

Bozen ↑

↓ Trient

Pfatten

Leifers

Etschhafen

SS 12

A 22



ETSCH

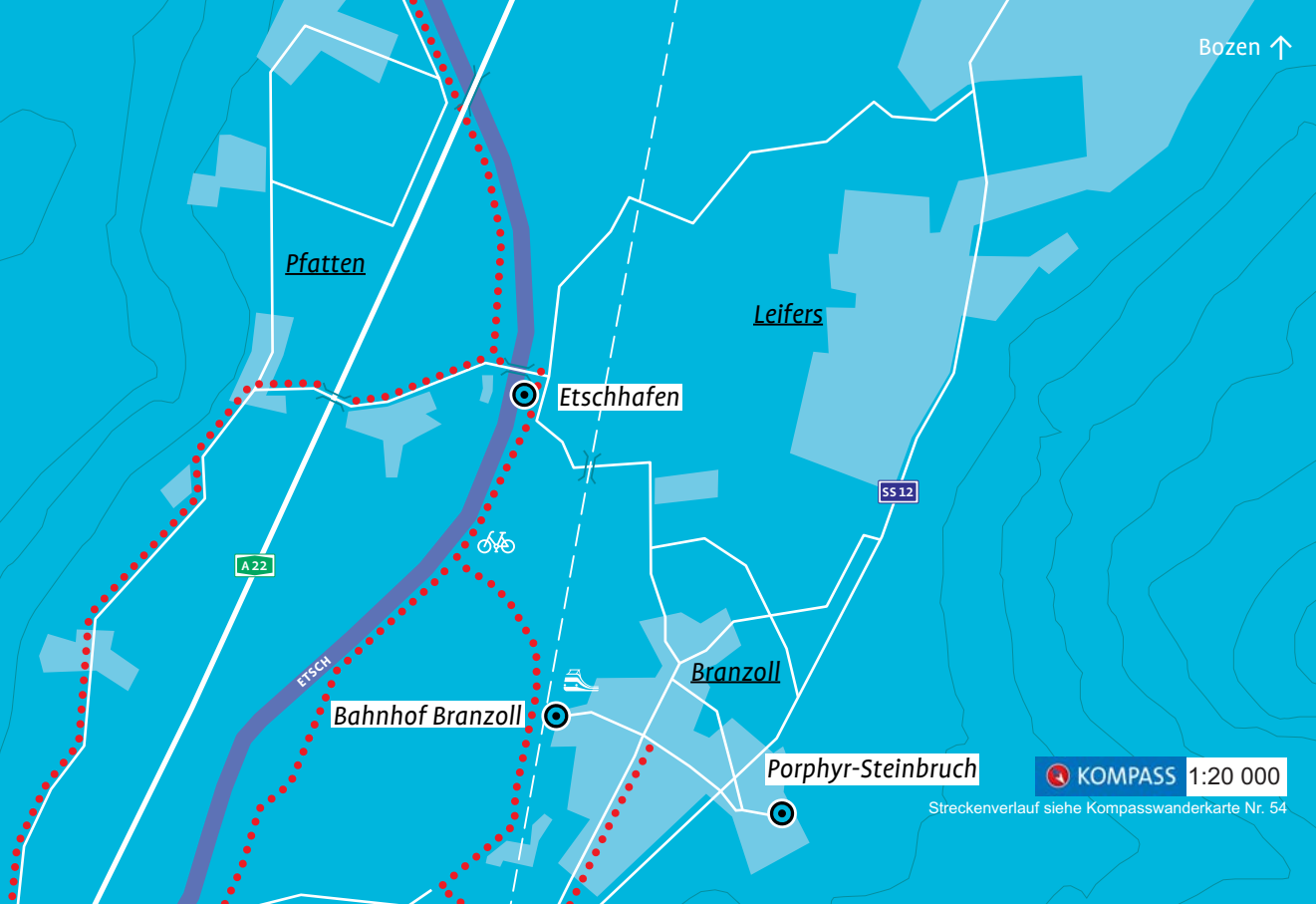
Bahnhof Branzoll

Branzoll

Porphyry-Steinbruch

KOMPASS 1:20 000

Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 54



1859

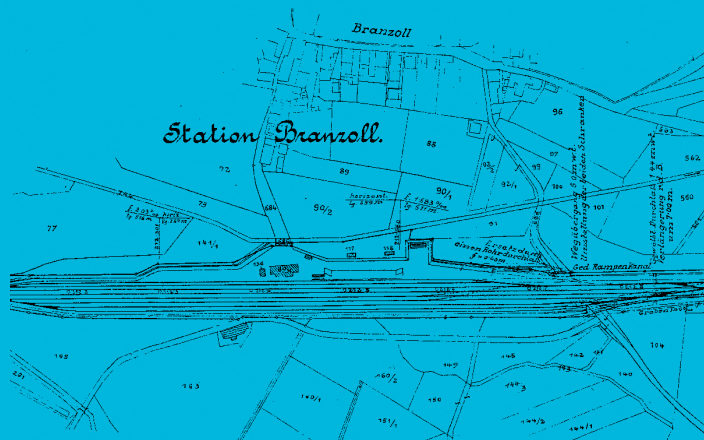
Bahnhof Branzoll - Branzoll

Der Bahnhof von Branzoll wurde von Arch. Alois von Negrelli mit Moriz Löhr und Ernst Hranatsch im Auftrag der k. k. Privilegierte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft errichtet. Der Bahnhof an der Bahnlinie Bozen-Verona wurde 1859 in Betrieb genommen und galt ab 1915 als wichtigster Kriegsbahnhof der Südfront im Ersten Weltkrieg.

ADRESSE *Branzoll, Bahnhofstraße*

KONTAKT *Gemeinde Branzoll, Tel. 0471 597411*

Tourismusverein Leifers-Branzoll-Pfatten, Tel. 0471 950420



Lageplan der "Station Branzoll", k. k. Private Südbahn Gesellschaft, 1915.



Bahnhof Branzoll, Aufnahmegebäude, gleis- und straßenseitige Ansicht.

Als die Südtirolerbahn von Verona nach Bozen 1959 in Betrieb ging, bedeutete dies den Ruin des Ortes Branzoll, der als Hafen auf die eingeführten Waren Zoll erhob. Die Etschflößerei brach dadurch zusammen. Nach dem Bau der Eisenbahn entstanden die ersten Obstanlagen.



BAHNHOF BRANZOLL - BRANZOLL

Der Bahnhof Branzoll an der Bahnlinie Bozen-Verona galt ab 1915 als wichtigster Kriegsbahnhof der Südfront im Ersten Weltkrieg. Das Bahnhofsgebäude wurde in der architektonischen und funktionalen Systematik der österreichischen Bahnhofsarchitektur jener Jahre errichtet: Klare Funktionstrennung von Passagieren, Fracht und Betrieb, bauliche Symmetrie durch einen gebäudemittigen Eingang über ein „Vestibül“, in dem Fahrkartenverkauf, Gepäckaufgabe und Zugang zu den nach Klassen unterschiedenen Warteräumen organisiert war. Die Symmetrie drückte sich im klassizistischen Gebäudeaufbau aus.

Errichtet wurde der Bahnhof von Alois von Negrelli mit Moriz Löhr und Ernst Hranatsch im Auftrag der k. k. Privilegierte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft, ab 1862 k. k. Privilegierte Südbahn Gesellschaft. Nördlich des Bahnhofsgebäudes wurde ein Magazin mit schönen Holzgiebeln errichtet.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde vor allem für die Lagerung von Militärmaterial ein gemauertes dreistöckiges Frachtmagazin mit westseitig durchgehender Holzveranda gebaut - das voluminöseste Frachtgebäude an der Bahnstrecke vor Bozen. Das kleinere

Magazin wurde leider abgerissen und durch ein anonymes Schaltgebäude ersetzt. Das große Frachtgebäude blieb hingegen erhalten. Zwischen den Kriegen wurden die Gleisanlagen für Lade- und Militärzwecke ausgebaut, auch eine Panzerladerampe wurde in den 1950er-Jahren errichtet.

Das ursprünglich in warmer Ockerfarbe gehaltene Bahnhofsgebäude wurde im Jahr 2001 mit einem verfehlten kalt-bläulichen Farbton versehen. Gleichzeitig wurden transparente Bahnsteigüberdachungen sowie eine Unterführung (allerdings ohne Lift) zu den Mittelgleisen der Schnellstrecken gebaut.

Der Bahnhof liegt günstig in der Ortsmitte und wird vor allem für den Pendlerverkehr nach Bozen benutzt. Die Landeshauptstadt ist mit dem Zug wesentlich schneller zu erreichen, als über die meist überlastete Landstraße.

Bahnhof Branzoll, Warteraum. Der originale Baubestand des Aufnahmegebäudes ist im Zuge der Renovierung erhalten geblieben. Hinzugefügt wurden ein kleiner Anbau, Überdachungen für die Bahnsteige und eine Gleisunterführung. Von der ausgedehnten Nutzung als wichtigster Bahnhof der österreichischen Südfront ab 1915 ist außer dem umfangreichen Geländebestand nichts mehr zu erkennen.



ETSCHHAFEN - BRANZOLL

Die Lände von Branzoll ist der einzige heute noch erhaltene Floßhafen südlich des Alpenhauptkammes. Mit der über 100 Meter langen Helling zum Binden der Flöße ist er ein bedeutendes Industriedenkmal Südtirols. Bevor die Eisenbahn Verona-Bozen 1859 dem Warentransport zu Wasser ein Ende setzte, bevölkerten über sechs Jahrhunderte lang Floße, Handelsschiffe, Fähren und Fischerboote die Etsch. Lediglich der Holztransport Richtung Süden wurde noch bis zum Ersten Weltkrieg per Flößerei abgewickelt. Trotz Flussregulierung kam dann aber auch für die Flößerei durch die Errichtung von vier Staudämmen zwischen Mori und Verona das Ende.

Für den Erhalt des Technikmonuments der Lände von Branzoll hat sich der Etschhafenverein eingesetzt, der auch ein aus dem Jahr 1885 stammendes und bei einem Hochwasser gesunkenes Boot 1993 erfolgreich gehoben hat. Obwohl der alte Branzoller Hafen beim Bau der neuen Pfattener Brücke bereits fast zugeschüttet worden war, hat das zuständige Bauamt des Staates die Hafentfläche wieder frei gebaggert. In der so genannten „Dogana“ in Branzoll befanden sich im 19. Jahrhundert das Warenlager und die Verwaltung der „Compagnia degli spedizionieri di Sacco“.

Zwischen 1487 und 1517 wurden die Veroneser und Trentiner Holz-



Schaufloß mit geladenen Fässern und Ballen, nachgebaut vom Etschhafenverein.

händler durch die gespannten Beziehungen Tirols zu Venedig und durch Kriegsläufe vielfach von Bozen ferngehalten. An ihrer Stelle tauchten die Flößer der Ortschaft Sacco bei Rovereto auf. Sie befuhren ursprünglich die Strecke Branzoll-Trient, aber schon 1526 bekamen sie die Erlaubnis bis Verona zu liefern. Ihre Holzeinkäufer sowie deren Waldarbeiter fassten allmählich Fuß in Südtirol. Noch vor 1548 erlangten sie das Alleinrecht für die Ausübung der Floßfahrt und des Warentransports auf der Etsch ab Branzoll.

Giuseppe und Rosaria Pedri betrieben in der Nachkriegszeit noch die Fähre von Sankt Florian bei Laag. Die allerletzte Fähre, die auf der Etsch zwischen Reschensee und Adria verkehrte, gehörte der Familie Defranceschi vom „Fischerhof“ in Girlan. Sie war ein Teil des alten Fußweges von Oberau nach Überetsch. Als aber die Eisack-

mündung immer weiter nach Süden verlegt wurde, konnte man von Bozen nicht mehr auf das linke Etschufer gelangen. Die Fähre diente nur mehr dem Hausgebrauch.

Für den Transport der Waren auf der Etsch wurden Kisten, Ballen und Fässer benutzt. In den Fässern wurden nicht nur Flüssigkeiten transportiert, auch zerbrechliche Güter waren in Fässern besser geschützt. Außerdem konnte man die Fässer rollen und leicht aufeinander stapeln. Dies war beim Verladen ein großer Vorteil.

Die Etsch mit ihren 415 km ist der zweitlängste Fluss in Italien. Sie entspringt im oberen Vinschgau, durchfließt den Reschen- und den Haidersee, passiert Meran und Bozen und mündet bei Porto Fossone in die Adria. Der Fluss ist auf einer Länge von 297 km schiffbar und weist auf Südtiroler Gebiet eine maximale Breite von 78 m auf. Die Tiefe des Flusses liegt meist zwischen drei und fünf Metern.

Von Terlan und Kardaun, den nördlichsten An- und Ablegeplätzen, vorbei an Neumarkt und Branzoll, Trient und Sacco ging einst die Reise bis Verona. In der Österreichischen Nationalbibliothek und im Tiroler Landesarchiv in Innsbruck sind Pläne für einen Schifffahrtskanal über den Brenner erhalten, der die Wasserstraßen von Inn und Etsch verbinden sollte. Sie gehen auf das 18. Jahrhundert zurück, kamen jedoch nie zur Ausführung.



Zollhaus in Branzoll am Etschdamm. Die Etsch war bis zum Bau der Bahn die wichtigste Handelsstraße zwischen Nord und Süd.



Karte von Branzoll, 17. Jh. Die Lände von Branzoll ist der einzige erhaltene Floßhafen südlich des Alpenhauptkammes.



PORPHYRSTEINBRUCH - BRANZOLL

Um die Jahrhundertwende gab es zwischen Leifers, Auer und Branzoll noch eine blühende Porphyrintustrie, die halb Europa mit dem roten Naturstein belieferte. Gewonnen wurden im Unterland vor allem Pflastersteine, Trottoirplatten, Randsteine und Quader für Straßen und Plätze. Heute sind die meisten Porphyrbüche leider aufgelassen.

Die seit 1880 betriebenen Porphyrbüche, in denen das lagenförmige Gestein abgebaut wurde, waren meist Familienunternehmen. Als Pionier der „Stein-Blütezeit“ im Südtiroler Unterland gilt Johann Lentsch. Er eröffnete 1880 am Judenberg oberhalb von Branzoll den ersten Porphy-Steinbruch. Die Steinwürfel wurden mit Rollwagen, Seilen sowie rund 30 Mauleseln vom Berg ins Tal befördert.

Am Umschlagplatz, dem für den Frachtverkehr bestens erschlossenen Bahnhof Branzoll, wurden die Steine per Bahn nach ganz Europa transportiert. Rund 100 Kilometer der Straßen Wiens sind mit Branzoller Porphyr gepflastert. Es wird auch erzählt, der Rote Platz in Moskau habe seinen Namen von den rötlichen Porphyrquadern aus dem Branzoller Bruch.

In den insgesamt 16 Steinbrüchen fanden viele einheimische Landarbeiter Arbeit. Aber auch Steinmetze aus dem Trentino, aus Ve-



Abtransport des Porphyrsockels für den Löwen der Bavaria in München.

Göllerkranzbruch um 1900.

Arbeiter im Porphybruch, 1906.



rona und aus dem Nordtiroler Haiming schufteten unter brennender Sonne in diesen in Südwest-Lage befindlichen Porphyrsteinbrüchen. Allein im Branzoller Steinbruch von Johann Lentsch waren knapp 100 Arbeiter beschäftigt. Der Abtransport des Materials vom Steinbruch oberhalb des Obergöllerhofes ins Tal gestaltete sich äußerst mühsam und aufwändig. Daher wurde mit der Zeit eine Materialseilbahn errichtet, mit der die schwere Fracht zu Tal befördert wurde.

Trotz des Aufschwungs um die Jahrhundertwende musste der Lentsch-Betrieb nach dem Ersten Weltkrieg und der Teilung Tirols mühsam wieder aufgebaut werden. Neue Geschäftskontakte wurden geknüpft, gepflastert wurde nun in italienischen Städten. Die Säumigkeit und niedrige Zahlungsmoral der Stadtverwaltungen brachten den Betrieb in eine so prekäre finanzielle Lage, dass er 1926 an die „Società anonima di Porfidi d'Italia“ mit Sitz in Mailand verkauft wurde. Die handwerklichen Arbeitsabläufe um die Jahrhundertwende wurde in den 1930er-Jahren endgültig durch Maschinen ersetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Porphyrabbau so stark zurück, dass von den 16 Brüchen mit über 1000 Arbeitern nur noch einer in Branzoll in Betrieb ist.

Die Porphyrböcke wurden mittels Schrägaufzug vom Bruch zu Tal befördert, wo sie dann behauen wurden.

