

Inhalt

Die k.k. Nordtiroler Staatseisenbahn 6

Eine Eisenbahn von Kufstein nach Innsbruck	6
Der Innsbrucker Eisenbahnverein und das Projekt Negrelli	8
Der Südtiroler Negrelli	11
Das Projekt Qualizza und eine allerhöchste Intervention	12
Das österreichische Eisenbahnsystem: Privat oder Staat?	13
Machbarkeitsstudien	14
Der Bau der k. k. Nordtiroler Staatseisenbahn	16
Von Flüssen und Einflüssen	18
Die dritte Innüberquerung	20
Gleisanlagen und Haltepunkte	21
Die Zivilbauleitung für Hochbauten in Innsbruck	23
Die Bahnhöfe	24
Der Innsbrucker Bahnhof	32
Innsbrucks Bahnhof im Verhältnis zur Stadt	33
Die behördliche Kommissionierung 1858	35
Der Eröffnungstag	36
Neue Persönlichkeiten und eine Namensänderung	37
Signal- und Fernmeldewesen	40
Ein Architekturwettbewerb mit kuriosen Folgen	43
Das Comeback eines Bahnhofs	44
Bahnhof und Kunstraum	45
Innsbrucks Gleisanlagen	48
Das „Rollende Material“	49
Die Lokomotiven	52
Der Erfolg der Konzession vom 23. September 1858	59
Zusammenfassung	61

Brennerbahn: Die Direttissima der Ingenieure

62

Ein Siebenjahresplan für die Brennerbahn	62
Historie und Histörchen	64
Keine Kurve zuviel	66
Im Wettlauf mit der Zeit	68
Über die Wippe ins südliche Wipptal	71
Fortschritte im Tunnelbau	74
Die Brücken	75
Bautechniken Etzels und seiner Ingenieure	77
Die Hochbauten	82
Die soziale Situation der Arbeiter	88
Baukosten	90
Eine Eröffnung mit Nachholbedarf	90
Die Tiroler Linie	91
Verkehrskultur	94
Die Eisenbahn in den beiden Weltkriegen	95
Der Bahnhof Bozen als politische Architektur	98
Die Elektrifizierung	102
Die Elektrolokomotiven der Brennerbahn	104
Die Brennerlok Reihe 1822 der ÖBB	107
Neue Tunnel braucht das Land	108
Der Terminal am Brenner	109
Die Uniform zwischen Funktion und Eitelkeit	110

Jahrhunderbauten im neuen Jahrtausend

116

Die Zulaufstelle Nord	116
Der Brenner Basistunnel	120

Anhang

125

Glossar	125
Bildnachweis	128
Literatur- und Quellenhinweise	129