

E NATURWISSENSCHAFTEN, TECHNIK, MEDIZIN

EJ TECHNIK

Verkehrstechnik

Brennerbahn

**18-3 *Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836 - 1867* : von München über Alttyrol nach Venedig - aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive / Hubert Held. - Innsbruck [u.a.] : Studien-Verlag, 2018. - 400 S. : Ill., Kt., Diagr. ; 31 cm. - ISBN 978-3-7065-5098-7 : EUR 49.90
[#5986]**

Bauliche Großprojekte dauern von der ersten Idee bis zur Einweihung oft mehrere Jahrzehnte, erst recht, wenn sie staatenübergreifend sind. So auch der Bau der Eisenbahnstrecke von München über Rosenheim, Kufstein, Innsbruck, Bozen, Trient, Verona nach Venedig, die durch das Königreich Bayern, das Kaiserreich Österreich und dessen italienische Gebiete bzw. später durch das Königreich Italien führte.

Anfang 1836 wurde die Idee einer Eisenbahnlinie von München über Salzburg zum Mittelmeer publik, die den Innsbrucker Bürgermeister aufschreckte, bevorzugte dieser doch anstelle einer Strecke über Wien nach Triest die Verbindung über Innsbruck und den Brenner an das Mittelmeer. Zeitgleich überlegte man in Venedig, eine Eisenbahnlinie in die Lombardei zu schaffen, wobei man einer Abzweigung nach Norden nicht abgeneigt war. Das setzte Aktivitäten in politischen und wirtschaftlichen Institutionen in Gang, wobei die 1848er Revolution noch verzögernd auf Planungen und Ausführung wirkte. Die Strecke Venedig-Verona wurde 1849 als erste eröffnet, 1858 folgten die bayerische Maximiliansbahn von München nach Kufstein bzw. bis zur Grenze nach Österreich und die österreichische Strecke Innsbruck-Kufstein. 1859 war die Verbindung Verona-Bozen hergestellt. Es dauerte dann noch bis 1867, bis das Kernstück der namensgebenden Brennerbahn, die Strecke Innsbruck-Bozen eröffnet werden konnte.

Die Geschichte eines solchen Projektes mit zahlreichen zeitlichen und institutionellen parallelen Entwicklungen ist nicht einfach darzustellen.¹ Die be-

¹ Es scheint sich um die Überarbeitung von Hubert Helds Dissertation zu handeln mit dem Titel *Idee und Ausführung der Schienenverkehrsachse von München über Tirol nach Venedig unter den politischen, ökonomischen und technischen Bedingungen in der Mitte des 19. Jahrhunderts*. Er zitiert sie im Literaturverzeichnis ohne Orts- und Jahresangabe. Die Österreichische Nationalbibliothek weist sie lt. **KVK** mit Erscheinungsjahr 2010 aus. - Im sozialen Netzwerk LinkedIn schreibt Hubert Held, daß er ein Doktoratsstudium absolviert hat an der Phil.-hist. Fakultät der Universität Innsbruck (<https://at.linkedin.com>).

trächtliche Menge an Material gliedert der Autor in drei Teile (S. 19):² I. *An näherungen*, in dem er u.a. seine *Herangehensweise zur Themenbewältigung*, verschiedene Theorien und Quellenbeschreibungen aufführt; Teil II beschreibt die *Vorgeschichte des Baues* und der III. Teil die *Baugeschichte*. Insgesamt kommen so etwa 250 Kapitel über Ereignisse, Schauplätze, Aspekte und Exkurse zusammen.

Das *Literaturverzeichnis* (S. 427 - 435) umfaßt etwa 250 Titel, das anschließende *Verzeichnis der Kataloge und Sammelbände* nennt keine weitere Literatur, sondern die Quellen zu den daraus im Literaturverzeichnis bereits aufgeführten unselbständigen Schriften. Gewöhnungsbedürftig ist im Literaturverzeichnis die Schreibweise der Autorennamen ohne Komma. Bereits bei den ersten Namen ist unklar, was ist Vorname, was ist Nachname: Adami Gualtiero, Alexander Helmut und Arnold Herta. In den Fußnoten dagegen ist die Reihenfolge Vorname Nachname. Die Literatur stammt ganz überwiegend aus der Zeit vor 2010. Internetquellen fehlen, lediglich einige gemeinfreie Abbildungen wurden übernommen.³

Das *Abbildungsverzeichnis* nennt eine verkürzte Bildunterschrift, die vollständigen Angaben erscheinen bei der jeweiligen Abbildung.⁴

Der Abschnitt 1.3. *Bibliographie* (S. 23 - 28) enthält den Kommentar des Autors zunächst zur allgemeinen Verkehrsgeschichtsschreibung, dann zu den speziellen Veröffentlichungen seines Themas. Auch teilt er dem Leser seine Einschätzungen und Klagen mit, etwa zur Ermittlung fehlender Vornamen oder (vermuteter) Nichterreichbarkeit von Literatur.⁵

² Inhaltsverzeichnis: <http://media.obvsg.at/AC14476657-1001>

³ Vielleicht hätte man auf den Artikel in der Wikipedia hinweisen sollen, der gut und übersichtlich die Strecke beschreibt: <https://de.wikipedia.org/wiki/Brennerbahn> [2018-09-20; so auch für die folgenden Links]. - Bei gemeinfreien Bildern steht als Quelle nur „Wikimedia Commons“ oder etwa wie bei der Abb. des Kriehuberschen Porträts von Carl v. Ghega „Wikipedia“ (S. 226). Präziser wäre <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ghega-lithografie-kriehuber-1851.jpg> oder https://de.wikipedia.org/wiki/Carl_von_Ghega

⁴ Bei Abb. 9 (S. 98) „König Maximilian II von Bayern“, einem Ölgemälde, fehlt eine Quellenangabe, und die Angabe „unbek. Standort“ wäre zu korrigieren: Das Bild hängt im Münchner Maximilianeum, dem Sitz des Bayerischen Landtags (www.bayern.landtag.de/maximilianeum/landtagsgebaeude). - Die Abbildung selbst stammt vermutlich auch aus dem Internet:

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Maxii.jpg> und dort ist auch der Standort angegeben.

⁵ Spezielle Eisenbahnliteratur vermißte der Autor in Provinzial- oder Museumsbibliotheken (eine Liste der 24 *Konsultierten Archive und Bibliotheken* ist auf S. 441 beigefügt); hier wäre der Besuch der Bibliothek einer technischen Universität angeraten gewesen. Standorte von Literatur lassen sich heute über die Online-Bibliothekskataloge rasch ermitteln, in den meisten Fällen können auch Informationen über den Ausleihstatus abgefragt werden. - Italienische Dissertationen waren für Held wg. „Autorenschutz“ nicht erreichbar, hier verweist er auf „<http://Librivision.C.B.T.>“ (S. 28, Fußnote 56). Die Adresse führt ins Leere, gemeint war wohl der Katalog der Trentiner Bibliotheken *Catalogo bibliografico Trentino*“, dessen Adresse korrekt lautet www.cbt.biblioteche.provincia.tn.it - Die Re-

Zu den politischen und ökonomischen Darstellungen kann sich die Rezensentin nicht äußern.⁶ Der technische Aspekt ist breit aufgestellt: Landverkehr und Flußschifffahrt werden von den frühesten Zeiten an in mehreren Kapiteln beschrieben, Entwicklung der Dampfmaschine, Befeuerung der Lokomotiven, Bahnhöfe, Tunnel und Rampen dann in Einzelkapiteln oder Exkursen. Biographische Skizzen sind eingeschoben, wie die der Ingenieure Carl von Ghega (S. 223) oder Luigi Negrelli (S. 104). Klimageschichte und Naturkatastrophen werden ebenso beachtet wie die *Die Kriegspsychose entlang der Baustrecke* (S. 373 - 374).

Ein Schwerpunkt liegt in der Beschreibung mehrerer Brücken, die innerhalb der „Baugeschichten“ der vier Bahnen, der bayerischen Maximiliansbahn, der Nordtyroler Staatsbahn, der Südtiroler Staatsbahn und der Brennerbahn erscheinen. Hier sind die Abbildungen der zeitgenössischen Lithographien oder Fotografien sehr anschaulich. Auch Probleme der Bauausführung werden angesprochen.

Aus der umfangreichen Literatur und den benutzten Archivalien ergab sich für den Autor eine Fülle an Themen und historischen Entwicklungen, die er offenbar komplett in dieser Arbeit verwertet hat. Nicht nur aus diesem Grund - dem Überangebot an Information - fällt es dem Leser schwer, die Übersicht zu behalten und auch der stete Wechsel zwischen verschiedenen Schauplätzen, Sachverhalten und Schlußfolgerungen gemäß wirtschaftswissenschaftlicher Theorien unterbricht die Kontinuität, etwa wenn inmitten der Beschreibung einer Innbrücke die Erklärung der Funktionsweise einer Dampfmaschine erscheint (S. 252).

Technik wird - gemäß Buchtitel - drittrangig betrachtet und ist eingebettet in die politischen, wirtschaftlichen und administrativen Abhandlungen.⁷ Demzufolge darf man keine durchgehende Beschreibung der Bauleistungen erwarten; Ingenieure würden auch Übersichten mit technischen Daten wie Angaben über Anzahl und Ausführungsarten der Brücken, Tunnel und anderer Kunstbauten sowie entsprechende Pläne und Karten vermissen.

zensentin recherchierte darin nach *tesi di dottorato* und hat etwa 10 Titel angesehen, darunter neben italienischen auch amerikanische, deutsche und österreichische Dissertationen. Tatsächlich stand bei allen neben einem grünen Punkt „Ausleihe nicht erlaubt“ (in der deutschsprachigen Katalogversion). Andererseits waren der Standort und die Signatur angegeben, möglicherweise ist die Benutzung nur im Lesesaal erlaubt; das wurde nicht weiter verfolgt, generell sollten auch italienische Dissertationen öffentlich zugänglich sein. Wie „Autorenschutz“ zu verstehen ist, bleibt unklar.

⁶ Vieles blieb ihr auch fremd. Offenbar wird wirtschaftstheoretisches Wissen vorausgesetzt, denn - um nur zwei Beispiele zu nennen - zu den Schlagworten „Sattelzeit (Reinhart Koselleck)“ (S. 18) oder „Rekonstruktion von Komplexität (Toni Pierenkämper)“ (S. 20), werden dem weniger Bewanderten keine Erläuterungen, Quellen oder Literatur angeboten.

⁷ Trotz der großen Neigung zum Detail geht Held an keiner Stelle auf den ein- oder zweigleisigen Ausbau ein, obwohl diese Entscheidungen doch vor allem ökonomische und weniger technische Gründe hatten.

Dieses Buch ist ein Beispiel dafür, daß sich eine als Dissertation gefertigte Arbeit nicht ohne weiteres für ein breiteres Publikum eignet. Auf jeden Fall hätte ein Lektorat auf bessere Lesbarkeit hinwirken müssen, sowohl inhaltlich als auch typographisch. Auch weckt der Haupttitel **Baugeschichte der Brennerbahn** andere Erwartungen.⁸ Ein Titel, etwa „Geschichte der Eisenbahnstrecke von München über den Brenner nach Venedig“, wäre vielleicht nicht so attraktiv, aber ehrlicher gewesen.

Angelika Weber

QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9274>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9274>

⁸ Als Brennerbahn wird korrekt nur die Strecke Innsbruck-Brennerpaß-Bozen-Verona bezeichnet, vgl. den Artikel bei Wikipedia (wie Anm. 3). Die Baugeschichte dieses Streckenteils umfaßt bei Held unter der Überschrift *Die Bezwingung des Brenners* etwa 85 Seiten (S. 321 - 407).