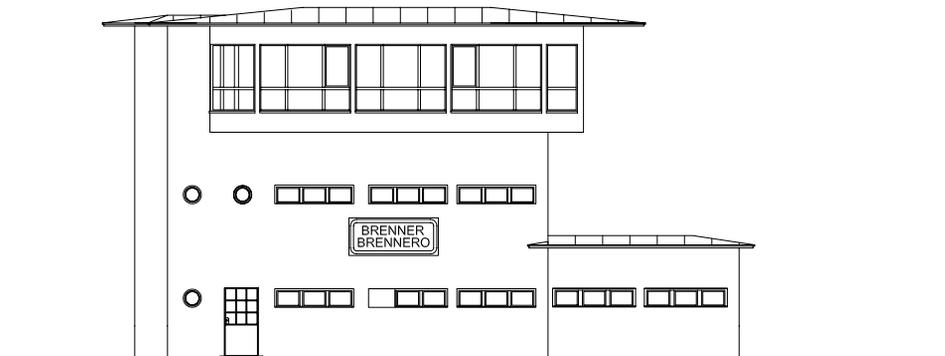
Dachdraufsicht



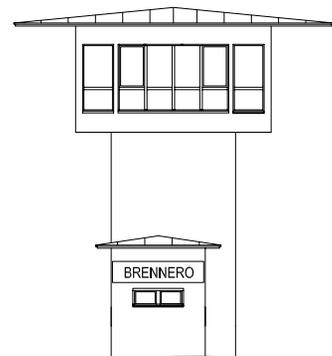
Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

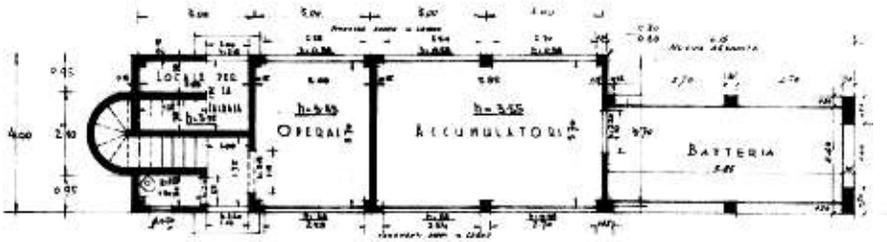


Stellwerk

Bei den Umbauarbeiten im Jahre 1933 wurde der Bahnhof unter anderem auch technisch neu ausgestattet. So kamen zwei hohe Türme mit Scheinwerferanlagen zur Beleuchtung des Bahnhofsareals hinzu sowie zwei Stellwerke zur elektrischen Weichenstellung. Die Stellwerke wurden von der Staatsbahndirektion Venedig errichtet. Ein halbrunder Treppenturm erschließt drei Geschosse. Im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss gibt es Technikräume mit Rundfenstern und kleinen dreiteiligen Fenstern und darüber die ausragende Kanzel des Überwachungsraumes mit seinen allseitig großen Sichtfenstern. Der weit ausladende Dachüberstand verschneidet sich mit dem außen angesetzten Dachüberstand des Treppenturmes. Technische Besonderheit: die tragenden

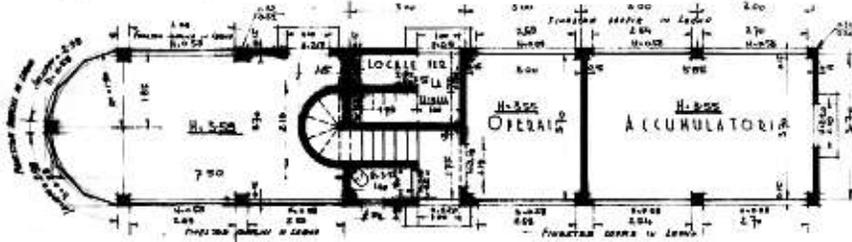
CABINA A (LATO INNSBRUCK)

PIANI TERRENO

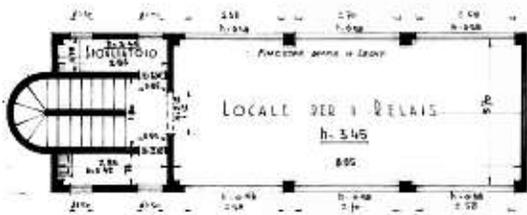


CABINA B (LATO BOLZANO)

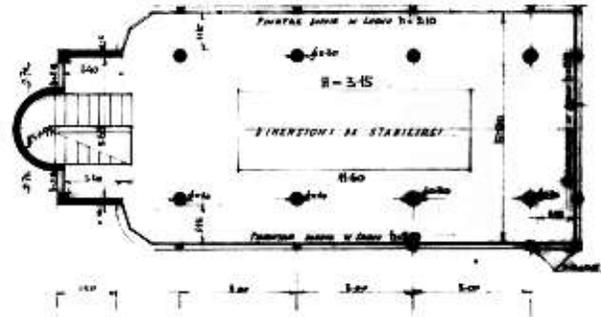
PIANO TERRENO



PRIMO PIANO



SECONDO PIANO

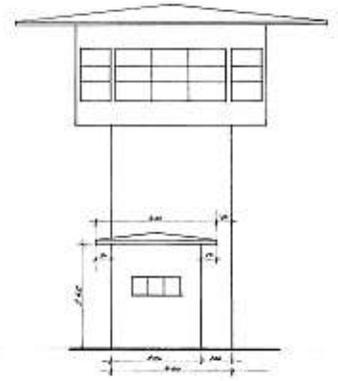
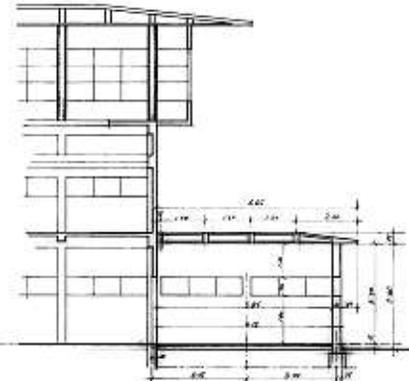
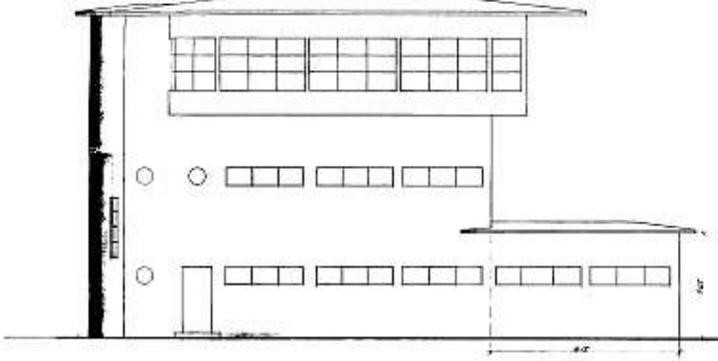


STAZIONE DI BRENNERO (1924/25-26)
 AMPLIAMENTO DELLA CABINA A MEDIANTE
 L'AGGIUNTA LATO GERMANIA DI UN LOCALE PER
 BATTERIA

PROSPETTO VERSO I BINARI

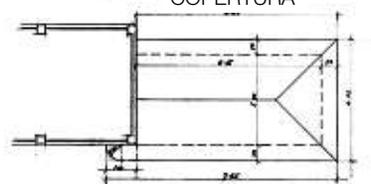
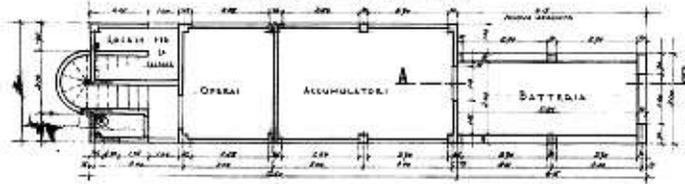
SEZIONE A-B

FIANCO



PIANTA PIANO TERRENO

COPERTURA



Betonsäulen verfügen im Kern über Heizröhren. Die Form des Stellwerks ergibt ein Spiel zwischen Baumasse und Öffnung, die sich aus dem schmalen Bauplatz zwischen den Schienen entwickelt. Architektonische Bezüge zur Schiffsarchitektur sind erkennbar – Bullaugen, Kommandobrücke. Dieser Bau gilt, wenn auch heute funktionslos, als ein bedeutendes Beispiel eines technischen Bauwerks der frühen Moderne.

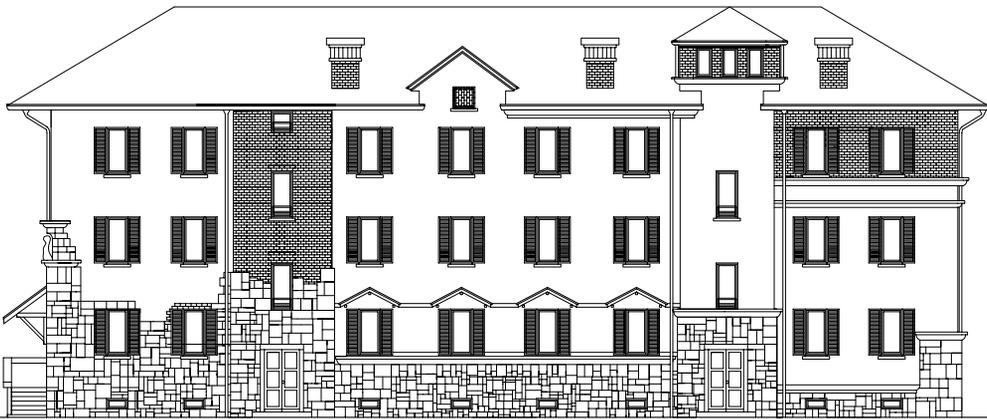
Das 1993 aufgelassene Stellwerk in historischen Plänen aus dem Staatsbahnarchiv. Kuriosum: Wegen des klimatisch bedingten kalten Winters waren die in den Innenaufnahmen ersichtlichen tragenden Betonsäulen beheizbar.



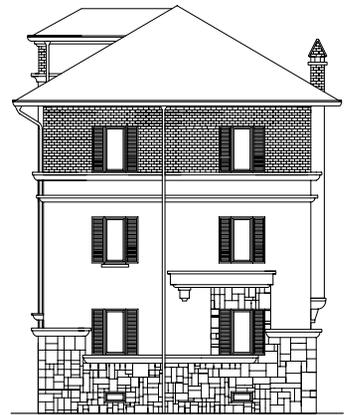
8

Eisenbahner- Wohnhäuser

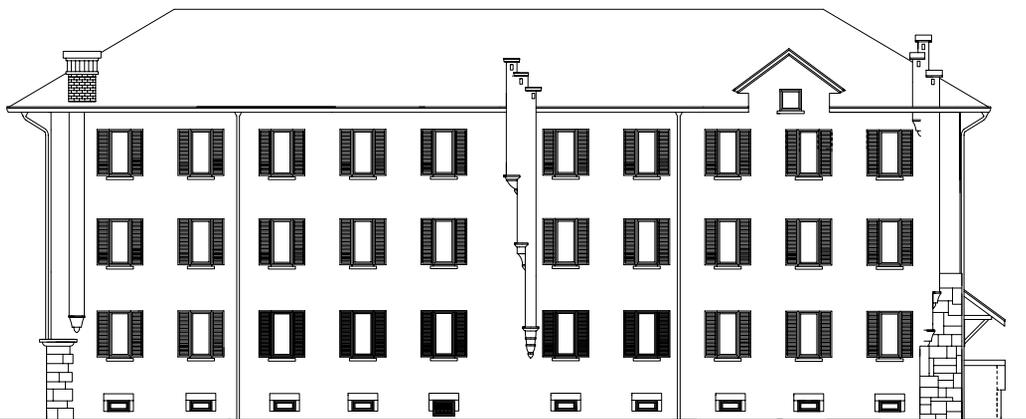
Architekt Angiolo Mazzoni



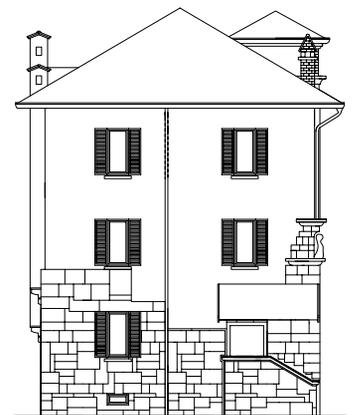
Ostansicht



Nordansicht



Westansicht



Südansicht



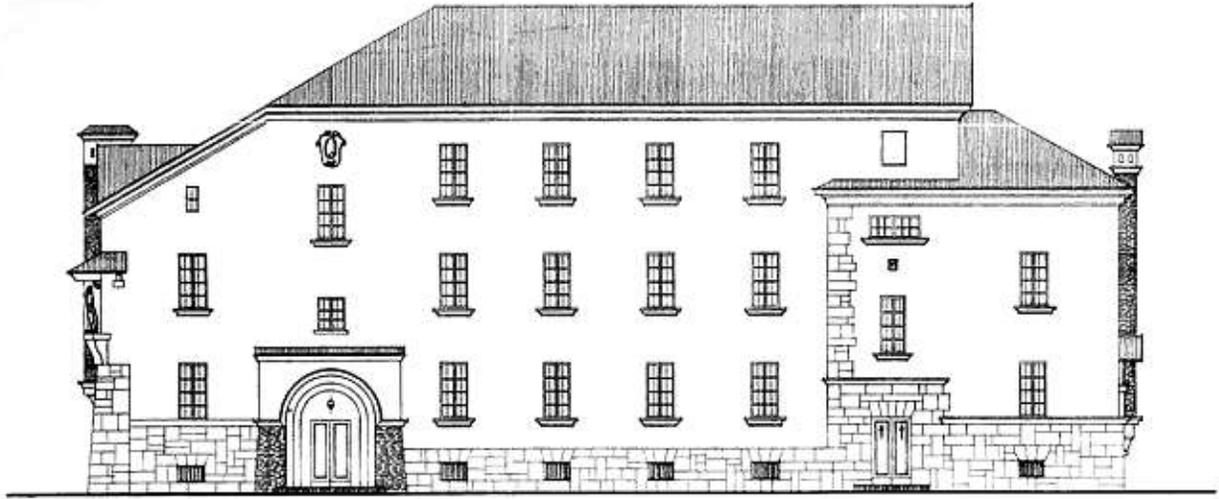
Eisenbahner-Wohnhäuser

Die Eisenbahner-Wohnhäuser am südlichen Ortsrand sowie unmittelbar im Dorfzentrum wurden 1933 nach den Plänen von Angiolo Mazzoni errichtet. Die manieristische Umsetzung historischer Architekturformen sowie der Einsatz von regionalen Architekturelementen wie die zum Teil an der Außenwand angesetzten Kamine bestimmen das Erscheinungsbild. Der rustizierte Sockel ergibt mit der glatten Fassade eine vielfältige Verzahnung von Putz und Stein. Die Identifikation des Hauses wird durch eine Hausmadonna als Bauplastik verstärkt. Durch die unterschiedliche Höhe der Sockelzone und die asymmetrische Anwendung historischer Architekturelemente entsteht eine freiere Fassadenwirkung. Die aus Naturstein gehauene Treppe im Stiegenhaus zeugt von qualitätvoller Architektur.

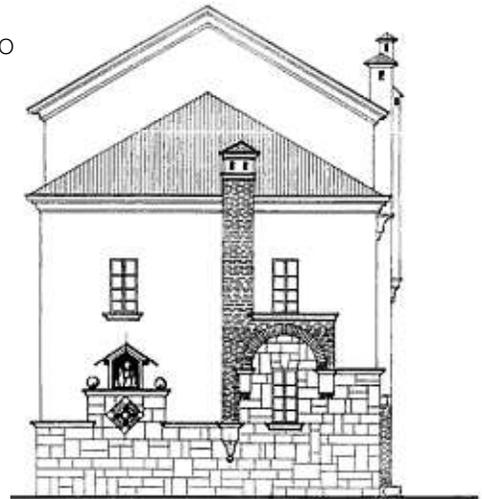
Diese Wohnhäuser für Bahnbeamte sind heute in einem sehr guten Zustand und weiter als Wohnungen in Verwendung.

Für die Eisenbahner-Wohnhäuser, Baujahr 1933, hat der römische Architekt Angiolo Mazzoni Typenpläne entworfen. Je nach Bedarf wurden zwei- oder dreistöckige Wohnbauten verwirklicht.

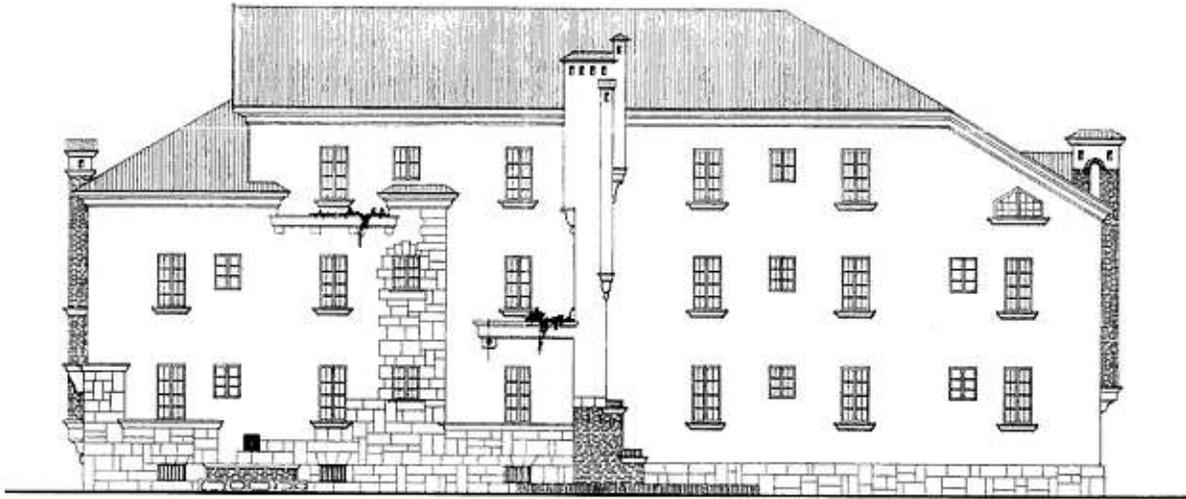
PROSPETTO PRINCIPALE



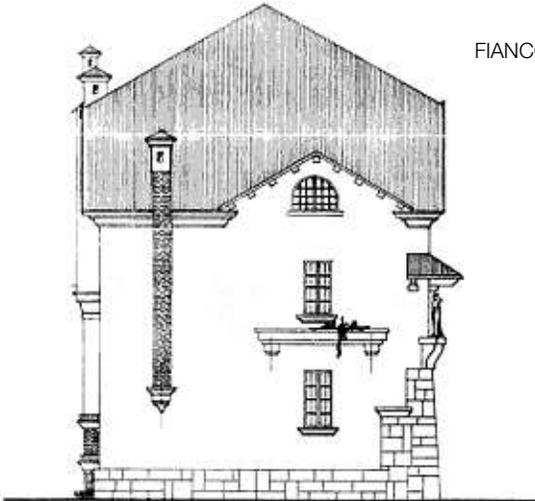
FIANCO



FACCIATA POSTERIORE

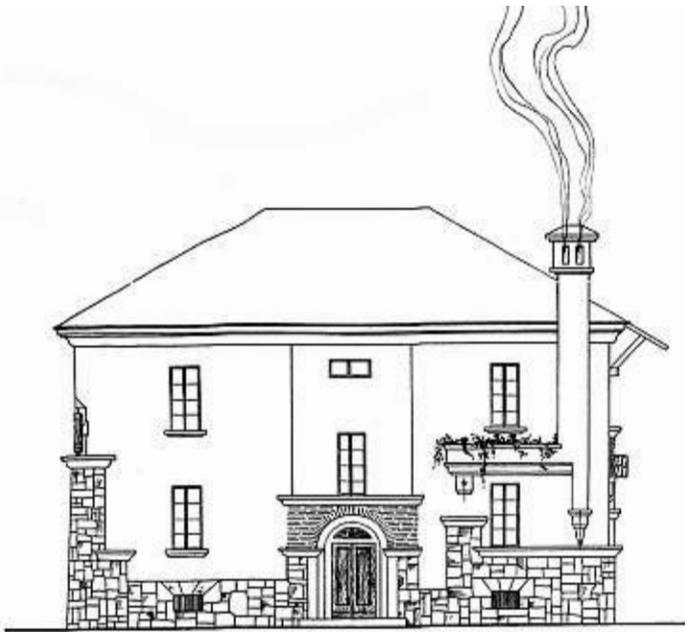


FIANCO

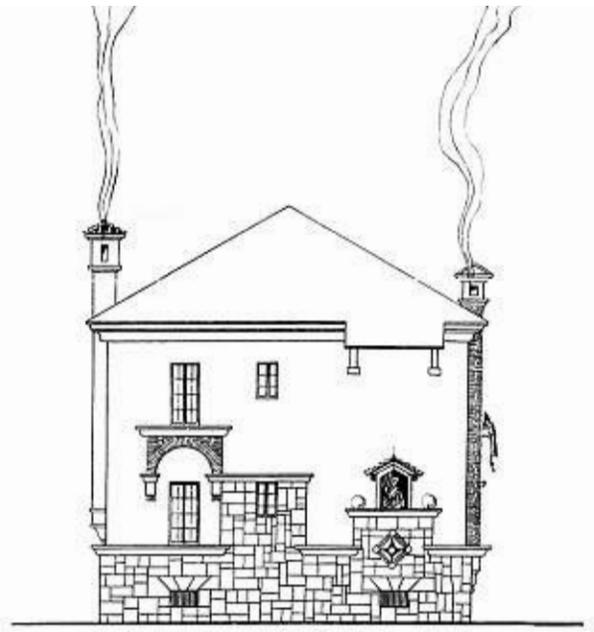


Historische Pläne von Angiolo Mazzoni zeigen die Eisenbahner-Wohnhäuser längs der Valentinstraße. Drittes Bild v. r.: Studenten der Universität Innsbruck während der Bauaufnahme am Brenner



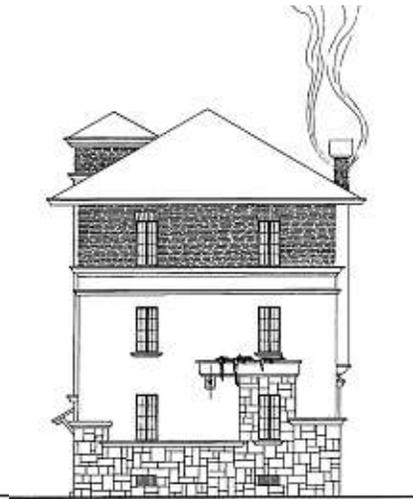
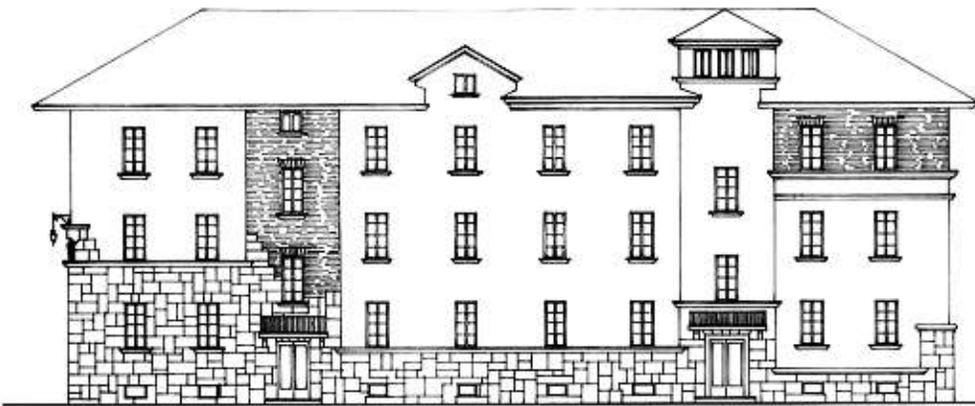


PROSPETTO PRINCIPALE



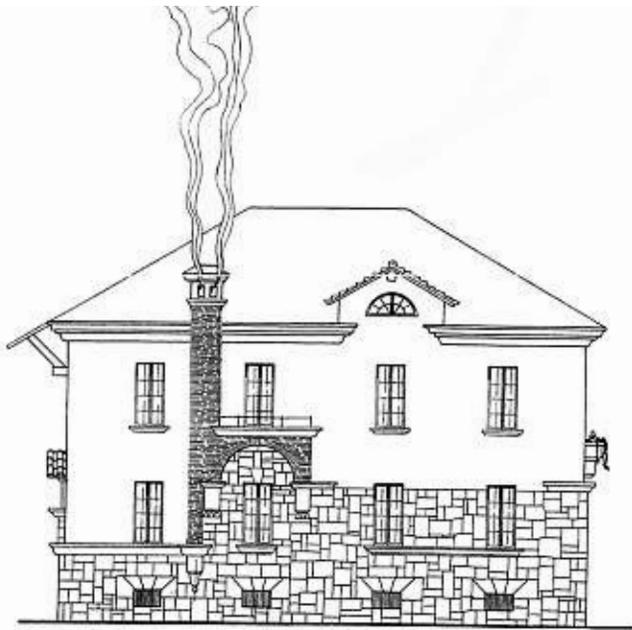
FIANCO

FABBRICATO ALLOGGI TIPO "A"

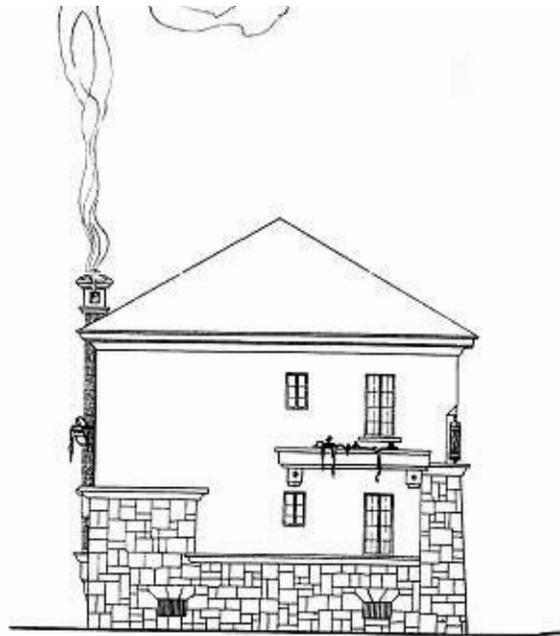


FIANCO

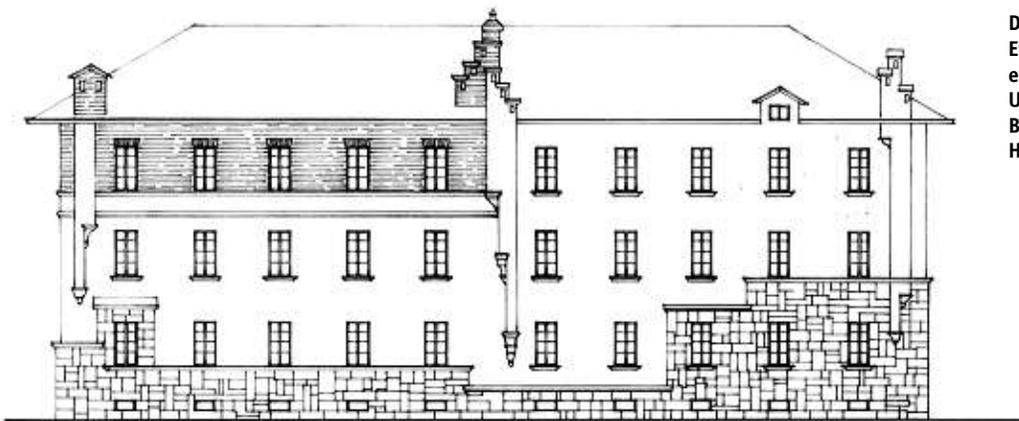




FACCIATA POSTERIORE



FIANCO



Die verschiedenen Typenpläne für die Eisenbahner-Wohnhäuser dokumentieren eine hohe bauliche Qualität.
Unten: Abriss eines Wohnhauses in Brennerbad im Sommer 2004, im Hintergrund die Brennerbad-Kapelle



PROPOSTA 5ª SUPPLEMENTIVA E DI VARIANTE A QUELLA APPROVATA CON I DECRETI N° 4725 DEL 22.6.1962 E N°1226 DEL 10.10.1962, PER LA COSTRUZIONE DI DORMITORI A BRENNERO ED A BOLZANO E DI F.A. A BRENNERO, BRESSANONE, BOLZANO E MERANO, NONCHÉ DELLA SEDE E MENSA DEL D.L.F. ANNESSE AD UN F.A. DI BRESSANONE.-

BRENNERO - DORMITORIO

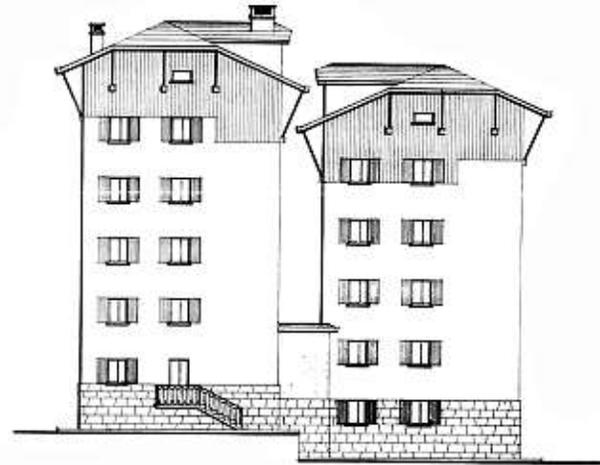
Progetto verso monte - Fianco lato confine - 195/100

IL COMPILATORE DELLA PROPOSTA

IL CAPO DELLA SEZIONE 1ª

IL CAPO DELLA DIVISIONE LAVORI

Bolzano 1/1

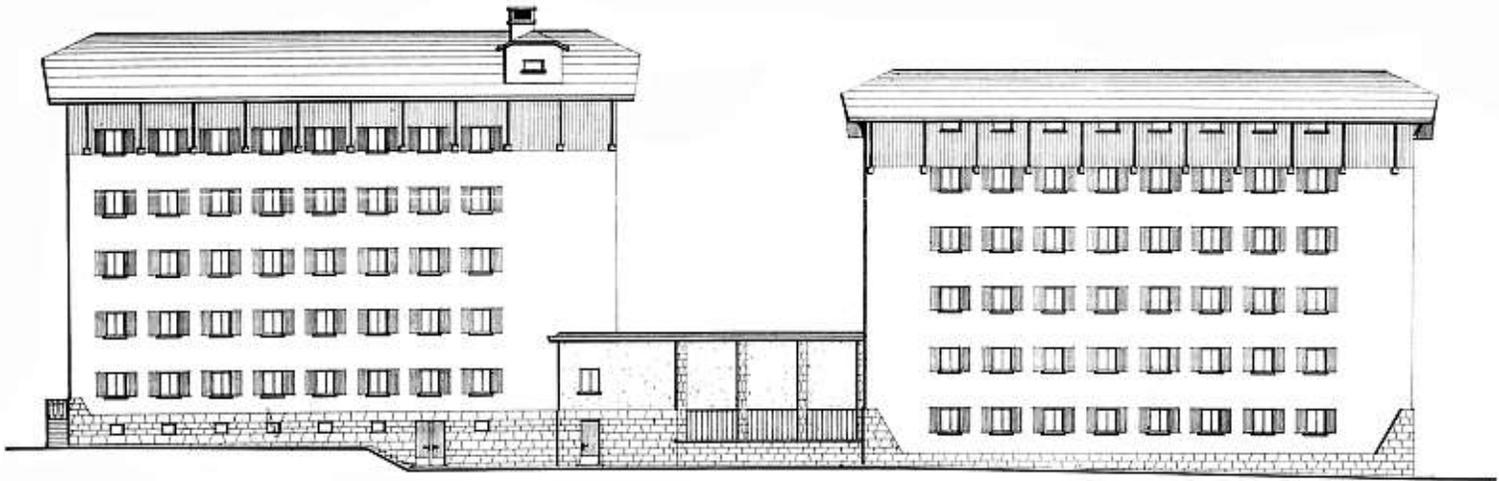


**STAZIONE DI BRENNERO
DORMITORIO**



Legend for floor plans:
□ Muro della struttura portante (Load-bearing structure wall)
□ Muro di divisione (Division wall)
□ Muro di divisione non portante (Non-load-bearing division wall)
□ Muro di divisione portante (Load-bearing division wall)



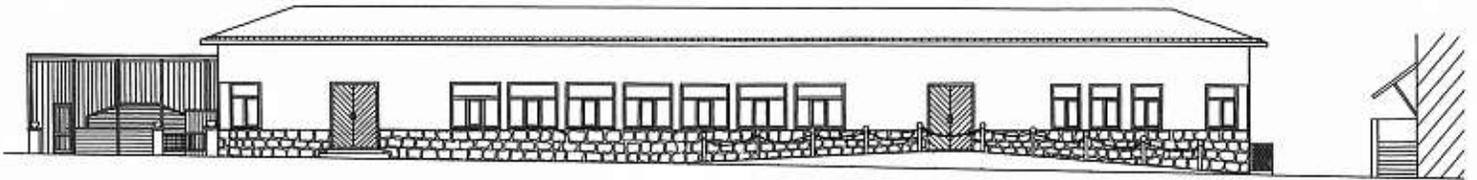


Historische Pläne aus dem Staatsbahnarchiv. Die Wohntürme für das Zugpersonal sind wie die Dependance des Hotels Post aufgebaut: Wie in der Gründerzeit üblich, führt vom Erschließungskern der Mittelgang zu den Einzelzimmern. Die Eisenbahner-Wohnhäuser, Baujahr 1960, sind in den letzten Jahren aufgrund der starken Wassererosionen an die 70 cm gesunken. Ihr Abriss scheint so gut wie sicher. Die jetzt leer stehenden Wohnhäuser am südlichen Ortsrand in einem Aquarell von Hubert Prachensky

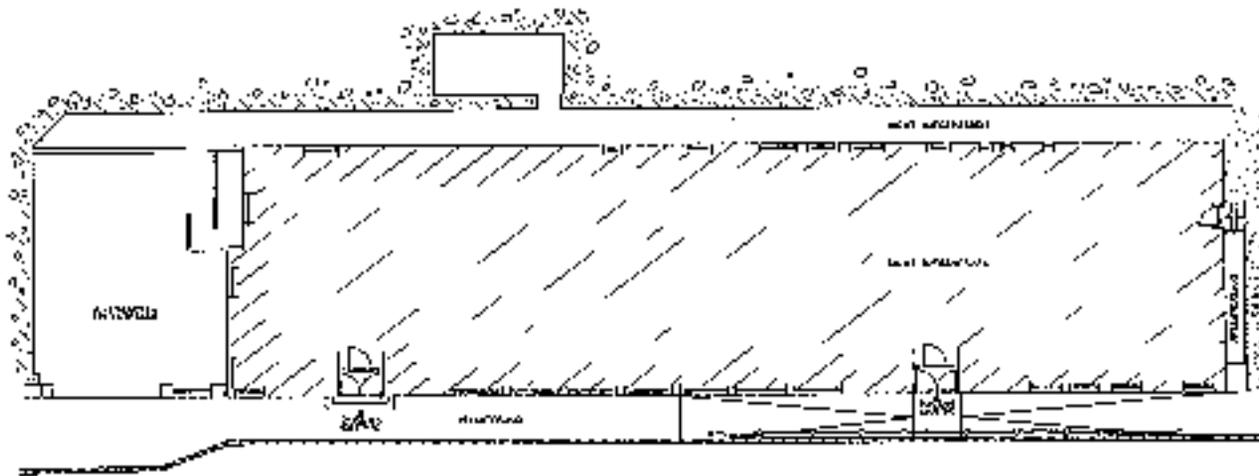


9

Eisenbahnermensa Dopolavoro ferroviario



Ostansicht



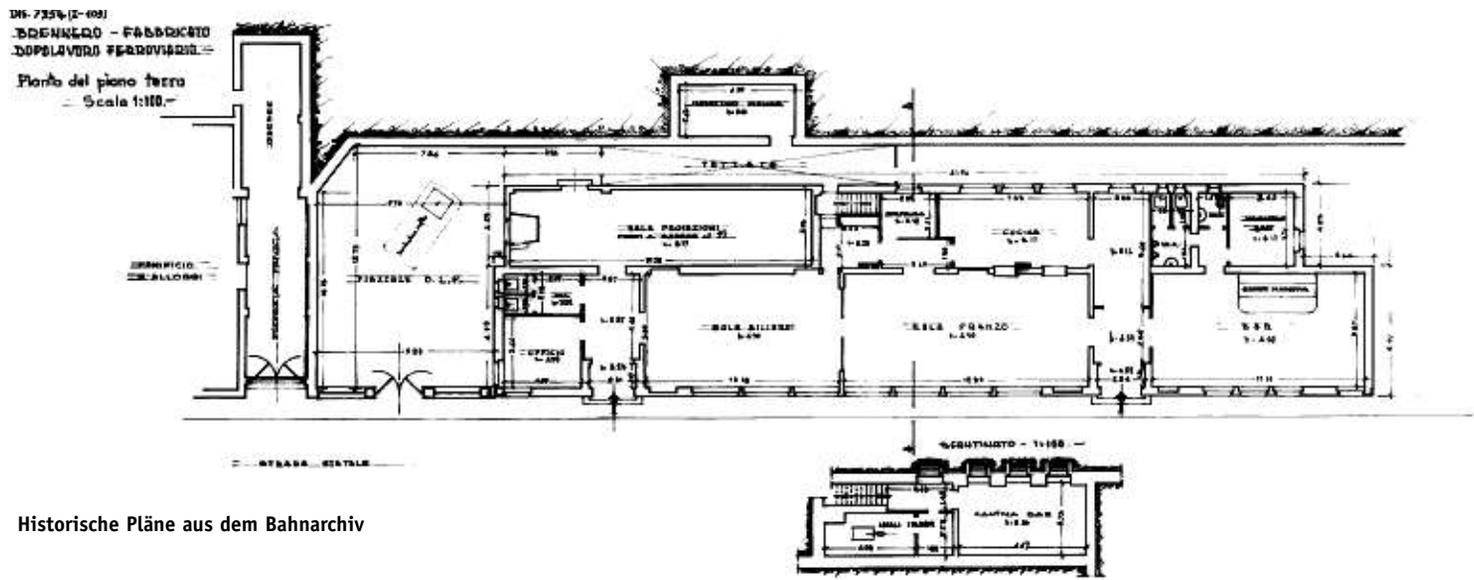
Grundriss



Eisenbahnermensa Dopolavoro ferroviario

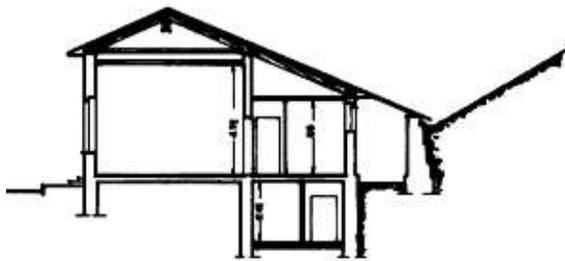
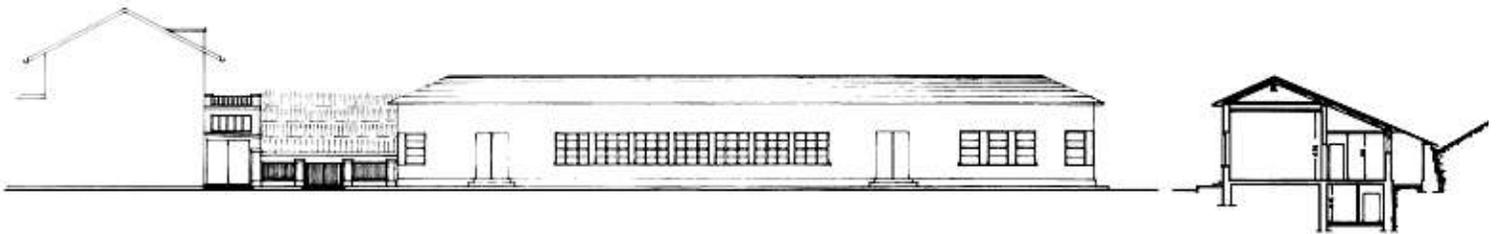
Dieses Bauwerk stammt vom Ende der Dreißigerjahre und wurde im Anschluss an das Wohnhaus erbaut (Mazzoni). Darin wurde der Dopolavoro ferroviario, also die Eisenbahnermensa, untergebracht und hat bis heute die Funktion als Selbstbedienungsrestaurant behalten.

Die schlichte, zurückhaltende eingeschossige Bauweise, die maßstäbliche Anpassung an die Umgebung, ist typisch für die Gebäudetypologie der Dopolavorobauten. Dieser erdgeschossige, lange Bau mit verputzter Fassade wurde nach Norden um vier Fensterachsen erweitert. An der südlichen Breitseite liegt heute der gepflasterte Gastgarten. Der Speisesaal selbst ist nach außen durch die Aneinanderreihung von sieben Einzelfenstern erkennbar. Bei der Anlage des Kirchenvorplatzes der neuen Pfarrkirche Maria am Wege wurde die Front des Dopolavorogebäudes städtebaulich als Platzabschluss über die Brennerstraße hinweg miteinbezogen. Die Rampe zum Eingang stammt aus dem Jahr 2005.



Historische Pläne aus dem Bahnarchiv





Die Gebäude entlang der Valentinstraße sind bewusst an der Hangseite gelegen, da hier der bessere Baugrund vorhanden ist. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich sumpfiges Gelände, das im Untergrund einer ständigen Wassererosion ausgesetzt ist. Die Eisenbahnermensa schließt die Front zwischen den Eisenbahner-Wohnhäusern und gewährleistet damit eine bessere städtebauliche Einbindung der Bausubstanz sowie einen stärkeren Bezug zum Dorf. Bildsequenz unten: die Valentinstraße als beliebte Einkaufsmeile

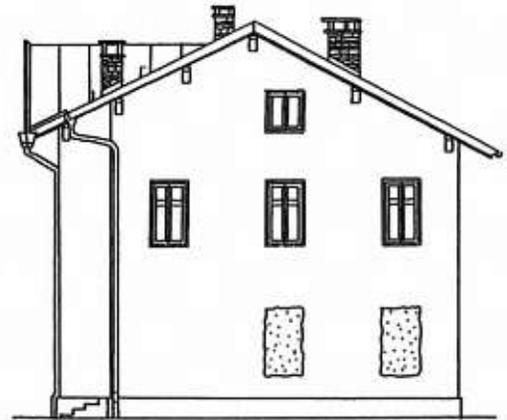


10

Straßenwärterhaus ANAS



Ostansicht



Nordansicht



Ostfassade und Fassadenverlauf des viergeschossigen Wohn- und Geschäftshaus



Straßenwärterhaus ANAS

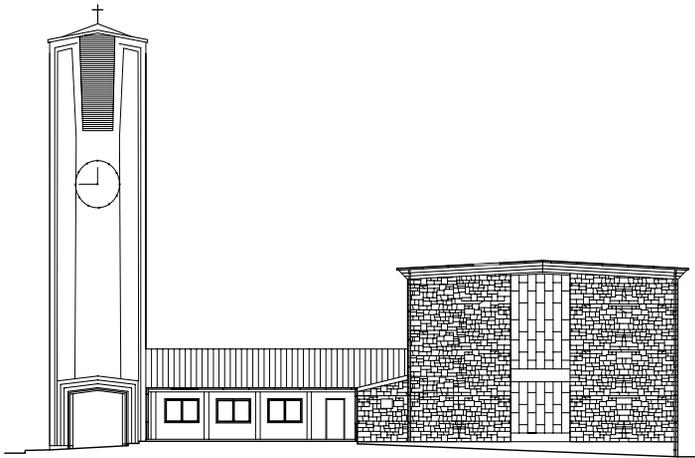
Die Typologie des Straßenwärterhauses steht in einer Reihe mit den einfachen Typen der Bauernhäuser, Forsthäuser und Bahnwärterhäuser. Der Eingang führt in den Flur, zur Treppe und weiter in die zugeordneten Räume für Aufenthalt, Verwaltung und Unterkunft. Der Bauhof oder Wirtschaftshof dient zum Abstellen und Lagern von Material und Arbeitsgerät. Die täglichen Reinigungs- und Wartungsarbeiten des Straßenraumes erfordern eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsabschnittes und eine Unterstützung der wind- und wetterabhängigen Wartungsarbeiten. Anonymität und Dienstleistung müssen dort durch den täglichen Einsatz der Straßenarbeiter in Einklang gebracht werden. Die Zeichenhaftigkeit der rotbraunen Farbe des Fassadenanstriches unterstreicht die Einordnung in ein übergeordnetes Netzwerk.

Das viergeschossige Gebäude mit Geschäften, Bank und Wechselstube im Erdgeschoss schließt sich südlich an das Straßenwärterhaus in der Valentinstraße an.

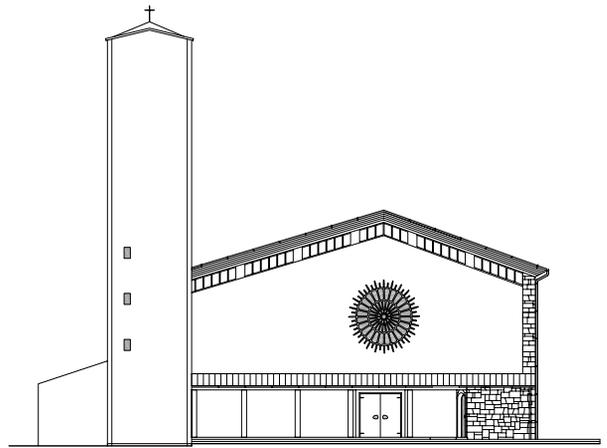
11

Kirche Maria am Wege

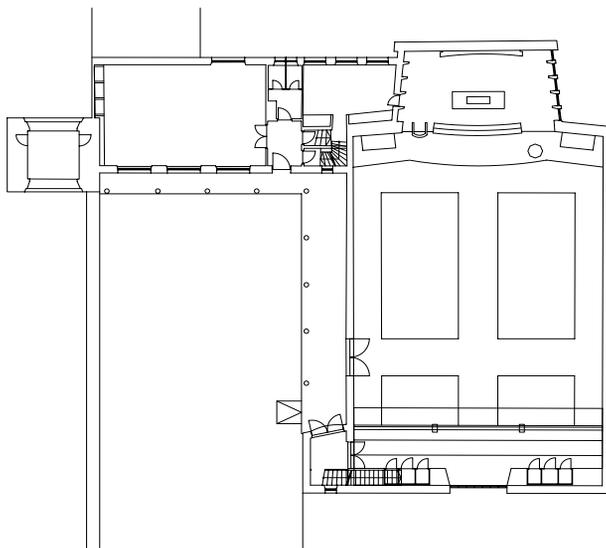
Architekt Luis Plattner



Südansicht



Westansicht



Südwestorientierter Kirchenvorplatz und
Kirchengrundriss

Kirche Maria am Wege

Die neue Pfarrkirche Maria am Wege entstand nach den Plänen des Bozner Architekten Luis Plattner (geb. 1901). Von der Beauftragung 1955 bis zur Fertigstellung des Rohbaues sollte es bis zum Jahr 1961 dauern. Der Bauplatz war an der Stelle eines vor 200 Jahren dort liegenden, nun ausgetrockneten Sees. Daher waren umfangreiche Fundamentierungsarbeiten erforderlich.

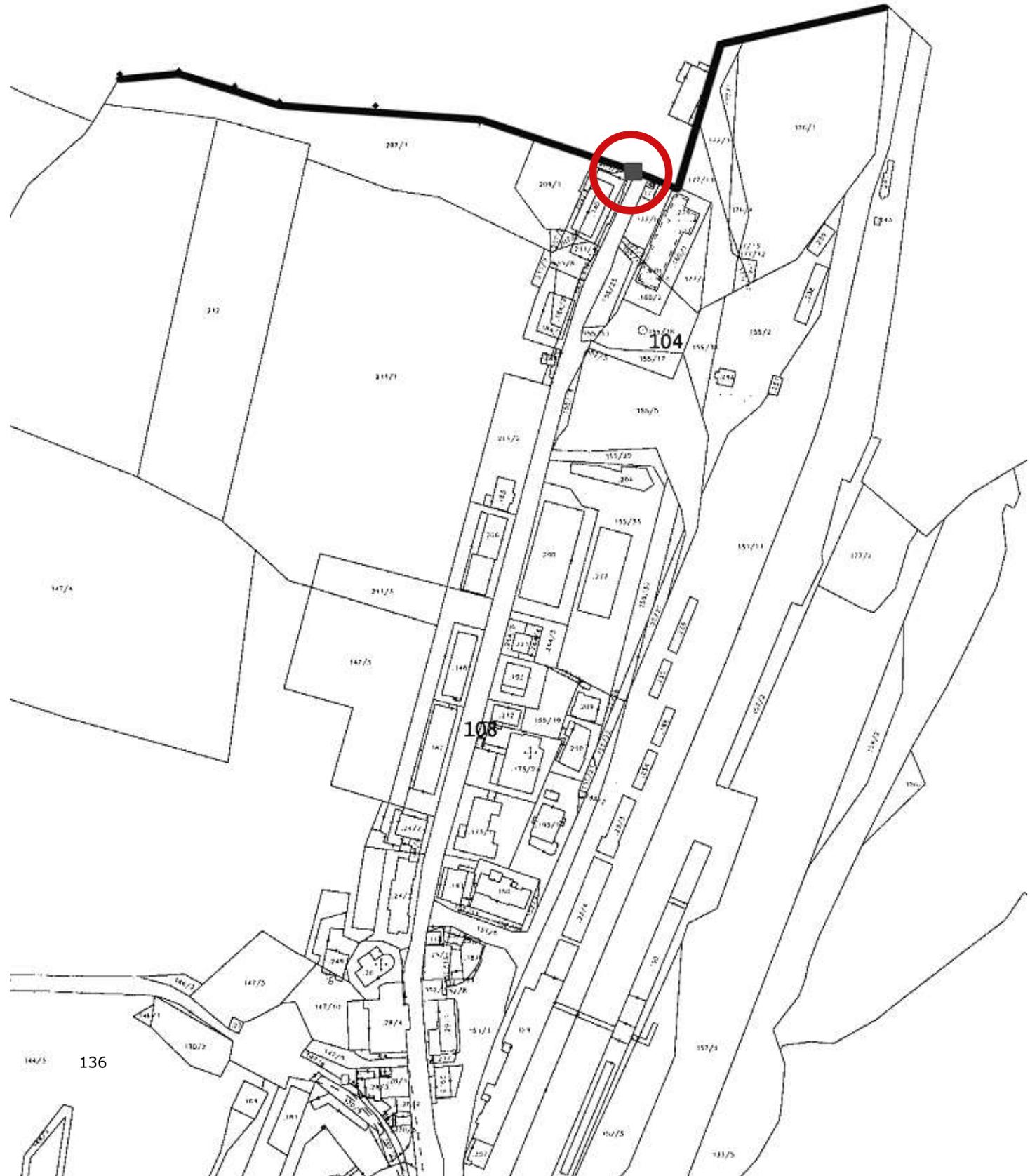
89 Stahlbetonpfähle, bis zu 30 m lang, und ein darüber liegender Stahlbetonrost waren als Fundamentbauwerk zu errichten. Kirche, Pfarrsaal und frei stehender Glockenturm, verbunden durch einen Arkadengang, konnten am 14. Oktober 1962 eingeweiht werden. Die alte Brennerstraße tangiert den Kirchenvorplatz, der im Grenzort heute eine neue Ortsmitte bildet. Das dorfraumbildende Ensemble zwischen Bahn und Straße lässt einen nach Süden geöffneten öffentlichen und windgeschützten Versammlungsort entstehen.



Der Kirchenvorplatz wird zum Gemeindeplatz. Der frei stehende Glockenturm ist nicht nur Glockenträger, sondern auch Zeichen der neuen Mitte des Ortes und begehbare Tor für Durchreisende und Gemeindeglieder. Das neue Raumkonzept für die Kirchengemeinde im Geiste des Zweiten Vatikanischen Konzils von 1963, das die Versammlung der Mahlgemeinschaft um den Altartisch in den Vordergrund stellt, wird durch die Lichtführung unterstützt. Der Altartisch, um den sich die Gemeinde zur Eucharistiefeier versammelt, macht einen Raum zur Kirche, Kirche als Haus der Gemeinde. Der breite, rechteckige Kirchenraum ist lichtdurchflutet. Im Einzelnen hebt das Lichtband im Auflagerbereich der Binder die Schwere des Daches auf. Aufgehellt durch hochliegendes Seitenlicht, hat das Dach eine schwebende Wirkung. West- und Ostwand werden durch Rosetten durchbrochen. Die Altarwand wird durch seitliche vertikale Lichtschlitze mit farbigen Glasfenstern ausgeleuchtet. Gegenüber im Süden liegt die raumhohe, vertikale helle Fensterwand, davor auf zwei Stützen die Orgelempore. Die liturgischen Orte Altar, Ambo und Taufstein sind um drei Stufen erhöht zur Steigerung der Sakralität im Presbyterium aufgestellt und wurden von Antonio Consiglio geschaffen. Max Spielmann aus Innsbruck kopierte als Bild für die Altarwand das Gnadenbild „Maria am Wege“ aus der Kirche „Il Gesù“ in Rom und lieferte die Entwürfe für Tabernakel, Altarkreuze und Altarleuchter, die in der Innsbrucker Gießerei Grassmayer hergestellt wurden.

12

Grenze, Grenzstein und Grenzverlauf





Historisches Kernensemble und Grenze, Grenzstein und Grenzverlauf

Nach 1703 wurde das Posthaus zum Gasthof Kerschbaumer verlegt. 1779 ist die Post an die Lener gekommen, die lange schon Wirte bei der Kirche St. Valentin waren. Diese beiden früh besiedelten Orte im Brennereschnitt, die auch auf den ersten Katasterplänen als historische Siedlungskerne die beiden Pole am Brenner darstellen, liegen am Gefällrand der weitgehend ebenen Brennerfurche, die bei Peter Anich noch einen See enthielt.

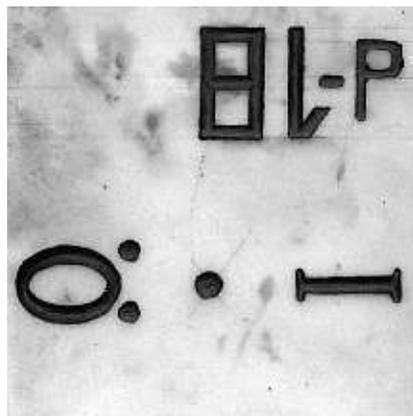
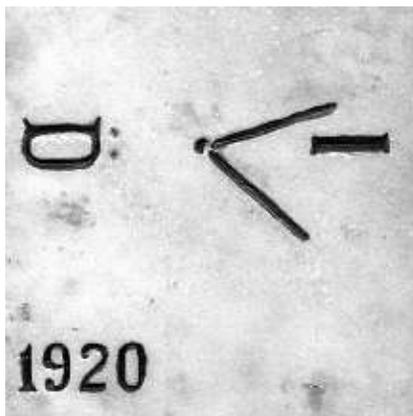


Alte Grenzmarken längs der Staatsgrenze.
Bild u. r.: 1921, König Viktor Emanuel III.
mit seinem Generalstab am Brenner

Der Grenzstein wurde den politischen
Verhältnissen entsprechend im Laufe der
Geschichte verändert, während des
Anschlusses wurde er zusätzlich mit der
Aufschrift Germania und Hakenkreuz
versehen.

Die Symbole wurden später entfernt,
die Spuren sind noch sichtbar.

Der Weiler Kerschbaum, von der vom Griesberg kommenden oberen Sill durchflossen, und der Schwemmkegel unterhalb des Wasserfalls, von der Kirche St. Valentin, Pfarrhof und Gasthof Post besetzt und vom oberen Eisack tangiert, bilden nach der Grenzziehung bis heute die historischen Ausgangspunkte der Bebauung des Brenners. Die Brennerbahn bekommt 1867 hier eine Station, die dann infolge der Grenzziehung von 1919 zum Grenzbahnhof wird. Erst am 1. April 1998 werden die Grenzkontrollen abgeschafft (79 Jahre danach), und mit dem Abbau der Grenzschlagbäume wird eine neue Phase am Brenner eingeleitet. Ein sichtbares Zeichen der Europäischen Gemeinschaft ist das





Abbauen der hemmenden Grenzziehung im vereinten Europa. Der Grenzstein aus weißem Marmor, der 1921 in Anwesenheit des italienischen Königs Viktor Emanuel III. eingeweiht wurde, ruft, in seiner monumentalen Gestaltung in der Tradition der römischen Meilensteine stehend, als Weg- und Grenzmarke die ganze Geschichte in Erinnerung. Er ist ein Symbol der Trennung und deren Überwindung. Die originale Inschrift des Grenzsteines am Brenner war typografisch in der römischen Antiqua verankert und ist in der Zwischenkriegszeit mehrmals modifiziert worden. Die Aufschrift ist heute, nach Ausfräsung, einfacher und ausgewogener.

Das Titelblatt der italienischen Wochenzeitschrift „La Domenica del Corriere“ aus dem Jahr 1921 zeigt die Einweihung des Grenzsteins, an der König Viktor Emanuel III. am 21. Oktober 1921 teilgenommen hat. Drittes Bild v. r.: handgezeichneter Vorläufer des Grenzsteins: ein Stück Fels mit eingraviertem Schriftzug. Der Granitstein wurde nach 1918 von seinem ursprünglichen Standort an der Wasserscheide entfernt.



13

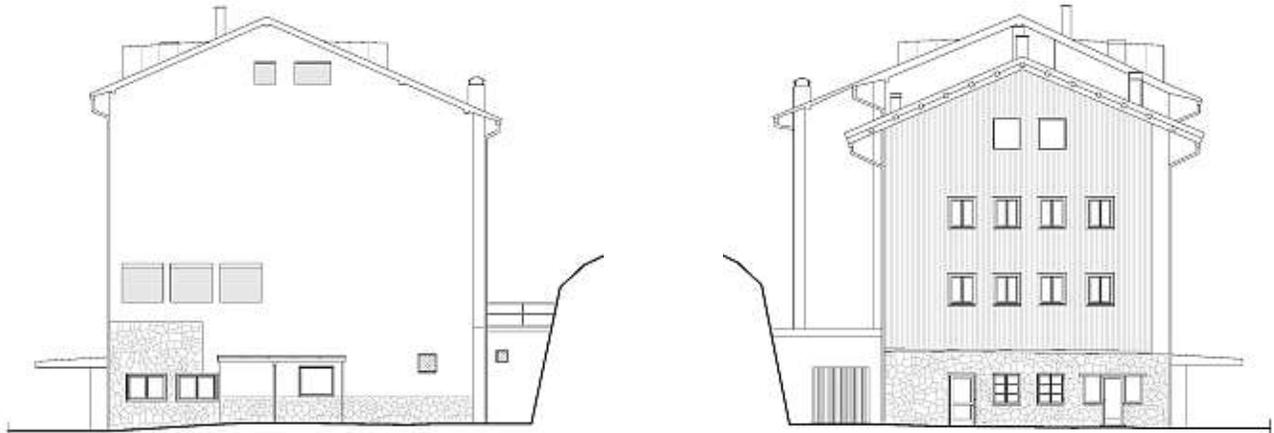
Italienische Polizeikaserne



Ostansicht



Westansicht



Nordansicht

Südansicht

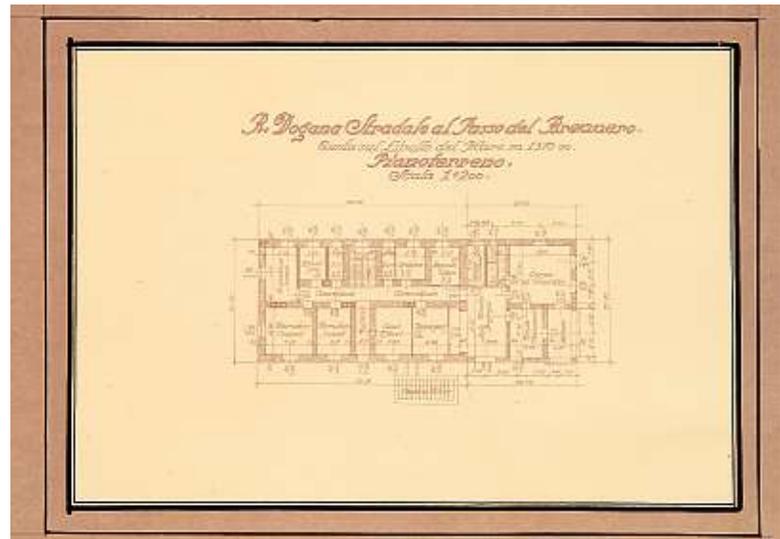


Italienische Polizeikaserne

Am westlichen Talhang zwischen dem Gasthof Post und dem ehemaligen Weiler Kerschbaum begann 1905 der Bergführer Josef Plank mit dem Bau einer Villa, die 1906 als „Villa Alpenrose“ vollendet wurde. Um 1928 erwarb die Villa der Staat Italien. In unmittelbarer Nähe standen nach 1918 der Grenzstein, der Schlagbaum und das Zollhaus. Das Dach wurde verändert, die zweigeschossige Veranda der Villa entfernt und im Norden Richtung Grenze ein zweigeschossiger Bau mit Dachterrasse und massiver Geländerbrüstung errichtet. Weitere Umbauten folgten. Bis zum Jahr 1963 hatte der Brenner schon 63 verschiedene Ämter und war wichtigster Grenzort der Republik Italien. So waren u. a. dort zu finden: die Ämter der italienischen Staatsbahnen, der österreichischen Bundesbahnen, das österreichische und das italienische Bahnzollamt und Straßenzollamt, Ämter der österreichischen Gendarmerie und der italienischen Carabinieri, das Post- und Telegrafenamnt, das Pfarramt, neun internationale Transportfirmen sowie Ban-



Facciata Inferiore



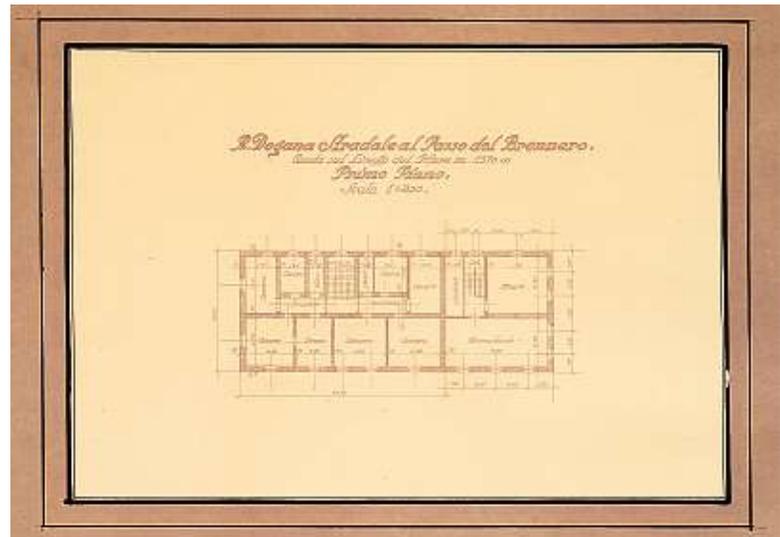
*R. Dogana Stradale al Passo del Brennero.
 Scatta nel Livello del Piano in 1370 m.
 Piano Inferiore.
 Scala 1/200.*

Almanlage 1926



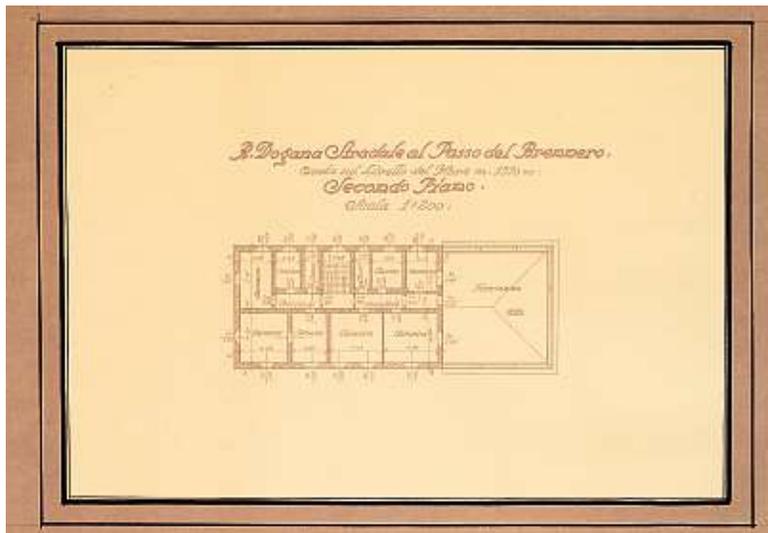
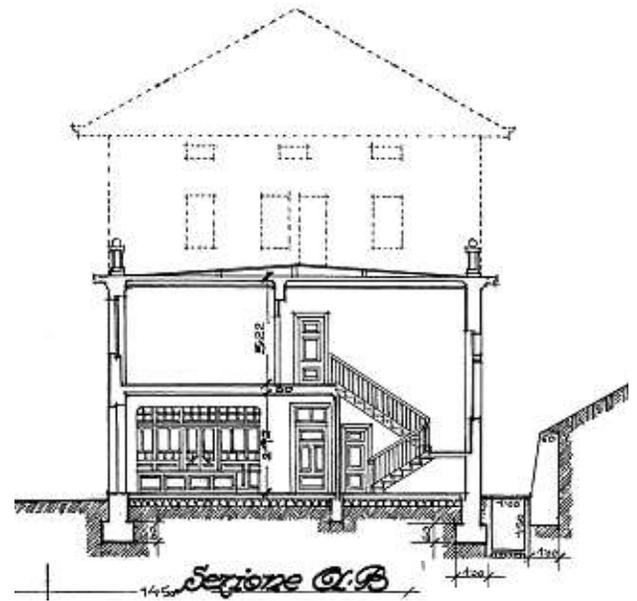
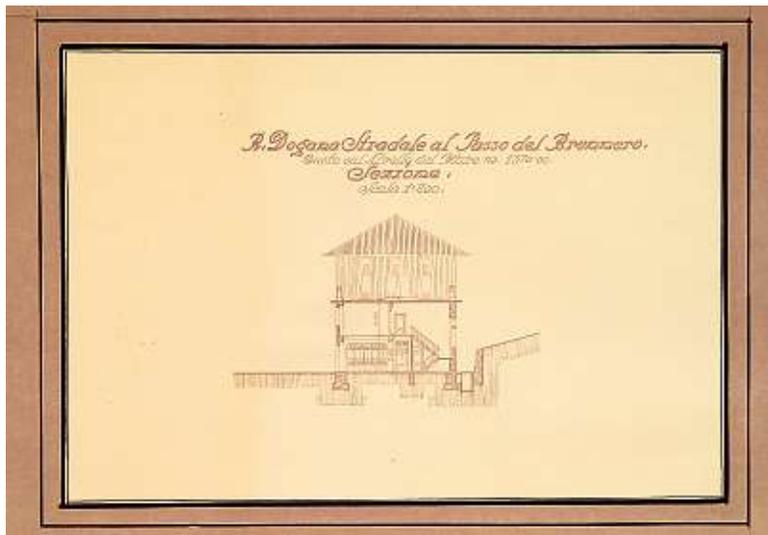
Profilo del Passo da Nord

R. Ufficio Tecnico di Fianza - Trento



*R. Dogana Stradale al Passo del Brennero.
 Scatta nel Livello del Piano in 1370 m.
 Piano Superiore.
 Scala 1/200.*





Die Polizeikaserne aus den Zwanzigerjahren in historischen Plänen der Staatsimmobilienagentur.
 In den Bildern eine Gesamtansicht des historischen Kernensembles rund um den Schlagbaum.
 Nebenstehend das Grenzkontrollhaus in den Fünfzigerjahren. Im Vordergrund eine Pro-EWG-Kundgebung, an der im Juni 1958 Wirtschaftstreibende aus dem oberitalienischen Raum teilgenommen haben, die von den italienischen Staatspolizeibeamten jedoch am Überqueren der Grenze gehindert wurden.

CONFINE AL PASSO DEL BRENNERO

SERVIZIO POLITICO DOGANALE DI ENTRATA ~ PARZIALE COMPLETAMENTO

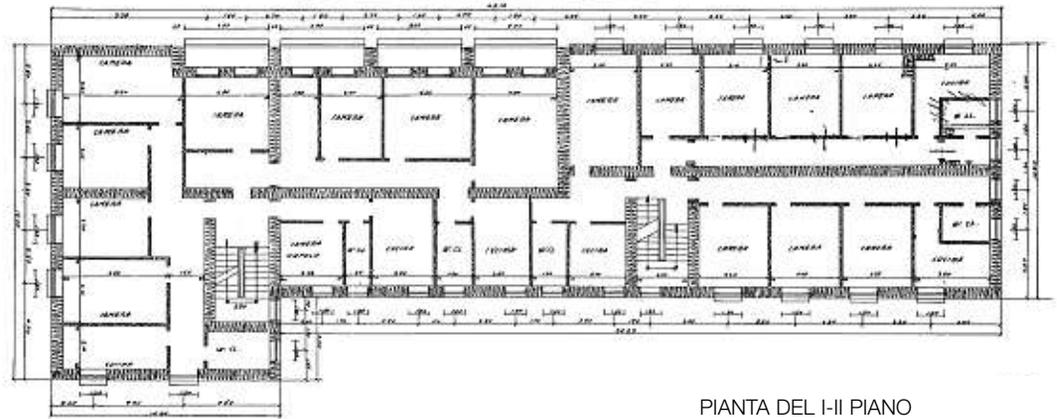
← AUSTRIA



CONFINE AL PASSO DEL BRENNERO

← AUSTRIA

SERVIZIO POLITICO DOGANALE DI ENTRATA



In der historischen Aufnahme die Brennerstraße, im Vordergrund auf österreichischer Seite der Weiter Kerschbaum. 1926 wird die ehemalige Villa Alpenrose zum Grenzzollhaus umgebaut. Die historischen Pläne der Staatsimmobilienagentur dokumentieren den Umbau der Polizeikaserne.

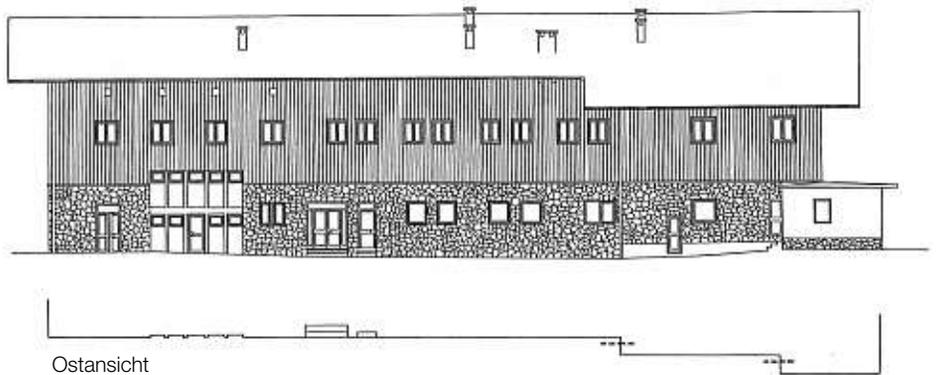


14

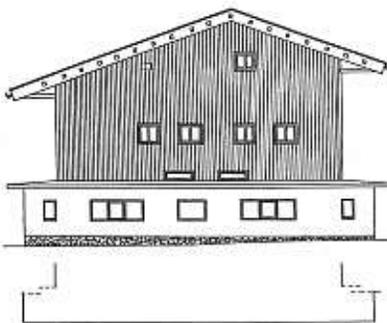
Italienisches Zollhaus und Wohnhaus



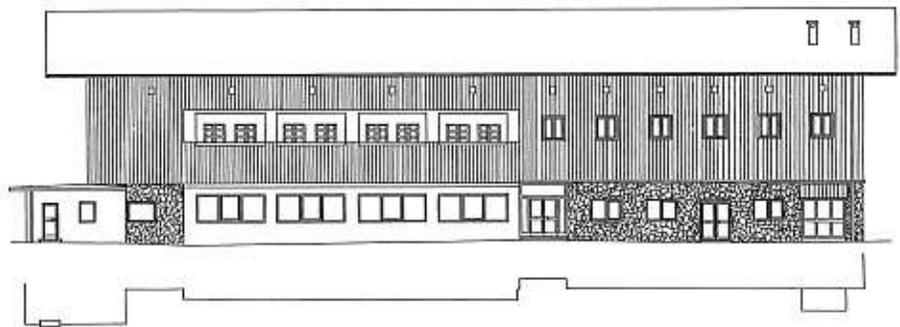
Nordansicht



Ostansicht



Südansicht

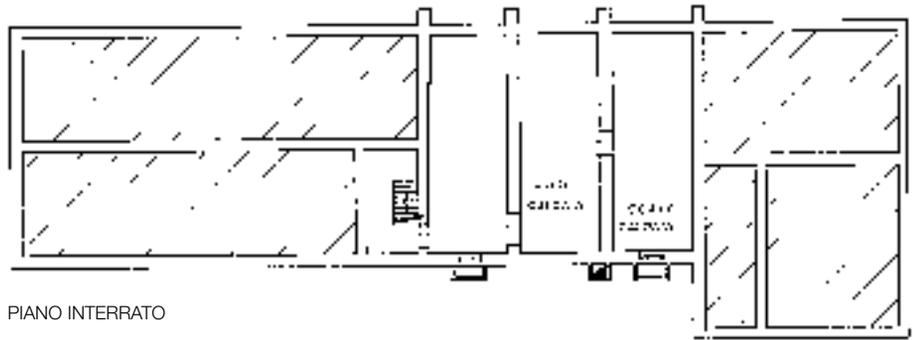


Westansicht

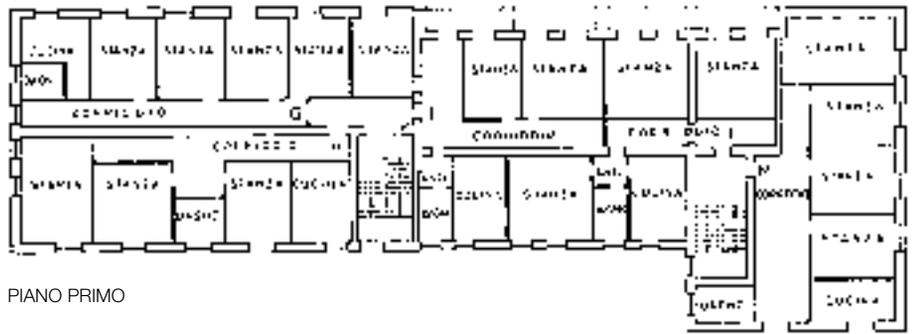


Italienisches Zollhaus und Wohnhaus

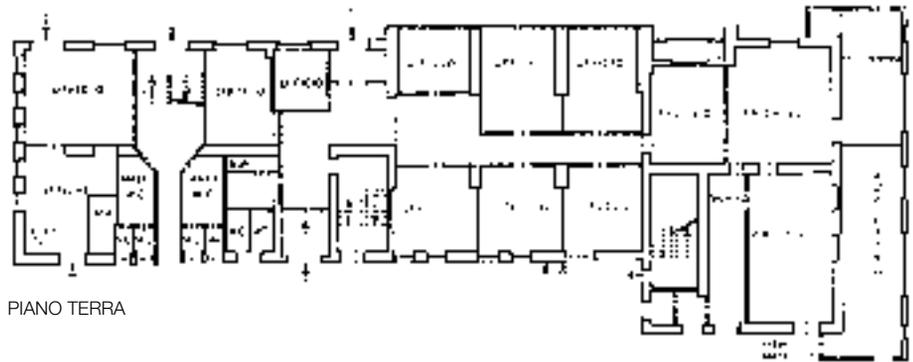
Das italienische Zollgebäude weist eine dem südlichen Teil des Polizeigebäudes und dem ACI-Gebäude verwandte Architektursprache auf. Die Schwere des Steins kontrastiert mit der Leichtigkeit der vertikalen Holzschalung und die handwerksgerechten Details an Dachkonstruktion, Türen und Fenstern werden zur gemeinsamen Architektursprache des Grenzensembles. Im Erdgeschoss waren die Büro- und Funktionsräume für den Zoll untergebracht. Im Obergeschoss sind Wohnungen situiert, äußerlich erkennbar durch Einschnitte der Blumenfenster im Nordwestteil des Hauses. Quadratische Lüftungsöffnungen im Dachgeschoss markieren den Rhythmus der Fensterachsen und werden so zu einem weiteren gemeinsamen Architekturelement des Grenzensembles.



PIANO INTERRATO



PIANO PRIMO



PIANO TERRA

Innenaufnahmen des verlassenen Zollhauses samt Stiegenhaus, Wohnraum und der soliden Holzkonstruktion des Dachbodens. Die historischen Baupläne der Staatsimmobilienagentur zeigen das Zollhaus 1938 im Grundriss und in einer Außenaufnahme kurz nach dem Bau mit Grenzkontrolle im Vordergrund auf Seite 149.





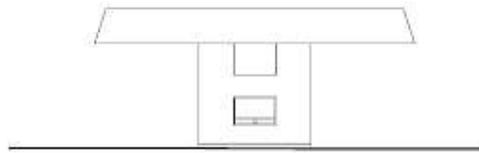
Grenzbetrieb in den Fünfzigerjahren; nachdem die Deutsche Mark 1952 wieder als Währung zugelassen wurde, setzte die deutsche Reisewelle über den Brenner ein. U. r.: Grenzkontrolle einmal anders

Edificio doganale di uscita

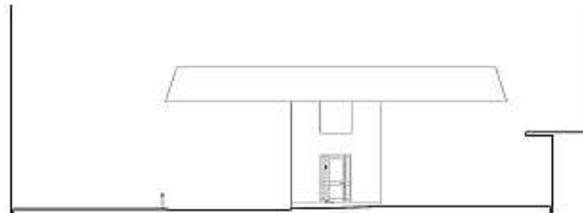


15

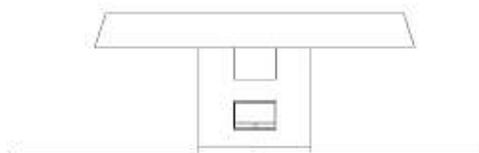
Italienisches Zollgrenzhaus (Pilz)



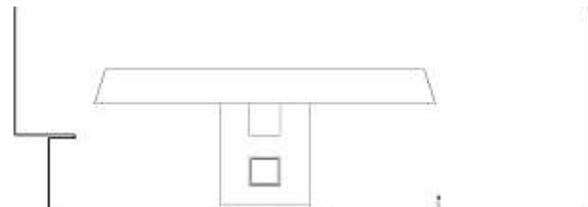
Ostansicht



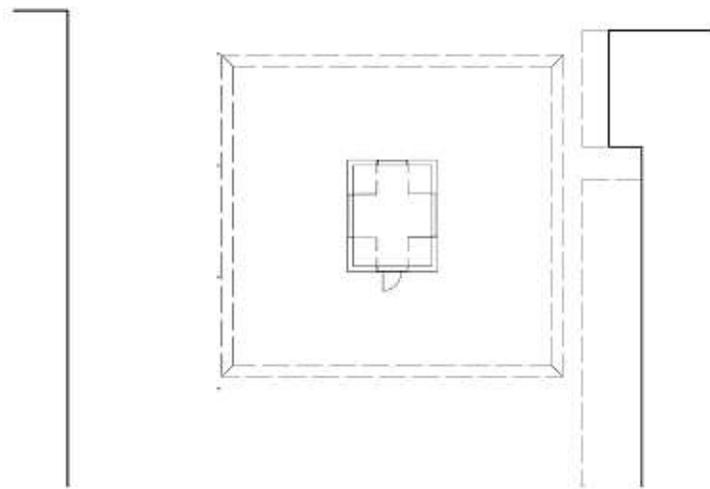
Südansicht



Westansicht



Nordansicht



Grundriss

UFFICIO TECNICO ERARIALE
S.A. BOLZANO

PLANIMETRIE RELATIVE AL COMPENDIO DEMANIALE
EDIFICIO CONTROLLO PASSAPORTI - BRENNERO

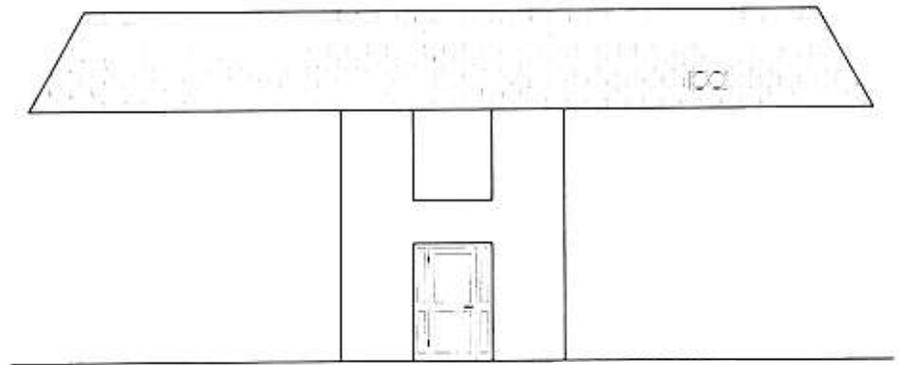
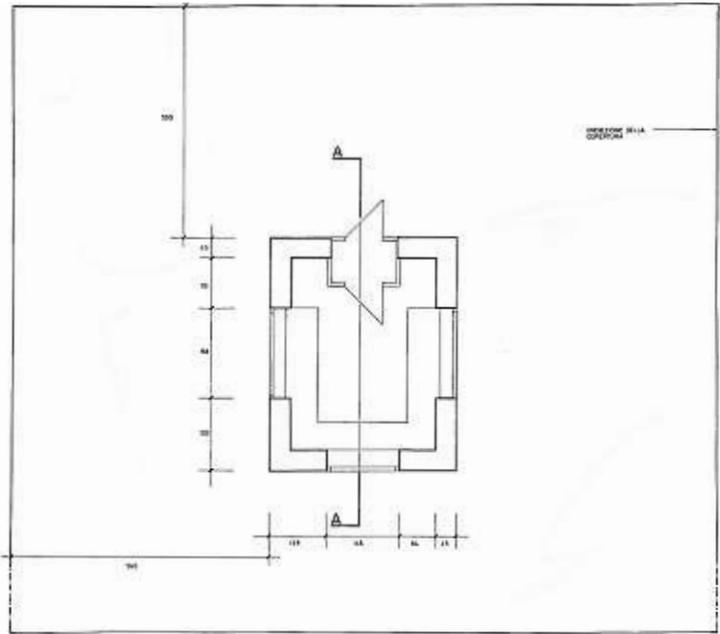
C.A. BRONERO
C.C. BRONERO
RED. 17/0
RT. 185/111
FP. 18/8

ESTRATTO DI MAPPA
FOGLIO 7
SCALA 1:5000



SCHEDA 101	SCALA 1:50		
	AGGIORNATO AL NOVEMBRE '88	DISIGNATO DA Genm. Malaccon L.	IL TECNICO Genm. Malaccon L.

PIANTA PIANO TERRA



PROSPETTO SUD





Die historischen Zweckbauten am Brenner haben einen Wert von europäischer Prägnanz. Sie haben sich so Millionen von Italienreisenden eingeprägt.

Das Grenzabfertigungsgebäude hat sich vom hölzernen Wachhäuschen in den Zwanzigerjahren zum kleinen gemauerten Bau in den goldenen Fünfzigern entwickelt, wurde dann durch eine Metall-Glas-Konstruktion ersetzt, die heute der schrägen Architektur des als Pilz bezeichneten Grenzkontrollhauses Platz gemacht hat.

Das architektonische Kernensemble rund um den ehemaligen Schlagbaum, Polizeikaserne, Pilz und Zollgebäude, wurde nach den Südtiroler Sprengstoffanschlägen im Juni 1961, als am Brenner für einreisende Österreicher auch die Visumpflicht eingeführt wurde, zu einer Grenzbastion mit massiver Polizei- und Militärpräsenz hochgerüstet.

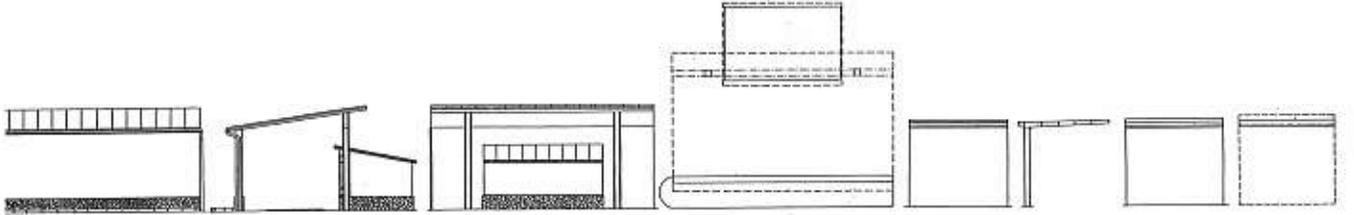
Bild links: Der Pilz in einem Aquarell von Hubert Prachensky, 2005



SEZIONE A-A



16 | Italienische Grenzwaage



Grundriss

Grundriss und verschiedene Seitenansichten

Grenzwaage, 2004; abgerissen



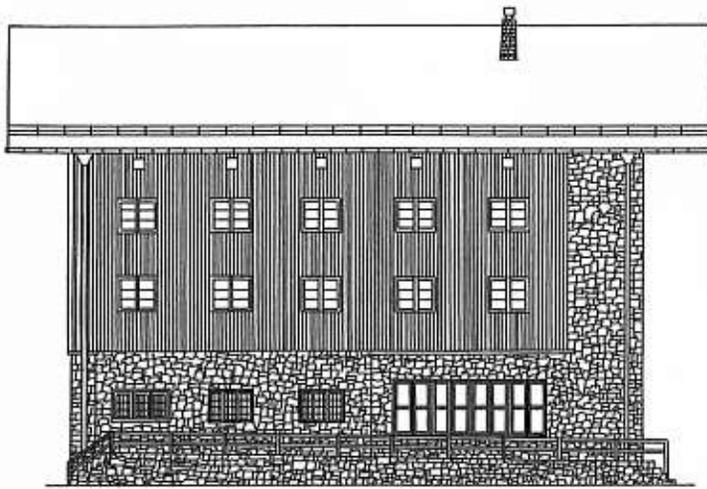


Italienische Grenzwaage

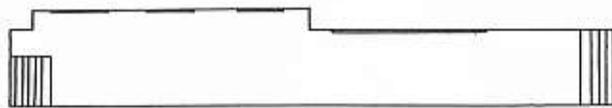
Die Schutzdächer der ehemaligen italienischen Waage wirkten wie skulpturale Versatzstücke einer funktionellen Architektur. Durch die Lage in der freien Fläche, funktionell durch Zu- und Abfahrten bedingt, wurden diese industriearchaischen Objekte in den Mittelpunkt gerückt. Hier lag auch der Schienenstern des Wendeplatzes der Dampflokotiven. Funktionslos geworden, wirkten diese Objekte allein durch den elementaren Ausdruck des Tragens und Lastens. Die Grenzwaage wurde im Sommer 2005 vollständig abgerissen.

17

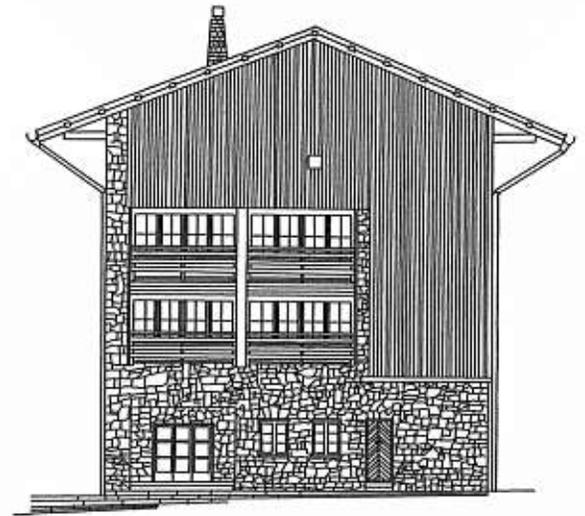
ACI-Gebäude (Automobile Club Italiano)



Ostansicht



Fassadenverlauf mit Aufgang



Nordansicht





ACI-Gebäude (Automobile Club Italiano)

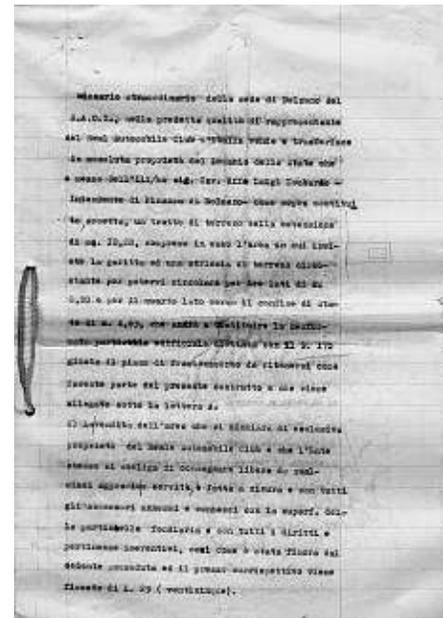
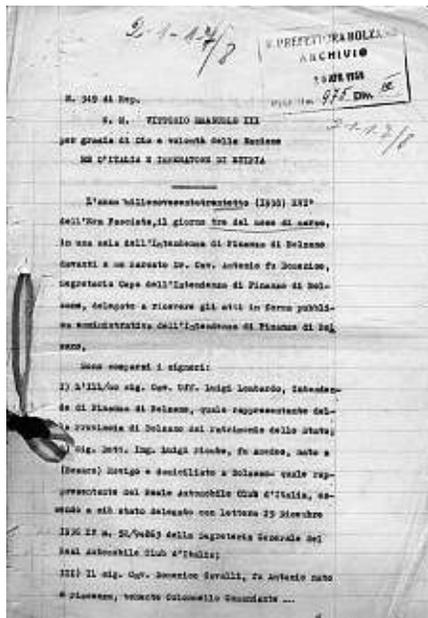
Das ACI-Gebäude des Italienischen Automobilclubs ist unverändert im originalen Bauzustand erhalten. Die entlang der Längswand errichtete Stützmauer war wegen einer Absenkung der Bundesstraße erforderlich. Die Wurzeln dieser Architektur liegen in der frühen Moderne. Die Auflösung der Monumentalität an den Fassaden durch Asymmetrien bewirkt gleichzeitig eine optische Verminderung der Bauhöhe. Die Erdgeschosszone, in Natursteinverkleidung ausgeführt, wird an der Nordostecke bis zur Traufe als Natursteinpfeiler hochgezogen. Die zweigeschossigen mit vertikaler Holzverschalung verkleideten Fassaden der Obergeschosse werden von der steinverkleideten Sockelzone getragen. An der Breitseite verklammert sich die Sockelzone und die zweigeschossige Loggia sowie der holzverkleidete Giebel, der asymmetrisch bis zum Sockelgeschoss reicht. Die Architekturdetails des heute verlassenem Gebäudes haben direkte Bezüge zur regionalen italienischen Architektur.



Das königliche Dekret von Viktor Emanuel III. dokumentiert den Grundstücksverkauf des damals königlichen Automobilclubs RACI (Reale Automobile Club Italiano) an die staatliche Finanzbehörde, die an dieser Stelle das Grenzzollhaus errichtete, während das neue, heutige ACI-Haus 1938 auf der gegenüberliegenden Straßenseite im Anschluss an die Polizeikaserne errichtet wurde.

Bild oben: Der eigenwillige Bau des ersten Automobilclubhauses

Seite rechts: Version zwei, heute leer stehend





Grundriss anno 1938 des ACI-Gebäudes.
 Innenaufnahmen des ACI-Gebäudes,
 das seit dem Fall der Grenzen geschlossen
 ist.
 Das Gebäude soll in einer zukünftigen
 Nutzungsform als Grenzmuseum geführt
 werden.

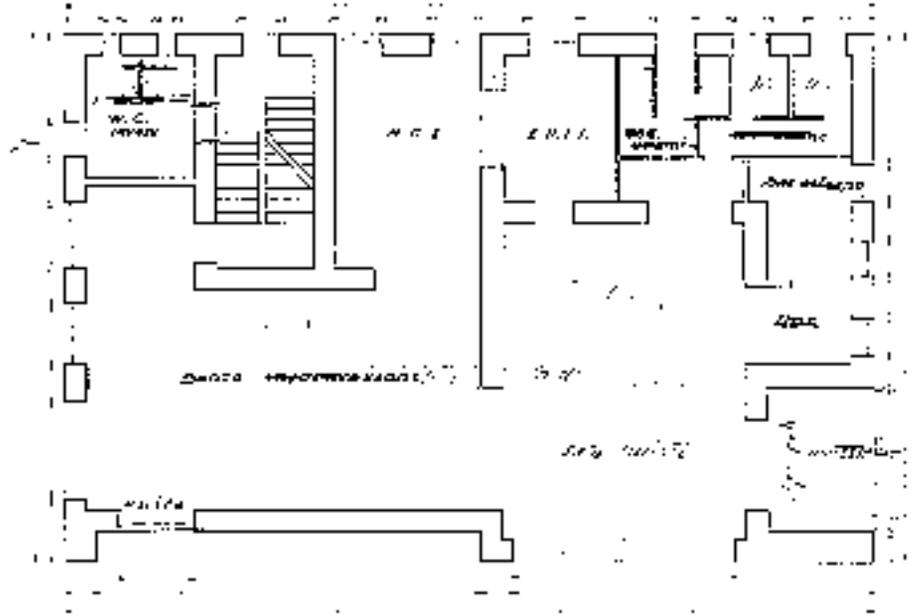
3) Il presente atto eretto sulla esclusiva inter-
 esse dello Stato va esente da ogni tassa e spesa.
 4) Il presente contratto è valido sin dalla sua fir-
 ma nei riguardi del cedente, nei rapporti invece del-
 l'Amministrazione Decennale non avrà efficacia se non
 dopo intervenuta l'approvazione dell'Autorità Su-
 periore ai sensi delle vigenti disposizioni in ma-
 teria.

Letto il presente atto alle parti contraenti,
 questo da me interpellato lo dichiaro conforme
 alla loro volontà.

Esso contratto è scritto da una perizia di
 mia fiducia e consiste di fasciole n. 3 e richi dieci
 della stessa fasciole e viene sottoscritto da tutti
 gli intervenenti.

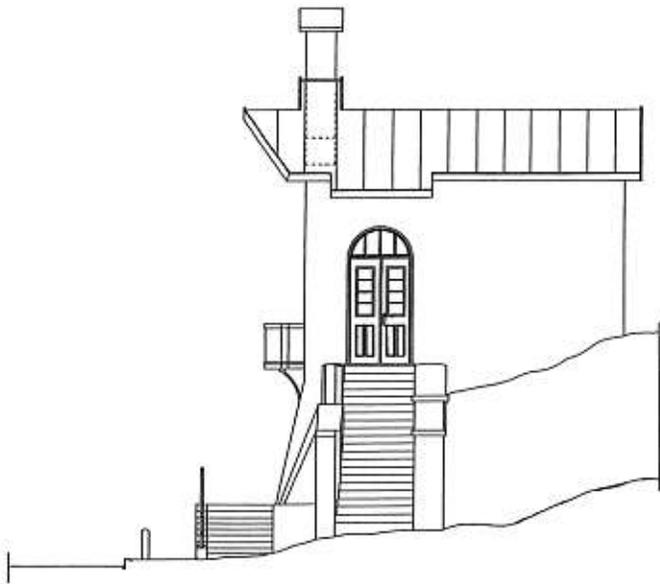
F.to Luigi Lombardo - Intendente dipartimento
 • Domenico Cavalli Dep. Dolomello
 • Luigi Piovato Fu Assiso
 • Antonio Barozzi Fu Decanale delegato
 ai contraenti.

In. S.
 Lo capo compie all'incarico di
 segretario per il presente
 Bolzano, il 1911. 18.
Alfredo Maresca fu Giovanni
 Segretario ai contraenti.

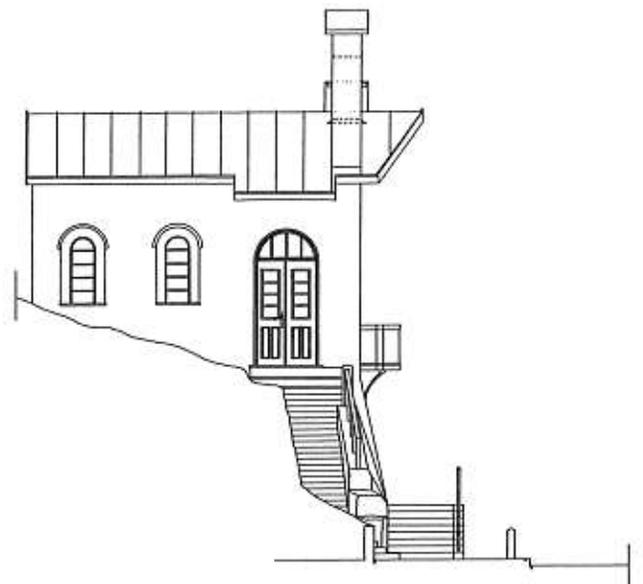


18

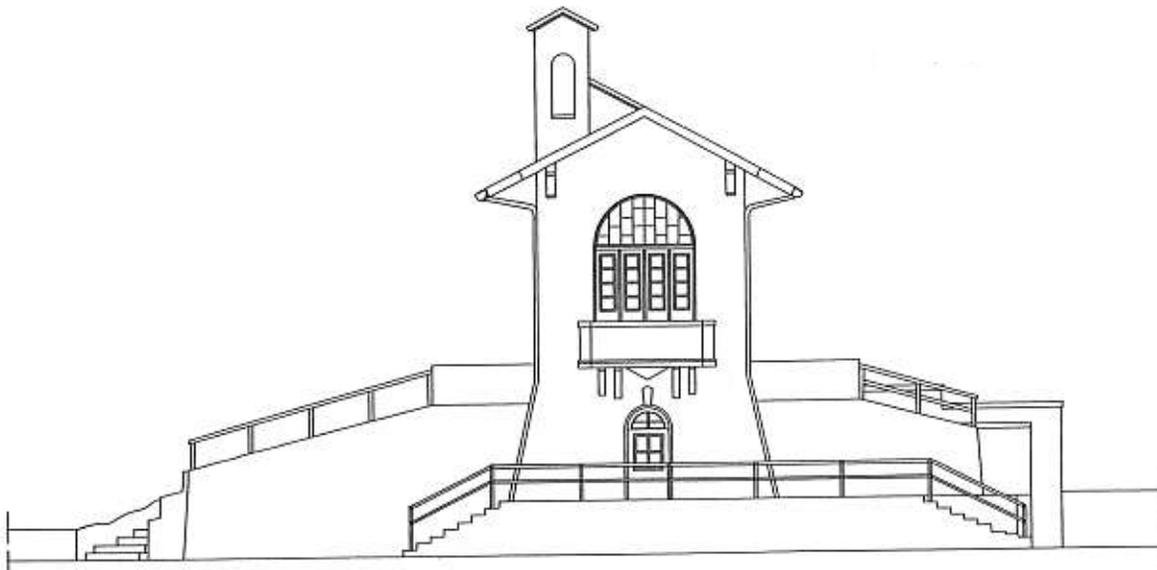
Kapelle Maria zum guten Rat



Nordansicht



Südansicht

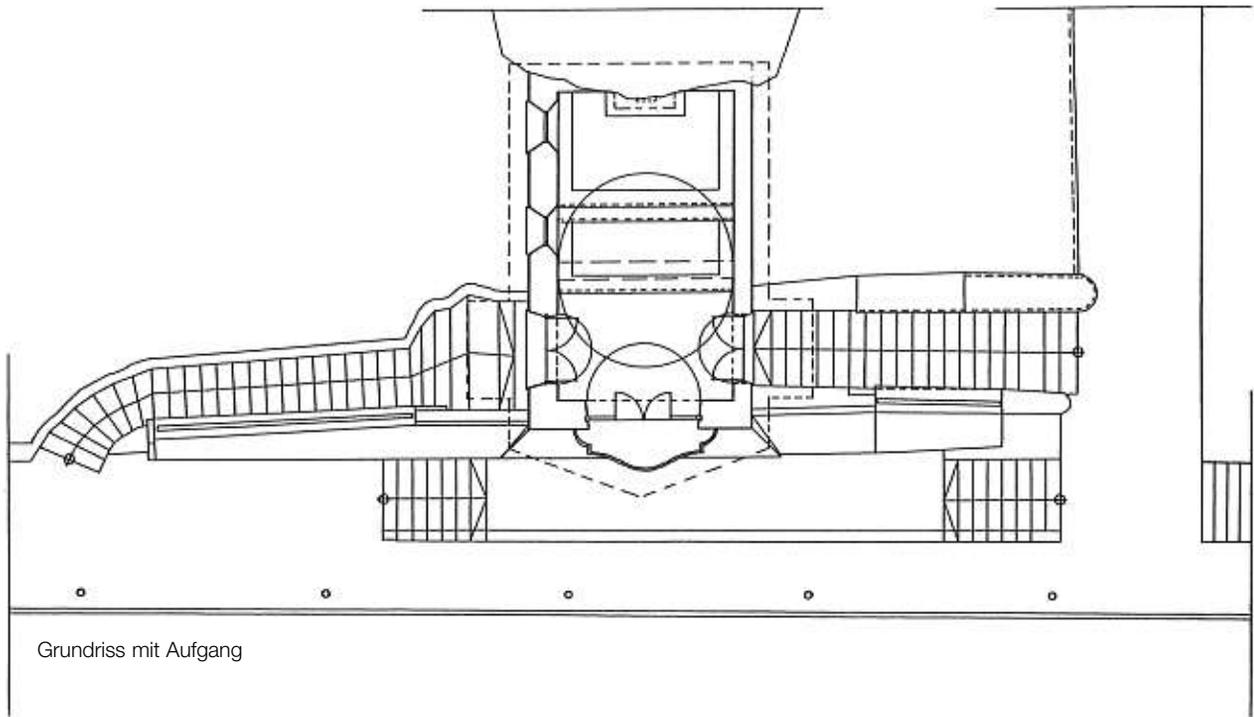


Ostansicht



Kapelle Maria zum guten Rat

Diese Wegkapelle ist laut Überlieferung von einem italienischen Heimkehrer aus dem Ersten Weltkrieg gestiftet worden. Der Felsvorsprung mit einem bestehenden Votivbild oberhalb der alten Brennerstraße war Ausgangspunkt für die Erbauung der Wegkapelle.



Quer zum gewachsenen Felsen mit dem Votivbild wurde ein kleiner Rechteckraum nach Osten hin angebaut. Der Kapellenraum wird durch zwei Gurtbögen räumlich zониert und von zwei Freitreppen erschlossen. Für eine Feldmesse ergibt sich dadurch ein Durchgangsraum mit einem davor liegenden Balkon.

Der symbolträchtige Ort nahe der italienisch-österreichischen Grenze war auch durch die erhöhte Lage des kleinen Balkons von Benito Mussolini für Ansprachen genutzt worden. Das Satteldach des Kapellenraums mit dem Glockengiebel als Giebelaufbau ist mit auskragenden Vordächern über dem Balkon und den beiden Eingängen in einem Zuge errichtet worden. Der Kapellenraum wird durch die verglaste Sichttüre nach Osten und zwei Fenster in der Südwand sowie durch zwei verglaste Eingangstüren belichtet.

Das Votivbild am gewachsenen Fels wird durch den Altartisch gerahmt. Zwei Stufen zum Kapellenraum hin steigern die Bedeutung des Bildes Maria zum guten Rat.

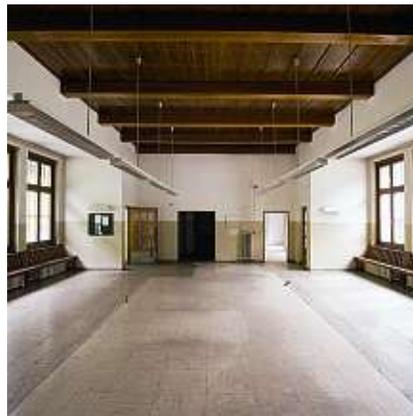
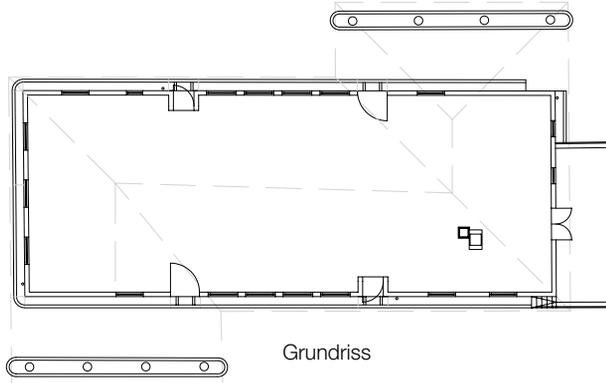
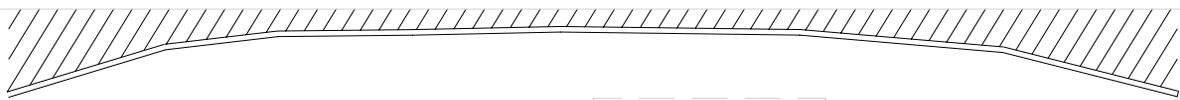
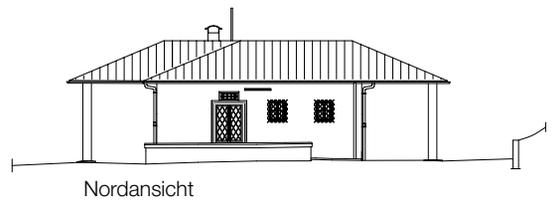
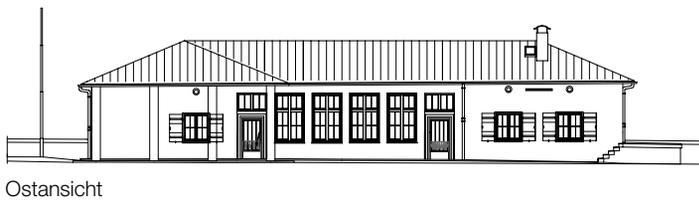
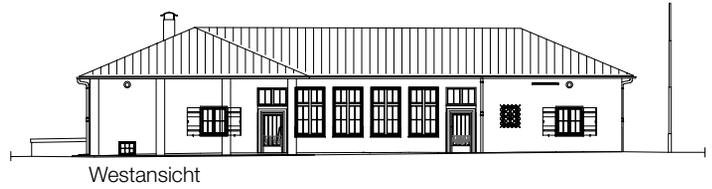
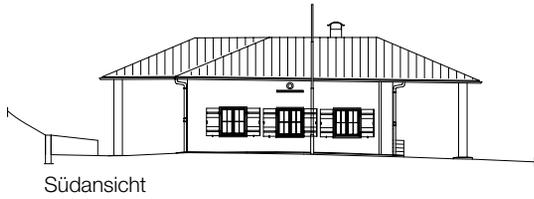
Der Eingang zum geräumigen Untergeschoss der Kapelle befand sich ursprünglich auf der Höhe der alten Brennerstraße. Heute liegt die Straße, nach einer Absenkung, um acht Stufen tiefer. Dieses Podest gibt der Kapelle eine übersteigerte Monumentalität.

In der Bilderfolge ganz links: die obsoleten Geleise des Wendesterns der Eisenbahn, auf dem früher Dampflok Richtung wechseln konnten, und die in den Neunzigerjahren restaurierte Kapelle Maria zum guten Rat. Die Innenaufnahmen zeigen den Altarraum, ganz rechts Kapelle mit ACI-Haus. Der Bau ist eine kleine Rarität: Die Kapelle Maria zum guten Rat ist einer der ganz wenigen Jugendstilbauten im sakralen Bereich. Altar, schmiedeeiserne Hängelampe und Fenster sind typische Kennmerkmale jener Epoche.



19

Österreichisches Zoll- und Grenzhaus





Österreichisches Zoll- und Grenzhaus

Um 1950 wurde das österreichische Zoll- und Grenzhaus in Fahrbahnmitte an der Brennerstraße errichtet. Der eingeschossige Mauerwerksbau ist mit einem Blechwalmdach eingedeckt. Es ist ein Grenzabfertigungsgebäude mit Wartehalle, Zollamt, gedeckten Durchfahrten und einer im Norden gelegenen Laderampe. Im Süden steht ein Fahnenmast. Das Erscheinungsbild dieses Gebäudes steht im Spannungsfeld von Berghaus, Landhaus und Zollhaus und ist ein Ergebnis der Architekturströmungen für ein österreichisches Zollamtsgebäude.

20

Neues österreichisches Zollhaus und Wohnhaus



Südansicht



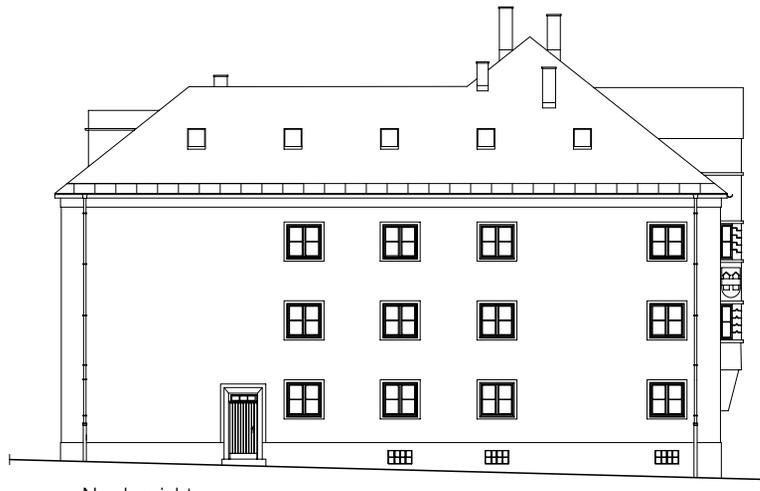
Westansicht



Neues österreichisches Zollhaus und Wohnhaus

Der österreichische Teil des Brenners umfasst die Ortsteile Kerschbaum, Griesberg und Venn und wurde der Gemeinde Gries am Brenner angegliedert. In den Jahren 1921/22 wurde am Südrand der Fraktion Kerschbaum an der westlichen Talseite das heute sogenannte „alte“ Zollhaus erbaut.

Da dieses in seiner Dimension nicht ausreichte, waren neue Wohnungen für Zoll- und Grenzbeamte erforderlich. Daher wurde 1936/37 für Zoll und Gendarmerie auf der Ostseite der Brennerstraße ein neuer, großer Bau, das „neue“ Zollhaus errichtet. Das „neue“ Zollhaus ist ein hoch wirkendes dreigeschossiges Gebäude mit Walmdach, das an der Längsseite zur Straße hin zwei repräsentative Rechteckerker trägt. Die zehnnachsige Längsfront wird vor allem durch die die zwei Eingänge betonenden Flacherkertürme ak-



Nordansicht



Ostansicht





Mit einer Zeitungsnotiz von 1918 wird ungehalten auf die Kollisionsgefahr reagiert, weil auf Tirols Straßen unterschiedliche Fahrerordnungen bestanden: „Im Jahre 1914 erschien eine Verordnung, dass auf den Straßen links gefahren, bzw. links ausgewichen und rechts vorgefahren werden müsse. Das italienische Militär fährt aber nach dem in Italien gültigen Gebrauch links vor und weicht rechts aus. Da auf diese Weise leicht folgenschwere Zusammenstöße sich ereignen, wäre es sicher am Platze, wenn diesbezüglich bei den berufenen Faktoren eine Regelung geschehen und der Öffentlichkeit bekanntgegeben würde.“ Auf der Postkarte gut erkenntlich das österreichische Hinweisschild mit der Aufforderung zum Linksfahren.

zentuiert, die die lange Traufe durchstoßen und durch ein quer gestelltes Satteldach abgedeckt werden. Die Breitseite des Hauses Richtung Süden wird von dem Thema des Krüppelwalmdachgiebels mit einem mittig angeordneten zweigeschossigen Dreiecksanker bestimmt. Die Architektur wird vom Rückgriff auf die historischen Elemente und der Erinnerung an die ländliche Tiroler Höfearchitektur und Architektur der Inn- und Salzachstädte getragen. Ausgangspunkt dieser Architektur ist der Heimatschutzgedanke der ersten Republik mit Rückgriffen auf eine traditionelle Architektursprache. Die Entwicklung der Moderne in Tirol war zum Stillstand gekommen. Ihren Repräsentanten Clemens Holzmeister, Lois Welzenbacher, Franz Baumann u. a. konnten die öffentlichen Bauaufgaben der Amtsarchitektur nichts entgegensetzen.

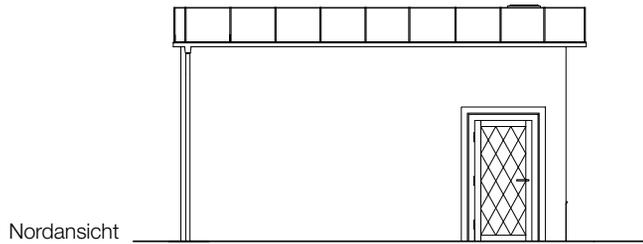
Grenzansichten:

Am Schlagbaum 1922, die Brennerstraße mit Militärfahrzeug, Grenzkontrolle in der Zwischenkriegszeit, österreichisches Grenzhaus mit Hakenkreuzfahne. Nach dem Grenzabbau wurden Polizeikräfte, Eisenbahnpersonal und Speditionsangestellte abgezogen. Das Grenzhaus wird heute als Wohngebäude verwendet. Gegenüber befindet sich ein Table-Dance-Lokal. Der historische Gasthof Kerschbaum musste der heutigen Tankstelle und dem Eisenbahnterminal Platz machen.

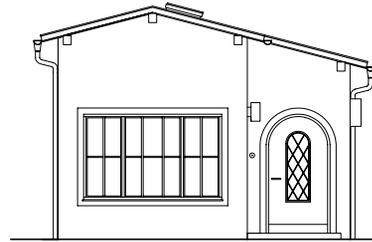


21

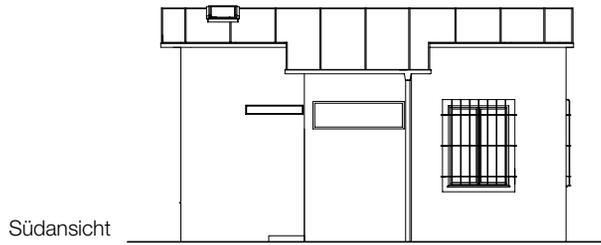
Österreichische Waage



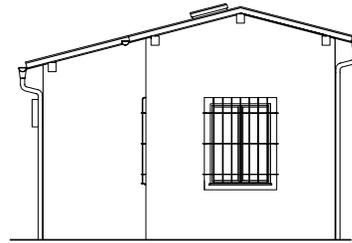
Nordansicht



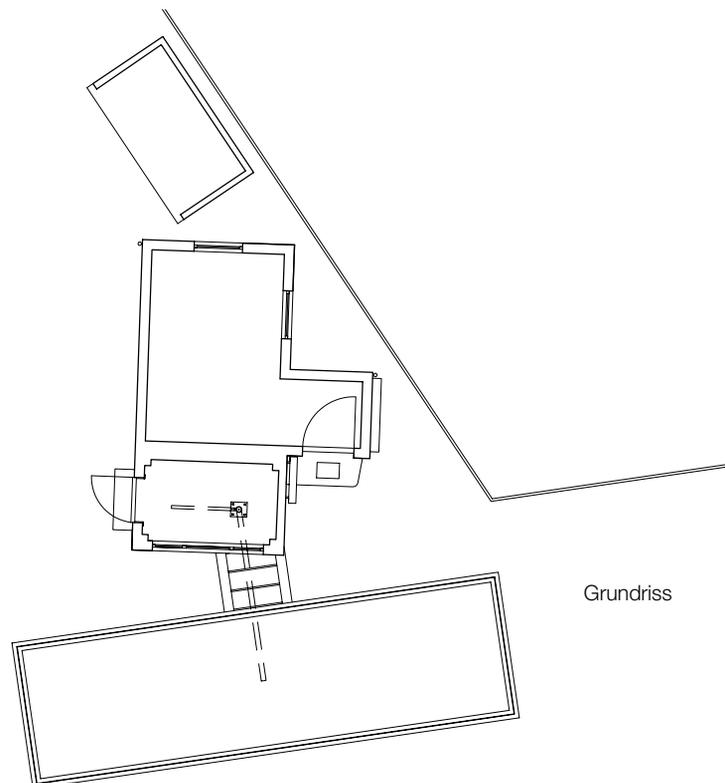
Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Grundriss



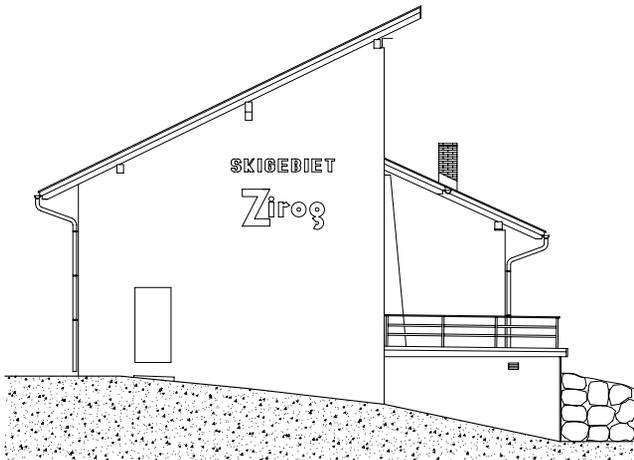
Österreichische Waage

Die Waage, an der Brennerbundesstraße gelegen, besteht aus Waageplattform, Aufenthaltsraum für die Bedienung sowie einem Raum für den Waagemechanismus.

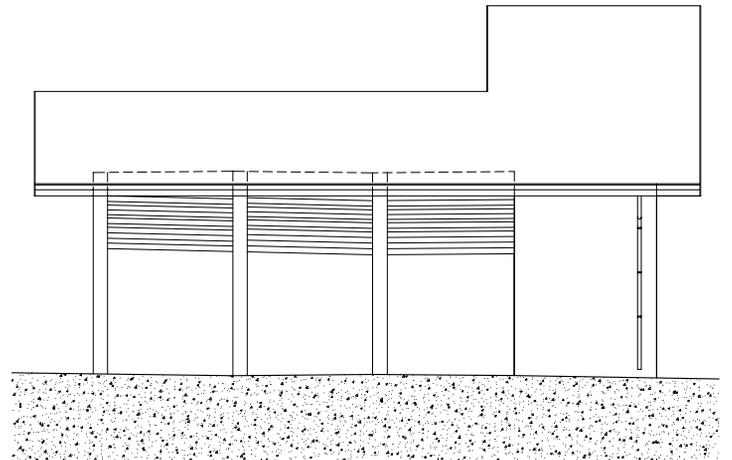
Bei dieser mechanischen Grenzwage handelt es sich um einen heute noch intakten technischen Bau. Die Waageplattform wurde über ein mechanisches Gestänge und Zugarm mit dem Waagemechanismus verbunden. Der Wiegebalken dreht sich um die Drehachse des Waagarmes und kann über Gewichte jeweils um 1000-, 100-, 10- und 1-Kilo-Schritte verschoben werden. Wenn die Messmarken am rechten Teil des Waagarmes im Gleichgewicht sind, ist das Wiegegewicht erreicht und kann an der Gewichtsbox durch einen Stempel auf der Wiegekarte markiert werden.

22

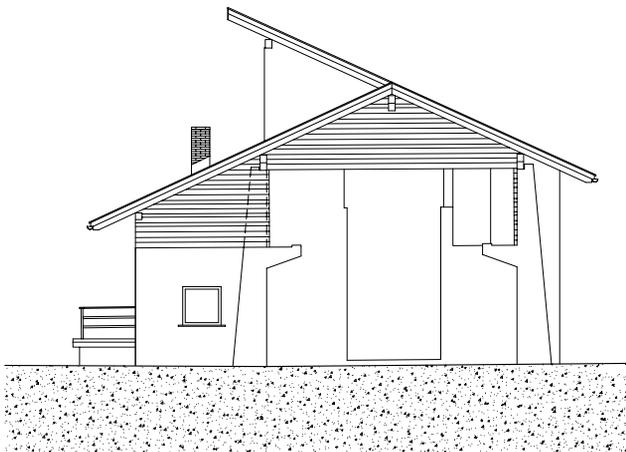
Skigebiet Zirog



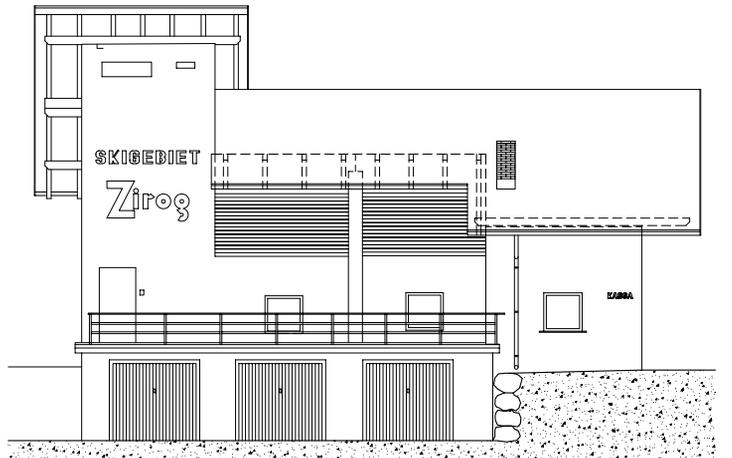
Westansicht



Nordansicht



Ostansicht



Südansicht

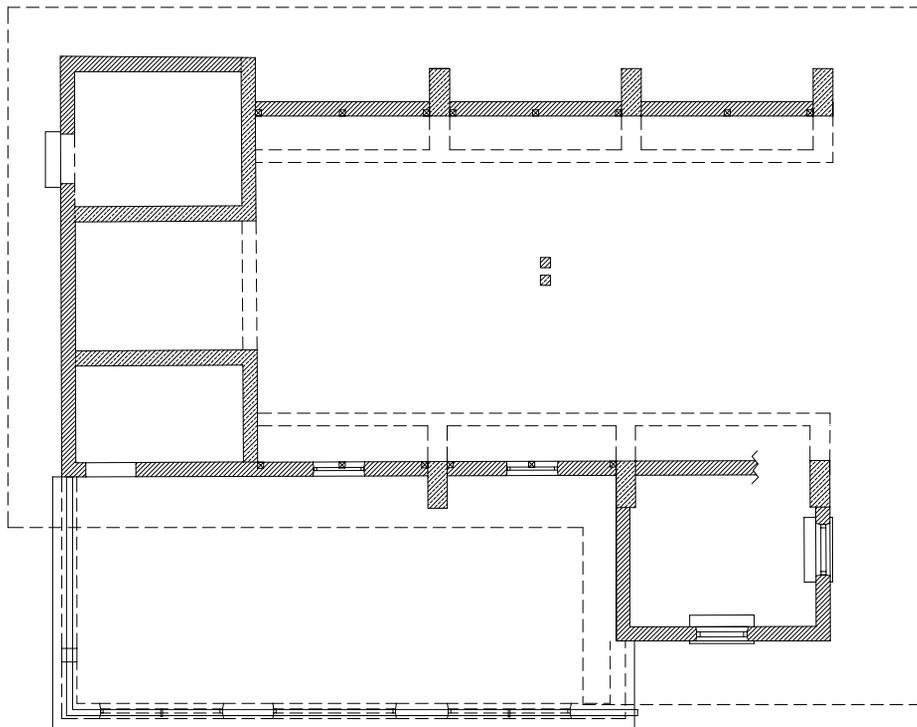


Skigebiet Zirog

Das Gebäude der Talstation wurde aus einem quer zum Hang stehenden offenen Bau mit Satteldach entwickelt. In einer Gegenbewegung zum Hang wurde der Trafoturm durch Hochklappen der Südwestecke des Daches formuliert.

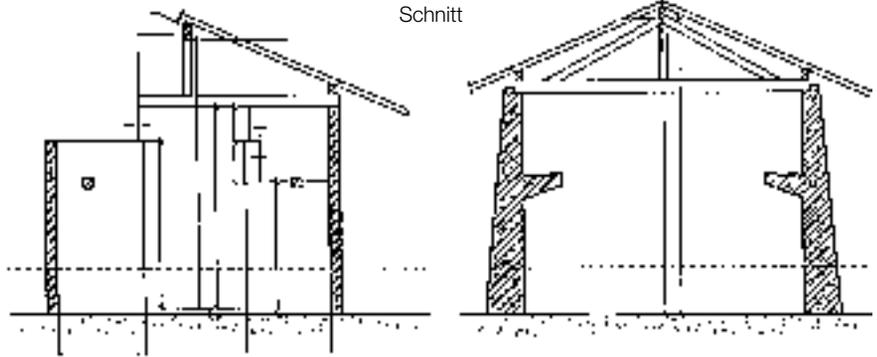
Das Bauwerk besteht aus einer Wagenhalle mit integriertem Transformatorenturm, vorgelagerten Garagen und einem Kassenraum. Der Turm wird zu einem funktionalen und formalen Akzent mit Fernwirkung zu Straße und Autobahn. Die Grundkonstruktion besteht aus Stahlbetonstreben mit Konsolen für die Leitschienen der Seilbahntechnik. Seit 1991 ist der Zirolift nicht mehr in Betrieb und vom Abbruch bedroht.

Das Skigebiet Zirog wurde 1948 erschlossen und war damit die erste Liftanlage im gesamten Wipptal.



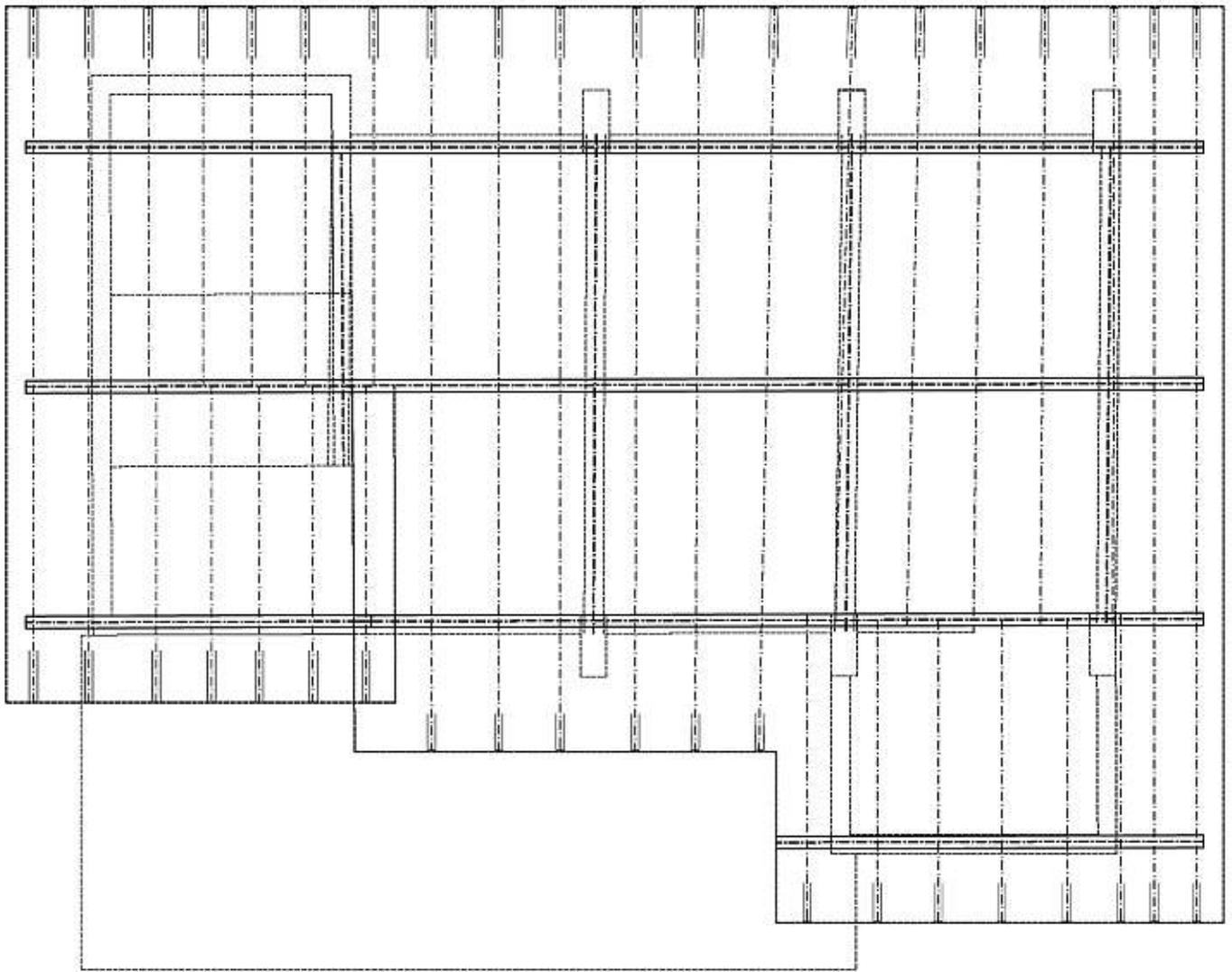
Grundriss Erdgeschoss

Schnitt



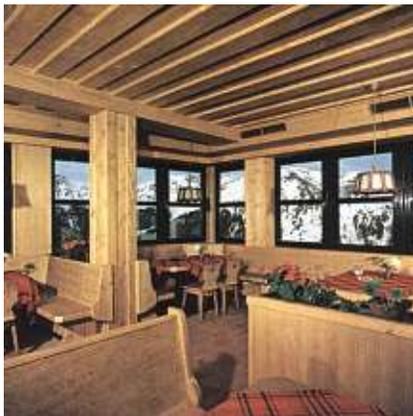
Skigebiet Zirog, heute nur mehr mit Erinnerungswert. Seit der Nachkriegszeit bis in die Achtzigerjahre war Zirog für Wintersportler aus Nord und Süd ein Fixpunkt. Herrschte auf der Alpennordseite Föhn, war das Skivergnügen auf der Alpensüdseite gesichert. Mit einladenden Gästezimmern und Speisesaal warb das durch eine Seilbahn erschlossene Hotel Zirog um Wintersportler.





Werksatz, Schnitt; Struktur des technischen Aufbaues der in Holz ausgeführten Dachkonstruktion der Talstation

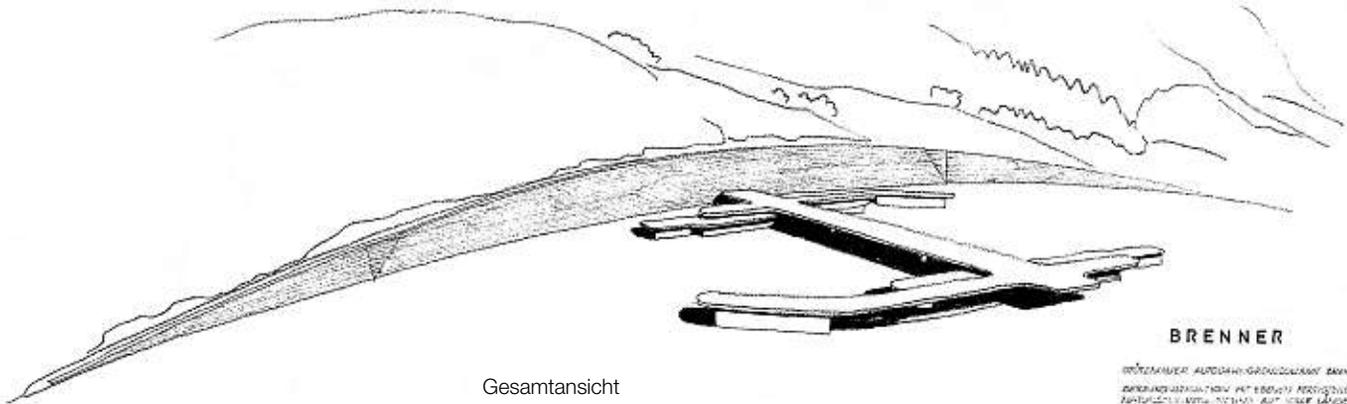
Blick von Zirog auf die Brennerfurche mit Ortschaft, Eisenbahn- und Autobahnareal sowie Brennersee



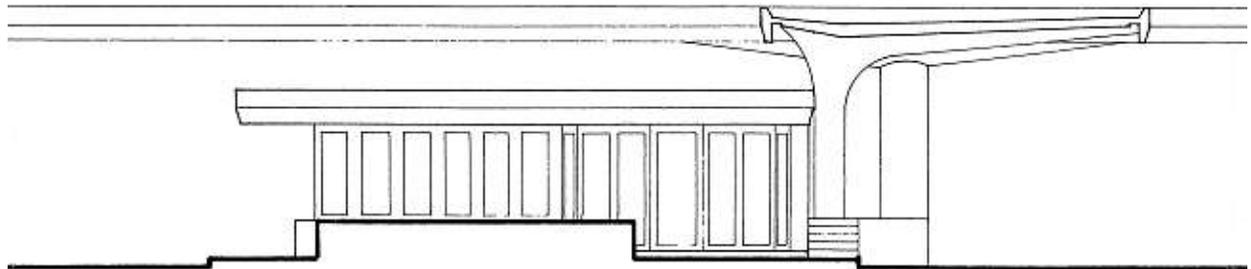
23

Autobahn-Grenzzollamt Brenner

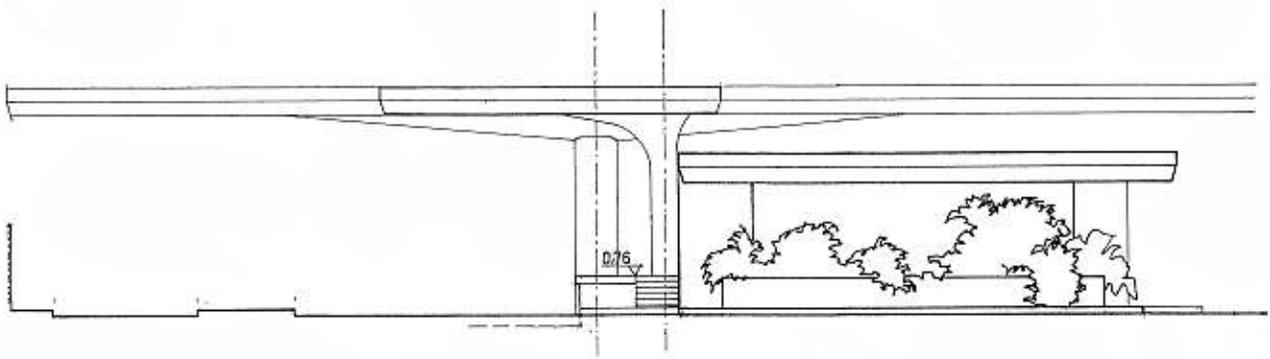
Architekten Ekkehard Hörmann und Horst Parson



Gesamtansicht



Einfahrt Brückenwaage





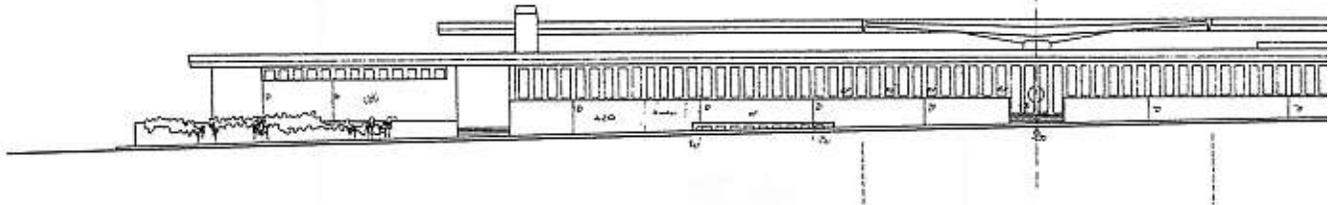
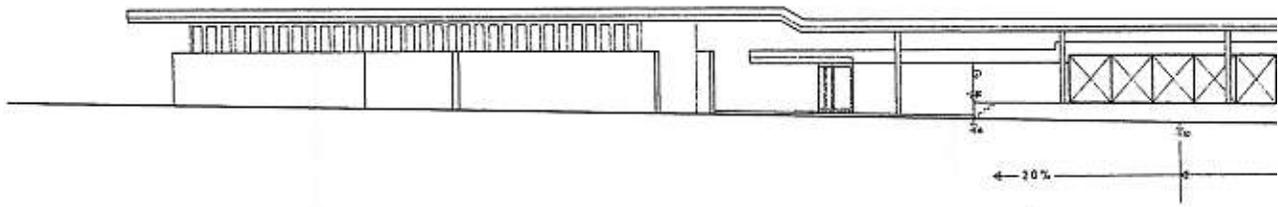
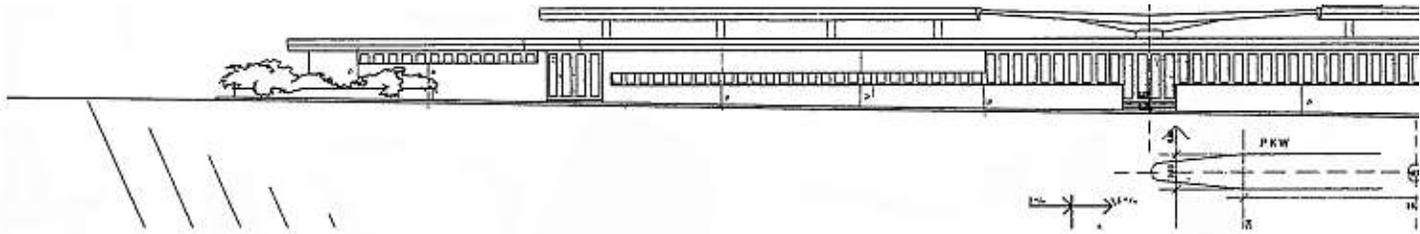
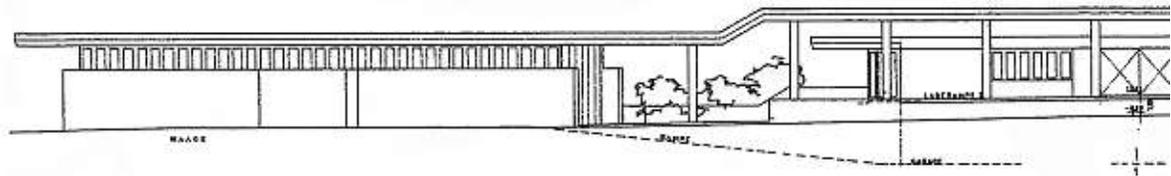
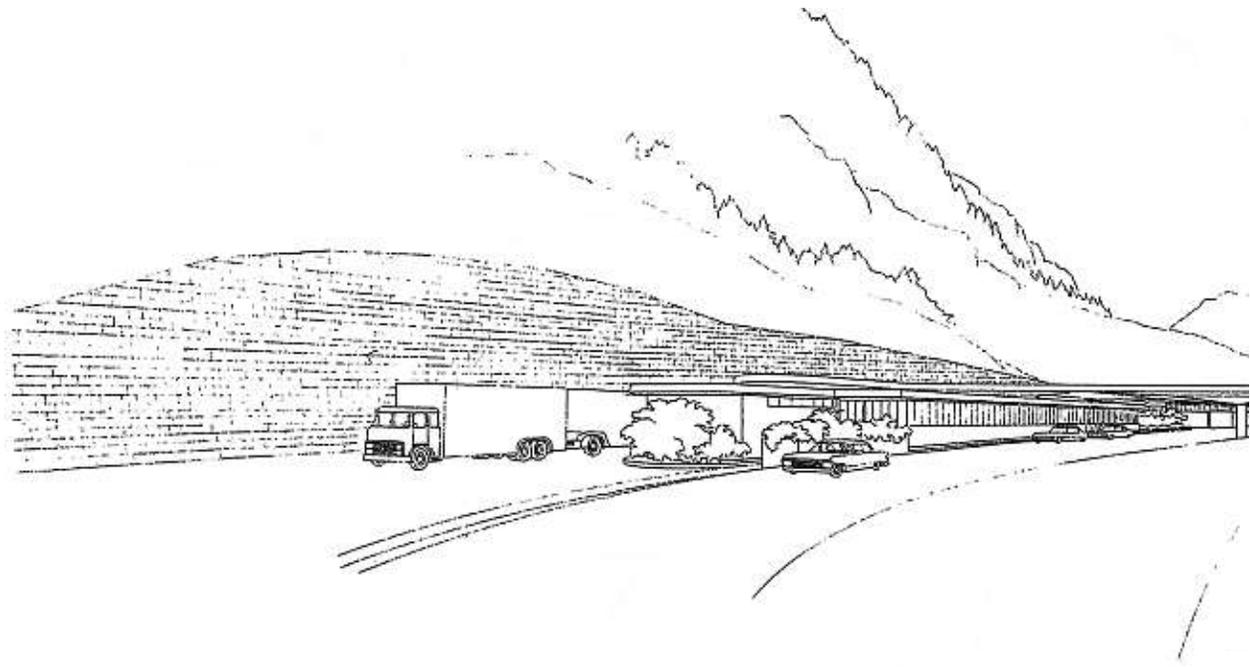
Autobahn-Grenzzollamt Brenner

Die neue Autobahn über den Brenner machte auf österreichischer Seite die Anlage großzügiger neuer großer Zollamtsgebäude notwendig, die auf dem aus dem östlichen Hang herausgesprengten, ca. 140 m breiten Zollamtsplatz in den Jahren 1968–1971 nach den Plänen der Architekten Ekkehard Hörmann und Horst Parson errichtet wurden.

Das Raumprogramm sah zwei Zollhäuser (zweiteiliges Inselzollamt) für die Ein- und Ausreise und zugehörige Gebäude für Brückenwaagen sowie eine Folge von Flugdächern vor, die die Abfertigungsbereiche im Freien zu überspannen hatten, wobei das zentrale mittlere Dach über 20 Fahrspuren reicht.

Für die architektonische Gestaltung der lang gestreckten Baukörper war die Anpassung an das große bogenförmig abschließende Areal des Zollamtsplatzes bestimmend; zum ändern wurde eine dem fließenden Verkehrsstrom adäquate „weiche“ Formgebung angestrebt, bei der bewusst optisch hart wirkende Kanten vermieden wurden. Mit der Anordnung und Konstruktion der massiven Holzfenster wurde ein alpines Element in das Erscheinungsbild der straßenseitigen Fassaden eingebracht.

Wegen der extremen klimatischen Bedingungen wurde eine sehr widerstandsfähige Bauweise mit gut isoliertem Ziegelmauerwerk und vorgeblendetem Vorsatzbeton gewählt.



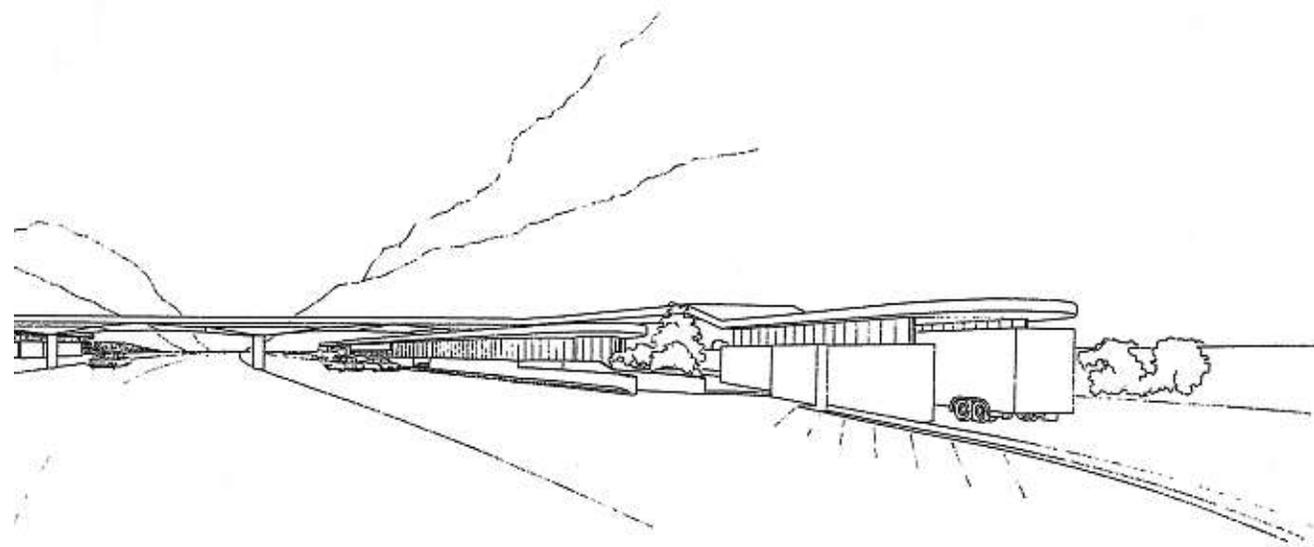
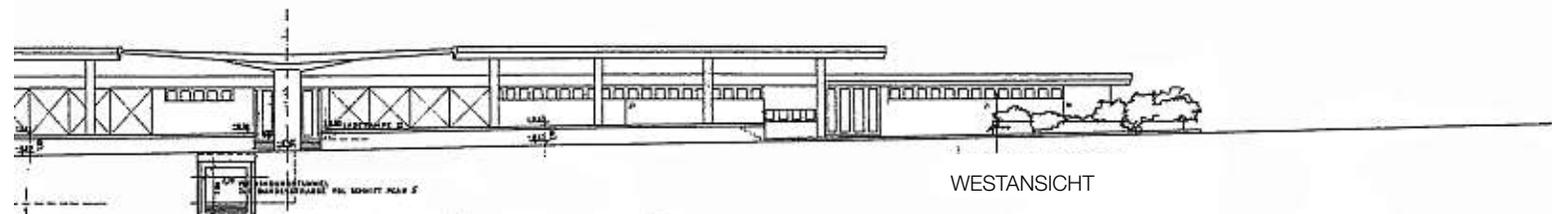
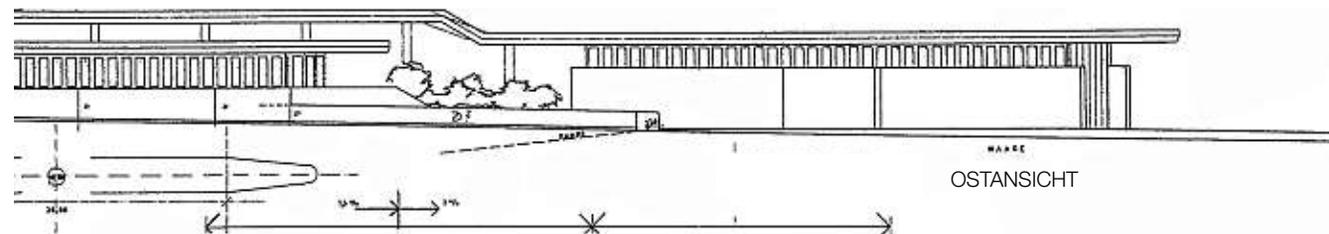


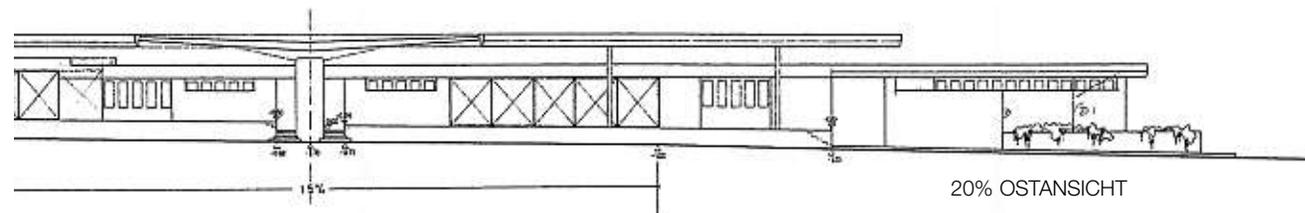
SCHAUBILD VON NORDEN



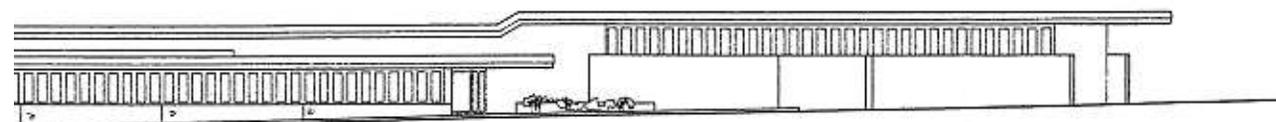
WESTANSICHT



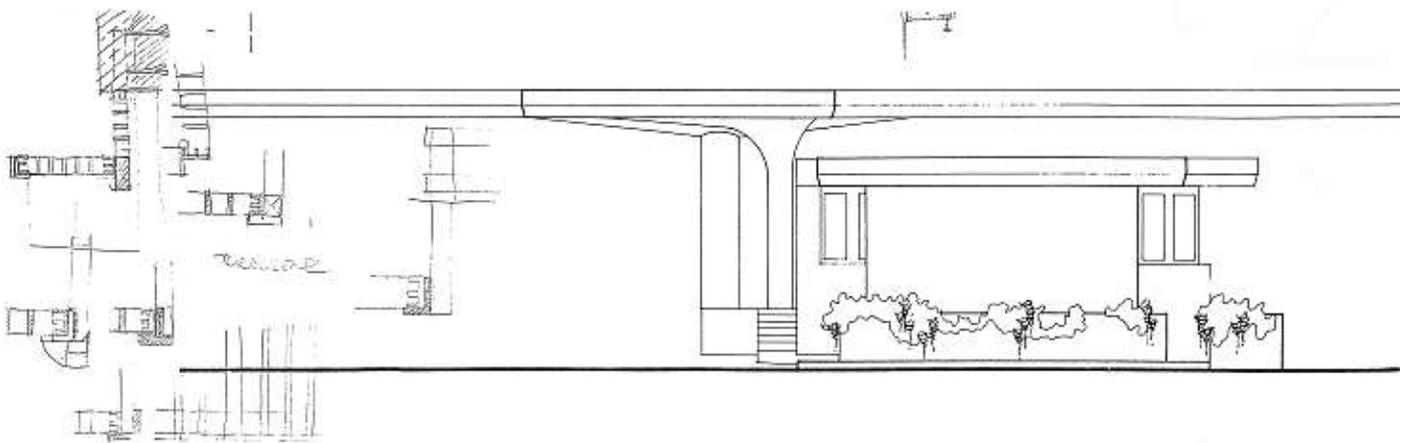
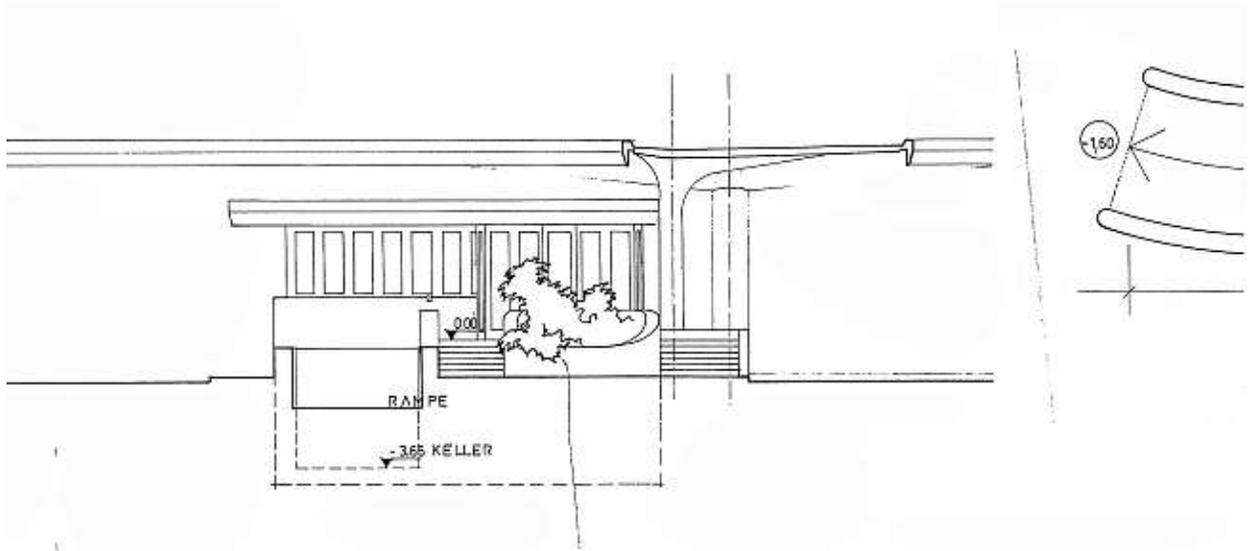
OSTANSICHT



20% OSTANSICHT

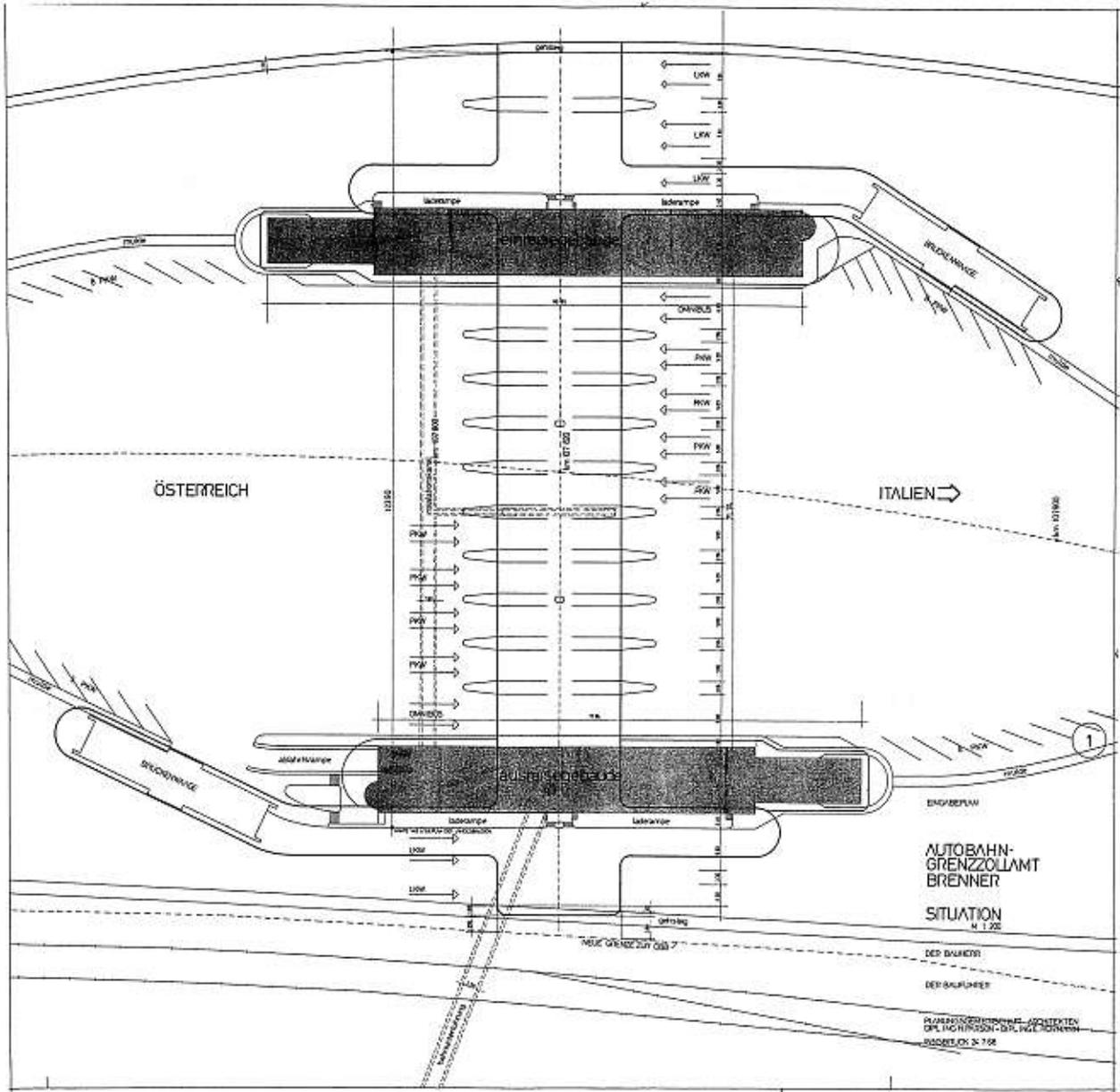


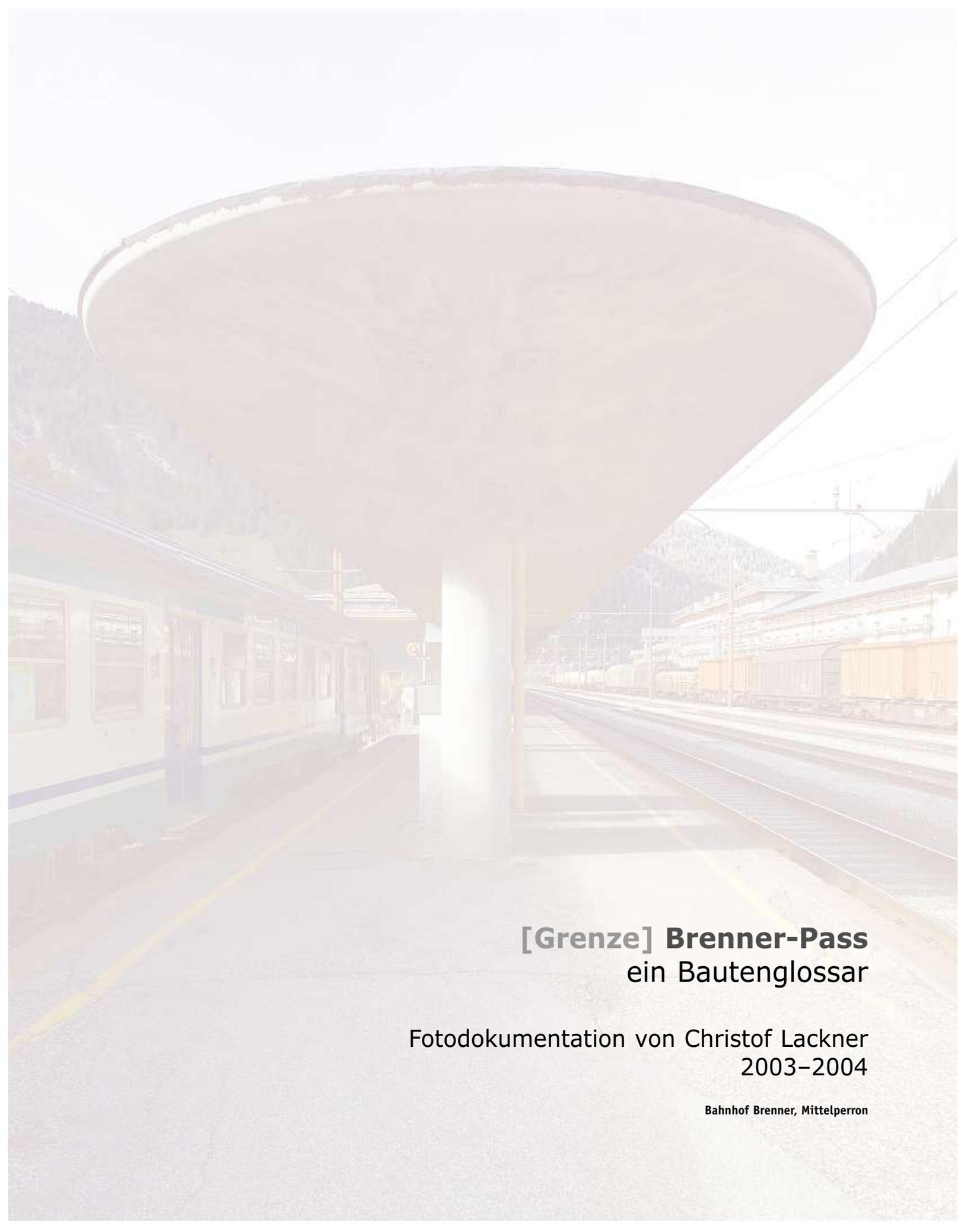
WESTANSICHT



Österreichischer Autobahnzoll samt
Infrastrukturen; alle Skizzen und
Schaubilder des Projekts von Architekt
Ekkehard Hörmann und Horst Parson



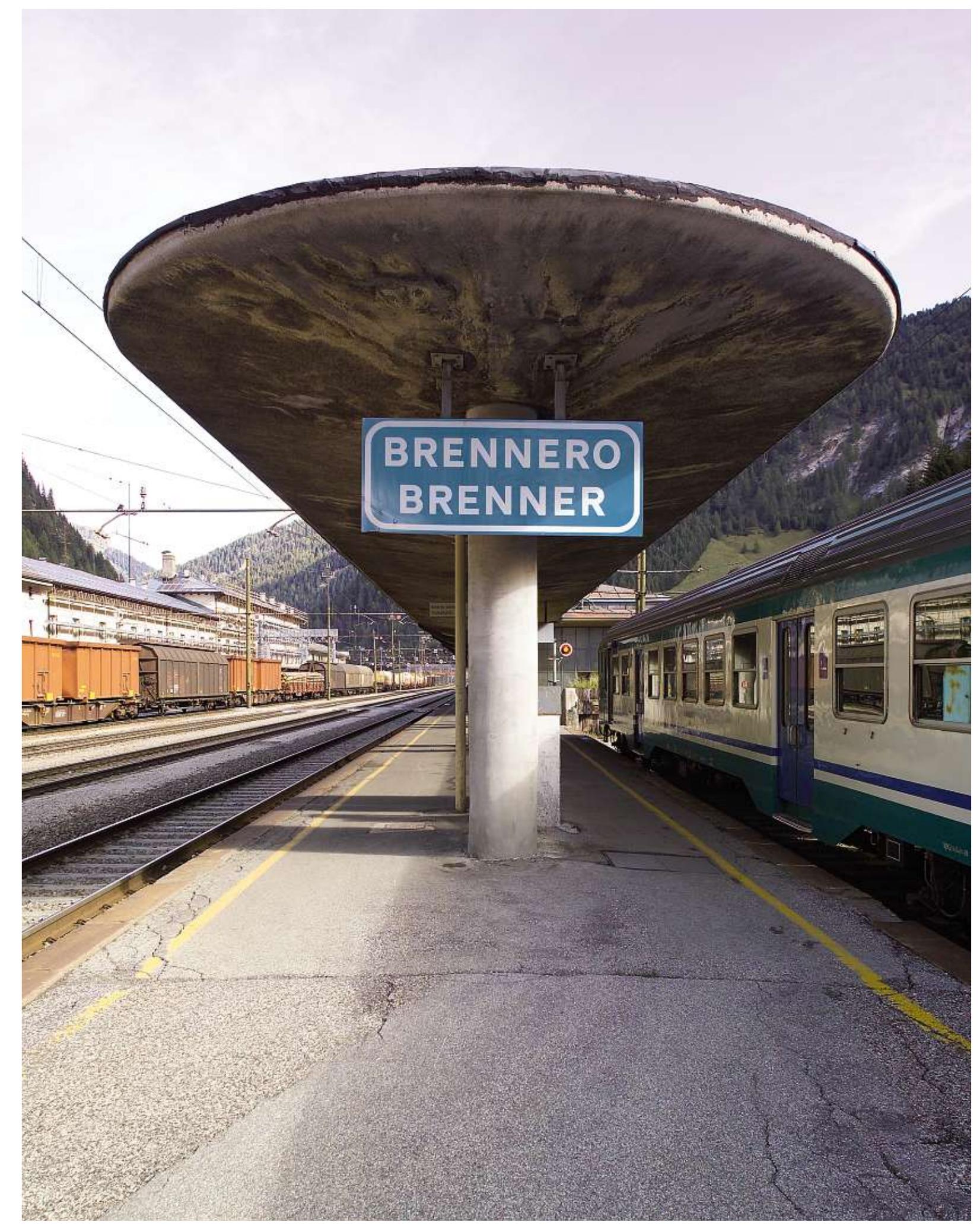




[Grenze] Brenner-Pass
ein Bautenglossar

Fotodokumentation von Christof Lackner
2003–2004

Bahnhof Brenner, Mittelperron

A photograph of a train station platform. A large, mushroom-shaped roof structure covers the platform. A blue sign with white text is mounted on a white pillar under the roof. The sign reads "BRENNERO" on the top line and "BRENNER" on the bottom line. To the right, a green and white passenger train is stopped at the platform. To the left, several orange freight cars are visible on the tracks. The background shows a mountainous landscape with green hills and a large building with a white facade and a red roof.

**BRENNERO
BRENNER**



Alpentransitweg, Autobahn- und Bahnareal

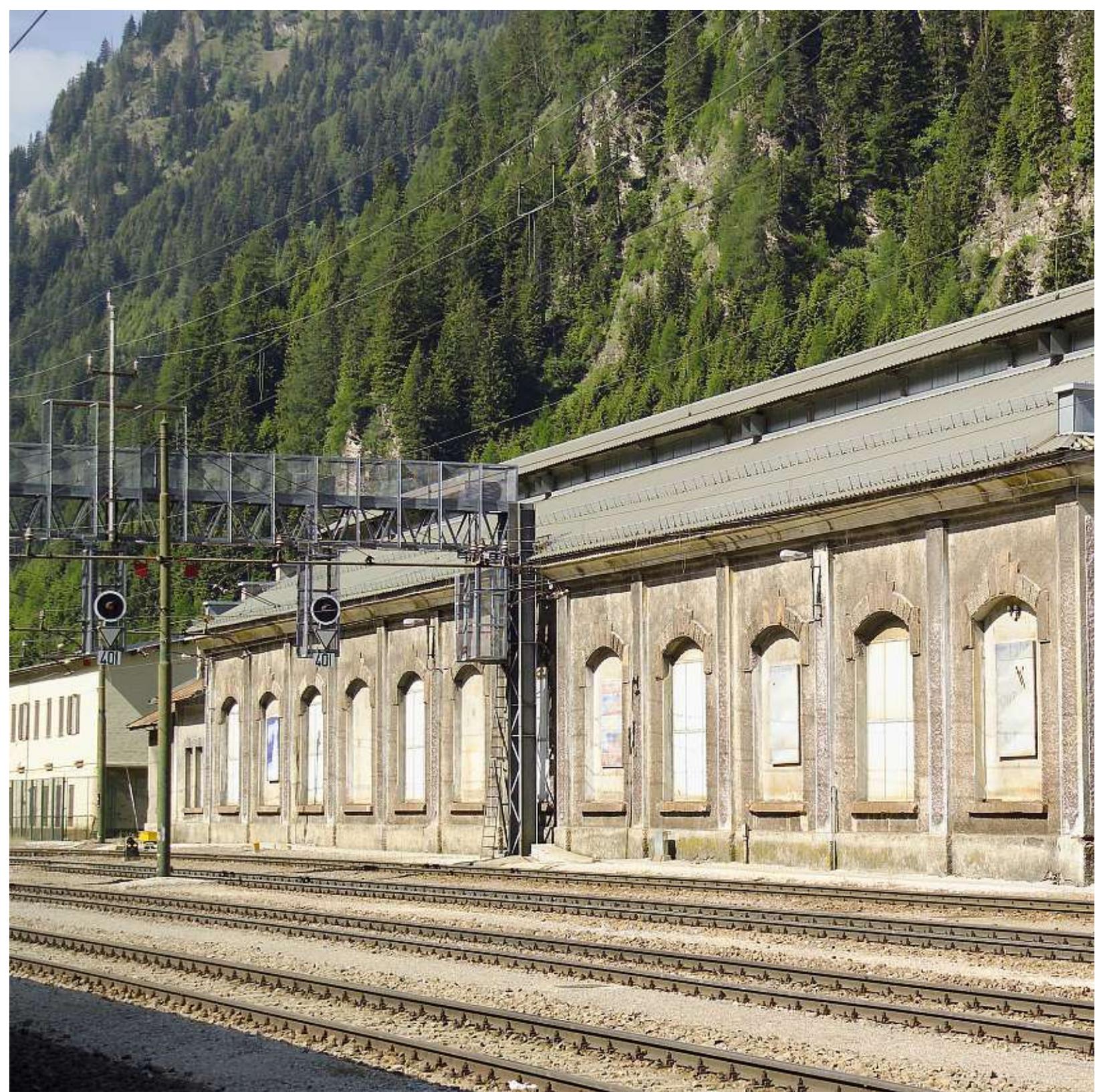
Kirche St. Valentin







Stellwerk



Lokomotivenremise





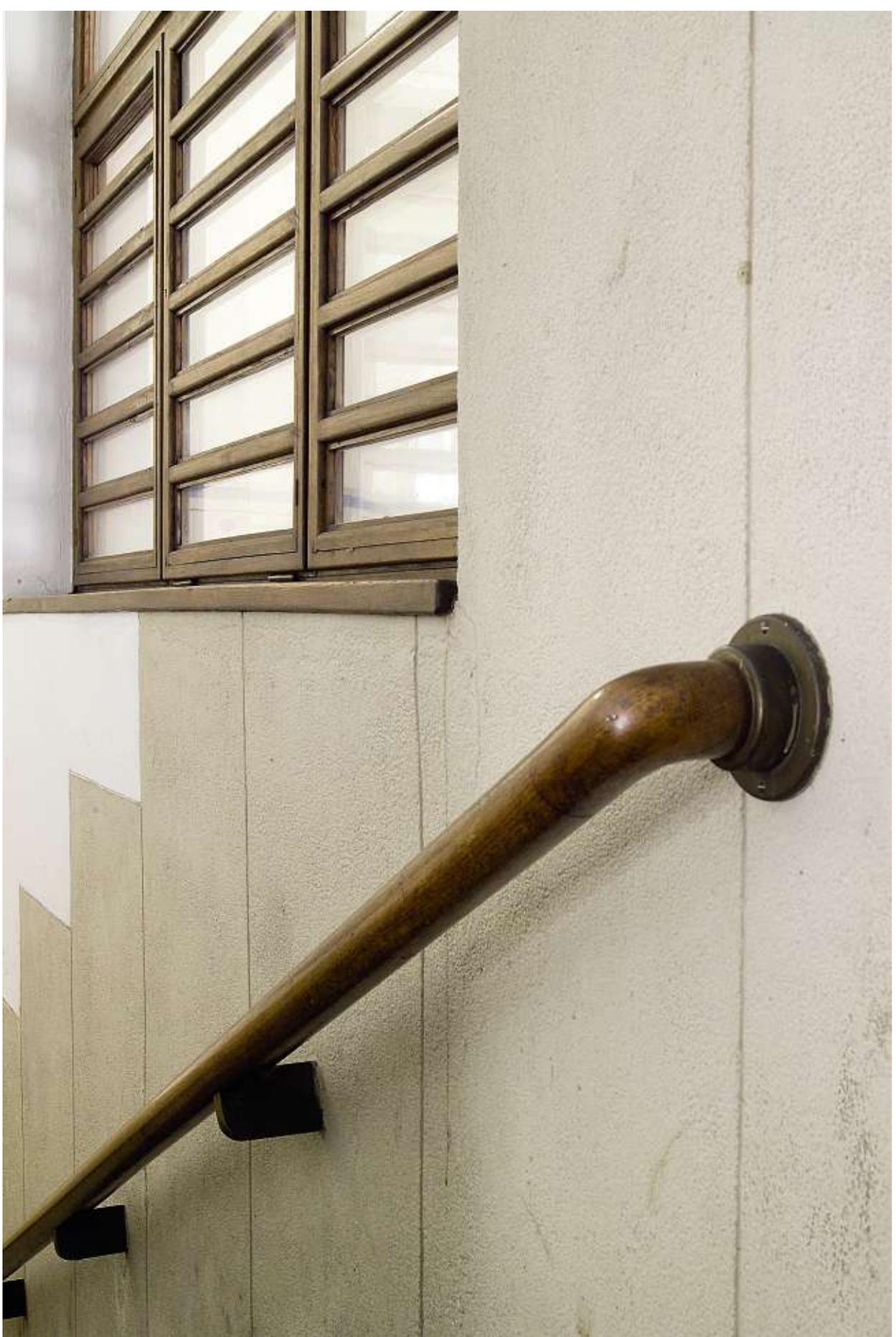


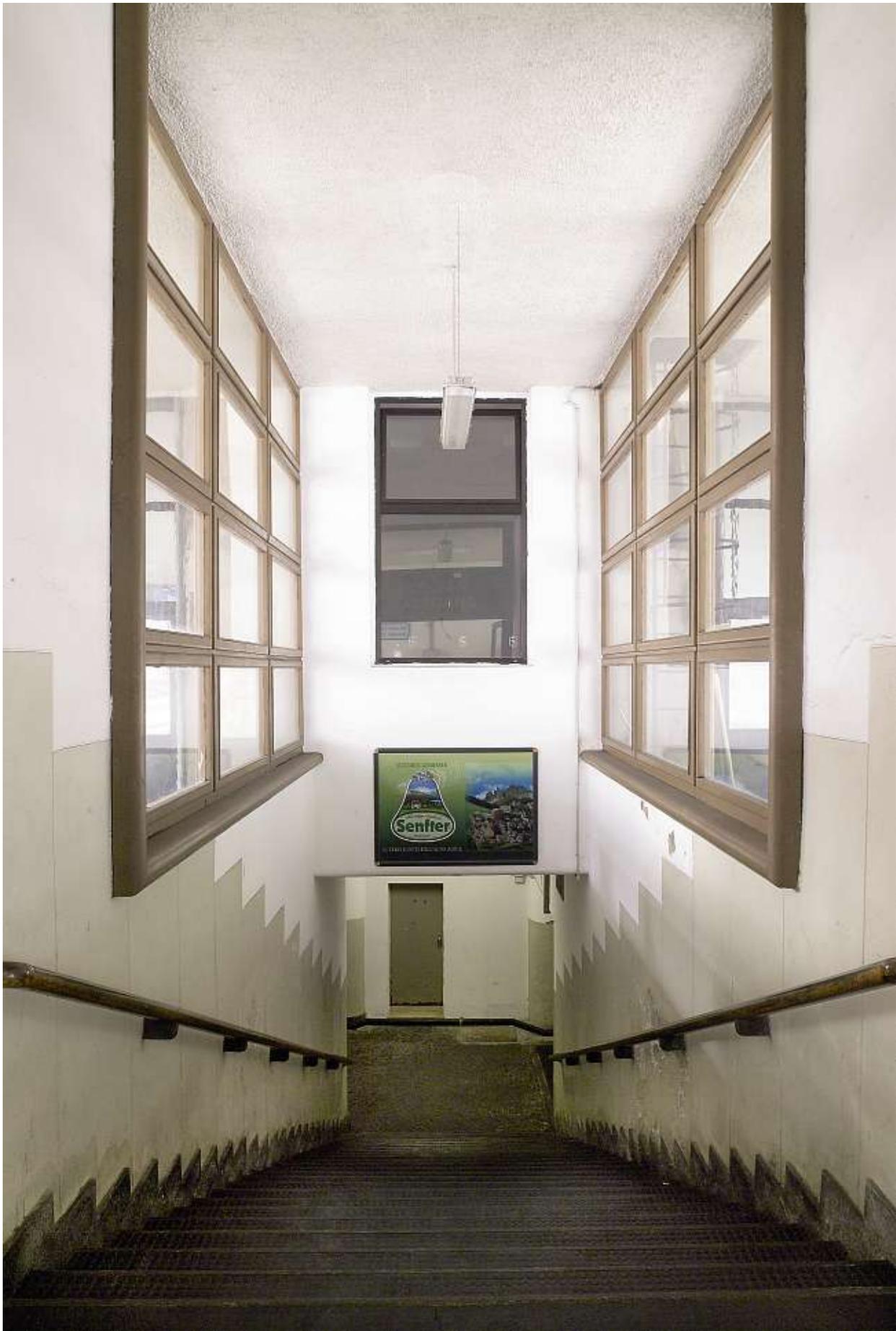
Bahnhofsgebäude





Carl von Etzel-Büste, Erbauer der Brennerbahn







Wasserspeicher, Bahnhof Brenner





Arkadengang mit Schutzdach, Bahnhof Brenner

Sitzbank





Eisenbahner-Wohnhäuser







Zwei Wohnhäuser

Ehemalige Dependence Hotel Post



Wohnhochhäuser für Bahnpersonal, vom Abriss bedroht





Straßenwärterhaus

Kapelle Maria zum guten Rat





Kindergarten





Hotel Post

Detail Goethe-Gedenktafel





Italienisches Grenzkontrollhaus (Pils)





Italienisches Zollhaus, dahinter Polizeikaserne

Rechts: ACI-Gebäude





Italienische Grenzwaage, 2005 abgerissen

Kirche Maria am Wege mit Baustelle





Grenzstein





Österreichisches Grenzkontrollhaus

Innenansicht





Österreichisches Zoll- und Wohnhaus





Brennerbad, Umspannwerk der Brennerbahn; abgerissen

Brennerbad, Umspannwerk der Brennerbahn, innen





Bunkeranlage





Getarnter Bunkereingang

Eisack-Wasserfall







Lift Zirog, Talstation

Brennerbad, Kapelle St. Zacharias





Brennersee



Österreichische Autobahn-Zollstation, LKW-Waage



Der Brenner in zwölf historischen Bildern

Günther Ennemoser

Brennerstraße – Römerstraße

Die Geschichte der Brennerstraße reicht weit zurück. Der Brennerpass (1372 m), obwohl immer als Passhöhe bezeichnet, ist mehr ein Hochtal, auf dessen Seiten sich noch viel höhere Berge erheben. Diese Passfurche war in Urzeiten sumpfig und von drei kleinen Seen beherrscht. Diese ließen ein Durchkommen kaum zu. So bevorzugten Reiter und Wanderer einen steilen Saumpfad von Gossensaß über den Giggelberg, vorbei am Lorenzenberg nach Vinaders und Gries am Brenner. Seit der Bronzezeit, so nehmen Forscher an, benützten Händler, Boten, Abenteurer und andere diesen Steig, wobei sie ihre Waren und Habseligkeiten bei Gossensaß und Gries am Brenner von den Tragkörben der Lasttiere auf vierrädrige Wagen und umgekehrt zweimal umladen mussten.

Die Römer, welche um 15 vor Christus das Land im Gebirge in Besitz nahmen, teilten den Brennerweg der Provinz Rätien zu. Hier errichteten sie diesseits und jenseits des Passes ihre Militärlager Vipitenum (Sterzing) und Matreium (Matrei am Brenner). Römische Soldaten entsumpften auf ihrem Marsch über den Brenner die niedrige Talfurche und legten an äußerst moorigen Stellen Holzbrücken an, die fortan einen Durchzug ermöglichten. Von den drei Seen – einer lag zwischen den Ortsteilen St. Valentin und Kerschbaum, ein anderer im Bereich des Wolfenhofes und der dritte am Nordrand der Talfurche, erstmals 1229 „lacus in Mittenwalde“ genannt – blieb der letztgenannte übrig. Dem Brennersee, auch Dornsee genannt, nahm der Bau der Brennerautobahn ein beträchtliches Stück weg, doch er erinnert noch an die moorige und seenreiche Talfurche von einst. Unter dem römischen Kaiser Septimus Severus (193–211 n. Chr.) wurde der erste Brennerweg in eine Heeresstraße umgebaut und mit unregelmäßigen Steinplatten gepflastert. Diese Platten versahen die fachkundigen römischen Straßenbausoldaten mit Radgeleisen für die

Wagen, um den Pferden Kraft zu ersparen. Wie üblich, setzten die Römer bei solchen Arbeiten Sklaven ein, die Schwerarbeit leisten mussten. Der Fund eines römischen Meilensteins beim alten Zoll in Lueg aus der Zeit des Septimus Severus und die 1935 und 1936 entdeckten Reste einer Geleisesstraße in nächster Nähe des Brennersees sowie die während des Baues der Brennerautobahn gefundenen Überbleibsel des Römerweges verweisen eindeutig auf diese Heeresstraße über den Brenner, die ein Zweig der ‚Via Claudia Augusta‘ war. Im Jahre 565 reiste der spätromische Dichter Venantius Fortunatus auf dieser Straße über den Brenner. In seinem Reisebericht erzählt er vom Land der Breonen mitten in den Alpen. Er nennt ein Heiligtum oder eine Kapelle ‚Templa Valentini‘, die an den Glaubensboten und Bischof Valentin von Rätien erinnern soll. Dieses Kirchlein ist somit die erste Vorgängerin der heutigen St.-Valentins-Kirche auf dem Brenner gewesen. Um 590 drang während der Völkerwanderung der Stamm der Bajuwaren über den Brenner in den Süden. Sie eroberten und besetzten das Gebiet bis südlich von Bozen, das Pustertal und das Etschtal bis Meran. Überall gründeten sie Dauersiedlungen, so auch im Brennerraum. Die Bajuwaren übernahmen die Straßenzüge der Römer und teilten jenen über den Brenner ihrem Norigau zu. In den ersten Jahrhunderten der deutschen Besiedlung wird die Brennerstraße kaum mehr erwähnt. Sie scheint in Vergessenheit geraten zu sein. Doch dann zogen die deutschen Könige und Kaiser über den Brenner; für die Instandhaltung der Landesstraßen mussten in diesen Jahren die Herzöge und Fürstbischöfe sorgen. 806 wird der Brennerweg noch als ‚exitus‘ und ‚introitus‘ ‚per alpes Noricas‘ bezeichnet. In den nachfolgenden Jahren förderten vor allem die Herzöge Rudolf IV. (1363–1365), Friedrich IV. (1406–1439) und Erzherzog Sigmund der Münzreiche (1439–1490) die Brennerstraße, besonders im Wipptal. In der Zeit von Kaiserin Maria Theresia, um 1840, wurde diese Verbindung stark verbessert und erhielt im Wesentlichen die Trassenführung von heute. Bis in die Fünfzigerjahre des 20. Jahrhunderts schluckte die gute alte Brennerstraße noch den aufkommenden Verkehr, doch mit Beginn des LKW-Transports war sie zunehmend überfordert. Frühestens die im Jahre 1973 auch auf der Südseite des Brenners fertig gestellte Autobahn brachte die lang ersehnte Entlastung.



Zollhaus Lueg in einer Radierung von Pietro Marchioretto um 1805

Der Kaiserpass – Mautstellen im Mittelalter um 1400

Der Schweizer Dichter Conrad Ferdinand Meyer (1825–1898) bezeichnete in einem seiner Gedichte den Schweizer Pass Septimer als den Kaiserpass. Nicht der Septimer, heute wieder beinahe ein Saumpass im Kanton Graubünden, gilt als ‚Kaiserpass‘, sondern der Brenner. Nur er verdient diesen Namen, denn wenigstens 66 deutsche Könige und Kaiser zogen im Mittelalter über ihn ins italische Land und nach Rom.

874 überquerte bereits König Ludwig der Deutsche (843–876) den Brenner auf seiner

Reise nach Verona. Nach der Gründung des ‚Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation‘ gewann der Brenner weltgeschichtliche Bedeutung. Die deutschen Könige zogen mit Streitmacht und Gefolge vielfach über diesen niedrigsten Alpenpass. Hier die wichtigsten: Otto I. (936–973) zog 951 und 961 über den Brenner und wurde am 2. Februar 962 vom Papst in Rom zum Kaiser gekrönt. Otto II. (973–983) reiste 967 über den Brenner nach Verona. Otto III. (983–1002) nahm 996 ebenfalls den Weg über den Brenner zur Kaiserkrönung nach Rom. 997 sah man ihn wieder, vom Brenner kommend, auf einer Heerfahrt nach Italien. Um die Jahrtausendwende 999/1000 soll er nochmals über diesen Alpenpass von Italien nach Deutschland zurückgekehrt sein, und im Februar 1002 wurde der tote Kaiser über den Brenner nach Norden gebracht, da er wunschgemäß in Aachen bestattet wurde. Heinrich II. (1002–1024) kam 1013 über den Brenner nach Rom, um sich zum Kaiser krönen zu lassen. 1021/1022 kehrte er wieder von seiner Italienfahrt über den Brenner zurück. Konrad II. (1024–1039), der übrigens den Bischöfen von Brixen und Trient auch die weltliche Gewalt übertrug, zog 1026/1027 zur Kaiserkrönung nach Rom. Auf ihn folgte Heinrich III. (1039–1056), der ebenfalls in den Jahren 1045, 1047 und 1055 über den Brenner nach Italien marschierte. Heinrich IV. (1056–1106) kam im Juni 1080 über den Brenner nach Brixen zur Aftersynode und zog bald wieder zurück. Wahrscheinlich zog er auch 1081 über den Brenner. Für das Jahr 1084 ist dies sicher. Auch nahm er auf seiner Italienfahrt von 1090 bis 1096 den Hin- und Rückweg über diesen Alpenpass. Heinrich V. (1106–1125) schickte bei seinem Italienzug 1110/1111 einen Teil seines Heeres über den Brenner. Dasselbe geschah im Jahre 1116. Lothar von Supplinburg (1125–1137) kam im Sommer 1132 mit 1500 Rittern über den Brenner. Nach der Kaiserkrönung im Jahre 1133 kehrte er über diesen Pass wieder in seine Heimat zurück. Nach einer weiteren Italienfahrt 1136 starb er bei der Rückkehr über den Brenner im November 1137 bei Reutte in Tirol. Friedrich I. Barbarossa (1152–1190), der legendäre Rotbart, zog zum ersten Mal mit 1800 Rittern 1154 über den Brenner nach Italien. Im Juni 1158 und 1166 kam er wieder über den Brenner ins südliche Land. Friedrich II. (1215–1250) kehrte, von einem kleinen Heer begleitet, 1220 von Deutschland über den Brennerpass nach Italien zurück. Den Brennerweg benutzte er ebenfalls in den Jahren 1236 und 1237. Konrad IV. (1250–1254) wurde als Kind im Juni 1238, nach seiner Krönung zum König, von seinen Eltern über den Brenner nach Verona gebracht. Über den Brenner zog er später wieder in den Jahren 1245 und 1251 Richtung Süden. Und der unglückliche Konradin wollte 1267, nachdem er den Brenner überschritten hatte, in Sizilien sein staufisches Erbe antreten. Doch mit seiner Hinrichtung 1268 ging das universale abendländische Kaisertum zu Ende.

Im Mittelalter gehörte die Zolleinhebung auf den Landstraßen zu den Hoheitsrechten der deutschen Könige, 1305 belehnte Herzog Albrecht von Österreich seine drei Söhne Otto,

Heinrich und Ludwig mit den wichtigsten Zollstätten in Tirol. Die Mautstelle jenseits des Brenners war der Lueg. Das ehemals schlossartige Gebäude wurde in den Tiroler Freiheitskriegen 1809 von den Franzosen zerstört. Diese Zollstätte quittierte 1815 die Arbeit. Das Zollhaus südlich des Brenners stand zwischen Gossensaß und Sterzing. Den historischen Zollhauserker sieht der Reisende heute noch am Gasthaus Zoll in Lurx knapp über der Straße angebaut. Der Kutscher konnte so die Bezahlung seiner Zollgebühr vom Kutscherbock aus entrichten und musste nicht eigens heruntersteigen. Das alte Zollhaus in Lurx wurde 1604 umgebaut und 1643 neu errichtet. 1790 kam das endgültige Aus für die Zollstation. Heute lädt der schön renovierte Gasthof Zoll mit Hotelbetrieb zu einer Einkehr ein. Am Brenner wurden gleich nach der Annexion Südtirols durch Italien schnellstens Fertigbauten für die Grenzdienste errichtet, die teils bis heute ihr Aussehen behielten. Nach der Aufhebung der Grenzkontrollen harren sie einer neuen Bestimmung.

Deutsche Italiensehnsucht Brenner, das Tor zum Süden am Beispiel Goethes

Kennst du das Land, wo die Zitronen blühn,
Im dunklen Laub die Goldorangen glühn,
Ein sanfter Wind vom blauen Himmel weht,
Die Myrte still und hoch der Lorbeer steht,
Kennst du es wohl? – Dahin! Dahin!
Möchte ich mit dir, O mein Geliebter, ziehn.

Wer kennt diese wunderbare Lyrik des großen deutschen Dichters Johann Wolfgang von Goethe (1748–1832) nicht? Mignon ist im Roman ‚Wilhelm Meisters Lehrjahre‘ enthalten.

Mignon

Nur wer die Sehnsucht kennt,
Weiß, was ich leide!.....

Mit diesen Versen beginnt ein weiteres Gedicht, Mignon. Die ‚Italienische Reise‘ (1816/1817) erzählt von der glücklichen Zeit des Dichters im Land seiner Sehnsucht: Italien. Die Reise führte ihn ab September 1786 über den Brenner nach Venedig, Rom und Neapel und weiter von dort über das Meer in den sizilianischen Frühsommer. Den Dichter begeisterte auf seiner Italienfahrt, wie er selbst sagt, die Harmonie von Himmel, Meer und Erde, die üppige Vegetation mit Maulbeerbaum, Oleander und Zitronenhecken, dann die vielen Kirchen, Monumente, Paläste und die kunstvoll gebauten Brun-



Goethe-Gedenktafel am Brenner,
Hotel Post



„Stirtzungen mit der Gegend auff 2 Stund“.
Kupferstich von Gabriel Bodenehr,
Augsburg 1716

nen, die südländischen Menschentypen und die bezaubernde Landschaft.

Vom Brenner, dem Tor zum Süden, schreibt er in seiner Italienischen Reise: ‚Nachdem ich völlig fünfzig Stunden am Leben und in steter Beschäftigung gewesen bin, kam ich gestern abend um acht Uhr hier an (Trient), begab mich bald zur Ruhe und finde mich wieder im stande, in meiner Erzählung fortzufahren.

Am neunten, Abends, als ich das erste Stück meines Tagebuchs geschlossen hatte, wollte ich noch die Herberge, das Posthaus auf dem Brenner, in seiner Lage zeichnen; aber es gelang nicht, ich verfehlte den Charakter und ging halb verdrießlich nach Hause. Der Wirt fragte mich, ob ich nicht fort wollte: es sei Mondenschein und der beste Weg, und ob ich wohl wußte, daß er die Pferde morgen früh zum Einfahren des Grummets brauchte und bis dahin wieder gerne zu Hause hätte, sein Rat also eigennützig war, so nahm ich ihn doch, weil er mit meinem innern Triebe übereinstimmte, als gut an. Die Sonne ließ sich wieder blicken, die Luft war leidlich; ich packte ein, und um sieben Uhr fuhr ich weg. Die Atmosphäre ward über die Wolken Herr und der Abend schön.

Der Postillon schlief ein, und die Pferde liefen den schnellsten Trab bergunter, immer auf dem bekannten Wege fort; kamen sie an ein eben Fleck, so ging es desto langsamer. Der Führer wachte auf und trieb wieder an, und so kam ich sehr geschwind zwischen hohen Felsen, an dem reißenden Eisackfluß hinunter. Der Mond ging auf und beleuchtete ungeheure Gegenstände. Einige Mühlen zwischen uralten Fichten über dem schäumenden Strom waren völlige Everdingen.’

Auf den Aufenthalt des Dichturfürsten im alten Posthaus am Brenner verweist eine Goethe-Marmortafel, welche vom in Gossensaß zur Nobelzeit des Tourismus weilenden Bildhauer Josef Kopf angefertigt und im Jahre 1900 an der Außenmauer des Posthauses angebracht worden war. Später kam noch eine italienische Gedenktafel dazu, in Erinnerung an den Dichturfürsten, diesmal mit leicht entstelltem Namen ‚Giovanni Volfango Goethe‘. Vor und nach Goethe lockte die Italiensehnsucht noch viele andere klingende Namen in das von der Natur begnadete Land, so den französischen Schriftsteller und Humanisten Michel de Montaigne (1533–1592), der auf seiner Italienreise am 25. Oktober 1580 über den Brenner fuhr, die Gegend um den Pass als sehr gefällig bezeichnete und am Abend müde in Sterzing ankam. Dort ließ er den Schulmeister rufen, um von ihm über die Gegend etwas zu erfahren. Doch Herr von Montaigne bezeichnete den Lehrer nachher als „Dummkopf, von dem er nichts über die Verhältnisse in dieser Gegend erfahren habe“. Knapp zwei Monate nach der Rückkehr Goethes von seiner ersten Italienreise brach sein Freund Johann Gottfried Herder (1744–1803) im August 1788 Richtung Süden auf. Er fand dort weder Goethes ‚Arkadien‘ noch die erhoffte Bereicherung. Dem Nordländer blieb die unbeschwerte Sinnlichkeit des Südens fremd.

Der deutsche Lyriker und Publizist Heinrich Heine (1787–1856) folgte 1828 ebenfalls den Spuren Goethes über den Brenner nach Italien, wo er sich auf seiner Reise durch

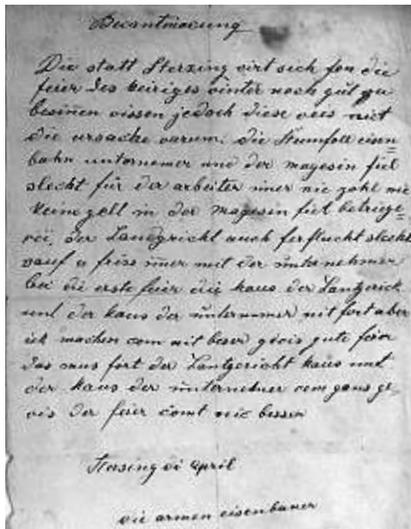
das alte Tirol nicht gerade erbaulich über die Tiroler geäußert haben soll. Und der steirische Waldheimatdichter Peter Rosegger (1843–1918) bereiste gerne die Tiroler Alpen und kam im Sommer 1899, bereits gesundheitlich angeschlagen, mit der Eisenbahn auf den Brenner. Am Tage seiner Ankunft wanderte er zum Brennersee und ins Venntal, wo ihn die Sennerin auf einer Alm nicht bewirten wollte. Nach längerem Drängen kam der Heimatschriftsteller bei der Dirn, die weder Uhr noch Zeit kannte, doch noch zu etwas Nahrhaftem. Beim Abschied sagte er zu ihr: „Die Uhr macht Sorg und der Kalender alt. Es gibt Blümlein, die Zeitlosen heißen, und ein solches Blümlein bist du!“ In derselben Nacht erlitt Rosegger im Gasthof Post am Brenner einen Asthmaanfall und fuhr am Morgen gleich nach Sterzing und Mareit weiter. Er wollte zum Schneeberg aufsteigen. Doch dies erlaubte seine Gesundheit dann nicht. Er kehrte um und fuhr über Gossensaß, wo er im Hotel Gröbner zu Mittag aß, wieder in seine Heimat zurück.

Die k. u. k. Südbahn baut 1867 die „Brennertransversale“ – eine technische Meisterleistung mit Low-Budget

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte die Erfindung der Dampflok eine Revolution in das bisherige Verkehrssystem. Die Eisenbahn ersetzte in kurzer Zeit das jahrhundertealte Fuhrwesen. Am 24. November 1858 verkehrte der erste Eisenbahnzug zwischen Innsbruck und Kufstein, während die Strecke Verona–Trient am 23. März 1859 und die Strecke Trient–Bozen am 16. Mai 1859 in Betrieb genommen wurde. Die k. u. k. Südbahngesellschaft schrieb nun ein Projekt einer Eisenbahn über den Brenner aus. Diese Ausschreibung konnte der württembergische Eisenbahningenieur Carl von Etzel (1812–1865) für sich entscheiden. Dem tüchtigen Eisenbahnfachmann wurde auch die Bauleitung übertragen. 16 Baulose vergab die Südbahngesellschaft an verschiedene Unternehmen, nur die Strecke Sterzing–Freienfeld durch das Sterzinger Moos musste sie in Eigenregie bauen. Um das natürliche und starke Gefälle zum Brenner auf beiden Seiten des Passes aufzufangen, erdachte das Planteam um Ing. von Etzel zwei Ausweichschleifen bei Schmirn und Vals und in das Pflerschtal bei Gossensaß. Diese sollten die Bahnlinie in sanft ansteigenden, technisch anspruchsvollen Kehrtunnels zum Brenner führen. Der erste Spatenstich der Brennerbahn erfolgte am 23. Februar 1864 am Bergisel. Ing. Carl von Etzel erkrankte leider im ersten Baujahr. Die Vollendung seiner Meisterleistung zu erleben war ihm nicht mehr vergönnt. Er starb am 2. Mai 1865 im Alter von 53 Jahren. Ihm errichtete die Südbahngesellschaft anlässlich des 25-Jahr-Jubiläums der Brennerbahn im Jahre 1892 am 24. August im Gelände des Bahnhofes Brenner ein Denkmal. Eine Erinnerungstafel kündigt noch heute am Denkmalssockel: „Carl von Etzel, Erbauer der Brennerbahn 1863–1865“ und „Von der Südbahn-Gesellschaft ihrem Bau-



Grundablöse-Protokoll mit Wachssiegel der k. u. k. Südbahn



Beim Bahnbau beschäftigte italienische Arbeiter beklagen sich über die schlechten Arbeitsbedingungen.

direktor Carl von Etzel gewidmet“. Das Denkmal stand zunächst im kleinen Park des Bahnhofsgeländes, wurde dann von den faschistischen Machthabern entfernt und nach 1945 wieder auf einem Platz im Stationsgebäude aufgestellt. Heute steht es unter einer Arkade des Bahnhofs. Die Bauleitung übernahmen nach Etzels Tod seine Mitarbeiter, die Baudirektoren Achilles Thommen, Wilhelm Pressel, Rudolf Paulus und Wilhelm von Flatlich. Ganze Arbeitermassen beschäftigte der Brennerbahnbau. Zeitweise waren 20.000 bis 30.000 Mann im Einsatz. Sie kamen aus dem Trentino, aus Venetien, aus Dalmatien, aber auch aus Deutschböhmen. Bei Ausbruch des Krieges von 1866 verringerte sich die Zahl der italienischen Bahnarbeiter, 14.000 von ihnen wurden nach Hause geschickt. Für die Ablösung des Grundes haben die Besitzer von der Südbahngesellschaft stattliche Geldsummen erhalten. Im Bereich der Brennerfurche mussten dem Bahnbau einige Gebäude weichen, wie zum Beispiel das Fritzenhäusel, ein großer Pferdestall, ein Stadel beim Wolfen, die Mühle beim Ralserhof; 1869 kam noch das Zingerle-Anwesen dazu, an dessen Stelle die Brennerbad-Station gebaut wurde. Am Brenner entstanden ein einfacher Bahnhof mit drei Geleisen, ein einfaches Stationsgebäude und später eine Restauration. Am 25. Juli 1867 fuhr um 8.05 Uhr der erste Zug vom Brenner nach Bozen ab. Am 24. August desselben Jahres fand in stillem Rahmen die offizielle Eröffnung statt. Wegen der Erschießung des Bruders von Kaiser Franz Joseph, Maximilian, in Mexiko, herrschte am Wiener Hof Trauer. Der Bahnkörper der Brennerbahn sollte von Anfang an zwei Geleise haben. Die Verlegung des zweiten Geleises erfolgte etappenweise. 1908 stand das zweite Geleise auf der gesamten Brennerstrecke zur Verfügung und der Verkehr konnte nun rascher abgewickelt werden. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke auf der österreichischen Seite erfolgte in den Jahren 1927 und 1928, auf der italienischen Seite wurde sie 1929 abgeschlossen. Anfang der Dreißigerjahre entschloss sich die italienische Bahnverwaltung, am Brenner einen großen Bahnhof zu bauen. Er sollte alle italienischen und österreichischen Grenzbehörden beherbergen. 1933 begannen die Arbeiten. Zwischen den Bahnhofsgleisen entstand ein 400 Meter langer gedeckter Inselbahnsteig. Hier wurden viele Ämter untergebracht. Das alte Bahnhofsgebäude erfuhr einen gründlichen Umbau. Es wurde mit dem internationalen Inselbahnhof durch einen geräumigen Durchgang unter der Erde verbunden. Der ganze Bahnhof bekam auch eine ganz neue technische Anlage. Die Formensprache der Hochbauten war die der ‚modernen Sachlichkeit‘. Außen brachte man Laaser Marmor mit Rosengranit an, innen erfolgte die Ausstattung mit viel Aufwand. Das Projekt des neuen Bahnhofes stammte von Architekt Angiolo Mazzoni von der römischen Staatsbahndirektion, die Bauleitung hatte Ing. Chellini inne. Am 11. November 1937 wurde der neue Bahnhof am Brenner im Beisein des italienischen Verkehrsministers Benni offiziell der Öffentlichkeit übergeben. 1869 erhielt das traditionsreiche Brennerbad eine eigene Eisenbahnstation. Dies wertete die viel besuchte Badeanstalt weiter auf. Um- und Neubauten erfolgten. Die Stadt

Sterzing ließ den Sterzinger Hof errichten, 1886 baute die Kirche mit Spenden der Gäste die neue Brennerbadkapelle zur „Immer währenden Hilfe Mariens“. Von 1900 bis 1902 ließ die nun amtierende Brennerbadgesellschaft das Grandhotel Brennerbad bauen, das dann leider 1922 ein Raub der Flammen wurde. Dem Autobahnbau (1969–1973) mussten alle Badgebäude auf italienischer Seite weichen. Die Brennerbadstation wurde aufgelassen. 1979 errichtete ein Privatunternehmer ein neues Badehaus, welches heute unter neuer Führung eine Abfüllanlage für Mineralwasser und Heilbäder betreibt und anbietet. Die Kosten der Brennerbahn betragen insgesamt rund 30 Millionen Gulden, also 1,9 Millionen pro Meile; die teuersten Strecken waren die Tunneltrassen zwischen Steinach und dem Brenner sowie zwischen Sterzing und dem Brennerpass. Ein Meter Tunnelröhre kam auf rund 1880 Gulden zu stehen. Die gesamten Unterbauherstellungen kosteten bis zum Ende der Bauarbeiten an die 17,9 Millionen Gulden, und doch bezeichneten Fachleute die Gesamtsumme der Baukosten als ‚Low-Budget‘.

„Die Unrechtsgrenze“ – Erster Weltkrieg – Friede von Saint Germain

Nachdem in Italien, seit 1861 ein Königreich, die Zeit des „Risorgimento“ zu Ende ging, folgte die Zeit des „Irredentismus“. Dieser wollte die sogenannten noch unerlösten italienischen Gebiete dem neuen Staat einverleiben und dachte vorerst an Triest und Trient. Österreich musste, um dieses Ziel zu erreichen, nun Hauptgegner werden. Dies, obwohl die Habsburger-Monarchie und das Deutsche Reich im „Dreibund“ Italiens Partner waren. Es dauerte nicht lange, da schielten italienische Nationalisten nicht nur nach der Vereinigung mit dem Trentino, sondern sie forderten den Brenner als die natürliche Grenze zwischen Italien und Österreich. Vor allem der gebürtige Roveretaner Ettore Tolomei (1865–1952) widmete seine ganze Kraft diesem Vorhaben und wurde dabei von der Dante-Alighieri-Gesellschaft unterstützt. Mit seiner Zeitschrift „Nazione Italiana“ forderte er in der Öffentlichkeit auch Südtirol. In seinen Artikeln stellte er Nordtirol als halb unbewohnt, das Etschtal zwischen Bozen und Meran als halb italienisch, halb deutsch und das Etschtal südlich von Bozen als rein italienisch dar. In seinen Kartenskizzen gab er bereits die ersten tolomeischen Namen für deutsche Täler, Dörfer und Städte an. Nach mehreren Überlegungen nannte er in seiner Kartenskizze ab dem Jahre 1906 Südtirol „Alto Adige“. 1904 bestieg er in Begleitung seines Bruders Ferruccio den 2914 Meter hohen Glockenkarkopf im hintersten Ahrntal, um hiermit sein Alto Adige für Italien zumindest moralisch zu erobern. Er rühmte sich der Erstbesteigung des Glockenkarkopfes, nannte ihn „Vetta italia“, obwohl dieser Berg bereits von Dr. Fritz Koegl am 10. Juli 1895 erstbestiegen wurde. 1906 übersiedelte Tolomei vom Trentino auf einen kleinen Anstz in Glen bei Neumarkt, um von hier aus für die „Italianità“ Südtirols zu werben.



Brennerbad, das Bad Gastein des Südens, an der Brennerbahnlinie mit eigener Haltestelle war um die Jahrhundertwende ein beliebter Thermalkurort und Stelldichein der europäischen Hautevolee.

Tolomei starb nach dem Zweiten Weltkrieg 1952 auf seinem Gut in Glen und liegt dort begraben.

Was den Brenner betrifft, findet sich im Pfarrarchiv Pflersch eine Aufzeichnung, die höchst interessant ist. Es steht wörtlich: „Interessehalber sei hier angeführt, daß im Jahre 1913 der bekannte Ettore Tolomei beim Pfarrer als Gast Unterkunft nahm und ihm dann später die Beschreibung der damaligen Reisetouren zusandte. Es handelte sich dabei um eine Grenzbeschreibung des zukünftigen Italiens gegen Norden, wie sich er und viele andere Welsche für die Zukunft vorstellen und nach deren Vorstellung der Tribulaun ein Grenzstein der ‚Italia gloriosa‘ werden sollte. Jetzt, Februar 1916, gab man es schon billiger“, schrieb Pfarrer Bartholomäus Mair (1913–1921); über das Pfarrgasthaus steht im Schreiben Tolomeis „Accanto alla chiesa l’ottimo alberghetto tenuto dal Parroco ‚Pfarrhof‘“ (Neben der Kirche das bestens geführte Gasthaus des Pfarrers). Ettore Tolomei soll damals vom Pfarrwidum in Pflersch aus schon frühmorgens zu Bergwanderungen aufgebrochen und spätabends wieder zurückgekehrt sein. Noch stundenlang in der Nacht brannte das Licht in seinem Zimmer. Man nimmt an, er habe auf seinen Tages-touren die künftigen Grenzen in den Stubai Alpen gegen den Brenner hin erkundet.

Als im Sommer 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, erklärte sich Italien neutral und begann mit beiden kriegsführenden Parteien zu verhandeln. Von Österreich forderte es Triest und das Trentino. Kaiser Franz Joseph I. lehnte ab. Die Verhandlungen mit Österreichs Gegnern schienen erfolgreicher. Im Londoner Vertrag vom 26. April 1915 sagte man Italien nicht nur das Trentino, sondern auch Südtirol bis zum Brenner zu. Italien trat nun aus dem Dreibund aus und erklärte am 23. Mai 1915 Österreich-Ungarn den Krieg. Dieses erste große Völkerringen verloren die verbliebenen Zweibundmächte Österreich-Ungarn und das Deutsche Reich. So kam es, dass Südtirol zu Italien geschlagen wurde. Alles Hoffen nützte nichts. Der Staatsvertrag von Saint Germain, den der österreichische Staatskanzler Karl Renner am 10. September 1919 unterzeichnen musste, besiegelte die Zerreißung Tirols. Bereits am 10. November 1918, es war ein Sonntag, kam um 16 Uhr das erste italienische Auto mit General Baffi und anderen Offizieren auf den Brenner. Mit ihnen erreichte auch eine Kompanie italienischer Infanteristen den Pass, die die Ortschaft besetzten. Am Abend folgten zwei weitere Kompanien, die in der Post und beim Kerschbaumer Quartier nahmen. Die Italiener besetzten auch das Gebiet um den Brennersee. Österreichisch-ungarische Truppen, die auf dem Rückzug waren, ließ man jedoch weiterhin unbehelligt durch die Brennertalfurche gegen Innsbruck ziehen. Am 13. November besetzten italienische Soldaten südlich des Brenners auch das Grandhotel Brennerbad und quartierten sich dort ein. Am 22. desselben Monats rückte zudem das fünfte Alpinibataillon Adamello unter dem Oberstleutnant Ferrario am Brenner ein. Er hatte seine Truppen vorbildlich im Griff, sodass die verunsicherte Bevölkerung nichts zu befürchten hatte. Das bisher gespannte Verhältnis der Besatzer zur Orts-

bevölkerung wurde angenehmer. Die Leute mussten sich jedoch in das Unvermeidliche fügen. Italien hatte nun bis zum Brenner das Sagen. Vorerst konnte noch die deutsche Schule weitergeführt werden, die deutschen Lehrer wurden erst später am Grenzort von italienischen Kollegen abgelöst. Die neuen Grenzbehörden verfügten die Schließung des Passüberganges. Kein Grenzgänger, ob Einheimischer oder Fremder, durfte ohne strenge Untersuchung nach drüben. So kam es zum sogenannten „Schwarzgehen“ über die neue Grenze. Flüchtende Soldaten und andere Bewohner nahmen nun unter eigener Gefahr den Weg über den Griesberg oder über die Felsregion im Nordwesten. Eine unsichtbare Mauer entstand am Brenner zwischen Nord und Süd. Tirol und das Wipptal wurden gewaltsam getrennt. Die früheren selbstverständlichen Besuche der Bewohner von dies- und jenseits des Passes blieben aus, die Leute entfremdeten sich. Bis zur Machtergreifung des Faschismus blieb die Ortschaft Brenner ohne die Ortsteile Kerschbaum, Griesberg und Venntal eine selbständige Gemeinde, dann wurde sie in den Jahren 1928/29 mit Gossensaß und Pflersch zur Gemeinde Brenner mit Sitz in Gossensaß zusammengelegt.



Ursprung des Eisacks am Brenner in einem Stich von 1880. Die Alpenlandschaft als neues, berauschendes Naturerlebnis

Ventennio Fascista – Die Zwischenkriegszeit

Es wird in ganz Tirol wohl keine Ortschaft geben, die durch den Friedensvertrag von Saint Germain eine solche Veränderung erfahren hat, wie der Brenner. Über den Brenner vor der Annexion Südtirols durch Italien steht in einer früheren Reisebeschreibung geschrieben: „Auf diesem trübseligen Erdenfleck liegt der Weiler St. Valentin oder schlechthin die Brennerpost, das sind drei zusammengeschobene Häuser mit einem Kirchlein. Die Gemeinde umfaßt noch ein Häuflein zerstreuter Höfe am Straßensaume und zählt 294 Einwohner. Welch bescheidenes Einkommen diesen erblüht, ist zu denken, nachdem auch der Straßendurchzug aufgehört und ihnen damit der hauptsächliche Verdienst entgangen ist. Einzelne Wiesenstücke in der Thalsohle, ein paar Kuhweiden auf den felsigen Höhen und einige matte Haferfelder, die aus dem unfruchtbaren Boden herausstechen, sind der fragliche Reichtum ...“ Weiters nennt der Schreiber als Gaststätten für Einkehr und Labung die Post, den Kerschbaumer und das Wirtshaus zum anderen Wolfen, denn einen Gasthof Wolf gibt es auf der heutigen österreichischen Seite im Weiler Lueg. Und weiter: „Jene zwei Flüsse, die uns auf der ganzen Reise treu begleiten, die Sill und der Eisack, reichen sich hier an ihrer Wiege die Hände, um gleich darnach für immer von einander zu scheiden ...“ Die Sill nimmt ihren Lauf zum Inn, in die Donau und ins Schwarze Meer, der Eisack fließt in die Etsch und in die Adria. Nicht mehr die Hände reichen konnten sich die Bewohner der Weiler am Brenner, die bisher einer einzigen Gemeinde angehörten. Diese einschneidende Tatsache bewirkte die neue Grenze zwischen

Italien und Österreich. Sie sollte nach dem Willen der Siegermächte genau an der Wasserscheide verlaufen, da Italien den gesamten Bahnhof auf seinem Gebiet haben wollte. Nach einigem Hin und Her zog die internationale Grenzkommision die Grenze so, dass der gesamte Bahnhof in das italienische Staatsgebiet fiel. Die Wasserscheide wurde also zu Gunsten Italiens ausgelegt. Kerschbaum und Griesberg blieben bei Österreich. Diese zunächst von Italien besetzten Weiler wurden am 1. Jänner 1921 an Österreich übergeben. Das Passdorf Brenner wurde nun dem italienischen Staatsgebiet einverleibt, es war nun Grenzort zwischen Italien und Österreich geworden. Für diese Aufgaben fehlten vorerst alle Voraussetzungen. Es brauchte Unterbringungsmöglichkeiten für die eintreffenden italienischen Militär- und zivilen Behörden. In der Folge entstanden, teils im Eilverfahren, Gebäude mit Ämtern und Beamtenwohnungen. Amtshäuser an der Grenze für die Abfertigung der Reisenden, Häuser für die Straßenverwaltung ANAS (Italienische Staatsstraßenverwaltung) und ein erstes Eisenbahnerhaus wurden aus dem Boden gestampft. Es gab keinen Lageplan, keinen Bauleitplan oder Ähnliches, die Brennertalenge wurde ohne lange technische Überlegungen aufs Geratewohl verbaut. Nach und nach entstanden das „Dopolavoro ferroviario“ (Eisenbahner-Freizeithaus), das Schul- und Gemeindehaus und weiter im Süden andere Eisenbahnerhäuser. Das Hotel Post wurde erweitert, vergrößert und erhielt den Namen „Al Cippo“ (am Grenzstein). Der Grenzstein wurde am 12. Oktober 1921 in Anwesenheit des italienischen Königs Viktor Emanuel III. enthüllt. Die Inschrift sollte kundtun, dass bis zu diesem Punkte die Stimme Italiens gehört wird. Nördlich der Valentinskirche baute man ein dreistöckiges Personalhaus anstelle des einstigen Wirtschaftsgebäudes des Gasthofes Post. Dann folgte in der Nähe des Gasthauses Wolf die Alpinikaserne „Cesare Battisti“, die es allerdings heute nicht mehr gibt. Später errichtete der Staat die Carabinieri- und Finanzkaserne am Südende der Ortschaft. Am Brenner wurde weiterhin ununterbrochen gebaut, und es entstand ein eigenartiger Mischmasch von Alt- und Neubauten. Die nach italienischem Geschmack erbauten Gebäude fügten sich schlecht in die Berglandschaft. Diese Makel trägt heute noch der Brennerpass. Die Grenzsituation am Brenner brachte es mit sich, dass sich hier der italienische Bevölkerungsanteil in der Zwischenkriegszeit rascher entwickelte als anderswo in Südtirol. Polizei- und Bahnbeamte sowie deren Angehörige, dann italienische Geschäftsleute und Gastwirte siedelten sich in dieser nunmehr aufstrebenden Ortschaft an der Grenze an. Die deutsche Bevölkerung, die seit Jahrhunderten hier lebte, wurde so zu einer verschwindend kleinen Minderheit. Besonders nach 1939 verdienten hier alle Geschäftstreibenden gut. Kunden aus Bayern und Österreich ermöglichten dies, da die Nachfrage nach italienischen Lebensmitteln und Waren groß war. Und so herrschte in den Jahren der Zwischenkriegszeit ein reges Treiben am Passort, der sich selbst nicht wieder erkannte. Aus ganz Italien strömten zudem immer wieder Reisegruppen, vor allem mit der Eisenbahn, auf den Brenner, um die „erlösten Gebiete“ zu besuchen und am

Grenzstein den Sieg zu feiern. Die Einwohnerzahl am Grenzort stieg und stieg. Lebten hier noch im Jahre 1922 an die 438 Personen, so waren es 1935 schon 1000 und 1967 sogar 1337. Im bei Österreich verbliebenen Teil des Brenners wurde am Südrand 1921/22 das alte Zollhaus erbaut. Für die Gendarmerie, die Zoll- und Staatspolizei folgte 1936/37 das neue Zollhaus mit Wohnungen für Beamte. Diese Veränderungen hielten sich hier jedoch im Rahmen und brachten für die Ortsbevölkerung kaum einschneidende Verschiebungen. Im Pfarrbereich entwickelte sich am Brenner eine eigene Situation. Die Pfarrgrenze wurde von der politischen Grenzziehung nicht berührt. Die Ortsteile Kerschbaum, Griesberg und Vennberg gehörten und gehören heute noch zur Pfarrgemeinde Brenner, die auf der italienischen Seite ihren Sitz hat. Der italienische Brennerraum wurde bald nach der Machtergreifung der Faschisten zur „zona militare“ (Militärzone) erklärt und mit neuen Militärstraßen erschlossen. Diese führten und führen heute noch zu beiden Seiten des Passtaies auf die Höhen und Jöcher, so etwa auf das Sand-, Kreuz- und Steinjoch, auf den Brennerkofel und die Wechselalm. Entlang dieser Straßen und in Nähe der Grenze errichteten die italienischen Alpini Kavernen, Bunker und Geschützstände. Sie bauten diese teilweise tief in den Berg hinein. Für den zivilen Verkehr waren diese Straßen geschlossen. Niemand durfte sie befahren, wenn er nicht eine ausdrückliche Militärerlaubnis hatte. Alle diese Bauten gehörten zur „Linea Badoglio“, die bis nach Sterzing reichte und die Aufgabe hatte, Italien gegen den Norden zu sichern. Nach der Ermordung des österreichischen Kanzlers Engelbert Dollfuß im Jahre 1934 warf Mussolini starke Truppenverbände auf den Brenner und verstärkte so die „Wacht am Brenner“. Nach dem Kurswechsel in der Politik zwischen Mussolini-Italien und Hitler-Deutschland kehrten am Brenner wieder ruhigere Zeiten ein. Beide Diktatoren passierten nun öfters die Brennergrenze und trafen sich dort zu Gesprächen.



Brenner, Finanzkaserne, 1923

Vom Faschismus zum Nationalsozialismus Die Bombenangriffe von 1945

Südtirol befand sich im Würgegriff des Faschismus, geschwunden waren die Hoffnungen auf eine Autonomie. Die deutschen Schulen wurden aufgelöst, es gab keine deutschen Vereine, keine frei gewählten Gemeindevertreter mehr. Die Gemeinde Brenner wurde von einem Podestà (Amtsbürgermeister) verwaltet, der zum Volk keinen Bezug hatte. Die neue Gemeinde Brenner bekam 1938 ein neues Wappen, ganz auf die neuen politischen Verhältnisse ausgerichtet. Das Wappen zeigt in einem geteilten und oben gespaltenen Schild rechts in der Höhe in Rot das Savoyerkreuz, oben links in Blau den goldenen Legionärsadler, unten in Gold einen Marmorstein auf gebirgigem Grund und Schildfuß. In Italien und Deutschland gab es in dieser Zeit autoritäre Einparteienstaa-

ten. Die beiden Diktatoren Benito Mussolini und Adolf Hitler verband ihre Ideologie. Sie kamen sich in ihren politischen Ansichten immer näher. Am 1. November 1936 sprach man zum ersten Mal von der Achse „Rom–Berlin“. Adolf Hitler anerkannte in einem Schreiben vom 12. März 1938 an Mussolini und in einer Rede im Palazzo Venezia in Rom am 7. Mai 1938 die Brennergrenze. Dies förderte die Beziehungen zwischen den beiden faschistischen Staaten. Drohende Kriegswolken zogen bald wieder über Europa auf. Die Konferenz in München am 29. September 1938 konnte gerade noch den Ausbruch eines Krieges verhindern.

Ein radikaler Plan sollte nun das Südtirolproblem lösen. Es kam zwischen Deutschland und Italien zu einem Umsiedlungsabkommen (Option), bei dem die Südtiroler sich entscheiden sollten, „Heim ins Reich“ zu gehen oder „Da zu bleiben“. Am 21. Oktober 1939 wurde diese Vereinbarung von politischen Vertretern beider Staaten unterzeichnet. In der Gemeinde Brenner optierten nach einer Gemeindestatistik 92,8 % der Südtiroler für Deutschland, 104 Personen stimmten entweder gar nicht oder für Italien.

Am 1. September 1939 erfolgte der deutsche Angriff auf Polen. Hier wollten die Alliierten Mächte nicht mehr zusehen und erklärten Hitler-Deutschland den Krieg.

Auch jene Südtiroler Jungmänner, welche für das Deutsche Reich optiert hatten, wurden eingezogen. Der Zweite Weltkrieg nahm seinen verhängnisvollen Lauf.

Am Brenner waren seit März 1938 deutsche Gebirgsjäger auf der österreichischen Seite stationiert. Sie pflegten von Anfang an eine sehr freundschaftliche Beziehung zu den italienischen Dienststellen. Benito Mussolini, der am 29. August 1935 erstmals den Brenner besucht hatte, traf sich mit dem Führer am 18. März und 4. Oktober 1940 und am 2. Juni 1941 im neuen Bahnhof am Brenner zu politischen Gesprächen. Bei der ersten Begegnung sicherte Mussolini Adolf Hitler den Eintritt Italiens in den Krieg zu, der dann am 10. Juni 1940 erfolgte. In der zweiten Begegnung informierte Hitler den Duce über seine Haltung gegenüber der französischen Regierung von Vichy, um diese für den Kampf gegen die Alliierten auszunützen, die dritte Begegnung am Brenner soll eher harmlos gewesen sein. Im Laufe der Kriegsjahre beförderte die Eisenbahn das gesamte Afrikakorps unter dem Befehl von General-Feldmarschall Erwin Rommel samt Nachschubtruppen über den Brenner nach Sizilien. Auch Züge mit Kriegsgefangenen rollten über den Brenner nach Norden. Diese Transporte funktionierten stets einwandfrei. In jenen Monaten herrschte viel Entgegenkommen, ja Freundschaft zwischen den deutschen und italienischen Dienststellen am Brenner. Dazu beigetragen hatte sicher auch der oberste Offizier auf der deutschen Seite. Oberstleutnant Ettore Bourcard, der ein fließendes Italienisch sprach, verstand es vorzüglich, mit den Italienern zu verhandeln. Der vielen Tiroler und Südtiroler Akademikern sicher noch gut bekannte und bereits verstorbene Innsbrucker Universitätsprofessor Hans Kramer stand den Dienststellen in jener Zeit als Dolmetscher zur Verfügung.

Das Kriegsglück änderte sich bald zu Ungunsten der beiden Diktatoren. Die deutschen Truppen waren überall auf dem Rückzug. Nach der Eroberung Siziliens durch die Alliierten im Sommer 1943 stürzte die italienische Militärführung Benito Mussolini. Der Duce wurde am Gran Sasso interniert. Dort befreiten ihn allerdings deutsche Fallschirmjäger, und er gründete mit seinen verbliebenen Getreuen die Repubblica di Salò. Am Brenner blieben diese Vorgänge nicht ohne Folgen. Nach dem Sturz Mussolinis herrschte dort eine nervöse Spannung zwischen den deutschen und italienischen Ämtern und den stationierten Truppenteilen. Während am 30. und 31. Juli 1943 noch eine Abteilung der 26. deutschen Panzerdivision unter General Valentin Feuerstein den Brenner passieren durfte, wurde dies der 44. Infanteriedivision verwehrt. Sie musste sich den Durchmarsch mit Waffengewalt erzwingen. Dann erwirkten am 8. September 1943 deutsche Tigerpanzer mit Gewalt den Grenzübertritt auf der Straße. Der Bahnhof wurde von deutschen Truppen besetzt. Die kleine italienische Besatzung musste sich ergeben. Die italienischen Dienststellen verschwanden. Nun befand sich der Brenner in deutscher Hand.

Doch das Schicksal Mussolinis und Hitlers nahm seinen Lauf. Es kam die Zeit der Luftangriffe. Fast täglich gab es Fliegeralarm. Eine deutsche Abwehrflak stand nordwestlich vom Brenner-Wolf. Öfters überquerten alliierte Luftgeschwader das Passtal. Die Ortschaft Brenner hatte bisher Ruhe.

Dann kam der denkwürdige 21. März 1945. Um 13.55 Uhr unternahmen 46 B-25-Bomber der US-Luftwaffe einen Angriff auf das Grenzdorf. Die Bomben trafen vor allem den gesamten Mittel- und Nordteil des Bahnhofes. Bauten wurden zerstört und viele Geleise stark beschädigt. Statt in die Bunker zu flüchten, suchten einige Dorfbewohner in der Bahnunterführung des Bahnhofes Schutz. Zwei Bomben trafen hier das Bahnhofsgelände derart, dass die Unterführung zusammengepresst wurde. Einundzwanzig Menschen starben. Zwei weitere Personen, die sich unter einen Eisenbahnwaggon geflüchtet hatten, wurden dort von herumfliegenden Schienenteilen getötet. Auch einige Häuser in der Ortschaft wurden getroffen. Eine Zeitzunderbombe tötete in den folgenden Tagen in der St.-Valentin-Straße einen Mann, der diesen gefährlichen Sprengkörper entschärfen wollte. Der Brenner sah nach diesem Bombenangriff stark verwüstet aus.

Gleich nach Kriegsende versuchten noch viele deutsche Soldaten über den Brenner nach dem Norden zu kommen. Sie stürmten geradezu die Absperrungen, beseitigten die Schranken und fuhren rücksichtslos mit ihren Fahrzeugen über die Grenze.

Die in der Nacht vom 3. auf den 4. Mai 1945 auf dem Brenner eintreffenden US-Truppen besetzten den Pass und schufen bis zur Klamm nördlich des Brennersees eine evakuierte Zone. Die wenigen Bewohner mussten aus dieser Zone nach Gries am Brenner ziehen und sich einstweilen dort niederlassen.



**Amerikanische Truppen am Brenner,
20. September 1945**



Bei der Volksabstimmung am 31. Dezember 1939 haben von den 214.614 Stimmberechtigten 90,8% für Deutschland und 9,2% für Italien optiert.

Die Deutsche Mark wird salonfähig Tourismus seit den Fünfzigerjahren

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte, so wie anderswo, auch am Brenner der Wiederaufbau nach dem zweiten großen Völkerringen, um die Kriegsschäden zu beseitigen. Das zerbombte Bahnhofsgelände entstand neu aus dem Schutt der Ruinen, andere Kriegsschäden wurden beseitigt.

Die neue Eisenbahn über den Brenner brachte im südlichen Tirol den nach Schweizer Vorbild aufblühenden Tourismus in Schwung und seit 1867 die ersten Gäste nach Gossensaß. Diese trafen von Innsbruck kommend gegen 13 Uhr in Gossensaß ein und fuhren um 15 Uhr wieder ab. Dazwischen ließ man sich im Gasthof Gröbner kulinarisch verwöhnen. Die Gastwirtschaft konnte mit der Zeit die vielen Ausflügler und Gäste in der Gaststube nicht mehr aufnehmen. So entschloss sich die Familie Leopold Gröbner, einen Zubau mit Speisesaal zu errichten. Immer mehr Gäste strömten nach Gossensaß. Leopolds Söhne, Ludwig, August und Max Gröbner, machten das Straßendorf am Fuße des Brenners touristisch salonfähig und führten es in die Reihe der Tourismushochburgen im alten Tirol. Ludwig Gröbner baute das Hotel Gröbner zu einem Grandhotel aus und gründete den Fremdenverkehrsverein wie später die Kurverwaltung. August Gröbner, der viele Jahre Bürgermeister war, errichtete 1910/11 das mondäne Palasthotel und Bruder Max führte ein Galanterie-, Kurz- und Kolonialwarengeschäft in Gossensaß, wo Einheimische und Fremde beinahe alles bekamen, was auf ihrer Wunschliste stand. Andere Bürger bauten ihre Häuser zu Pensionen und Gasthöfe zu Hotels um. Gossensaß erlebte einen Wirtschaftsaufschwung sondergleichen, man bezeichnete den Ort in Werbeprospekten als das „Chamonix Tirols“. Künstler, Dichter, Adelige und gutsituierte Bürger aus vielen Ländern Europas und auch aus Übersee besuchten Jahr für Jahr den aufstrebenden Luftkurort an der Brennerstraße. Kaiser Franz Joseph I. zeichnete 1908 den Ort deshalb mit der Erhebung zur Marktgemeinde aus.

Neidisch blickten die anderen Gemeinden im Brennerraum, Pflersch und Brenner, auf das noble Gossensaß. Sie wollten dem Marktflecken den Touristenstrom nicht alleine überlassen. Vor allem die kleine Gemeinde Brenner versuchte ebenso auf diesem Gebiet, verbunden mit dem Glanz des Brennerbades, um Gäste zu werben. Sie warb um Gäste für den Sommer und Winter und bezeichnete die Passfurche als „Höhenkurort“. Vor allem das Posthotel bot 90 Gästen Unterkunft und bemühte Goethes Reise über den Brenner im Jahre 1786 als Werbeaufhänger. Im Winter pries die Führung des Hotels die Talabhänge zum Schneeschuhlaufen, den Brennersee zum Eislaufen und das Venntal zum Rodeln an. Im Sommer galten Radfahrten sowie Bergwanderungen zum Kraxenträger und zur Landshuter Hütte als besondere Ausflugsziele. Man nahm in die Brennerwerbung natürlich auch die nicht weit entfernte Thermenquelle Brennerbad mit herein.

Das Brennerbad war damals mit seinem Grandhotel ein bedeutender Anziehungspunkt für viele Gäste. Das Posthotel hatte mit seiner 1895 erbauten Veranda einen elegant ausgestatteten Speisesaal, Musikzimmer und Billardsalon zur Verfügung. Die Veranda war ein nach allen Seiten offener Wandelgang, der herrliche Ausblicke auf die grünen Matten gewährte. Auf diese Weise konnten die Gäste auch bei schlechtem Wetter die Höhenluft genießen. Weiters stand eine gedeckte Kegelbahn und ein kleiner Rasentennisplatz den Fremden zur Verfügung. Trotz dieser Anstrengungen konnte sich am Brenner der Fremdenverkehr wegen des rauen Klimas nicht recht durchsetzen.

Am Brenner und in Gossensaß brachte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges ein jähes Ende des Nobel Tourismus. In der Zwischenkriegszeit musste sich die Hotellerie den neuen politischen Gegebenheiten anpassen. Die Gastwirte versuchten mit großem Einsatz das Verlorene wettzumachen und neu anzufangen. Gäste aus ganz Italien ersetzten das frühere Publikum. Der ausländische, vor allem deutsche Gast frequentierte nur mehr mit wenigen Präsenzen den einstigen Nobelkurort. Zudem kam es 1929 zum New Yorker Börsenkrach, der die damalige Geschäftswelt in eine schwere Wirtschaftskrise stürzte. Im Sommer 1931 belegte Deutschland, um den Geldabfluss zu stoppen, jede Auslandsreise seiner Bürger mit einer Sondersteuer von 100 Mark. Die Folge war, dass deswegen der Fremdenverkehr in Österreich und Italien stark zurückging. Dann verhängte das Deutsche Reich unter Adolf Hitler gegen Österreich die „Tausend-Mark-Sperre“. Der Fremdenverkehr kam somit vor allem in Österreich zum Erliegen. In Nordtirol brach der deutsche Tourismus zusammen, in Südtirol erlebte er gerade in dieser Phase eine Blütezeit. Unter den Wirren des Zweiten Weltkrieges litt der Fremdenverkehr überall. Am Brenner war er undenkbar, weil das Gebiet zur Militärsperrezone erklärt wurde. In den ersten Kriegsjahren sah man in Gossensaß noch Gäste, doch nach 1943 blieben auch diese weg. Am Ende des Zweiten Weltkrieges traf Gossensaß und die Familie Gröbner ein schwerer Schlag. Am 8. Mai 1945 brannte das Grandhotel Gröbner vollständig ab. Es wurde nicht mehr aufgebaut. Dieses Ereignis besiegelte auch das endgültige Aus für den Nobel Tourismus in der Gemeinde Brenner. Südtirol blieb nach dem Zweiten Weltkrieg bei Italien, bekam aber eine Autonomie versprochen. Der Brenner als Grenzdorf wurde nun eine Transitstätte. Der Touristenstrom kam nur langsam in Bewegung. Vor erst durfte in der Bundesrepublik die neue Deutsche Mark noch nicht unbeschränkt ins Ausland gebracht werden. Dies verzögerte die Reiselust der Westdeutschen. Mit dem deutschen Wirtschaftswunder ergab sich gleich nach 1950 eine schlagartige Änderung der Lage. Im genannten Jahr reisten bereits 65.000 Personen auf der Straße über den Brenner, mit der Eisenbahn waren es 45.000 Fahrgäste. Im Jahre 1958 waren es schon 955.000 Personen, die über den niedrigsten Alpenpass nach Italien kamen. Die Reisefrequenz stieg und stieg. In der Brennerortschaft entfaltete sich ein reges Geschäftstreiben. Weitere Gaststätten und Geschäfte schossen wie Pilze aus dem Boden.



Touristenstrom aus dem Norden vor der österreichischen Grenzkontrolle in den Fünfziger Jahren



**Sprengstoffanschlag auf die Finanzkaserne
auf der Steinalm beim Brennerpass**

Es gab in den Fünfziger- und Sechzigerjahren eine regelrechte Invasion von VW-Käfern und anderen heute teilweise historischen Automarken. Die alte Brennerstraße konnte diesen Verkehr kaum mehr bewältigen. Die Brennerautobahn brachte die ersehnte Entlastung. Auf der österreichischen Seite wurde sie zwischen 1959 und 1968, auf der italienischen zwischen 1969 und 1973 gebaut. 1948/49 erschloss der erste Sessellift im Wipptal für Bergfreunde und Gäste von Brennerbad aus die Alm Zirog. Das viele Jahre florierende Skigebiet gibt es heute nicht mehr. Am 1. Jänner 1995 fielen die Zollschranken in Europa und somit auch am Brenner, am 1. April 1998 auch die Personenkontrollen. Diese Umstellung brachte den Geschäftsleuten am Brenner finanzielle Einbußen. Die Kaufleute suchen nach einer Neuorientierung. „Tempora mutantur“ (die Zeiten ändern sich).

Widerstand und Aufbegehren in Nord- und Südtirol in den Sechzigerjahren

Die Großkundgebung von Sigmundskron im Jahre 1957 gab in Südtirol den Auftakt zu bewegten und harten Zeiten für Land und Leute. Die Südtiroler Volkspartei (SVP) und ihr heute greiser Ehrenobmann Dr. Silvius Magnago forderten das berühmte „Los von Trient“. Das Land Südtirol wollte eine eigene Autonomie und sich von Trient trennen. Die politische Führung sah den Bestand der deutschen Volksgruppe durch die Assimilierungsversuche der Italiener bedroht.

Die italienische Regierung in Rom zeigte nicht das geringste Verständnis für die Forderungen der Südtiroler und behauptete, das Gruber-Degasperi-Abkommen von 1946 erfüllt zu haben. Die Fronten verhärteten sich. Die Behördenwillkür nahm zu. Die österreichisch-italienischen Verhandlungen, die Italien immer nur als Gespräche bezeichnete, brachten nichts Konkretes, man beharrte auf den gegensätzlichen Standpunkten: Das Pariser Abkommen sei nicht erfüllt, so Österreich, Italien beharrte auf der gegenteiligen Position.

Man muss diese politische Situation und die Hoffnungslosigkeit der Südtiroler Bevölkerung bedenken, um die nun kommenden Ereignisse zu verstehen. Einige Kreise glaubten, mit friedlichen Mitteln nicht mehr weiterzukommen, und wollten mit Attentaten und Anschlägen auf das Problem aufmerksam machen. Die Attentate können in zwei Phasen eingeteilt werden, einmal in jene von 1956 bis 1961, und dann die Attentatswelle, die sich von 1962 bis 1969 erstreckte. In der ersten Phase galt der Grundsatz, keine Menschenleben zu gefährden, in der zweiten ging man von diesem Vorsatz ab. Es gab Tote und Verwundete.

Die Attentate begannen im September 1956 mit Anschlägen auf Kasernen in Bozen. Der „Befreiungsausschuss Südtirol“ (BAS) bekannte sich in Flugblättern dazu und forderte

die Selbstbestimmung für Südtirol. Österreichische Sympathisanten begannen diese Organisation zu unterstützen. Es folgten weitere Anschläge in den Jahren 1957/1958 und 1959 auf Eisenbahnen und INA-Casa (Volkswohnbauten). In der sogenannten „Feuernacht“ kam es am 12. Juni 1961 zur größten Attentatsserie in Südtirol. Über 40 Hochspannungsmasten wurden gesprengt, ein Straßenwächter kam ums Leben. Mit diesen Aktionen wurde die Weltöffentlichkeit auf Südtirol aufmerksam. Die SVP distanzierte sich offiziell von den Anschlägen. Die italienische Regierung blieb nicht untätig. Sie sandte Polizeiverstärkung in das Land. Eine Verhaftungswelle und Hausdurchsuchungen begannen. Es kam zu Misshandlungen in den Gefängnissen, die ersten Häftlinge starben, so auch der Häftling Anton Gostner aus St. Andrä bei Brixen, der damals in Gossensaß in einer Gaststätte beschäftigt war.

Im Dezember 1963 begann in Mailand der erste große Südtiroler Sprengstoffprozess mit 94 Angeklagten, von denen sich 68 in Haft befanden. Im Urteil werden 46 freigelassen, 22 bleiben in Haft.

Doch die Anschläge hörten nicht auf. Es kommt zu neuen Attentaten, diesmal auch mit Toten. Die Jahre 1964, 1965, 1966, 1967 und 1969 waren von dieser Welle betroffen. Nachdem bei einem Anschlag am 23. Mai 1966 auf dem Pfitscher-Joch-Haus ein italienischer Finanzier das Leben lassen musste, erfolgte am 9. September desselben Jahres auf die Finanzkaserne auf der Steinalm im Brennergebiet ein schwerer Anschlag. Dabei wurden die Zollbeamten Herbert Volgger aus Wiesen und Martino Cossú aus Sardinien getötet. Ihr Kollege Franco Petrucci starb später an seinen schweren Verletzungen.

Inzwischen arbeitete eine vom Innenministerium eingesetzte Kommission, die sogenannte „Neunzehner-Kommission“. Sie sollte das Problem Südtirol unter allen Gesichtspunkten prüfen und für die Regierung Lösungsvorschläge einbringen. Dies geschah auch auf Empfehlung der UNO-Vollversammlung. So entstand in vielen Verhandlungen mit Rom das „Paket“ mit den Autonomiemaßnahmen, für die sich die SVP im Oktober 1969 nach ausführlichen Diskussionen entschieden hat.

In den folgenden Jahren wurde dieses Paket nach und nach umgesetzt, doch die Attentate hörten deswegen nicht auf. Es gab Gruppen, die mit anderen Zielsetzungen die Spannung in Südtirol hochhalten wollten. In den Jahren von 1978 bis 1982 erfolgten Anschläge im ganzen Land. Diesmal schienen auch italienische Fanatiker, wie die in Flugblättern aufgetretene „MIA“, beteiligt gewesen zu sein. In dieser Zeit wurde am 4. Dezember 1979 auch auf die Roßkopf-Seilbahn in Sterzing ein Anschlag verübt.

Bis 1988 gab es immer wieder vereinzelt Anschläge, die der Gruppe „Ein Tirol“ zugeschrieben wurden. Der letzte dieser Anschläge war am 31. Oktober 1988 gegen die italienische Dominikanerkirche in Eppan gerichtet. Es gelang „Ein Tirol“ zu zerschlagen. Das friedliche Zusammenleben der verschiedenen Sprachgruppen ist heute Bestreben der Südtiroler Landespolitik.



Die italienische Tageszeitung Alto Adige reagiert am 4. Juli 1961 auf die Attentatswelle mit einer Vignette: „Im Zeichen der europäischen Einigung“ zersägen Max und Moritz die Brücke zwischen Österreich und Italien.

Autobahn und Wirtschaftsel dorado Durchgehende Verbindung zwischen Nord und Süd seit 1974

Das stärkere Verkehrsaufkommen in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg auf der Brennerstraße belastete immer mehr die Ortschaften grenzüberschreitend auf dieser viel befahrenen Verkehrsrout e. Die Leute in den Straßendörfern entlang der alten Brennerstraße sahen in den Hauptverkehrsmonaten nur mehr Blechlawinen durch ihre Ortschaften rollen. Die Lebensqualität der Bewohner litt arg unter diesen Umständen. Eine Besserung konnte offensichtlich nur der Bau einer Autobahn über den Brenner bringen. Auf österreichischer Seite begann man am 25. April 1959 mit dem Bau der Brennerautobahn. Das erste Teilstück Sonnenburgerhof–Schönberg mit der genialen Europabrücke wurde vier Jahre später, am 17. November 1963, eröffnet, das zweite Teilstück Schönberg–Matrei am Brenner folgte am 3. Dezember 1967. Das dritte und letzte Teilstück Matrei–Brennersee konnte am 22. Dezember 1968 fertig gestellt werden. Wegen des Moorbodens musste der Brennersee östlich umfahren werden. Dabei verlor er einen Teil seiner Seefläche. Im Spätherbst 1969 konnte die Autobahn auf Nordtiroler Seite bis zur Staatsgrenze voll befahren werden. Die Arbeiten an der italienischen Autobahn Brenner–Modena, insgesamt 313 km, wurden im Jahre 1966 begonnen. Sieben Jahre nach der Gründung der Brenner-Autobahngesellschaft (S.p.A. Autostrada del Brennero) am 20. Februar 1959 war es endlich so weit. 1965 konnten, was das Wipptal betrifft, die Baulose Sterzing–Steckholz, Sterzing–Bad Möders (Freienfeld), Bad Möders–Grasstein und Grasstein–Franzensfeste ausgeschrieben werden. 1967 begannen an diesen Abschnitten die Bauarbeiten. Nach und nach konnten die einzelnen Baulose fertig gestellt werden. Die Viadukte über Pontigel, Gossensaß und über den Stausee von Franzensfeste waren die schwierigsten im gesamten Baubereich. 1969 wurde der Abschnitt Brenner zur Anbindung an die österreichische Autobahn mit den beiden Verbindungstunnels in Angriff genommen. Mit der Fertigstellung des letzten Teilstückes der Brennerautobahn Klausen–Bozen im April 1974 war die gesamte Autobahnstrecke von Innsbruck über den Brenner nach Bozen durchgehend befahrbar. Ein neues Verkehrszeitalter begann. Durch die vielen Um- und Neubauten am Brenner in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs die Ortschaft am Brennerpass unnatürlich stark heran. Ein reges Geschäftsleben entstand. Gaststätten, Geschäfte und Tankstellen blühten. Die Leute verdienten sehr gut. Der Brenner wurde auch zu einem Eldorado für Wanderhändler. Sie kamen aus der ganzen Region Trentino-Südtirol und preisen heute noch ihre Waren an. Den vielen Kunden aus Nordtirol und Bayern boten sie mit ihrem Marktgehabe ein echt italienisches Flair. Der Brennermarkt findet auch heute noch jeweils am 5. und 20. Tag eines jeden Monats statt. Im Jahr 1950 kamen eines Sommertags erstmals einige Krämersfrauen aus Bozen mit dem Zug auf den Brenner. Sie wollten in Sterzing aussteigen, versäumten

dies und landeten am Bahnhof Brenner. In der von-Etzel-Straße stellten sie wohl oder übel ihre Stände auf und wurden überraschend all ihre Ware los. So kamen sie wieder und zogen andere Händler mit. So entstand der Brennermarkt. Bis 1969 stellten die Krämer ihre Marktstände in der von-Etzel- und in der St.-Valentin-Straße auf. Es waren bisweilen 50 bis 60 Stände. Der Markt expandierte, die Gemeinde Brenner musste handeln, sie war gezwungen, den Markt neu zu ordnen. Sie ließ um 1970 am Südrand des Dorfes einen Marktplatz anlegen und wies den Händlern dort ihre Standplätze zu. Der neue Marktplatz konnte beziehungsweise kann bis zu 180 Verkaufsstände aufnehmen. In den besten Nachkriegsjahren wurde der Brennermarkt zu einer Einkaufs-Wallfahrtsstätte. Den Brennermarkt gibt es heute noch. Von Obst über Lebensmittel bis Schuh-, Leder- und Fertigbekleidung und noch anderes mehr wird angeboten. Ein hektisches Treiben kennzeichnet besonders an schönen Tagen auch heute noch den Brennermarkt, obwohl mit dem Euro die besten Zeiten, besonders für das Wechselgeschäft, vorbei sind.



Fußsteige und Wege auf dem historischen Plan der Forst- und Domänenverwaltung, verwahrt im Südtiroler Landesarchiv

Schmuggelpfade – Flucht und Immigration Flüchtlingsselend an der grünen Grenze

Bald nach dem Ersten und noch mehr nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich an den Grenzen Südtirols der Schmuggel. Der Brenner bildete hier keine Ausnahme. Einheimische Bauernburschen und andere, die die Brennergegend am Grenzkamm wie ihre Westentasche kannten, schlichen über heimliche Pfade und alte Saumwege ins benachbarte Obernberg, nach Gries am Brenner und ins Gschnitztal, holten sich günstige Waren und brachten diese in Rucksäcken oder Tragkörben über die Jöcher ins Pflersch- und südliche Wipptal. Gleich nach dem ersten großen Völkerringen waren es noch Schwarzgänger, die keine gültigen Pässe oder Ausweispapiere hatten, dann kamen die Schmuggler hinzu. Die Burschen verrichteten diese gefährliche Arbeit, um ihre kargen Einnahmen etwas aufzubessern. Vor allem der Viehschmuggel lohnte sich. Solche verborgene Wege führten von Pflersch über das Sandesjöchl, die Schneetalscharte, das Portjoch, Grubenjoch, vom Giggelberg über den Lorenzenberg zumeist nach Obernberg und Vinaders, von Brennerbad oder dem Brennerort über den Wechsel, das Kreuzjoch, die Steinalm im Westen nach Obernberg und über den Griesberg und die Postalm im Osten nach Schmirn, ins Valsertal und nach St. Jodok. Die grünen Grenzgänger hatten die Ortskenntnisse den Finanzbeamten voraus. An Höfen, wo diese heimlichen Bergpfade vorbeiführten, passten oft Buben und Mädchen auf und warnten, wenn Gefahr drohte. Trotzdem fasste die Finanzpolizei so manchen Schmuggler, oft konnten sich diese mit Bauernschlauheit wieder herausreden. Die Männer brachten Feuerzeuge, Feuersteine, Spirituosen, Süßstoffe wie Saccharin, Kaffee, Seidentücher und Stoffe über den Grenz-

kamm, Bauern und Hirten trieben des Nachts Rinder und Pferde über die grüne Grenze und verluden das Vieh bei Brennerbad heimlich auf LKWs von Viehhändlern aus dem oberitalienischen Raum. Vihschmuggler von damals berichten, dass sie sich bei solchen Unternehmen mehr vor den österreichischen Gendarmen in Acht nehmen mussten als vor den italienischen Finanzern.

Heute hat der Schmuggel von Waren ganz aufgehört, spätestens seit der Abschaffung der Zölle innerhalb der EU lohnt er sich nicht mehr. Dafür hält heute ein anderer Schmuggel die Grenzbeamten in Atem. Speziell organisierte Schlepperbanden schleusen Menschen, Einzelpersonen oder kleinere Gruppen, aus afrikanischen, asiatischen und osteuropäischen Ländern illegal über die Brennergrenze nach Italien. Die Polizei diesseits und jenseits des Brenners hat alle Hände voll zu tun, um diesen Menschenhändlern das Handwerk zu legen und ihre Aktionen zu unterbinden. Fast täglich kann man in den lokalen Zeitungen lesen: „Schlepper oder Schlepperbanden am Brenner gefasst“. An die Stelle des Warenschmuggels ist heute der menschenverachtende Personenschmuggel getreten. Ein anderes Problem im Grenzdorf Brenner sind die Flüchtlinge, für die oft ohne Ausweispapiere am Grenzbahnhof Endstation war. Viele Flüchtlinge kamen wegen des Bosnienkrieges auf den Brenner und waren im Wartesaal des Bahnhofes auf eine erste Hilfe angewiesen. Die seelsorgliche Unterstützung war zur Stelle, als Frauen mit Kleinkindern einfach allein gelassen wurden. Im Pfarrhaus wurden gar manche verzweifelte Menschen kurze Zeit aufgenommen, was manchmal auch Polizeiaktionen zur Folge hatte. Dann und wann kamen einzelne Flüchtlinge zu Papieren, sodass diese ausreisen durften. Die Polizei hatte es in solchen Situationen nie leicht, zwischen Mitleid und Gesetz Entscheidungen zu treffen. Und so gibt es auf dem Brenner auch heute immer wieder solche einschlägige Probleme, die schwer zu lösen sind.

Grenze ohne Schlagbaum, das Schengener Abkommen 1998 Historisches Kernensemble als Denk- und Mahnmal einer Unrechtsgrenze

Seit dem Einmarsch italienischer Truppen am Brenner sind rund 87 Jahre vergangen. In der Folge wurde die Alpenfestung Brenner zu einer Grenzfestung, die nicht nur Tirol und das Wipptal, sondern auch die nördlichen Länder Europas vom Süden trennte. Wie eine unsichtbare Mauer kam nun der Brenner den Reisenden vor. Besonders in den unruhigen Bombenjahren wurde dort streng kontrolliert, österreichische Staatsbürger mussten sich bisweilen für eine Italienreise ein Visum besorgen. Mit der Zeit wurde auch der Brenner durchlässiger, das Verhältnis zwischen den italienischen und österreichischen Grenzbeamten besserte sich. Sie trafen sich einige Jahre auch mit bayerischen Kollegen

alljährlich zu einem Skirennen um den „Trofeo d’amicizia“ (die Freundschaftstrophäe). Das Rennen wurde abwechselnd in der Gemeinde Brenner (Zirog – Ladurns) und in Nordtirol ausgetragen. Die Europäische Union (EU) kam sich näher. Mit dem 1. Jänner 1995 trat die Republik Österreich der EU bei. Am 2. Jänner feierten die Landeshauptleute von Nord- und Südtirol, Luis Durnwalder und Wendelin Weingartner, mit den Bürgermeistern Willi Schöpfer (Gries am Brenner) und Alfred Plank (Brenner) und mit der Bevölkerung dieses Ereignis. Mit diesem Tag fielen auch die Zollschranken. Dann kam der 1. April 1998. Das Schengener Abkommen vom 14. Juni 1985, das unter anderem die Abschaffung der Grenzkontrollen vorsieht, trat in Kraft. Zum Festakt am 1. April 1998 waren die Innenminister Karl Schlögl (Österreich) und Giorgio Napolitano (Italien), die Landeshauptleute Luis Durnwalder und Wendelin Weingartner und weitere Prominenz auf den Brenner gekommen. Die Banda Musicale della Polizia di Stato und die Gendarmeriemusik Tirol sowie die Musikkapellen von Gossensaß und Gries am Brenner begleiteten musikalisch diese Feier, bei der die Redner über die Bedeutung dieses Tages für Tirol und Europa sprachen. Der Festakt schloss mit den Nationalhymnen Österreichs und Italiens.

Der Brenner hatte seine Schrecken verloren. Viele Bürger konnten es kaum glauben, dass man nun unkontrolliert über diesen Schicksalspass fahren konnte. Die neue Situation brachte starke Veränderung im Grenzdorf Brenner mit sich. Der Handel ist stark rückläufig. Die Reisenden fahren öfters ohne Aufenthalt durch die Passfurche. Der Euro erübrigte den Wechsel von der Lira in andere Währungen, auch konnte man die letzten Lire nicht mehr am Brenner zurücklassen. Die Grenzgebäude, Zoll- und Abfertigungshäuschen standen verwaist da und erinnerten an alte Zeiten. Eine Polemik um diese Häuser entstand: Abreißen, ja oder nein? war das Thema. Die Gemeinde Brenner mit Bürgermeister Christian Egartner will möglichst viele dieser nun unnützen Gebäude abreißen. Andere wieder, z. B. Kulturvereine und Bauhistoriker, wollen sie als historische Denkmalbauten erhalten. Ein gutes Augenmaß ist hier vonnöten. Es muss nicht alles abgerissen werden, sondern einige signifikante Gebäude mögen als Zeugen an die Vergangenheit stehen bleiben, meint der Verfasser dieser Zeilen.



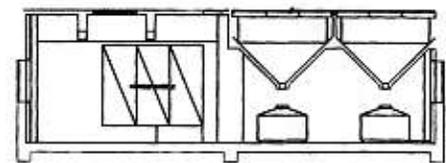
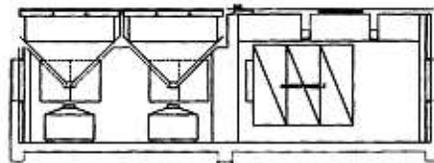
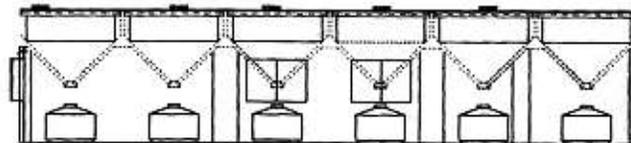
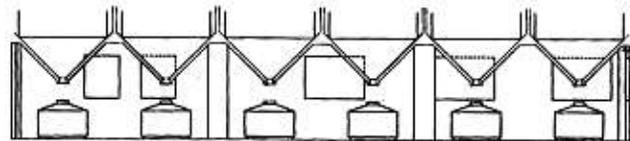
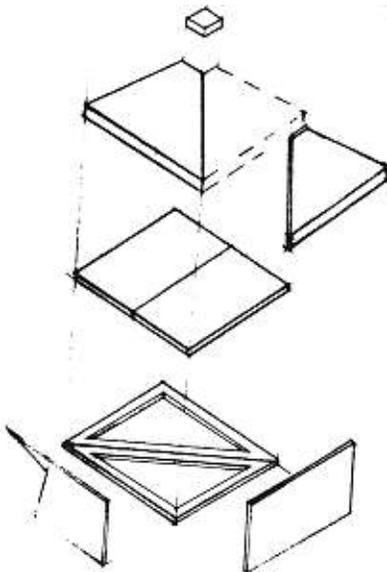
Politikprominenz anlässlich der Schengen-Feier 1998 am Brenner. Der Tiroler Altlandeshauptmann Wendelin Weingartner (v. r.) und der Südtiroler Landeshauptmann Luis Durnwalder (3. v. r.) während der Ansprachen



Eine Gestaltungsidee wächst von der Decke

Klaus-Jürgen Sembach

Es stärkt den Glauben an die eigenen Ideen, wenn man entdecken kann, dass andere ähnliche Vorstellungen haben. Bei einer Begegnung mit dem italienischen Architekten Ugo Sassò ergab sich, dass wir unabhängig voneinander daran gedacht hatten, die Eigenwirklichkeit des Raumes – die pyramidenförmigen Auslässe an der Decke – als Aufforderung zu verstehen, hierzu eine Gegenform zu entwickeln. So entstanden die Ausstellungstische mit den vierseitigen schrägen Auflageflächen. Diese antworten unmittelbar auf die bestehende Architektur. Sie sind bewusst blockhaft ausgebildet, damit sich ihre neuen Volumina zu den Objekten an der Decke ins gleiche Gewicht setzen können. Also keine fragilen Tische mit schlanken Füßen, die sich niemals im Raum durchsetzen könnten. Ein weiterer Schritt war dann, die zwölf Tische so zu konstruieren, dass sie zerlegbar und wiederverwertbar sind.





Das Adambräu, im Strahlungsfeld der Eisenbahn, ist Sitz des Archivs für Baukunst der Universität Innsbruck. Auf Ebene 3, wo noch die Ausläufer der ehemaligen Silos von der Decke ragen, wurde die Ausstellung [Grenze] Brenner-Pass adaptiert. Rainer Graefe und Christoph Hölz vom Institut für Bau-geschichte und Denkmalpflege der Universität Innsbruck sowie Ausstellungsgestalter Klaus-Jürgen Sembach beraten über die Ausstellungsidee.

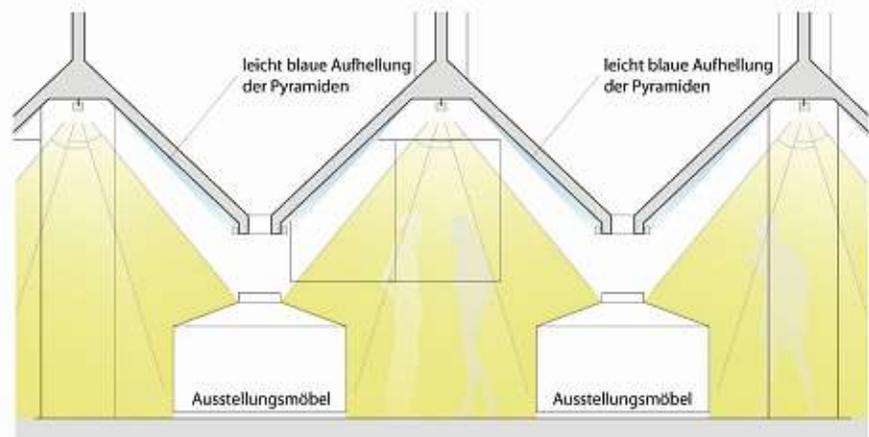
Lichtimmersion im Wechselspiel der Baugeometrie

Das Archiv für Baukunst im Adambrau als Ausstellungsschauplatz

Dieter Bartenbach

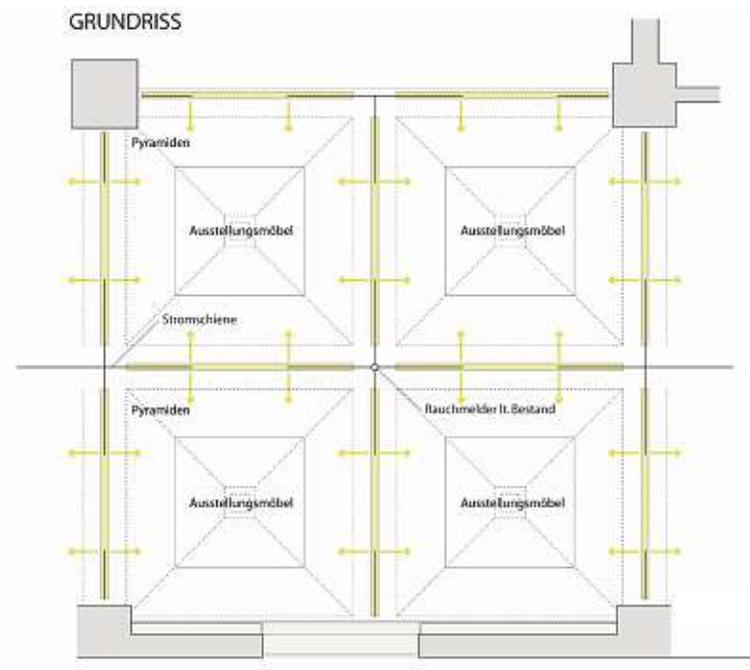
Für die Ausstellung [Grenze] Brenner-Pass wurde ein eigenes Lichtkonzept entwickelt, das besonders effektiv die Exponate zur Wirkung bringt und gleichzeitig das Gebäude selbst in seiner Fernwirkung des Nachts fast wie einen blauen Diamanten erstrahlen lässt.

Teilbereiche der Ost- und Südfassade, eventuell noch der Westfassade werden am Abend mit blauem Licht beleuchtet. Die genaue Farbtemperatur, deren Verläufe und Intensität sind genau abzustimmen. Als Kriterium für diese Dimensionierung bzw. das Ziel dieser Gesamtwirkung ist ein kaltes Erscheinungsbild der Baugeometrie des Adambraus.

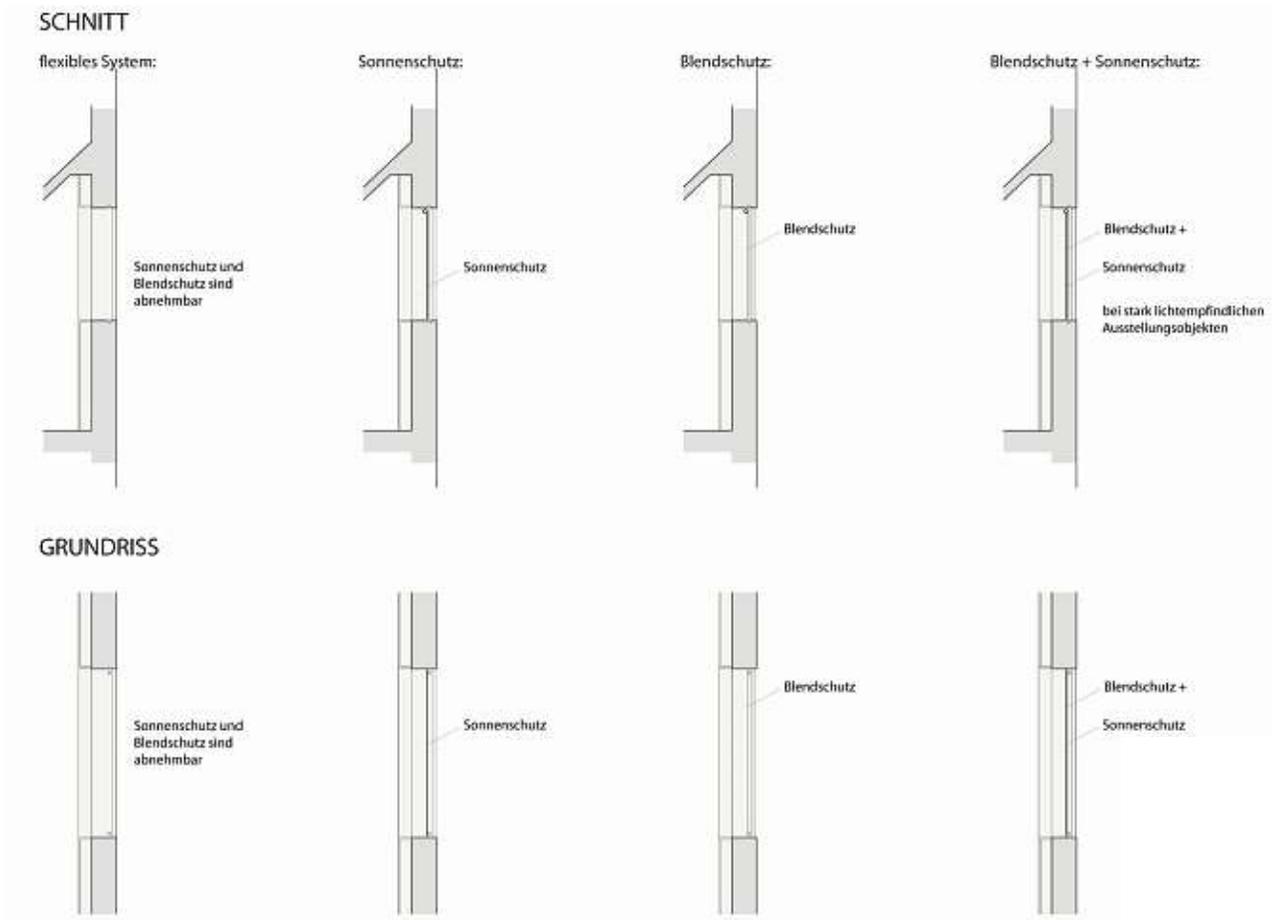


Schnitt Milieu Ausstellung

GRUNDRISS



Grundriss der Ausstellungsfläche im Adambrau

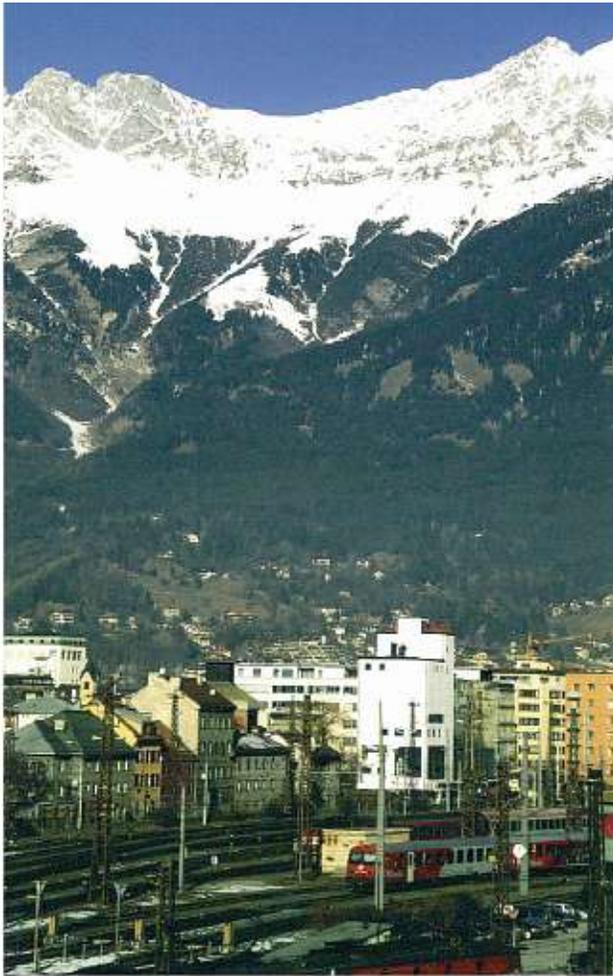


Ausstrahlungswirkung: Damit der Baukörper eine Tiefenwirkung bzw. eine visuelle räumliche Wirkung erhält, werden in den oben liegenden Etagen die Fenster mit einem Textil abgedeckt und deren Rückseite in solcher Form beleuchtet, dass ein Durchstrahlen möglich wird. Die kalte Jahreszeit mit einer leicht nebligen Stimmung kommt diesem Erscheinungsbild sehr entgegen. Man muss sich hier eine mystische Stimmung vorstellen, die im Bahnhofsambiente sicher sehr gut zur Geltung kommt. Diverse Versuche vor Ort, welche Stimmungen tatsächlich übertragbar sind, werden hierzu mehr Sicherheit geben.

Ausstellungsbereich: Über die vorhandenen, mit Glas abgedeckten Deckenöffnungen wird mittels Parallelstrahler vom sechsten Obergeschoss punktuell blaues Licht in die Ausstellungsebene übertragen, das sich am Fußboden abbildet. Dieses Durchleuchten und dessen Abbildung in der Ausstellungsebene ist an dieser Stelle nochmals bedeutend, da es einen Bezug zur äußeren Stimmung herstellt. Die Oberflächen der Pyramidenflächen werden minimal mit einer geringen Intensität leicht blau beleuchtet. Die Ausstellungsflächen werden mit einem Linearsystem (Spiegelrasterleuchte) blendungsfrei und direkt bestrahlt. Die entsprechende Intensität der Leuchte kann direkt dem Ausstellungsmotiv angepasst werden und so den konservatorischen Anforderungen Rechnung tragen. Die Raumbegrenzungsflächen werden diesem Konzept angepasst.

Sonnenschutz und Blendschutz im Fensterbereich im Schnitt

TAG



NACHT



Der Sonnenschutz an den Fenstern wird mit einem Screen, der eine maximale Lichtdurchlässigkeit von ca. 3–6% aufweist, hinter den Fensterflächen, in den Rauminnen-seiten angebracht. Der Blendschutzscreen befindet sich hinter dem Sonnenschutz und bedeckt nur bei bedecktem Himmel die Glasflächen. Sollte das Tageslicht zu 100% ausgeschlossen werden, so kann der Sonnen- und Blendschutz wahlweise heruntergezogen werden. Am Abend sollte dieser Screen jedoch hochgefahren werden, damit ein Bezug nach außen ermöglicht wird.

**Das Archiv für Baukunst der
Universität Innsbruck,
Schauplatz der Ausstellung
[Grenze] Brenner-Pass.
Die Lichtgestaltung wurde Dank
der Unterstützung durch die
Tiweg, Tiroler Wasserkraft AG,
umgesetzt.**

Bildnachweis

- Christof Lackner: 1. Umschlagseite; Seite 11, 12, 19, 21, 87, 88 (2 + 3), 91, 92, 95, 101, 106, 109, 111, 113, 114 (u.l.), 117, 118, 119, 121, 122, 123 (u.m., u.r.), 124, 125, 126, 127 (u.l., u.m.), 129, 130, 131, 133, 135, 137, 141, 143 (u.l.), 147, 148, 151, 153 (u.r.), 154, 155, 157, 158, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 169 (u.m. + u.r.), 171, 173, 177, 180, 181, 259 (o., u.l.)
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien:
Seite 16, 18, 23, 24, 30, 31, 42, 71, 251
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand STW: Seite 8, 41
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand Ghedina: Seite 79 (o.)
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand Flavio Flaganello: Seite 252
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand Franz Waldmüller: Seite 15, 139 (u.m., u.r.)
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand Schlernverlag: Seite 35
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand Marco Vecelli: Seite 149 (o.)
- Autonome Provinz Bozen, Abteilung für Deutsche Kultur und Familie, Amt für AV-Medien,
Bestand Forst- und Domänenverwaltung: Seite 255
- BBT Brennerbasistunnel EWIV-GEIE Galleria di base del Brennero: Seite 6
- Südtiroler Landesarchiv, Tiroler Geschichtsverein Bozen, Sammlung Option, Foto G.
Steinacher und E. Pfanzer: Seite 249, 250
- Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum: Seite 114 (u.m, u.r.), 115, 237, 245
- Staatsimmobilienagentur: Seite 47, 247
- Museo Storico Trentino: Seite 138 (u.r.)
- Bauamt Gemeinde Brenner: Seite 84
- Gianfranco und Flavio Cera: Seite 26, 33, 34, 57, 62, 89 (u.l.), 93 (2 + 3), 107, 138, 139
(o.r.), 142, 144 (u.m., u.r.), 145, 149 (u.), 152, 153, 158 (o.), 168, 169 (o.), 175
(u.r.), 257
- Autonome Provinz Bozen, Katasteramt Sterzing: Seite 28, 44
- Günther Ennemoser: Seite 72, 93 (u.l.), 96, 97, 110, 139 (o.l., u.l.), 143 (u.r.), 144 (u.l.),
168 (u.l.), 169 (u.l.), 174, 239, 243
- Günther Ennemoser, Bestand Dante Rossi: Seite 76, 77, 159 (u.r.)
- Helmut Gassebner: Seite 37
- Dieter Bartenbach: Seite 260, 261, 262, 263

Arnaldo Loner: Seite 89, 240

Roland Riz: Seite 45

Aldo Pantozzi: Seite 53

Ettore Frangipane: Seite 54

Staatsarchiv Bozen: Seite 58, 241, 242

National Archives Record Administration, College Park (USA): Seite, 60, 61

Hugo Senoner: Seite 64, 65, 66, 67

Werner Schröter: Seite 69

Leo Feist/Josef Gruber: Seite 75

Othmar Barth: Seite 78, 80, 82

Alois Trenkwalder: Seite 88 (u.l.)

Hubert Prachensky: Seite 89 (2), 127 (u.r.), 153 (o.)

Kuratorium: Seite 123 (u.l.), 258

Gesellschaft im Verlag Tiroler Nachrichten: Die Brennerautobahn, Ibk 1972: Seite 74

Personen- Register

Albert, Jakob 24
Amonn, Erich 40
Anich, Peter 89, 137
Arbore, Vito 49
Baffi 244
Barbarossa, Friedrich I. 238
Bartenbach, Dieter 260
Barth, Othmar 74
Baumann, Franz 169
Benni 242
Berloff, Alcide 43
Bodenehr, Gabriel 240
Bourcard, Ettore 248
Capra, Fritjof 9
Carpi, Olimpia 46
Carré 53, 54
Chellini, Ing. 242
Cossú, Martino 253
da Vinci, Leonardo 17
de Montaigne, Michel 240
Dollfuß, Engelbert 247
Durakovic, Familie 64
Durnwalder, Luis 257
Ebner, Toni 43
Edilio, Bruno 47
Egartner, Christian 257
Eichmann, Adolf 48
Ennemoser, Günther 236
Ferrario 244
Feuerstein, Valentin 249
Flora, Paul 36
Frangipane, Ettore 46, 52
Franz Joseph, Kaiser 38, 242, 244, 250
Friedrich II. 238
Friedrich IV. 237
Gandini, Carlo 58
Gandini, Umberto 56
Gostner, Anton 253
Graefe, Rainer 22
Grimm, Peter 73
Gröbner, August 250
Gröbner, Leopold 250
Gröbner, Ludwig 250
Hambrusch, Horst 84
Happacher, Luciano 52
Heine, Heinrich 240
Heinrich II. 238
Heinrich III. 238
Heinrich IV. 238
Heinrich V. 238
Hellwag, Wilhelm 99
Herder, Gottfried 240
Hitler, Adolf 39, 41, 51, 247, 248, 251
Hofer, Franz 53
Hörmann, Ekkehard 176, 177, 180
Hörmann-Weingartner, Magdalena 26
Kerschbaumer, Sepp 43
Klier, Heinrich 36
Knapp Hoffmann, Wally 46
Koegl, Fritz 243
Konrad II. 238
Konrad IV. 238
Kramer, Hans 248
Lackner, Christof 182
Lener, Johannes Nepomuk 92
Lott, Julius 99
Ludwig der Deutsche, König 237
Magnago, Silvius 252
Mair, Bartholomäus 244
Mameli, Goffredo 37
Marchioretto, Pietro 237
Maria Theresia, Kaiserin 237
Mazzoni, Angiolo 99, 105, 109, 120, 121,
123, 129, 242
Menardi, Herlinde 32
Messner, Ida 39
Meyer, Conrad Ferdinand 237
Mischi, Paolo 49
Mitterer, Wittfrida 10
Mussolini, Benito 15, 39, 41, 51, 247, 248,
249
Napolitano, Giorgio 257
Otto I. 238
Otto II. 238
Otto III. 238
Pantozzi, Aldo 53, 55

Parson, Horst 176, 177, 180
 Paulus, Rudolf 242
 Pedrotti, Enrico 52
 Perotti, Berto 50, 54
 Petermeir, Alfred 39
 Petrucci, Franco 253
 Pfaundler, Wolfgang 12, 13, 36
 Picciotto, Liliana 46, 52
 Plank, Alfred 257
 Plattner, Karl 76
 Plattner, Luis 134
 Prachensky, Hubert 76
 Prachensky, Theodor 24
 Pressel, Wilhelm 99, 242
 Renner, Karl 244
 Revere, Giovanni 49
 Ribaldi, Italo 52, 53
 Rigoni Stern, Mario 48
 Rigoni, Don Antonio 48, 54
 Riz, Josef 38
 Riz, Maria 38
 Riz, Roland 38
 Riz, Valerius 38
 Rommel, Erwin 248
 Rosegger, Peter 241
 Rovelli, Pino e Aldo 48
 Scalfaro, Oscar Luigi 36
 Schlögl, Karl 257
 Schmidkunz, Walter 68, 69, 70, 73
 Schöpfer, Willi 257
 Seelos, Gottfried 45
 Sembach, Klaus-Jürgen 258
 Senoner, Hugo 64
 Septimus Severus, Kaiser 236, 237
 Sigmund der Münzreiche, Erzherzog 237
 Spielmann, Max 135
 Thommen, Achilles 99, 242
 Tinzl, Karl 43
 Tolomei, Ettore 243, 244
 Trapp, Oswald 26
 Turra, Franca 48
 Venantius, Fortunatus 13, 237
 Vigilante, Dr. 53, 54
 Viktor Emanuel III., König 14, 138, 139,
 158, 246
 Volgger, Herbert 253
 von Braitenberg, Zeno 46, 56
 von Etzel, Carl 99, 105, 193, 241, 242, 255
 von Flattich, Wilhelm 99, 109, 242
 von Goethe, Johann Wolfgang 14, 91, 92,
 239, 240
 von Hörmann zu Hörbach, Notburga 38
 von Horváth, Ödön 59
 von Österreich, Herzog Albrecht 238
 von Supplinburg, Lothar 238
 Waibl, Gunther 68
 Waldner, Christian 36
 Weingartner, Josef 87
 Weingartner, Wendelin 257
 Welzenbacher, Lois 169

Die Autoren

Othmar Barth: Geboren 1927 in Brixen, Südtirol. Tischlerlehre in der Werkstätte des Vaters Johann Barth Jun. 1947-52 Diplomstudium an der Technischen Universität Graz; 1946-53 Praxis an Baustellen und im Büro des Bonatz-Assistenten Wilhelm Weyhermeyer in Bozen; 1953-55 Studium an der Universität Rom; in dieser Zeit Mitarbeiter im Planungszentrum des nat. olympischen Komitees in Rom unter der Leitung von Architekt Annibale Vitellozzi. Seit 1955 eigenes Architekturbüro zusammen mit Grete Barth; 1975-93 Professor für Raumgestaltung und Entwerfen an der TU Innsbruck.

Fritjof Capra: Geboren 1939 in Wien, lebt in Berkeley (USA), österreichischer Physiker, Esoteriker und Buchautor. Er gilt als Vordenker einer ökologisch-ganzheitlichen Weltanschauung. Nachdem Capra im Jahr 1966 an der Universität Wien promoviert, arbeitete er an zahlreichen Forschungsinstituten innerhalb Europas (Paris, London) und in den USA. Von 1975 bis 1988 war er am Ernest Orlando Lawrence Berkeley National Laboratory der UC Berkeley tätig. Capra beschäftigt sich neben der Physik mit der Systemtheorie und den philosophischen und gesellschaftlichen Konsequenzen der modernen Naturwissenschaft. Er ist Autor und Co-Autor zahlreicher Bücher („Das Tao der Physik“, „Lebensnetz“) und war der erste Gast der BBC-Dokumentarserie „Beautiful Minds“ (2002).

Günther Ennemoser: Geboren 1940 in St. Leonhard/Passeier (BZ), seit 1956 wohnhaft in Gossensaß am Brenner, Studium der literarischen Fächer in Innsbruck und Padua, von 1962 bis 1975 als Mittelschullehrer in Sterzing und Gossensaß tätig, heute freier Mitarbeiter der Tageszeitung „Dolomiten“ und der Wipptaler Monatszeitung „Erker“ sowie der heimatkundlichen Sendung „Unser Land“ im RAI-Sender Bozen. Sein besonderes Interesse galt seit jeher der Landes- und Heimatkunde Südtirols, insbesondere des Wipptals und seiner Heimatgemeinde Brenner, worüber er schon einige Publikationen veröffentlicht hat.

Ettore Frangipane: Geboren 1934 in Bozen, Journalist und Jurist, Bozen; von 1955 bis 1995 Journalist und Sportberichterstatler bei der RAI; seit mehr als 50 Jahren auch als Karikaturist tätig; Mitarbeit beim „Alto Adige“, „Corriere del Trentino“, „Corriere delle Alpi“, „Il Mattino di Padova“ und der „Zett“; Organisator zahlreicher Ausstellungen und Herausgeber verschiedener Publikationen.

Umberto Gandini: Geboren 1935 in Mailand, aufgewachsen in Rom, Zara, Tirana, München, seit 1947 in Meran und dann in Bozen. Doktorat in Rechtswissenschaften, seit 1959 Berufsjournalist. Als Übersetzer für die größten italienischen Verlagshäuser tätig. Er hat Texte folgender Autoren übersetzt: Kafka, Dürrenmatt, Bernhard, Schnitzler, Jean Paul, Sacher-Masoch, Horvath, Büchner, Fassbinder, Joachim Fest, Handke, Zoderer, Safransky, Benjamin, Peter Weiss, Enzensberger, Stefan Zweig und viele andere.

Rainer Graefe: Geboren 1941 in Berlin. Studium Theaterwissenschaft, Philosophie und Germanistik in Würzburg und Berlin. 1969 Magister Artium („Idee des Bauhaus-Theaters“). 1976 Dr. phil. mit einer archäologisch-baugeschichtlichen Dissertation (römische Theaterwelt). Seit 1969 wissenschaftlicher Mitarbeiter von Otto Frei am Institut für Leichte Flächentragwerke der Universität Stuttgart; Tätigkeit in Forschung, Lehre, Redaktion; im

Rahmen des Sonderforschungsbereichs SFB 230 „Natürliche Konstruktionen“, 1984–1991, Leitung des Teilprojekts „Geschichte des Konstruierens“. Seit 1991 Ordinarius des Instituts für Baugeschichte und Denkmalpflege an der Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen, Leopold-Franzens-Universität Innsbruck. 2003 Verleihung der Suchov-Goldmedaille durch USEA (Union of Scientific and Engineering Associations) und AES (A.A. Prochorov – Academy of Engineering Sciences) in Moskau. 2005 Gründung des Archivs für Baukunst im Adambrau.

Horst Hambrusch: Geboren 1945 in St. Georgen am Längsee in Kärnten, Studium der Architektur an der TU Wien. Ab 1973 als Architekt in Düsseldorf tätig, ab 1978 Universitätsassistent in München und seit 1982 an der Universität Innsbruck. Lehrtätigkeit am Inst. für Baukunst und Denkmalpflege. Sein besonderes Interesse gilt seit jeher der Identifikation von Orten durch Architektur und deren zeichnerische Analyse. Arbeiten zur Bauwissenschaft und Bauaufnahmen, Bauplanung und städtebauliche Gestaltungsarbeiten.

Magdalena Hörmann: Geboren in Innsbruck, Kunsthistorikerin mit Studium an den Universitäten Innsbruck und Wien, langjährige Tätigkeit in der Kulturverwaltung des Landes Tirol, u. a. bis 1998, Leiterin der Landesgalerie im Taxispalais Innsbruck, Publikationen zu Themen der Tiroler Kunst- und Kulturgeschichte, Mitarbeit und zuletzt Herausgeberin des Tiroler Burgenbuches (Band IX – Burgen des Pustertales, 2003), seit 2004 Vorsitzende des Sachverständigenbeirats des SOG (Stadt- und Ortsbilderhaltungsgesetz).

Christof Lackner: Geboren 1960 in Innsbruck, Meisterklasse für Fotografie an der Grafischen Lehr- und Versuchsanstalt in Wien, Assistent namhafter Fotografen wie Elfie Semotan oder Heinz Frank sowie Mitarbeiter in Foto- und Filmstudios in Österreich und Deutschland, seit 1984 selbständiger Fotograf in Innsbruck und Salzburg, beschäftigt sich mit anspruchsvoller Werbe-, Industrie- und Architekturfotografie, wobei ihm die Authentizität der Bildsprache besonders wichtig ist.

Herlinde Menardi: Geboren 1949 in Innsbruck, Studium der Volkskunde und Geschichte an der Universität Innsbruck, ab 1978 freie Mitarbeiterin beim Tiroler Kunstkataster, ab 1980 als Wissenschaftlerin im Tiroler Volkskunstmuseum in Innsbruck, seit 2004 Leiterin des Tiroler Volkskunstmuseums. Schwerpunkt: volkskundliche Themen (Hauskunde, Volksfrömmigkeit, Brauch, Sachkultur) in Nord-, Süd-, Osttirol und dem Trentino.

Wittfrida Mitterer: Geboren 1960 in Bozen, Journalistin, promovierte Politikwissenschaftlerin und seit 1990 Presseverantwortliche im Südtiroler Landtag, Projektkoordination von Südtiroler Technikmuseum und Technikmeile, derzeit Forschungsdoktorat an der Universität Innsbruck; nach ersten Veröffentlichungen in der „Industriearchäologie“, Zeitschrift der Schweizer Vereinigung für Technikgeschichte, Herausgeberin von „Zeitzeichen der Technik – Parabola meccanica“, Raetia-Verlag 1993; „Stählerne Stege“, Kuratorium 1998; „Hochspannung“ in der Athesia-Reihe Technisches Kulturgut im Rampenlicht 2003; „Megawatt und Widerstand“, Athesia 2004; Mitbegründerin des Kuratoriums für technische Kulturgüter e.V.

Roland Riz: Geboren im Mai 1927 in Bozen, Jus-Studium an der Universität Mailand, „wirklich emeritierter“ Professor für vergleichendes Recht an der Pontificia Universitas Lateranensis, für Strafrecht an der Universität Padua sowie Honorarprofessor für öffentliches Recht an der Universität Innsbruck. Er wirkte von 1958 bis 1996 als SVP-Parlamentarier in Rom, von 1979 bis 1983 war er Präsident vom Verfassungsausschuss der Abgeordnetenversammlung, von 1983 bis 1987 Präsident vom Justizausschuss der Abgeordnetenversammlung, von 1989 bis 1993 Präsident vom Justizausschuss des Senats. Er war Mitglied aller Kommissionen, die sich mit der Reform des Autonomiestatuts befasst haben. Verfasser zahlreicher Veröffentlichungen über rechtswissenschaftliche und politische Themen. Sein besonderes Anliegen ist die Erhaltung des Landes Tirol und seiner Bevölkerung.

Hugo Senoner: Geboren 1941 in Brixen, als Ältester von neun Kindern in einer Bildhauerfamilie in St. Ulrich/Gröden aufgewachsen, Studium in Dorf Tirol, Trient und Brixen. 1966 Priesterweihe, bis 1990 Kaplan in Brixen für die ital. Seelsorge, dann Pfarrer am Brenner und ab 1997 Pfarrer in Mühlbach. Seit 1977 Mitbegründer des ersten Dritte-Welt-Ladens in Brixen, vielfach tätig in der Friedenserziehung, Promotor des ersten internationalen Kindergartens am Brenner (Österr.-Ital.). Begleiter der Kriegsflüchtlinge am Brenner, seit 1994 Vorsitzender der Gesellschaft für bedrohte Völker und 2005 Träger des „Kiwanis-Preises für Menschlichkeit“.

Gunther Waibl: Geboren 1955 in Bruneck, Journalist, Fotohistoriker und Marketing-Leiter, Bruneck/Bozen; promovierter Historiker, langjähriger Journalist des Senders Bozen/RAI, Buchautor und Ausstellungskurator, Gründer und seit mehr als zehn Jahren Leiter der Galerie „fotoforum“ (Bozen), derzeit Marketing-Chef des Fachgroßhandels E. Innerhofer AG.

