

Die Siedlung Brenner seit 1918

Die Umwandlung einer Ortschaft

Von Hans Kramer (Innsbruck)

Gerade in einer Klebelsberg-Festschrift hat es seinen Sinn, wenn darin auch ein Aufsatz über den Brenner erscheint. Denn unser verehrter lieber Jubilar hat in seiner Familie Vorfahren, die auf dem althehrwürdigen Gasthof „Post“ auf dem Brenner saßen. Davon nicht zu reden, daß Klebelsberg selbst mehrfach über die Brenner-Landschaft geschrieben hat¹⁾ und daß er, vielleicht mehr als andere, oft von seiner Berufsheimat Innsbruck in seine Familienheimat Südtirol gereist ist und dabei den Brenner x-mal passiert hat.

Über die Bedeutung und die Geschichte des Brennerpasses ist schon sehr viel im Druck erschienen. Über die Siedlung am Brenner schon weniger, aber immerhin verstreut so manches²⁾. Ziemlich unbehandelt ist jedoch die Geschichte des Dorfes Brenner seit 1918, über welche hier nun eine allerdings nur kurze Skizze geboten werden soll. Der Lücken bin ich mir gut bewußt, besonders fehlen mir italienische Quellen. Persönliche Erlebnisse sollen den Nachforschungen etwas zu Hilfe kommen.

Wohl keine Siedlung in Tirol hat durch den Friedensvertrag von St. Germain 1919, durch welchen Deutsch-Südtirol und Welsch-Tirol zu Italien geschlagen wurden, eine solche Umwandlung erfahren wie der Brenner. In Innichen, bzw. Vierschach und besonders am Reschenpaß war das Ausmaß der Veränderung doch geringer. Über die Geschichte dieser einzigartigen, vom Standpunkt des Heimatschutzes nicht immer erfreulichen Umformung will ich schreiben. Es ist allerdings jüngste Vergangenheit; es gehört immerhin aber schon in den Kreis der Geschichte und daher in unseren Forschungsbereich. Doch vorerst müssen wir uns noch den alten Brenner vor 1914 etwas ansehen!

Der Brenner war eine eigene Gemeinde, die vom Brennersee und Vennatal bis Pontigl und Giggelberg knapp vor Gossensaß reichte und zum Bezirks-

¹⁾ Anmerkungen S. 549 ff.

gericht Sterzing gehörte³). Die Wasserscheide war also keine Gemeinde- oder Gerichtsgrenze. Die Gemeinde umfaßte im Jahre 1910 5494 Hektar und zählte 96 Häuser und 461 Einwohner⁴). Die Siedlung hatte eine bescheidene Zahl von Bauernhöfen, die natürlich im wesentlichen nur Viehzucht treiben konnten, und diente vornehmlich dem Durchzugsverkehr, der Sommerfrische und Badekuren, wozu eine Reihe von Gasthöfen zur Verfügung stand. Damals hemmte keine Grenze die Freizügigkeit des Fremden- und Touristenverkehrs. Die Landschaft des Paßtales zeigt eine herbe, ernste Großartigkeit⁵). Besonders in heißen, trockenen Sommern ist sie ein hervorragender Erholungsaufenthalt. Vornehmlich Angehörige des Mittelstandes aus Nord- und Südtirol und Bauern, letztere nur zum Gebrauch der Heilbäder, kamen gern auf den Brenner. Damals gab es ja sonst nur selten in solcher Höhe eine ganze Reihe von Gasthöfen zur Auswahl.

Wandern wir über den Brenner, als ob wir z. B. im Jahre 1913 stünden⁶)! Am Nordende des Brennersees stand das Gasthaus „Taxer“ (Fröhlich), am Südende der „Seehof“, sie bestehen heute noch⁷). Im Venntal ist heute jedoch das damalige Gasthaus Kaspar Strickner, das wohl hauptsächlich Bergsteigern diente, nicht mehr im Betrieb⁸). Es kam, schon auf der Paßhöhe, der Weiler Gasthof „Kerschbaumer“⁹), der im wesentlichen nur aus 3 Häusern bestand. Ostwärts zieht sich das Griesbergtal den Berg hinauf, mit bäuerlicher Siedlung (1440 m)¹⁰). Nach dem Kerschbaumer stand am Westrand des Tales etwas entfernt eine vereinzelte Sommervilla und hierauf kam die eigentliche Ortschaft Brenner (1374 m) Dort standen nur die kleine Bahnstation mit südlich anschließender Bahnhofsgastwirtschaft und dem im Jahre 1892 aufgestellten Denkmal des Erbauers der Brennerbahn Karl v. Etzel^{10a}), das spätgotische Pfarrkirchlein St. Valentin, nördlich davon ein bäuerlicher Bau, gegenüber der Widum, südlich von der Kirche der Gasthof „Post“, gegenüber eine Veranda und etwas entfernt am Südrande der Ortschaft die Dependance der „Post“, ein hoher, schmaler Bau mit einem Turm¹¹). Die Reichsstraße bog damals vom Westrande des Tales südlich der Bahnstation zum Ostrand ab, überschritt die Geleise und ging am alten Gasthof „Brennerwolf“ mit seiner Kapelle vorbei (1363 m)¹²). Südlich davon stand und steht der bäuerliche Weiler Rals (auch Ralser) (1354 m), bis heute das unberührteste Stück des Brenner.

Es folgt das altberühmte Brennerbad (1309 m, nach anderen, wohl weniger zuverlässigen Angaben 1326 m). Es bestand damals im wesentlichen aus 2 Bauernhöfen, dem Gasthaus Vetter, der Sommervilla Fürst Campofranco etwas in der Höhe¹³), aus „Armenhaus“, Geizkofler- und Bürgerhaus mit Badeanlagen und verschiedenen Holzpavillons, aus der Kirche auf einer Anhöhe, aus der kleinen Bahnstation und vor allem aus dem zwischen der

Bahnlinie und einer Kurve der Reichsstraße liegenden Grand-Hotel mit dem Sterzinger Hof. Die früheren Gasthof- und Badeanlagen waren bis auf das Armenhaus zu Ende Jänner 1899 von der Stadt Sterzing durch Kauf um 160.000 fl. in den Besitz einer neu gegründeten Brennerbad-Gesellschaft G. m. b. H. in Brixen übergegangen, welche von Karl Lun das vornehme Grand-Hotel erbauen und als Nordflügel davon den etwas älteren Sterzinger Hof umbauen und modernisieren ließ. Das Brennerbad war so damals eine sehr ansehnliche, ja schon zu große Fremdenbeherbergungsanlage. Denn das Grand-Hotel war doch ein wenig eine Fehlspekulation und hatte nie sehr viel Besuch. Das allerdings sehr beliebte und fast überlaufene Geizkofler- und Bürgerhaus mußte das Defizit des Grand-Hotels decken und die Finanzen der Gesellschaft etwas sanieren. Der Brenner war eben ausgesprochen eine Sommerfrische für den Mittelstand, was man nicht recht beachtet hatte. Er wurde von den Fremden nur im Hochsommer aufgesucht; diese Zeit war für ein großes Hotel doch zu kurz. Das sehr schön eingerichtete Grand-Hotel war während des ersten Weltkrieges von der österreichischen und später von der italienischen Militärverwaltung beschlagnahmt und brannte — das tragische Ende eines stolzen Baues — am Nachmittag und in der Nacht vom 20. auf den 21. November 1922 vollständig nieder. Der letzte Rest der Mauern wurde zu anderen Bauten verwendet. Heute stehen dort ein elektrisches Werk für die Eisenbahn und 2 italienische Eisenbahnerhäuser. Vom alten Hotel kündet keine Spur mehr¹⁴).

Es folgt am rechten Eisackufer noch der Hof „im Wechsel“, hierauf senkt sich das Gelände rasch gegen Gossensaß hinab. Es kommen die Fraktionen Giggelberg und Pontigl, das Südennde der früheren Gemeinde Brenner. Die gesamte Bevölkerung der Gemeinde Brenner war vor 1918 deutsch. Auch die Gäste der verschiedenen Hotels und einfacheren Gasthöfe am Brenner dürften vor 1918 fast ausschließlich deutschsprachig gewesen sein; meistens waren es Leute aus Nord- und Südtirol.

Es dürfte heute ziemlich vergessen sein, daß 1916/17 Österreich unterhalb des Brennerbades und besonders bei Gossensaß eine eigene Verteidigungslinie mit Schützengräben, Stacheldrahtverhauen usw. in Richtung Süd, zur eventuellen Verteidigung gegen die Italiener, erbauen ließ, Arbeiten, die der Generalmajor Ing. Stefan v. Balthasar leitete¹⁵).

Der Punkt 4 des Londoner Vertrages vom 26. April 1915, nach welchem das neue Italien bis zum Brenner reichen sollte, wurde im Frieden von St. Germain erfüllt. Das schwache Österreich konnte keine Besserung erreichen¹⁶). Schon am 10. November 1918 hatte die erste Abteilung Alpini den Brenner besetzt. Auch in den Einzelheiten der Grenzziehung mußte das kleine

Österreich nachgeben. Der Grundsatz der Wasserscheide wurde nicht streng eingehalten¹⁷⁾.

Die Fraktion Kerschbaumer wurde erst am 1. Jänner 1921 Österreich übergeben. Der italienische Bahnhof Brenner hingegen reicht mit einem allerdings schmalen Keil noch ein Stück weiter nördlich über den Gasthof Kerschbaumer hinaus. Österreich hat sich also gerade noch am Nordrand des Paßtales festhalten können. Das Griesbergtal blieb bei Österreich. Der ganze übrige Brenner wurde um 1930 mit Gossensaß und Pflersch zu einer neuen Gemeinde, „comune Brennero“, vereinigt. Das Bürgermeisteramt war jedoch in Gossensaß¹⁸⁾.

Wandern wir nun nochmals den Brenner entlang und versuchen wir, eine Übersicht über die neuen Häuser und Bauten zu geben! Österreich mußte eine neue Grenzstelle einrichten. In den Jahren 1921/22 wurde am Südrand der Fraktion Kerschbaumer das heute so genannte „alte“ Zollhaus an der Westseite gebaut. Da die Zoll- und sonstigen Grenzbeamten auch Privatwohnungen brauchten, genügte es bald bei weitem nicht. In den Jahren 1936/37 wurde für Gendarmerie, Zoll und Staatspolizei gegenüber, also auf der Ostseite der Straße, ein neuer, größerer Bau, das sogenannte „neue“ Zollhaus errichtet. Das Gebäude macht mit seinen Erkern und seinen Fresken von Toni Kirchmeyr einen sehr guten Eindruck¹⁹⁾. Beide Zollhäuser passen sich in ihrer Form dem Charakter des Landes Tirol und der Gebirgsnatur gut an. Vom Standpunkt des Heimatschutzes ist nichts gegen sie einzuwenden. Hierin waren die Österreicher bei aller Bescheidenheit der Mittel den Italienern zweifellos überlegen. Die Notschule für den österreichisch gebliebenen Brenner war bisher am Griesberg und konnte nun in das Erdgeschoß des neuen Zollhauses übertragen werden.

Es kommt die österreichische Zollschanke, hierauf ein Zwischenraum, dann die italienische Zollschanke. Alle Gebäude mit Ämtern und Beamtenwohnungen, die hier die italienischen Militär- und Zivilbehörden anlässlich der neuen Grenzziehung nach und nach, ja selbst noch während des zweiten Weltkrieges erbauten, z. T. umändern, niederreißen und neu aufrichten ließen, können nun nicht in allen Einzelheiten geschildert werden. Es waren u. a. von Norden nach Süden die Amtshäuser unmittelbar an der Grenze für die Abfertigung der Reisenden auf der Straße²⁰⁾, ein Haus für Beamtenwohnungen, ein Restaurant des „Dopolavoro“, die Schule mit Turnhalle, das Gemeindeamt, ein Geschäftshaus und Eisenbahnerhäuser²¹⁾. Die kleine alte Kirche ist vom vergrößerten Hotel „Post“ („Al Cippo“) und einem anderen Neubau ganz überhöht und eingeklemmt²²⁾. Während alle Bauten aus der alten österreichischen Zeit einen dunkelgrauen Anstrich haben, sind die neuen in Rosarot und Orange gehalten. Die beiden Farben

wechseln so ständig ab. Überall setzten sich neue Kaufläden verschiedener Gattung fest, so z. B. in der alten Veranda gegenüber dem Gasthof „Post“. Die Ortschaft wurde also ein ziemlich wirres Kunterbunt von Alt-, Neu- und Umbauten. Sie wurde nicht nach einem einheitlichen Plan gestaltet. Es wurde nur immer dazu gestückelt. Die Bauten, so modern und praktisch sie im Inneren zum Teil eingerichtet sind, passen sich meist nicht dem Charakter der Landschaft an. Dem Gedanken des Heimatschutzes wurde wenig Rechnung getragen. Zwei neuere Häuser unmittelbar südlich der Grenze zu beiden Seiten der Straße kommen eher dieser Richtung entgegen.

Die neue Grenzziehung, die vielen Ämter, die eine Großmacht wie Italien an einem bedeutenden Eisenbahn- und Straßengrenzübergang einrichtete, die Erweiterung des Bahnhofes, über welche im folgenden geschrieben werden soll, brachten es mit sich, daß sich nach 1918 das italienische Bevölkerungselement im Dorfe Brenner (St. Valentin) rascher und perzentuell zahlreicher festsetzte als im allgemeinen sonst in Südtirol. Es soll von den vielen italienischen Militärpersonen, früher von den Angehörigen der faschistischen Wehrverbände, von den zahlreichen italienischen Eisenbahn-, Zoll- und Polizeibeamten gar nicht ausführlich gesprochen werden. Es zogen auch relativ sehr viele italienische Kaufleute auf den Brenner, richteten dort ein Geschäft ein und nützten die neue Konjunktur aus. Dem ankommenden und abfahrenden Reisenden und den Angehörigen der österreichischen, später deutschen Dienststellen am Brenner boten sie die italienischen Besonderheiten an Lebensmitteln und Getränken²³).

Die Straße über den Brenner wurde im Norden und Süden der Grenze erneuert. Die österreichische Straßenverwaltung baute zuerst in den Jahren 1933/34 das Stück vom Brennersee zur Staatsgrenze aus (km 36,2 bis km 38,12). Über die Steigung wurde eine elegante Kurve gelegt. Die Arbeiten wurden am 20. Juli 1934 beendet. Etwas später wurde in einer tadellosen Straßenführung die starke Steigung von der Kirche am Lueg zum Gasthof Taxer am Brennersee („in der Klamm“) überwunden (1935/36, km 33,8 bis km 36,2). Die Arbeit wurde am 31. Oktober 1936 abgeschlossen²⁴). Dabei wurden im Jahre 1935 Spuren der alten Römerstraße entdeckt, was ziemlich großes Aufsehen machte und in der Literatur ausführlich behandelt wurde^{24a}). Sie sind heute nördlich des Gasthofes Taxer zu sehen. Südlich der Ortschaft Brenner wurde von der italienischen Baubehörde die Reichsstraße nun westlich des Eisenbahndammes geführt (eröffnet im Juni 1936), so daß das lästige Überqueren der Geleise knapp südlich des Bahnhofes wegfiel. Der Brennerwolf liegt seitdem nicht mehr an der Hauptverkehrsader. Das alte Straßenstück ostwärts vom Bahndamm, das unterhalb der bäuerlichen Siedlung Rals nach einer Unterführung unter der Bahnlinie die neue Straße erreicht,

dient nur mehr dem Lokalverkehr. Nach 1938 tauchte der Plan auf, eine Straße im Stil der Reichsautobahnen über den Brenner zu legen. Der Paß sollte in einem Tunnel von 14 km Länge von der Eisenbahn unterfahren werden. Die bisherige Bahnlinie über den Paß sollte, wohl als eines der zwei Bänder, nunmehr der neuen Reichsautobahn dienen²⁵). Es wurde nichts daraus.

Die Brennerbahn behielt auch nach der neuen Grenzziehung ihre alte Bedeutung. Italien wollte ursprünglich auch die Strecke im Silltal übernehmen und bot dafür Österreich an, den Hauptbahnhof in Innsbruck auf eigene Kosten großzügig auszubauen. Österreich lehnte ab. Es kam jedoch eine ständige Abteilung der italienischen Staatseisenbahn auf den Innsbrucker Hauptbahnhof. Für Italien war eine reibungslose Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf der Strecke Brenner—Kufstein—Rosenheim sehr wichtig. Hier und da entstand in ganz Österreich während der Zeit der ersten Republik ein Eisenbahnerstreik. Die Transporte zwischen Italien und Deutschland über den Brenner mußten vorübergehend eingestellt werden. Da drohte Italien, die Nordtiroler Strecke und ihre Bahnhöfe militärisch zu besetzen und die Aufnahme und Fortführung des Verkehrs in eigenem Betrieb zu erzwingen. Österreich tat gut daran, seine Züge in Nordtirol nun rasch von sich aus fahren zu lassen. Sonst hatte jetzt gerade Italien ein großes Interesse an möglicher Benützung der Brennerbahnlinie. Denn diese hatte nun, etwa im Gegensatz zum St. Gotthard, die längste südliche Anfahrsstrecke auf italienischem Staatsgebiet. Die Fahr- und Transportpreise flossen in die italienische Staatskasse. Der sonst bedauerliche Abstieg der Bedeutung Triests durch die Vernichtung der alten österreichischen Monarchie kam auch z. T. dem Brenner zugute.

Die Brennerbahn hatte große Leistungen zu bewältigen: So die vielen militärischen Transporte während des ersten Weltkrieges. Die Pustertaler Strecke lag ja bei Tag unter Artilleriebeschuß und war nur bei Nacht befahrbar. Hierauf die Ablieferung der großen Reparationen Deutschlands nach Italien 1920—1923. Ferner die zahlreichen Kohlenzüge von Deutschland nach Italien 1940—1943 auf Grund eines eigenen deutsch-italienischen Kohlenabkommens. Schließlich die ungezählten militärischen Truppen- und Materialtransporte 1941—1945 von Deutschland nach Italien und an die Afrikafront, z. T. auch italienische Truppentransporte nach Norden. Von dem ständigen wirtschaftlichen Güteraustausch zwischen Deutschland und Italien, besonders Industriewaren, Stahl und Kohle nach Süden, u. a. Reis, Obst und Frischgemüse nach Norden, nicht zu reden. Und von der Bedeutung der Linie im Zeitalter der „Achse Berlin—Rom“ ganz zu schweigen. Zahlreiche Minister und militärische Chefs der damaligen Regierungen Deutschlands und Italiens passierten in jenen Jahren den Brenner, einzelne von ihnen öfters. Im Jahre

1945 wurde die Strecke durch fortdauernde Luftangriffe der Alliierten auf längere Zeit unterbrochen. Dies alles nur kurz zur Erläuterung der Bedeutung der Brennerbahn seit 1914²⁶⁾.

Betrachten wir zuerst etwas die Silltalstrecke! Der Betrieb ging ab 1. Jänner 1924 von der alten Südbahngesellschaft an die Österreichischen Bundesbahnen über. Die Linie wurde in den Jahren 1927/28 unter der Leitung des Sektionschefs Ing. P. Dittes elektrifiziert. Der elektrische Betrieb bis zur Station Brennersee konnte am 6. Oktober 1928 aufgenommen werden. Abgesehen von der Kohlenersparnis hatte dies seine Bedeutung auch darin, daß die elektrischen Lokomotiven schwerere Züge mit größerer Geschwindigkeit als bisher ziehen konnten. Dies wirkte sich auf den Fassungsraum der Züge und auf die Fahrtdauer aus. Österreich erbaute nun unter wahrhaft ungeheuren Kosten die Station Brennersee. Das Gebäude wurde in einer Höhe von 1352 m vom Herbst 1927 bis zum Frühling 1928 gebaut. Es mußte ein großer Bretterraum errichtet werden, der Tag und Nacht von einer Reihe von Koksöfen geheizt wurde. Unter diesem Holzhaus wurde hierauf das steinerne Haus gemauert und erbaut. Die Beheizung kostete allein 50.000 Schilling. Der gesamte Bau mit Bahnhof ohne Beheizungsauslagen soll auf 700.000 Schilling gekommen sein²⁷⁾. Dabei erreichten diese Mühen und Kosten nur z. T. ihren Zweck, denn Österreich und Italien hatten verschiedene Stromsysteme²⁸⁾. So mußten vom Herbst 1928 bis April 1934, also fast 6 Jahre hindurch, auf der Station Brennersee 2 bis 3 Dampflokomotiven ständig unter Dampf gehalten werden, welche alle Züge zwischen den Stationen Brennersee und Brenner (1,3 km) hin- und herzuziehen hatten²⁹⁾. Auch dies verursachte für Österreich große Kosten. In diesen Jahren war die österreichische Paß- und Zollkontrolle in der Station Brennersee. Nach dem Ausbau des großen Bahnhofes Brenner auf der Südtiroler Seite dachte man zuerst daran, aus der Station Brennersee nur mehr ein Wohnhaus für Eisenbahner zu machen. Man gab ihr aber dann doch den Rang einer Personenzughaltestelle.

Ebenso in den zwanziger Jahren hat Italien die Südtiroler Strecke der Brennerlinie elektrifiziert. Es entschloß sich nun, am Brenner einen großen Bahnhof zu bauen, auf welchem alle österreichischen und italienischen Grenzbehörden die Kontrolle ausüben konnten. Am 22. August 1933 führten die italienischen und österreichischen Abordnungen die Kommissionierung des geplanten neuen Bahnhofes durch. Es begannen hierauf die Bauarbeiten. Die österreichischen Grenzorgane konnten im neuen, noch im Umbau befindlichen Bahnhof ihre Amtstätigkeit am 3. März 1934 aufnehmen. Durch 3 Jahre hindurch (1934—1937) ging der durchlaufende Verkehr während der weiteren Bauarbeiten am Bahnhof über den Brenner. Man beeilte sich zum Schluß so, weil Mussolini am 24. September 1937, allerdings in der Nacht, über den

Brenner nach Deutschland fuhr und am 30. September zurückkehrte. Er sollte den neuen Bahnhof in seinem Glanze sehen. Die feierliche Eröffnung in Anwesenheit des italienischen Verkehrsministers Benni und des Brixner Bischofs Dr. Geisler fand jedoch erst am 11. November 1937 statt. Der Bahnhof war im Stil der „modernen Sachlichkeit“ gehalten. Auch er war dem Landschaftscharakter nicht besonders angepaßt³⁰⁾. Die italienische Großmacht, das faschistische Reich wollte durch diesen neuen und großen Bahnhof auf den von Norden kommenden Fremden schon an der Grenze einen bestimmten Eindruck machen.

Der Brenner wurde nach der neuen Grenzziehung auf italienischer Seite von verschiedenen militärischen und polizeilichen, später auch faschistischen Verbänden besetzt und überwacht. Bald nach dem Kriegsende wurde knapp südlich vom Brennerwolf an der alten, damals in Verkehr stehenden Reichsstraße die große Kaserne „Cesare Battisti“ für Alpinitruppen erbaut. Das mächtige Gebäude fügte sich der Landschaft nicht gut ein. Etwas später wurden am Südwestende der Ortschaft Brenner eine Carabinierikaserne „Principe di Piemonte“ und eine Finanzierikaserne errichtet. Sie waren kleiner und paßten schon etwas besser in das Milieu hinein³¹⁾. Noch während des zweiten Weltkrieges wurden am Südennde dieser Siedlung in einigem Abstand zwei Villen für italienische Offiziere gebaut. Nach dem italienischen Umsturz im September 1943 dienten alle diese Gebäude Dienststellen und Truppenkörpern der deutschen Wehrmacht. Die große „Cesare-Battisti-Kaserne“ blieb allerdings meistens leer.

Das ganze Gebiet war natürlich „zona militare“, in welcher z. B. das Photographieren verboten war. Dies behinderte den Fremden- und Touristenverkehr, der in der Ortschaft Brenner selbst ohnehin schon fast ganz ausgefallen war, auch für die übrigen Teile des Brenner stark. Das Überschreiten der Grenze auf Bergtouren war verboten. Im Norden war zwar nur die abgerüstete und kleine Republik Österreich. Aber bis nach 1934 war das Verhältnis Italiens zum jetzt recht nahen Deutschen Reich nicht immer allzu gut. So setzten besonders in den Dreißigerjahren (vor allem 1934—1936) weitgehende, streng geheim gehaltene und bewachte militärische Bauten ein. Der Eisenbahnkörper und die Straße dürften bei den Neubauten unterminiert worden sein. Auf beiden Seiten des Paßtales wurden eigene neue, für den Zivilverkehr streng gesperrte Militärfahrstraßen auf die Höhen der Jöcher und Berge im Osten und Westen gebaut, so u. a. auf den Brennerkofel, auf die Wechselalpe, auf das Sand-, Kreuz- und Steinjoch, in die Nähe der Landshuter Hütte usw. Auf ihnen konnte schwere Artillerie auf die Höhe der Berge gebracht werden. Schon in der Ortschaft Brenner, z. B. gleich bei der Kapelle hinter der Grenze an der Fahrstraße, und um die Siedlung herum und südlich

von ihr auf beiden Seiten des Paßtales wurden sehr gut maskierte Kavernen, Bunker, MG- und Geschützstände mit Stahlpanzerplatten z. T. tief in den Berg hinein in mehreren Abstufungen gebaut. Schon während der Arbeiten daran verwehrten Planken, Gerüste, Taxenvorhänge usw. den Einblick. Ständige Carabinieriwachen hinderten während der gesamten Zeit des Baues jeglichen Zutritt für Wanderer und Leute aus der einheimischen Bevölkerung. Die gesamte Befestigungslinie, die an diesem Punkte der Grenze vom Brenner bis unterhalb von Sterzing reichte, hieß zeitweise die „Linea Badoglio“³²). Der zweite Weltkrieg hat gezeigt, daß alle diese kostspieligen Festungs-„Wälle“ und „Linien“ auf beiden Seiten der Kriegführenden in ganz Europa im Ernstfall gegen die modernen Waffen versagten. So wäre es zweifelhaft gewesen, ob auch die „Linea Badoglio“ einen großen Ansturm ausgehalten hätte. Im September 1943 war die Linie im wesentlichen unverteidigt. Es kam nur bei einzelnen Bunkern zu kurzen Gefechten. Die kleinen Besatzungen, überrascht, ohne viel Munition und Proviant, z. T. auch ohne Führung, mußten sehr bald kapitulieren. Nach der politischen Schwenkung Italiens im September 1943 wurden am Brenner und weiter unten alle diese Straßen und Befestigungen für die deutsche Wehrmacht und die einheimische Bevölkerung öffentlich zugänglich. Einzelne Bunkieranlagen dienten ab 1944 der deutschen und italienischen Bevölkerung als willkommene und sehr sichere Luftschutzhöhlen, besonders die Anlage beim Wasserfall im westlichen Berghang gegenüber dem Brennerwolf oder auch die große im Räspenbühel unterhalb Gossensaß.

In der europäischen Politik der Zeit nach 1918 wurde „die Wacht am Brenner“ auf Konferenzen, im Verkehr der Diplomaten und in der Presse ein fester Begriff. Im kleinen Paßtal spiegelten sich die Wandlungen der großen Politik. Zuerst hielt Italien u. a. von hier aus das kleine Österreich, das sich aber tapfer für Südtirol einsetzte, unter Druck. Dann schützte es von hier aus Österreich gegen das Deutsche Reich, als diese beiden Staaten in heftigstem Konflikt standen. Sofort nach der Ermordung des österreichischen Bundeskanzlers Dr. Engelbert Dollfuß, noch in den Abendstunden des 25. Juli 1934, befahl Mussolini die Konzentrierung von starken Verbänden des Heeres, darunter auch von Panzerabteilungen, im Hintergrund auch von Verbänden der Luftwaffe, an der österreichischen Grenze, besonders eben auch am Brenner. Es herrschte damals reges militärisches Treiben im Paßtale. Die Maßnahme war natürlich gegen Deutschland gerichtet. Erst am 17. August 1934 begannen die ersten Abteilungen den Abmarsch nach Süden. Die gerade besprochenen Befestigungsbauten vor allem in den Jahren 1934 bis 1936 waren auch zur Abwehr gegen das aufrüstende Deutschland bestimmt, das am 16. März 1935 offen die Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht verkündet hatte. Noch am 11. April 1935 kam es zur letzten Ver-

einbarung der Siegerstaaten von Versailles England, Frankreich und Italien gegen Deutschland zu Stresa am Lago Maggiore. Aber schon am 25. Mai 1935 hielt Mussolini mit deutlicher Spitze gegen die Westmächte eine Rede mit der berühmt gewordenen Warnung an diejenigen, „die uns (Italien) am Brenner versteinern wollen, um uns an der Bewegungsfreiheit in irgend einem Teil des ganzen Globus zu hindern“. Also eine Anspielung auf die kommende große Wendung zur verstärkten Kolonialpolitik Italiens, auf die geplante Eroberung Abessiniens! Die Wacht am Brenner sollte nun nicht mehr den Großteil der Politik Italiens auf sich ziehen. Es folgte eine letzte Demonstration. Im August 1935, nach den großen Manövern am Nonsberg, vor dem abessinischen Kriege, besuchte Mussolini ganz Südtirol, darunter auch am 29. August den Brenner. Er wollte dadurch zeigen, daß er wegen Abessiniens Südtirol nicht außerachtlassen wolle. Die Westmächte haben während des Abessinienkrieges nicht zuletzt deswegen Italien nicht angegriffen, weil sie hofften, daß Mussolini den Schutz über Österreich und die Wacht am Brenner weiterhin fortsetzen werde. Es war eine Täuschung. Im Mai 1936 endete der abessinische Krieg. Vom Beginn Juni 1936 an datiert der Kurswechsel Italiens in der Richtung auf das Bündnis mit Deutschland, womit natürlich die Wacht am Brenner für Österreich gegen das Reich immer mehr gegenstandslos wurde. Außerdem mußten die Westmächte weit mehr nach dem spanischen Bürgerkrieg als nach Österreich blicken^{32a}).

Die schon erwähnte Reise Mussolini's nach Deutschland zu Ende September 1937, bei welcher er zweimal den Brenner passierte, zeigt seine politische Schwenkung. Als Italien in seiner Freundschaft von Österreich zu Deutschland übergang, war, machtpolitisch gesehen, das Schicksal des zwischen den zwei Großmächten liegenden kleineren Staates entschieden und besiegelt. Die Westmächte verhielten sich passiv. Am 13. März 1938 besetzte im Zuge der Ereignisse um das Ende der ersten Republik Österreich eine deutsche Gebirgsjägerabteilung den Nordtiroler Brenner und suchte freundschaftliche Beziehungen zu den noch von recht gemischten Gefühlen erfüllten italienischen Militärorganen jenseits der Grenze herzustellen. Hitler machte vom 2. bis 9. Mai 1938 in Italien seinen Gegenbesuch. Zweimal fanden dabei die üblichen Feierlichkeiten im Bahnhof Brenner statt. Wir stehen in den Blütejahren der „Achse Berlin—Rom“. Der Brenner wurde während des Krieges vorübergehend in der europäischen Presse hervorgehoben, als Mussolini und Hitler sich am 18. März 1940, am 4. Oktober 1940 und am 2. Juni 1941 im neuen Bahnhof Brenner zu politischen Besprechungen trafen^{32b}). Es sei nur nebenbei erwähnt, daß damals auch ein gleichnamiger Enkel des Reichskanzlers Fürsten Otto von Bismarck, ein Sohn Herberts, um 1941 Rat der deutschen Botschaft in Rom, am Brenner Dienst machte. In der Nacht vom 3. auf den 4. Mai 1945

besetzten amerikanische Truppenabteilungen und Panzer, von Innsbruck kommend, den gesamten Paß.

Während des zweiten Weltkrieges waren von 1940 bis September 1943 nur wenige deutsche Wehrmacht-Dienststellen auf dem Bahnhof und an der Straße des Brennerpasses³³). Im Gegensatz zur Friedensära, in welcher der Brenner gerade nicht immer ein angenehmer Grenzübergang gewesen war (die österreichischen Behörden waren daran unschuldig), war es jetzt anders. Die Gastfreundschaft und das ständige Entgegenkommen aller italienischen militärischen und zivilen Behörden am Brenner gegen diese deutschen Dienststellen in allen Belangen sind objektiv festzustellen und hervorzuheben. Der oberste Offizier auf deutscher Seite war allerdings besonders gut gewählt. Es war ein liebenswürdiger alt-österreichischer Offizier aus der Gegend von Triest, der italienische Art und Umgangsformen ausgezeichnet verstand³⁴).

In der Zeit zwischen dem 25. Juli 1943, dem Tage des Sturzes Mussolini's, und dem 8. September 1943, dem Tage der Verbindung Badoglio's mit den Alliierten, warf die italienische Regierung Alpini-Divisionen u. a. auch an die Brennergrenze, die dort die Kasernen und Bunker besetzten und neue, allerdings ziemlich schwache Verschanzungen aufwarfen. Die Bunker waren überhaupt zeitweise auch im Herbst 1941 und im Winter 1941/42 mindestens teilweise besetzt gewesen³⁵). Am ehesten wäre es also in jenen Sommerwochen 1943 zu Reibungen zwischen Deutschen und Italienern gekommen. Ein Teil der italienischen Offiziere und Soldaten war von Feindschaft erfüllt. Alte nationale und staatliche (Österreich) Gegensätze, bisher eingeschlummert, aber nicht erloschen, lagen latent in der Luft. Es geschah jedoch nichts von Bedeutung. Ein großes Zeltlager der Alpini war damals südlich der Kaserne „Cesare Battisti“, ein anderes nördlich vom Geizkoflerhaus im Brennerbad. Unterdessen marschierte eine deutsche Armee in langen Kolonnen über den Brenner nach Süden. Deutsche Flak wurde auf dem Passe aufgestellt³⁶). Es war noch eine ungeklärte Lage. Später wurde die Grenze wieder von italienischer Seite für alle, bis auf die Brenner-Dienststellen, gesperrt. Am Morgen des 9. September 1943 erzwangen deutsche Tigerpanzer den Grenzübertritt auf der Straße. Eigene deutsche Truppenabteilungen, die mit den bisherigen deutschen Wehrmacht-Dienststellen auf dem Brenner nichts zu tun hatten, besetzten in einem kurzen Gefecht den Bahnhof. Zu etwas größeren Aktionen kam es beim Angriff auf die Zeltlager der Alpini unterhalb des Brennerwolf und beim Brennerbad. Verwundete von beiden Seiten wurden eingeliefert. Die italienischen Truppenabteilungen, von der eigenen Seite nicht rechtzeitig unterrichtet, waren z. T. vollständig überrascht, konnten auch keine zielbewußte Führung haben. Bald marschierten lange Kolonnen von italienischen Gefangenen, von der italienischen Bevölkerung des Brenner

auf das lebhafteste bedauert und mit Proviant versehen, nach dem Norden in Richtung Innsbruck. So hatte der alte Brenner gerade in diesen Sommermonaten des Jahres 1943 ein wild bewegtes militärisches Treiben und kleine Gefechte zwischen deutschen und italienischen Truppen gesehen.

Nach dem September 1943 vermehrte sich die Zahl der deutschen Wehrmacht-Dienststellen am Brenner überraschend stark³⁷). Es kam die Zeit der gemeinsamen Luftgefahr, die die deutschen und italienischen Organe und Einwohner, die auch in den letzten Monaten nach dem September 1943 nicht schlecht miteinander ausgekommen waren, wieder enger zusammenband. Schon längst waren durch deutsche Stellen auf beiden Seiten des Tales in die steilen Berghänge hinein mehrere, z. T. sehr gute und große Luftschutzstollen gebaut worden³⁸). Auch Befestigungen südlich des Brennerdorfes dienten, wie schon erwähnt, als Unterschlupf. Es war fast täglich Alarm. Deutsche Flak-Geschütze wurden gleich nordwestlich des Brennerwolf aufgestellt. Gerade knapp südlich des Brennerpasses überquerten öfters starke alliierte Luftgeschwader das Paßtal in Richtung Südost—Nordwest. Am 21. März 1945 um 13.55 Uhr wurde der erste und einzige, allerdings relativ für den kleinen Brenner sehr schwere Luftangriff durch ungefähr 18 von Norden kommende Flugzeuge durchgeführt. Der gesamte Mittel- und Nordteil des Bahnhofes wurde sehr genau getroffen. Fast alle Bauten waren zerstört, fast alle Geleise aufgerissen; zwei Bomben hatten die Unterführung zusammengepreßt, in welche sich im letzten Augenblick eine größere Anzahl von Menschen geflüchtet hatte. Mehr als 20 Verstorbene, Deutsche und Italiener im Tode vereint, wurden daraus geborgen. Eine größere Anzahl anderer Bomben war offensichtlich den Kasernen am Südwestende der Ortschaft zugebracht; sie fielen aber größtenteils in den westlichen Berghang. Das Dorf hatte starke Beschädigungen durch Luftdruck. Noch abends gingen am Bahnhof etliche Zeitzünderbomben los. Der alte liebe Brenner sah furchtbar verwüstet aus.

Knapp vor Kriegsende plante die Deutsche Heeresleitung in Italien, den Brenner gegen die von Norden her kommenden Amerikaner zu verteidigen. Ein „Kampfkommandant“ mit Stab hatte sich schon im Brennerbad festgesetzt. Bereits marschierten von Süden her deutsche Infanterie-Abteilungen auf. Artillerie sollte noch kommen. Die vorderste Kampflinie sollte am Brennersee verlaufen. Überall lag tiefer Neuschnee. Der Waffenstillstand des deutschen Oberbefehlshabers in Italien mit den Alliierten zerschlug dieses Projekt. Am 3. Mai 1945 hieß es, daß alle deutschen Truppen bis zum Brenner nach Süden in die Gefangenschaft der Alliierten kommen sollten. Deutsche Offiziere verhinderten den Übertritt über die Grenze nach Norden. Sehr viele deutsche LKW und PKW stauten sich an den Schranken. Innsbruck war von den Amerikanern noch nicht besetzt. Viele deutsche Soldaten hofften, noch un-

geschoren an Innsbruck vorbei in das Unterinntal und nach Deutschland schlüpfen zu können. Da kümmerten sich nun viele nicht mehr um die Absperrungsmaßnahmen, die Schranken wurden hochgerissen und in rasender Fahrt preschten die Kraftwagen in Richtung Norden los. Ein Soldat wurde überfahren und getötet. An jenem Tag hat es am Brenner und Umgebung mehrere Selbstmorde von deutschen Offizieren gegeben. Die Toten wurden raschestens begraben. In der Nacht auf den 4. Mai kamen, wie schon erwähnt, die ersten amerikanischen Panzer und Kraftwagen auf dem Brenner an. So war der Paß diesmal weit mehr als im ersten Weltkrieg in den Kriegstrübel mit hineingerissen worden³⁹).

Wenn auch das Brennerbad immer noch von Kurgästen aufgesucht wird, die die Gesundheit erlangen wollen, so sind doch die guten alten Zeiten, in denen der Brenner neben dem ständigen Durchzugsverkehr ein gemütlicher, patriarchalischer Sommerfrischort gewesen war, wohl für lange vorbei. Seine praktische Bedeutung als bequemer Übergang zwischen Norden und Süden wird der Brenner für immer behalten. Sein früheres Bild als gut tirolische Bauern- und Gasthofsiedlung ist schon bloß durch die vielen, z. T. nicht aufeinander abgestimmten Neubauten verwischt. Nur den hohen Bergen kann alles Menschenwerk nichts anhaben und schon vom südwestlichen Innsbrucker Mittelgebirge aus sieht man den Knauf des Wolfendorn als Denkmal des Brenner in den Himmel ragen.

Anmerkungen:

1) Vgl. R. v. Klebelsberg, Der Brenner, geologisch betrachtet, Zeitschr. des D. u. Ö. A.-V., 51. Bd., 1920, S. 1ff. Z. B. auch in den schon berühmten, ganz reizenden Mittelgebirgsschilderungen Klebelsberg's, Durch Tirol nach dem Süden, München (Bruckmann) 1941, S. 20 ff. Über Klebelsbergs Südtiroler Landeskunde 1. T. vgl. u. Anm. 18. Vgl. jetzt auch Klebelsberg, Südtirols Berge und Täler (Landeskunde 2. T.) (Sammlung „An der Etsch u. im Gebirge“ 8. Bd.), Brixen 1948, S. 76 f., S. 120.

2) Literatur z. B., gesammelt in Klebelsberg, Durch Tirol nach dem Süden (s. o.), S. 26; Otto Stolz, Verkehrsgeschichte der Brenner- und Reschen-Straße, Zeitschr. Großdeutscher Verkehr, Jg. 1942, Heft 11/12, Anmerkungen am Schluß der Abhandlung. Frischeste Literatur über den Brenner, abgesehen von den Aufsätzen in der vorliegenden Festschrift: Richard Heuberger, Zur Frage nach dem ältesten Namen des Brenner, Schlernschriften 57 (Schatzfestschrift), Innsbruck 1948, S. 69 ff. Hermann Holzm ann, Auf der Sattelalm, ein Heimatbild aus dem Wipptal, Schlernschriften 53 (Wopfnerfestschrift 2. T.), Innsbruck 1948, S. 141 ff.

3) Vgl. R. v. Klebelsberg, Die Obergrenze der Dauersiedlung in Nordtirol, Schlernschr. 51, Innsbruck 1947, S. 26; Joh. Jak. Staffler, Tirol und Vorarlberg, Innsbruck 1844, 2. T., 2. Bd., S. 40f.

4) Nach Staffler 1844: 376 Einwohner, 67 Häuser. — 1885: 420 Einwohner, 85 Häuser. — 1893: 394 Einwohner, 110 Häuser. — 1900: 457 Einwohner, 117 Häuser. Nach den amtlichen Tiroler Volkszählungen und Ortschaftenverzeichnissen. Es ist mir nicht erklärlich, aus welchen Gründen z. B. die Zahl der Häuser so schwankt.

⁵⁾ Es wurde z. B. schon im Jahre 1878 geklagt, daß an den Hängen des Paßtales der Wald zu viel abgeschlagen worden sei und daß mit der Ziegenwirtschaft keine neuen Bäume aufkommen. Man drückte Sorge vor zu großer Lawinengefahr aus.

⁶⁾ Ich zitiere schon hier den Hauptteil meiner Quellen. Es sind Notizen und längere Berichte aus folgenden Zeitungen: Tiroler Bote, Tiroler Stimmen, Tiroler Tagblatt, Tiroler Anzeiger, Innsbrucker Zeitung, Innsbrucker Nachrichten, Neueste Zeitung, Tiroler Bauernzeitung, Tiroler Tageszeitung, Tiroler Nachrichten, Volkszeitung, Bergsteiger, Dolomiten, Volksbote Bozen, Katholisches Sonntagsblatt Brixen, Südtiroler. Es würde zu weit führen, alle Nummern, Seiten und Daten zu zitieren. Ferner verschiedene Tiroler Reiseführer und alte Hotelprospekte.

⁷⁾ Zu Ende März 1946 brach ein Felssturz, bzw. eine Steinlawine von der westlichen Bergwand am Nordende des Brennersees herunter, gefährdete etwas den Gasthof Taxer und drohte den Ausfluß des Sees abzusperren und damit eine Überschwemmung zu verursachen.

⁸⁾ 20 Betten. Im Venntal „Zur Isse“ wurden vor Zeiten die „Venner Platten“ (Marmor) gebrochen.

⁹⁾ 12 Betten.

¹⁰⁾ Der Sage nach sei dort einmal ein Jagdsitz Kaiser Maximilians I. gewesen. In der Küche des Bauernhofes sind unter Glas ziemlich gut erhaltene Fresken wohl aus dem 16. Jhdt. zu sehen.

^{10a)} Die Enthüllungsfeier des Bronzedenkmals Karl v. Etzels war am 24. August 1892. Die Büste stammte vom Bildhauer Hans Rathausky.

¹¹⁾ Einige Einzeldaten zur Charakteristik alter guter Fremdenverkehrszeiten und als Erinnerung für alte Brenner-Gäste: Die kleine Station Brenner war Schnellzug- und Wasserstation für die Dampflokomotiven. Die Schublokomotive wurde abgekoppelt. Hotel Post, Neubau 1662, Umbau 1887, vor 1914 im Besitz der Familie J. Girtler. Am Südennde die Dependence, erbaut 1898, 55 Zimmer, für 80—90 Gäste. Veranda erbaut 1895, darin Speisesaal, Musikzimmer und Billardsalon, rings herum gedeckte Wandelbahn, heute verschiedene Geschäfte darin. Südlich der Veranda eine Kegelbahn. — Zu Goethes Zeiten stand südlich der „Post“ eine Schmiede, gegenüber ein Stadel. Das schon 1884 angebrachte Goethe-Bild am Gasthof Post, nach 1918 mit italienischer Inschrift, wurde am 22. Juli 1888 feierlich eingeweiht. Festreden von I. V. Zingerle und S. M. Prem. Vgl. Moriz Enzinger, Goethe und Tirol, Innsbruck 1932, S. 147f.

¹²⁾ Der Brennerwolf 1931 um ein Stockwerk erhöht. Die dortige Kapelle 1755 erbaut.

¹³⁾ Dort lebte vor Zeiten Maria Raineria, Tochter des Erzherzogs Heinrich und seiner Gemahlin (der Baronin Waideck), spätere Fürstin Campofranco, geb. 21. Juli 1872, gest. 17. Feb. 1936 in Bozen-Gries. Vgl. Rudolf Granichstaedten-Czerva, Tiroler Frauen als Palastdamen, Tiroler Nachrichten v. 13. Dez. 1947.

¹⁴⁾ Eine kleine Chronik des Brennerbades seit der 2. Hälfte des 19. Jhdts.: Es hatte dort schon früher eine kleine und feuchte Kirche gegeben. Grundsteinlegung der neuen Kirche 6. Sept. 1882, Einweihung der vollendeten 20. Juli 1886, im romanischen Stil, nach einem Entwurf des Architekten Josef Vonstadl. — Geizkoflerhaus erbaut 1852—1856, Kosten 10.614 fl., Bürgerhaus dazu gebaut 1867, Verlängerung nach Norden und Erhöhung um einen Stock, 1875 weiterer Zuwachs von 12 Zimmern, vor 1914 zusammen 140 Zimmer, 200 Betten, 75 Badekabinen. — Das alte Armenhaus (für arme Badegäste) mußte niedergerissen werden, weil die Bahnlinie darüber führte. 1875 das neue Armenhaus erbaut (im Norden des Geizkoflerhauses). Wurde nicht von der Brennerbad-Gesellschaft übernommen. — Um 1872 Erbauung des Heizhauses mit Maschinen zur Leitung des Kurwassers in die Kabinen, Kosten 9500 fl. — 1878 Erbauung eines Holzpavillons mit Lese- und Strickhalle. — Am 1. August 1900 Eröffnung der elektrischen Beleuchtung, Kosten 25.000 fl. — Es gab noch das sogenannte „alte“ Wirtshaus, von der Stadt Sterzing vom bisherigen Besitzer Georg Keim

um 40.000 fl. angekauft, ab 1884 weiterverpachtet. — 1869 wurde eine eigene private Restauration eröffnet. — Es gab noch ein Gasthaus „beim Hiesen“, war dies etwa im Norden der Brennerbad-Siedlung, heute Bauernhaus? — Um den Sterzinger Hof (zwischen Geleise und Reichsstraße am Westrande) zu bauen, mußte ein Hügel abgetragen werden. Jener wurde 1872 gebaut, 1873 eröffnet, 1884 von der Stadt Sterzing weiterverpachtet, hatte ursprünglich 45 Zimmer mit 50 Betten, dann 60 Zimmer, 3 Stockwerke, wurde umgebaut und modernisiert dem Grandhotel im Norden angeschlossen. — Die Bahnstation ab Sommer 1869 eröffnet, im Sommer in den Tagesstunden Schnellzugstation. — Besucherzahl des Brennerbades: 1859: 219 Gäste; 1866: 515; 1873: 815; 1874—83: durchschnittlich 1210; 1884: 840; 1885: 879; 1886: 865; 1887: 898 (seit 1884 aber ohne Sterzinger Hof und altes Wirtshaus gezählt, welche ihrerseits zirka 400 Gäste jährlich hatten); um 1903: ca. 1750. — Die Stadt Sterzing investierte 1859—1888 in das Brennerbad 108.058 fl. — Vorübergehend, um 1870, dachte man sogar daran, das Brennerbad ziemlich aufzulassen, das Heilwasser in langen Leitungen nach Sterzing zu leiten und dort ein Badehaus zu errichten. — Über das alte Brennerbad vgl. auch Konrad Fischner, Das Wildbad am Brenner, Innsbruck 1878. — Das Grand-Hotel mit Sterzinger Hof als Nordflügel, Hotel ersten Ranges, im Stil des „modernen Tiroler Alpenhotels“, nach damaligen Begriffen sehr elegant eingerichtet, 140 Zimmer mit 175 Betten und allen möglichen Restaurants und Salons, im NW besonderer Trakt für Thermalbäder und Kurzwecke, am 1. Juli 1902 feierlich eröffnet. Vorne Park. — Über den Erbauer Karl Lun vgl. Schlern, Jg. 1926, S. 78. Die liberalen Zeitungen in Tirol machten sich damals darüber lustig, daß ausgesprochene geistliche Kreise Brixens, der Bischof Simon Aichner, Theologieprofessoren usw. in der Brennerbad-Gesellschaft maßgebend beteiligt waren, auch darin Gelder anlegten. Früher hatte teilweise in diesem Stande eher eine — begreifliche — Abneigung gegen den Fremdenverkehr und seine Auswirkungen geherrscht. Das Brennerbad nahm allerdings vor und nach 1899 nie jenen gewissen mondänen Charakter eines Kurortes an wie etwa andere Ortschaften. Geizkofler- und Bürgerhaus gehört heute der Familie Zischg.

¹⁵⁾ Die Arbeiten wurden z. T. von gefangenen Russen ausgeführt, die teilweise im Brennerbad einquartiert waren. Über General Balthasar vgl. Karl Schadelbauer, Innsbrucker Gesichtsalmanach, Innsbruck 1947, S. 49. Für freundl. Hinweis bin ich H. Dr. K. Schadelbauer zu herzl. Dank verpflichtet.

¹⁶⁾ Hingegen mußten bekanntlich die Ansprüche Italiens vor der Macht Jugoslawiens, der Türkei und besonders der Westmächte, die selbst die Hand auf die deutschen Kolonien legten, starke Einschränkungen erfahren.

¹⁷⁾ Das Prinzip der Wasserscheide wurde nicht so weit übertreten wie im Pustertal, wo die Grenze statt bei Toblach bei Vierschach, ziemlich weit ostwärts von Toblach, verläuft. Aus dem Geologischen Institut der Universität Innsbruck erfuhr ich hiezu: Bei den Verhandlungen über die genauere Festlegung der Brennergrenze im Jahre 1919 soll sich das japanische Kommissionsmitglied besonders um die objektive Einhaltung der Wasserscheide bemüht haben. Die italienische Seite brachte Argumente für die Grenzziehung ganz am Nordrande des Paßtales vor, ungefähr dort, wo man heute zur Station Brennersee geht. Also noch weiter nördlich, als heute die Grenze verläuft. Von österreichischer Seite, deren Berater das Geologische Institut war, wurde erwidert, daß die „alte natürliche“ Wasserscheide, von welcher die Italiener sprachen, 2 km südlich der Kirche des Dorfes Brenner am Fuße des Brennerkofels liege, worauf die Debatte über die Wasserscheide verstummte. Über die Wasserscheide vgl. auch Otto Stolz, Geschichtskunde der Gewässer Tirols, Schlernschr. Bd. 32, Innsbruck 1936, S. 95f.

¹⁸⁾ 1925 war der Brenner noch nicht mit Gossensaß vereinigt. Damals zählte Italien am Brenner 84 Familien, 611 Einwohner. Nach der Enciclopedia Italiana, 1930, Artikel „Colle Isarco“, hatte Gossensaß selbst 670 Einwohner, Pflersch 625, der Brenner 611, zusammen also die ganze Gemeinde 1906 Einwohner. Vgl. auch R. v. Klebelsberg,

Südtiroler Landeskunde (Bd. 5, 2. Aufl., Sammlung „An der Etsch und im Gebirge“), Brixen 1948, S. 38ff. Unter den 611 Einwohnern des Brenner seien 386 Deutsche, 1 Ladiner und 224 Italiener gewesen.

¹⁹⁾ Beginn des Baues zu Anfang Oktober 1936, Fahnenhissung als Art Einweihung zu Beginn Oktober 1937. Die Fresken Kirchmeyr's zeigen den österreichischen Doppeladler, die Wappen der österreichischen Bundesländer, den hl. Josef als tirolischen Landespatron und den hl. Christoph als Patron der Reisenden. Freundl. Auskunft von H. Zollbeamten Max Falschlunger-Brenner, dem ich bestens danke.

²⁰⁾ Pässe (Carabinieri), Zoll (Finanzieri), die ital. Automobil- und Reisebüros des RACI, der CIT, ENIT usw. An der Grenze steht überhaupt ein ital. Gedenkstein aus Marmor.

²¹⁾ Die alte Dependence des Gasthofes „Post“ dient seit 1919 zu Beamten- und Angestelltenwohnungen.

²²⁾ Letzte Restaurierung der St. Valentinskirche 1787. Die Kirche wurde im Juli 1935 von Kirchenmaler Johann Peskoller sen. aus Welsberg neuerdings restauriert. Sie erwies sich überhaupt für die angewachsene Einwohnerzahl des Brenner längst als viel zu klein.

²³⁾ Zum Teil waren die Kaufleute Welschtiroler, die selbst etwas die deutsche Sprache beherrschten und deutsche Frauen hatten. Diese italienischen Geschäftsleute am Brenner verdienten besonders seit 1939 sehr gut. Im Deutschen Reich war schon die streng gebundene Wirtschaftsordnung, während in Italien noch lange eine freie oder später mindestens sehr lockere Wirtschaftsordnung herrschte. So war die Nachfrage von Angehörigen der vielen deutschen Dienststellen und Ämter am Brenner nach italienischen Lebensmitteln und Waren sehr groß. Abgesehen vom weiten Transport von Süden her auf den Brenner erhöhte auch dieser Umstand die Preise sehr. Der Brenner dürfte wohl fast das teuerste Dorf ganz Südtirols gewesen sein.

²⁴⁾ Freundl. Auskunft des H. Oberbaurats Ing. Gustav Lochs-Innsbruck, der damals diese Straßenbauten leitete. Hier sei ihm bester Dank ausgesprochen. An der Grenze ist die Straße 12 m, sonst im allgemeinen 6,5 m breit.

²⁵⁾ Die Fahrzeit der Eisenbahn wäre um eine halbe Stunde vermindert worden.

^{24a)} Eine kurze Zusammenstellung der anlässlich der Funde über die Römerstraße erschienenen Aufsätze: Hermann Holzmann, Die Römerstraße über den Brennerpaß durch Ausgrabungen erwiesen, Tir. Heimatbl. Jg. 1935, S. 370 f. Ferner Aufsätze desselben Autors im Tiroler Anzeiger 1935, Nr. 270, im Weltguck 1936, Nr. 40, in Innsbrucker Zeitung 1936, Nr. 162. Karl Felix Wolff schrieb darüber in Mitt. d. D. u. Öst. A. V. 1936, S. 181 f., in Tiroler Anzeiger 1937, Nr. 204, in Dolomiten 1937, Nr. 132. Otto Stolz im Bergsteiger 1938, S. 343 f. Schließlich ein Aufsatz über Römerstraße und Denkmalschutzfragen im Tiroler Anzeiger 1936, Nr. 183. Offizielle getippte Berichte über die Grabungen von damals in F. B. 14. 396 des Museum Ferdinandeum, Innsbruck.

²⁶⁾ Für das im Text erwähnte und das in dieser Anmerkung folgende vgl. an Literatur: Hans Bobek, Innsbruck, eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung, Stuttgart 1928, S. 237f. u. ö. Franz Huter, 80 Jahre Brennerbahn, Kalender Alpenbote 1948, S. 124. Franz Kargl, 70 Jahre Brennerbahn, Blätter für Technikgeschichte, 6. H., Wien 1939, S. 67ff. Otto Stolz, Verkehrsgeschichte der Brenner- und Reschenstraße (vgl. Anm. 2), S. 288 u. ö. Derselbe im Alpenvereinswerk Tirol, 1. Bd., München 1933, S. 314f. Einige Daten über die Fortschritte der Brennerbahn: Fahrdauer Innsbruck—Bozen 1870: 9 Stunden; 1928: 3,5 Stunden. — Zugskapazität 1870: 170 Bruttotonnen, nach 1928: 500, 1940/41: 850. — Im Geschäftsjahr 1922/23 fuhrten insgesamt 59.593 Güterwaggons nach Italien, mehr als über den St. Gotthard, der sonst den Brenner im allgemeinen an Verkehr überflügelte. — 1928 fuhrten täglich 30 Lastenzüge über den Brenner, 1937 20 täglich nur von Italien her, 1940/41 72 täglich. In den letzten Jahren im allgemeinen 10 Personenzüge täglich (natürlich abgesehen

von Truppentransporten und Urlauberzügen). — 1907 fuhren über den Brenner 850.000 Tonnen Güter, 1924 2,5 Millionen Tonnen, im Geschäftsjahr 1925/26 3 Millionen, im Geschäftsjahr 1930/31 2 Millionen. Im Juni wurden oft täglich allein 7000 Tonnen Südfrüchte und Frühgemüse von Italien über den Brenner geliefert. Ich darf hier wohl aus Pietät auf das Buch meines Großvaters Viktor Kramer, Der Maschinendienst auf der Brennerbahn, Wien 1878, verweisen, das heute nur noch Beiträge zur Geschichte der Technik bieten kann. Für den größten Teil der unzähligen Militärmaterialtransportzüge nach Italien war in Innsbruck ab 1941 ein eigenes, gut organisiertes „Luftwaffenzugbegleitkommando“ eingerichtet.

²⁷⁾ Freundl. Auskünfte von H. Stadtrat Bahnbeamten Josef Bertsch-Innsbruck, der früher Stationsvorstand am Brennersee war. Ihm sei hier bester Dank ausgesprochen.

²⁸⁾ Nach Kargl war der Unterschied in den Stromsystemen folgender: Österreich: Elektrischer Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom von $16\frac{2}{3}$ Per. in der Sekunde und 15.000 Volt Fahrdrahtspannung. — Italien: Elektrischer Betrieb mit Drehstrom von $16\frac{2}{3}$ Per. in der Sekunde und 3600 Volt Spannung.

²⁹⁾ Nach anderen Angaben bis 15. Mai 1934.

³⁰⁾ Einige Angaben über den neuen Bahnhof Brenner: Der Plan von Architekt Angelo Mazzoni, die Leitung der Arbeiten Ing. Chellini. Es wurde zuletzt Tag und Nacht gearbeitet. Durchschnitt 300 Arbeiter. 140.000 Arbeitstage. Kosten über 10 Millionen Lire. Es sollen während des Baues 1933—37 56 Millionen Waggons die Station Brenner passiert haben (?). Am Nordflügel erhielt auch die Firma Innerebner-Mayer, Innsbruck, Aufträge. 50 Arbeiter. 25.000 Kubikmeter Erdaushebungen. Am Bahnhof mußten eine Baracke, ein Wächterhaus, ein altes Konsumvereinshaus und ein altes österreichisches Personalhaus niedergerissen werden. Am ostwärtigen Berghang mußte viel Material abgetragen und mußten große Stützmauern errichtet werden. Es wurde zu den Bahnhofsgebäuden Laaser Marmor und Rosengranit verwendet. Zwischen Bahnhof und Inselbahnsteig 6 Geleise, zwischen Inselbahnsteig und Ostabhang des Berges 4 Geleise. Der Inselbahnsteig zusammen 400 m lang, davon 180 m zu 15 m Breite und 220 m zu 6 m Breite. Auf dem gedeckten Inselbahnsteig eine Reihe von österr. und ital. Amtslökalen. Eine eigene große Unterführung, später, vergeblich, als Luftschutzraum gepelzt. Wurde beim Bombenangriff vernichtet. Am Nord- und Südrand des Bahnhofes je ein elektrisches Stellwerk mit je einem Scheinwerferurm mit je 5 Scheinwerfern. U. a. freundl. Angaben des früheren deutschen Bahnhofvorstandes am Brenner Oberinspektor Josef Johann Huber-Innsbruck, dem dafür bester Dank gesagt sei.

³¹⁾ Die Kaserne „Cesare Battisti“, sehr bald nach dem Ende des ersten Weltkrieges errichtet, war noch ohne große Kenntnis der Witterungs- und Temperaturverhältnisse am Brenner gebaut worden, ähnlich wie die Kasernen im warmen Italien unten, mit großen Sälen usw. Die späteren Kasernen in der Ortschaft Brenner selbst wurden viel besser und der Höhenlage angepaßt erbaut, mit kleineren Räumen und guten Heizmöglichkeiten.

³²⁾ Selbst noch während des zweiten Weltkrieges wurde an den Befestigungen der Brennergrenze, der sogenannten Badoglio-Linie, weitergebaut. Man wußte eigentlich nicht, gegen wen? Ein General der deutschen Luftwaffe forderte damals in Rom, man solle den Beton und Zement und die Arbeiter für diese Brennerbunker viel eher für den Bau von weiteren Flugplätzen auf Sizilien verwenden. Wie ich nachträglich erfuhr, soll Mussolini wenige Monate vor seiner Kriegserklärung an die Alliierten im Juni 1940 noch befohlen haben, den italienischen „Alpenwall“ modernst auszugestalten, was auf eine gewisse Unschlüssigkeit schließen ließe, gegen wen er den Krieg erklären solle.

^{32a)} Ich entnehme manche Angaben einem demnächst als Buch erscheinenden Manuskripte von Dr. Hans Huebner, Geschichte und Kritik der österreichischen Ereignisse 1933—1938.

^{32b)} Über sämtliche, zum Teil streng geheimen Eisenbahnfahrten Mussolinis und Hitlers über den Brennerpaß bin ich nicht im Bilde. Bekannt ist, daß Mussolini zu

Ende September 1938 zur Münchener Zusammenkunft wegen der sudetendeutschen und tschechoslowakischen Krise über den Brenner hin und zurück fuhr.

³³⁾ Von deutscher Seite gab es ab 1940/41 am Brenner nur eine Bahnhof- und Transportkommandantur und eine Amtskasse der Luftwaffe. Von italienischer Seite eine Bahnhofkommandantur, eine Vertretung der italienischen Luftwaffe und der italienischen Marine und eine militärische Geldwechselstelle. Daneben *Pubblica Sicurezza*, Carabinieri und Finanzieri, ferner faschistische Grenzmiliz. Die deutsche Bahnhofkommandantur am Brenner wurde im Herbst 1940 (September?) errichtet. Im Jänner 1941 kamen die ersten deutschen Truppenverbände (das X. Fliegerkorps unter General Geisler) nach Italien (Sizilien). Daher wurde Jänner/Februar 1941 von der deutschen Luftwaffe eine Amtskasse (Wechselstelle) am Brenner errichtet, da man damals der Meinung war, daß nur Luftwaffenverbände nach Italien gebracht werden müssen. Ab 1. Mai 1943 übernahm das deutsche Heer diese Stelle.

³⁴⁾ Major, später Oberstleutnant, Ettore Bourcard, dem auch ich zu Dank verpflichtet bin. Ein Dolmetscher und Vizedienststellenleiter auf deutscher Seite, ein Feldwebel aus Wien, war ein alter „legionario“ d'Annunzios aus der Zeit der Besetzung Fiumes, galt also auf italienischer Seite als alter nationaler Mitkämpfer, hatte später lange in Italien gelebt und wußte also schon deswegen mit den Italienern sehr gut zu verkehren. Auch meine Erfahrungen als u. a. Dolmetscher mit den italienischen Organen am Brenner waren während der späteren Kriegsjahre nur gute.

³⁵⁾ Im Herbst 1941 und im Winter 1941/42 verrieten sich diese verdeckten, von Truppen besetzten Befestigungen dadurch, daß in den Nächten aus irgend einer Wiese, aus einem Berghang oder aus einem Schneefeld aus versteckten Kaminen rote Funkenstrahlen von der Beheizung heraussprühten. Auch südländische Gesänge waren manchmal dumpf irgendwo aus der Erde heraus zu hören.

³⁶⁾ Es sei die neue deutsche 6. Armee gewesen, in der überhaupt auch Fremdstuppen dienten. Die erste 6. Armee war bei Stalingrad vernichtet worden.

³⁷⁾ Nur zur Illustration: Ortskommandantur, Feldgendarmarie, Transportkommandantur, Vertretung eines Transportsicherungsbataillons, vorübergehend ein Kommandant des Bahnhofgrenzüberganges, eine Durchlaß-Scheinstelle, ein Kommandant für Urlaubsüberwachung, ein sogenannter Meldekopf, 2 Telefonvermittlungen, eine Verpflegungsstelle, eine Sanitätsstelle. Während die durchreisenden Offiziere und Soldaten nur seufzend zu der Mehrheit dieser Dienststellen „von Pontius zu Pilatus“ eilten, versäumte es natürlich keiner, zur Wehrmacht-Geldwechselstelle am Brenner zu gehen, um die so begehrten Lire einwechseln zu können. Diese hatte Filialen an der Straße am Brenner, in Innichen und in Bozen. Das Hotel Post am Brenner („al Cippo“) war Wehrmachtsheim geworden. Der Brenner war im damaligen Kriegsraum Europa eine Nahtstelle. Im allgemeinen eilten die Soldaten mit Freude über ihn in den Heimaturlaub, gedankenvoll in entgegengesetzter Richtung an die afrikanische oder sizilianische oder italienische Front.

³⁸⁾ Zur geologischen Begutachtung der Stollenbauten kam im Jahre 1944, im Auftrage der Militärbehörde, wiederholt Prof. v. Klebelsberg auf den Brenner. Da die Stollen bereits südlich der Grenze lagen, hatte das für ihn, wie er mir erzählte, besonderen Reiz, denn es ermöglichte ihm jeweils kurze Besuche in seiner Südtiroler Heimat, wozu er sonst, als Rektor der Universität in Ungnade gefallen, nicht mehr die Erlaubnis erhielt.

³⁹⁾ Nach dem Kriegsende 1945 evakuierten die amerikanischen Truppen die Gegend vom Nordtiroler Brenner bis zur „Klamm“ nördlich des Brennersees. Die Bevölkerung mußte nach Gries ziehen. Obwohl das Betreten des evakuierten Gebietes verboten war, stahlen kriminelle Elemente genug Sachen aus den dortigen unbewohnten Häusern, so daß die Bevölkerung etlichen Schaden erlitt.

Anschrift des Verfassers: Univ.-Prof. Dr. Hans Kramer, Innsbruck, Bozner Platz 4.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Veröffentlichungen des Tiroler Landesmuseums
Ferdinandeam](#)

Jahr/Year: 1946/49

Band/Volume: [026-029](#)

Autor(en)/Author(s): Kramer Hans

Artikel/Article: [Die Siedlung Brenner seit 1918. 537-554](#)