

# Die Brennerbahn Ferrovìa del Brennero

## The Brenner Railway

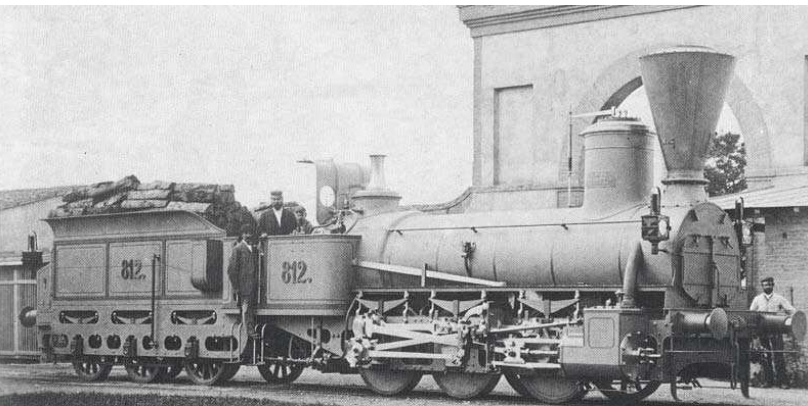
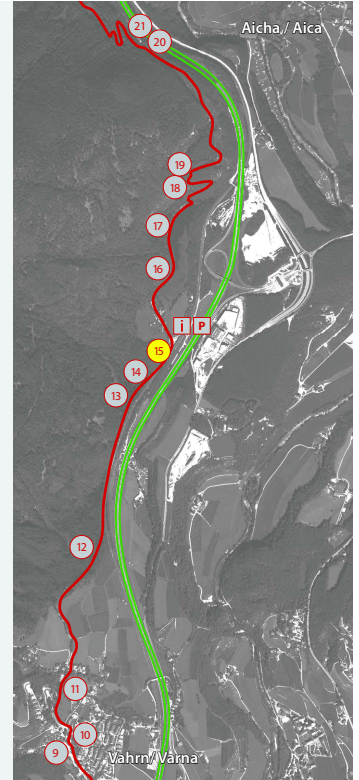
Beim Bau der Brennerbahn zwischen Bozen und Innsbruck (1864-1867) war der Höhenunterschied zwischen Brixen und Franzensfeste eines der größten Probleme. Um rechtzeitig an Höhe zu gewinnen, legte Projektant Karl von Etzel den Brixner Bahnhof im Westen von Brixen am Hang oberhalb der Stadt und somit außerhalb des damaligen Stadtgebietes an. Dennoch blieb der Abschnitt Brixen-Franzensfeste mit über 22 Promille Steigung einer der steilsten der gesamten Brennerstrecke. Die Festung Franzensfeste wurde auf Wunsch des Militärs nur am Rande berührt, trotzdem musste eine mächtige äußere Verteidigungsmauer an der Nordbastion der unteren Festung abgetragen werden. Zur Versorgung der Festung wurde eine eigene Militärhaltestelle errichtet. Als 1869-1871 die Pustertaler Bahn gebaut wurde, bestanden die Militärs darauf, die Trasse durch die Festung zu führen, um sie besser kontrollieren zu können. Die 80 m hohe Brücke über den Eisack konnte zum Teil in die Festung eingezogen werden, um die Bahnlinie zu unterbrechen.

During the construction of the Brenner Railway between Bozen/Bolzano and Innsbruck (1864-1867), the difference in altitude between Brixen/Bressanone and Franzensfeste/ Fortezza was a major problem. In order to reduce the steepness of the climb, the project head, Karl von Etzel, positioned the Brixen railway station at the western end of the town, high up on a slope overlooking the city and thus outside of the city limits of that time. De-

spite this, the section of railway line between Brixen and Franzensfeste still had a gradient of more than 2.2%, making it one of the steepest gradients on the Brenner line. At the request of the military, the railway line only touched the periphery of the Franzensfeste fortress, although one massive outer defence wall on the northern bastion of the lower fortress had to be removed. To supply the fortress, the military was provided with its own station. During the

subsequent construction of the Puster/Pustertal Valley railway line (1869-1871), the military insisted that this line should pass through the fortress in order to be able to better control it. Part of the 80 meter high bridge over the Eisack/Isarco River was integrated into the fortress in order that the railway line could, if necessary, be interrupted.

*Nella costruzione della ferrovia del Brennero tra Bolzano ed Innsbruck (1864-1867) il dislivello tra Bressanone e Fortezza costituì uno dei problemi più complessi. Per guadagnare in altezza il più tempestivamente possibile il progettista Karl von Etzel fece costruire la stazione di Bressanone sul versante occidentale della valle, in posizione sopraelevata e al di fuori della città. Nonostante ciò la tratta Bressanone-Fortezza rimase, con la sua pendenza del 22 per mille, una delle più ripide dell'intera linea del Brennero. La fortezza asburgica, per desiderio dei militari, venne interessata solo marginalmente. Si rese comunque necessario l'abbattimento di un muraglione dei bastioni nord del forte basso. Per il rifornimento della fortezza fu istituita un'apposita fermata militare. Quando, negli anni 1869-1871, venne costruita la ferrovia della Val Pusteria, i militari chiesero di far passare il tracciato per il forte, in modo da poterla tenere più facilmente sotto controllo. Il ponte sull'Isarco, alto 80 metri, era parzialmente mobile e poteva essere ritirato nella fortezza per interrompere la linea.*



Mit diesen Dampflokomotiven der Baureihe 29 der Südbahngesellschaft wurde am 24. August 1867 der Personenverkehr auf der Brennerbahnlinie aufgenommen. 1928 wurde die Strecke mit Drehstrom 3600 Volt/16,66 Hertz elektrifiziert, 1960 auf 3000 Volt Gleichstrom umgestellt.

Con queste locomotive a vapore del gruppo 29 la Società Ferrovie Meridionali iniziò il 24 agosto 1867 il trasporto persone sulla linea del Brennero. Nel 1928 la linea fu elettrificata con corrente trifase 3600 Volt/16,66 Hz, nel 1960 il sistema fu cambiato in corrente continua a 3000 Volt.

On August 24, 1867, the Brenner Railway inaugurated its passenger service with these Series 29 steam locomotives from the South Railway Company. The railway was then electrified in 1928 with 3,600 volts / 16.66 Hz alternating current, converted in 1960 to 3,000 volts direct current.



Der Bahnhof Brixen wurde außerhalb der Stadt erhöht angelegt, um vor der großen Steigung in Richtung Franzensfeste an Höhe zu gewinnen.

La stazione di Bressanone fu costruita fuori dalla città in posizione sopraelevata per guadagnare in altezza prima della grande salita verso Fortezza.

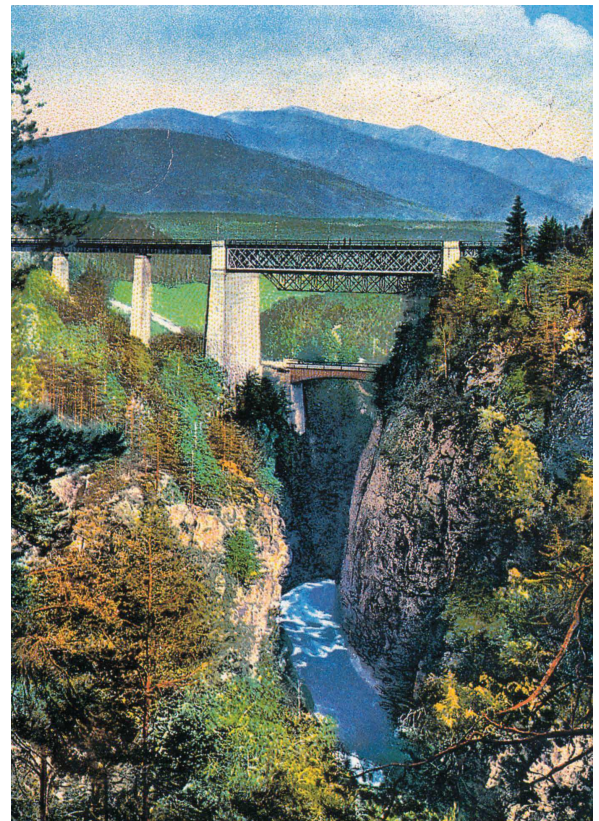
The Brixen railway station was established on a mountain slope outside the city in order to achieve maximum elevation before starting on the steeper section of the line.



Von der Straße auf die Schiene – lautet das Motto. Der Güterverkehr auf der Brennerachse soll weiter ausgebaut werden. Die Belastungen des Verkehrs haben aber schon heute die Grenzen überschritten. Ob der Brenner-Basis-Tunnel die erhoffte Lösung bringt?

Dalla strada alla rotaia – questa è la parola d'ordine. Il trasporto merci sulla direttrice del Brennero potrebbe aumentare ancora, ma gli effetti negativi del traffico hanno già raggiunto i limiti di tolleranza. Sarà la galleria di base a portare la soluzione sperata?

The stated objective of transferring freight from road to rail means that the shipment of freight on the Brenner line is to be expanded, but the railway is already exceeding its design specifications. Will the new Brenner Basis tunnel solve the problem?



1871 wurde die Pustertaler Bahn an die Brennerbahn angeschlossen. Die hohe Brücke führt direkt in die Festung.

Nel 1871 la ferrovia della Val Pusteria venne allacciata a quella del Brennero. Il ponte alto porta la linea direttamente nella fortezza.

In 1871, the Puster Valley Railway was connected to the Brenner Railway. The high bridge leads directly into the fortress.