

Oswald Wörle

160 Jahre Brennerbahn

Die Bedeutung des Bahnhofes Patsch für
das Dorf Patsch von 1864 - 2024



Titelbild: Es zeigt im Vordergrund den Bahnhof, das Personalhaus, den steilen Weg hinauf zum Weiler Kehr, den aufgelassenen Fußweg zum Personalhaus und weiter hinunter zur Sillbrücke.

Das Bild auf der Rückseite zeigt den Bahnhof noch vor 1960. (Urheber unbekannt).

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, der Verbreitung, der Speicherung in elektronischen Datenanlagen sowie der Übersetzung, sind vorbehalten.

Bildrechte: Alle Rechte, wenn nicht anders angegeben, bei Oswald Wörle

Patsch, im März 2025

160 Jahre Brennerbahn

Die Bedeutung des Bahnhofes Patsch für das Dorf
Patsch von 1864 bis 2024

Der Ortsteil Bahnhof entsteht und vergeht

Oswald Wörle

Der Bau der Brennerbahn (Südbahn) beginnt



Nach umfangreichen Vorarbeiten konnte 1864 mit dem eigentlichen Bau begonnen werden. Die technische Leitung wurde dem schon reich an Erfahrungen Ingenieur Carl von Etzel übertragen. Für die Strecke von Innsbruck nach Mauterhorn wurden 2 Varianten diskutiert: die von Carl von Etzel geplante und auch ausgeführte Schluchtstrecke oder die wesentlich längere Strecke über Ampass, Aldrans, Vill, Igls, Patsch und Ellbögen. Die Schwierigkeiten, die der Bau durch die Schluchtstrecke bereitet hat, waren immens groß. Die beiden Bilder lassen diese Schwierigkeiten nur zu gut erahnen. Das linke Bild zeigt den Bauabschnitt zwischen dem Patscher Tunnel im Norden und dem Schürfestunnel im Süden. 100 Jahre später traten beim Pfeilerbau der Europabrücke oder beim Ausweiten des Tunnelquerschnittes des Patscher Tunnels ähnliche geologische Probleme auf. Gut sichtbar sind auch die Hangrutschungen, die oftmals bis zur Sill reichten. Fragen des Naturschutzes kannte man damals nicht. Vom Patscher Wald, der im Gemeindegebiet von Patsch liegt, blieb nicht mehr viel übrig. Er war ohnehin sehr schwer zu bewirtschaften.

Bahnbau mit Pickel und Schaufel, Meißel und Schwarzpulver



Das rechte Bild zeigt den Bauabschnitt mit seinen beiden Tunnels südlich des Patscher Bahnhofs, den Schönbergtunnel und den Mühltaler Tunnel. Oberhalb des Schönbergtunnels sind die Rinnerhöfe zu sehen. Die Gemeindegrenze zu Ellbögen verläuft über den Bergrücken zur Sill. Gleich oberhalb des Mühlthal Tunnels befindet sich eine Arbeiterbaracke. Heute noch begegnet man hier Spuren dieser Arbeiterwohnungen. In diesem Streckenabschnitt bereitete der Mühlaltunnel größte Schwierigkeiten. Zum einen waren es die großen Hangrutschungen, zum zweiten war es der Bau des Tunnels selbst. Er ist der längste Tunnel der gesamten Brennerstrecke mit rund 900 Metern. In der Mitte des Tunnels führt ein Hilfsstollen nach außen, wahrscheinlich um die Baustelle zu belüften und sie auch von innen voranzutreiben. Dieser Hilfsstollen existiert heute noch, wurde aber zugemauert. Pickel und Schaufel waren die wichtigsten Arbeitsmittel. So kann man sich nur wundern, dass der erste Personenzug bereits am 24. August 1867 fahren konnte.

Bildnachweis, linkes und rechtes Bild: Photograph: C. A. Czichna, Tirol Archiv Photographie

Der Bahnbau geht dem Ende zu.

Das Innsbrucker Tagblatt vom 21.5.1867 berichtet:

„Vom Bahnhof Innsbruck aus liegen jetzt die Schienen schon bis zum Zenzen Hof und die Lokomotive führt zeitweise die Materialien zum weiteren Vorlegen derselben bis ans Ende des neu gelegten Oberbaues. Alle Tage baut sich der Schienenstrang so 400 bis 500 Fuß weiter vor und es dürfte nach diesem Zeitmaß die erste Meile der Bahn bis zur Station Patsch, die vom Innsbrucker Bahnhof aus mit Oberbaumaterial versorgt wird, binnen 6 Wochen fahrbar sein, genau, – gleichzeitig aber wird auch der Oberbau von Matrie aus gegen Patsch vorgelegt, so zwar, dass er ungefähr gleichzeitig mit der Innsbrucker Parthie am Zusammenschlußpunkt anlangen wird. Die noch zu überwindenden Bauschwierigkeiten bei der Herstellung des Bahnkörpers konzentrieren sich zwischen Matrie und Innsbruck günstigerweise gerade in der Mitte dieser Strecke, so dass an der Bewältigung derselben einstweilen ungestört fortgearbeitet werden kann, ohne dass dem Vorlegen der Schienen dadurch ein Hindernis



erwüchse. Sollten sich nun auch die Vollendung der Erdarbeiten und die Ausmauerung des großen Tunnels, an denen noch Tag und Nacht mit großer Mannschaft gearbeitet wird, bis zum äußersten Termin hinziehen, so ist doch ziemlich a Tempo damit auch die Vereinigung des Gleises gesichert.“

Anmerkung: 1 Fuß 1 ft = 30,48 cm. 500 ft entsprechen 152,4 m.

Im Bahnhofsbereich Patsch wurde der erste Abschnitt Innsbruck - Matrie vollendet. Die Strecke war vorerst nur eingleisig befahrbar. Das Gebäude des alten Bahnhofes wird gerade fertiggestellt worden sein. Hier kam auch der Weg (Steig) von Patsch herunter, der zur Sillbrücke und bis hinauf nach Schönberg führte. Er wurde mit einer Schrankenanlage abgesichert. Im Bahnhofsgebäude befand sich eine Wirtschaft. 1911 wurde der neue Bahnhof ca. 200 m weiter südlich errichtet. Aus dem alten Bahnhofsgebäude entstand das „Personalhaus“.

Photograph: C. A. Czichna, Tirol Archiv Photographie

Die Meraner Zeitung vom 17. Juni 1868 berichtet:

„Man erzählte sich grausige Geschichten. In der Tat, bietet die Strecke von Innsbruck nach Patsch das Bild eines der kühnsten Kämpfe menschlichen Geistes gegen die rohe brutale Naturgewalt. Es waren auch in unserem Coupe Leute, die sich ein Vergnügen daraus machten, die Passagiere mit unnötiger Angst zu erfüllen und die Sicherheit der Bahn zu verleumden. Man erzählte namentlich von der Strecke bis Patsch grausige Geschichten, wie das ganze Gebirge noch in Bewegung sei, wie die Tunnels erdrückt werden müßten von der ungeheuren Wucht der sich in Bewegung setzenden Gebirgsmassen und dergleichen erbau-liche Historien mehr. Aber die Bahn wird bei Tag und bei Nacht befahren und nie ist noch ein Unglück passiert und diese einfache Tatsache widerlegt alle die Mordgeschichten aufs Glänzendste. Genug, auch wir passierten die 7 bis 8 Tunnels bis Patsch, ohne mit dem Tunnel erdrückt oder mit dem Gebirge in die Sill gewandert zu sein.“ Der Preis einer Fahrkarte von Patsch nach Innsbruck oder umgekehrt betrug in der ersten Klasse 46 Kreuzer, in der zweiten Klasse 35 kr und in der dritten Klasse 24 kr.



Die Innsbrucker Nachrichten vom 18. April 1868 berichten

über einen Murenabgang südlich der Station Patsch. Am 16. des Monats um 4 Uhr nachmittags rutschte infolge der anhaltend nassen Witterung auf der Strecke von Matrei nach Patsch eine größere Erd- und Felsmasse ab und verlegte das Bahngleise. Der Personenzug, der gerade auf der Strecke war, wurde angehalten und nach Matrei zurück dirigiert. Von dort werden die Reisenden mit einem Stellwagen nach Innsbruck gebracht. Man hofft jedoch bis Samstagabend einen Gehweg über die Mure fertig zu bringen, wodurch das Umsteigen der Reisenden und das Übertragen des Gepäcks ermöglicht wird.

Die Bahn dürfte am Montag wieder uneingeschränkt befahrbar sein. Bei diesem Ereignis wurde niemand verletzt.

Bild oben: Die Lage des alten Bahnhofs, später Personalhaus. Noch gut zu sehen ist rechts neben den Geleisen der alte Weg von Patsch nach Schönberg. Anstelle des dritten Geleises entstand ein Fahrweg.

Bild unten: Die Südbahn hatte noch Jahre nach der Eröffnung mit Murenabgängen zu tun.

Foto: W. Kreutz



Eine Welt im Umbruch

Das Leben und Denken der Menschen war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einem grundlegenden Wandel unterworfen. Das alte Verkehrssystem mit dem Fuhrwerksverkehr, mit dem Rodwesen ist praktisch über Nacht zusammengebrochen. Die Gasthäuser dienten nicht nur der Versorgung der Fuhrleute, sie waren auch Kommunikationszentren – auch für die Dorfleute.

Handwerker in unserem Dorf wie Tischler, Wagner, Rädermacher, Seiler, Fasser, Sattler, u.a. waren besonders abhängig vom Verkehr auf der Ellbögenerstraße. Sie bildete ihre Lebensgrundlage. Der Bau der Brennerbahn konnte für Wirtsleute und handwerkliche Betriebe nur den Todesstoß bedeuten. So schien es im Augenblick. Die neue Bahn brachte aber nicht nur Arbeit und Verdienst, sie weitete auch den Horizont in jeder Richtung. Das gefiel nicht allen.

Bild: Bahnhofsgebäude von der Gartenseite.

Bild unten: Das alte Schulhaus im Friedhof.

Die Schule - ein Spiegelbild der Gesellschaft



Wenn es um gesellschaftliche Normen im Dorf ging, hatten katholisch Konservative, vor allem die Bauernschaft, das Sagen. Liberal Gesinnte waren in der Minderzahl und konnten kaum an Entscheidungsfindungen teilhaben. 1869 stellte das Reichsvolksschulgesetz das gesamte Pflichtschulwesen auf eine einheitliche Basis, die Schulpflicht wurde von 6 auf 8 Jahre erhöht. Bisher war die Schule im Dorf eine Angelegenheit der Kirche. Konflikte mit der neuen Schulbehörde waren vorhersehbar. Die Schulchronik der Volksschule Patsch kann zur Genüge darüber berichten.

Die Zeitung „Neue Tiroler Stimmen“ vom 8. April 1870

schrrieb über einen Besuch des Schulinspektors in Patsch:

Auch bei uns macht sich die neue Ära geltend. In den letzten Tagen verbreitete sich in Patsch das Gerücht, dass der neue ärarische Herr Schulvisitator dort einen Besuch machen wolle. Das bot dem Religionslehrer Veranlassung, den Kindern zu sagen, dass er bei einer Prüfung, die jener Herr abhalten würde, nicht erscheinen könne, gemäß bischöflichen Verbotes. Von dieser Rede, in der selbst ein „Politiker des Rechts“ nichts Anstößiges finden kann, scheint ein Echo zu höheren Ohren gedrunken zu sein, denn es dauerte nicht lange, so erblickte man in der Nähe des Schulhauses einen Gendarmen. Der gute Mann hielt unter Gottes freiem Himmel eine kurze Visitation, freilich nicht aus dem Rechnen, Lesen usw. oder gar aus der Religion, vielmehr war der Religionslehrer der Gegenstand, aus dem er Fragen stellte, in dem über dessen Äußerungen die Kleinen ihm Aufschluß geben sollten. Jene Kinder welche die Worte des Katecheten unrichtig wiedergaben, scheinen dem Gendarmen besonders lieb gewesen zu sein, denn diese frug er um ihre werthen Namen. Man ist auf das weitere allgemein sehr gespannt.

Die Gemeinde wird reich



Für den Bau der Südbahn musste die Gemeinde an die Südbahngesellschaft viel Gemeindegrund (Waldgrund) abtreten. Die Verkaufssumme dafür betrug 78152 fl. Ö.W. (Gulden Österreichischer Währung). Die Gemeinde legte dieses Kapital zur Hälfte zu 4 %, die andere Hälfte zu 4,5 % an. Der jährliche Zinsertrag betrug für die Gemeinde 3359 fl. 51,5 kr. Von diesen Zinsen sollten die Steuern der Gemeindeangehörigen bestritten werden. So wurde für jeden einzelnen am Jahresende ein Betrag von 16 fl. ausbezahlt, der Rest wurde zur Deckung der Gemeindeumlagen verwendet. Soweit diese Vereinbarung, in der es nicht klar war, wer genau in die Gunst dieser Zahlungen kam. Man sprach über eine „Entschädigungsquote an eingeforstete Bauern“. Der Gemeindevorstand geriet dadurch immer mehr in Konflikt mit dem Hohen Tiroler Landesausschuss, der auf wichtige kommunale Aufgaben der Gemeinde, z.B. Schulhausbau,

hinwies. Der damalige Landesschulinspektor schrieb am 17.03.1880 anlässlich einer Inspektion in der Volksschule Patsch einen Bericht. Dieser endet mit folgenden Worten: „Bisher hat sich die Gemeinde nicht bestimmen lassen, den von mehreren Seiten darüber erhobenen Beschwerden abzuweichen, und doch müsste es ihr ein leichtes sein, das Schulhaus in gutem Stande zu erhalten, da sie bekannter Maßen sich einer verhältnismäßigen Wohlhabenheit erfreut. Die zur Beseitigung dieser Übelstände erforderlichen Maßnahmen werden Gegenstand einer besonderen Amtshandlung bilden.“ Dieser Zustand dauerte noch gut 25 Jahre. Am 27.10.1903 berichten die Bozner Nachrichten: „Der Tiroler Landesausschuss wird beauftragt, der Gemeinde Patsch eine Verteilung von Jahresüberschüssen nicht früher zu bewilligen, bevor nicht sämtliche Gemeindeerfordernisse bestritten sind.“ Ein neues Schulhaus und eine neue Wasserversorgung wurden 1904/1905 mit dem „Bahngeld“ gebaut.

Bild oben: Das neue Schulhaus, Foto Chronik, Schulchronik

Von Menschen

Die Bauherren der Brennerbahn waren in höchstem Maße auf menschliche Arbeitskraft angewiesen. Im Sommer 1865 erreichte die Zahl der Arbeiter einen Höchststand von 20 600. Ein Großteil dieser Arbeiter kam aus dem italienischen Teil der Monarchie. Manche Männer aus Patsch, Ellbögen, Schönberg und dem übrigen Land versuchten ihr Glück beim Bahnbau und rechneten ebenso mit gut verdientem Geld. Italienische Arbeiter, die beim Bahnbau verunglückten, wurden in einem eigenen Friedhof in St. Peter/Ellbögen bestattet.

Der Begriff „Eisenbahner“ wurde zur Berufsbezeichnung. Viele Patscher blieben als Eisenbahner ein Leben lang und das über Generationen, der Bahn treu.



Ein Italiener in Patsch

Dominikus Oss war von Beruf Gendarm in Venedig. Weil dieser Beruf schlecht bezahlt war, suchte Dominikus Oss neue Arbeit. Er hörte vom Bau der Südbahn und kam so nach Patsch in der Hoffnung, hier eine bessere Verdienstmöglichkeit zu finden. Er fand Unterkunft in einem Bauernhaus in Patsch. Es war sicher nicht leicht, als „Italiener“ in Patsch Fuß zu fassen. Im Bauernhaus, wo er wohnte, herrschte „Not am Mann“, denn der Bauer war verstorben. Dominikus half der Witwe Notburga Strobl neben seiner Arbeit an der Südbahn in der Landwirtschaft. Er fand Gefallen an der Witwe, die er schließlich ehelichte. Dominikus und Notburga wurden 4 Kinder geboren: Anna, Josef, Alois und Maria. Josef konnte zum Priester geweiht werden. Er wurde als Missionar auf Borneo (Indonesien) eingesetzt. An Pater Josef Oss erinnert eine Ehrentafel in der Pfarrkirche Patsch. An Dominikus Oss erinnert heute noch der gebräuchliche Hausname „beim Dominig“.

Der aufblühende Fremdenverkehr

Reiseverkehr nach und durch Tirol gab es zu allen Zeiten. Erst mit der Eröffnung der Südbahn kamen viele Gäste ins Land. Die neuen Reiseziele in den Alpen waren leicht und schnell erreichbar. In den folgenden Beiträgen lässt sich auch erahnen, dass Reisen nach wie vor abenteuerlich sein konnte. Der Bahnhof Patsch war plötzlich Ausgangspunkt für verschiedene Wanderungen und Bergtouren besonders ins Stubaital. (Vergleiche Seite 7).

Innsbrucker Nachrichten vom 16.8.1890

Separatzug: Morgen Sonntag anlässlich der feierlichen Eröffnung der Wittingwarte [Aussichtsturm in Schönberg beim Jagerwirt] am Vorabend des Allerhöchsten Geburtsfestes Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph, verkehrt 02:00 Uhr 30 Minuten nachmittags ab Innsbruck ein Separatzug der KK Privilegierten Südbahn nach Patsch. Rückfahrt von Patsch nach der Festlichkeit.

Anmerkung: Die Sillbrücke verband Patsch mit Schönberg. Für den Anstieg nach Schönberg musste man ca. 40 Minuten einplanen. Heute sind Brücke und Steig verfallen.

Innsbrucker Nachrichten vom 28. Juni 1899



Deutscher und Österreichischer Alpenverein Sektionsausflug zur Franz Senn Hütte.

Donnerstag 29. Abfahrt mit dem Frühzug nach Patsch. Mittagsmahl in Neustift. Nachtlager in der Franz Senn Hütte. Am 30. Aufstieg zum Horntaler Joch Besteigung der Schafgrübler Spitze. Heimmarsch durch das Sellrain.

Anmerkung: Große Fußmärsche waren früher nichts Außergewöhnliches.

Sehnsucht Alpen

Im Archiv der Chronik Patsch befindet sich ein 2-bändiger Reiseführer für die Ostalpen im Taschenbuchformat aus dem Jahre 1923. Der Herausgeber ist das Bibliographische Institut in Leipzig.

Nach dem Ersten Weltkrieg war man bestrebt, den Tourismus wiederzubeleben. Die Sehnsucht nach den Alpen war nach wie vor ungebremst.

So lag es auch im Interesse des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, die Reisewege von München nach Tirol zu beschreiben, Orte und Unterkünfte anzuführen, Wander- und Tourentipps im Tal und im Hochgebirge vorzuschlagen. Der Führer wird ergänzt durch Kartenbeilagen.

Ausgangspunkt waren immer die Orte an den Bahnlinien. Zunächst gibt es Informationen über die Brennerbahn, damals Südbahn: „Von Innsbruck nach dem Brenner, 40 km, mit dem Personenzug Fahrtzeit 2 Stunden. Auf die gewöhnlichen Fahrpreise wird ein Bergzuschlag erhoben“.

Patsch wird so beschrieben (auszugsweise): „Die Haltestelle Patsch an der Brennerbahn, 10 km von Innsbruck, 784 Meter Meereshöhe. Bahnwirtschaft. Links auf der Höhe das Dorf Patsch, 1002 Meter. Unterkünfte: Gasthof Bär und Unterer Wirt, 8 Betten, Fernsprecher; Sommerfrische. Aussicht auf die Stubai Gletscher; vom Bahnhof Patsch in 40 Minuten zu erreichen.



stunde erreichbar.

Im Reiseführer wird auch das Wesen der einheimischen Bewohner beschrieben: „Die Bewohner des Sill- oder Wipptals zeigen in ihrem Wesen eine Mischung des lebensfrohen und gemütlichen Untertalers und des ernsteren Oberländers. Die Eisacktaler in ihrer Anlage nähern sich mehr den klug berechnenden Pustertalern.“

Ein wertvolles Dokument heimatkundlicher Geschichte in einem deutschen Reiseführer!

Bilder: Älteste Ansichtskarte von Patsch aus dem Jahre 1895; Reiseführer aus dem Jahre 1923.



Bergtouren: Patscherkofel, 2248 m, 4 Stunden, Führer unnötig, Weg rot bezeichnet, über Heiligwasser, Iglar und Lanser Alm zum Patscherkofelhaus (Schutzhaus) und zum Gipfel. Im Winter als Schitour, Abfahrt am besten nach Patsch.

Morgenkogel (2603 m) im Vikartal: 6 Stunden, für Geübte sehr lohnend.

Rosenjoch (2798 m), Aufstieg in 7 bis 8 Stunden. Für sehr Geübte eine lohnende Bergtour, vom Bahnhof Patsch aus über das malerisch gelegene Sankt Peter. Führer wird empfohlen.

Für alle Touren im Stubaital war der Bahnhof Patsch Ausgangspunkt. Schönberg war in einer Dreiviertel-

Innsbrucker Nachrichten von 1894 vom 2. Juli 1894

„Vom 1. Juli bis 15. September laufenden Jahres hat zwischen Patsch Bahnhof , Schönberg und Mieders dann zwischen Mieders, Fulpmes und Neustift im Stubai außer der bestehenden Postverbindung noch je eine täglich einmalige Fußboten Post zu verkehren. Diese vermehrte Postverbindung steht in Patsch Bahnhof im Anschluss an den Zug Nummer 10 Kufstein - Ala und an den Zug Ala - Kufstein Nummer 13 am Nachmittag. Bote geht Patsch Bahnhof ab 11:00 Uhr vormittags, Schönberg an 11:45 Uhr, Schönberg ab 11:55 Uhr vormittags, Mieders an 12:40 Uhr nachmittags. Retour: Mieders ab 2:15 Uhr nachmittags, Schönberg an 03:00 Uhr nachmittags, Patsch Bahnhof an 03:50 Uhr nachmittags. Zur Beförderung gelangt nur Briefpost.“

Mitteilung der Post und Telegraphendirektion in Innsbruck



Im Bild: Der Rest des Widerlagers der Brücke am Sillufer auf Schönberger Seite. Durch Jahrhunderte ermöglichte die Sillbrücke einen kurzen Weg ins Stubaital. Der Weg der Wallfahrer von Patsch nach Maria Waldrast wurde 1963 am „Annentag“ über die Sillbrücke letztmalig begangen. Ab jetzt benützte man die neue Europabrücke. Sie kürzte den Weg nach Schönberg um ca. 1 Stunde ab. Nach 1964 wurde die schon sehr desolante Patscher Sillbrücke aus Sicherheitsgründen abgetragen.

Stürmische Zeiten in den 1930er Jahren

In Tirol um 1930 regierte mit absoluter Mehrheit die Tiroler Volkspartei. Ihr Gegenüber bildete die Sozialdemokratische Partei, weit abgeschlagen als zweitstärkste politische Kraft. Stark war sie nur in Innsbruck und in den Bezirkshauptstädten. Am Land konnte sie kaum Fuß fassen. Nicht so in Patsch. Zwei Betriebe in Patsch, die Eisenbahn und das Planseewerk im Sillwerk, übten großen Einfluss auf ihre Belegschaft aus. Die Arbeiter/innen profitierten von einer modernen Sozialgesetzgebung. So wurden u.a. der Achtstundentag, Mindestlöhne und ein einwöchiger Urlaubsanspruch eingeführt. Eisenbahner und deren Angehörige kamen in den Genuss verschiedener Fahrbegünstigungen, z.B. „Schülerfreifahrt“ für ihre Kinder, Einkaufskarten, 4 Freifahrtscheine/Jahr für ganz Österreich. Das löste Neid und Missgunst in der bäuerlichen Dorfbevölkerung aus. Der Arbeiterschaft wurden Sitten- und Religionslosigkeit vorgeworfen.

[Anmerkung: Äußerlich betrachtet mag das stimmen. Die Bewohner vom Bahnhof Patsch gingen nie

ins Dorf, um an religiösen Feiern wie Sonntagsgottesdienst, Hohe Festtage, Prozessionen, usw. teilzunehmen. Die Bewohner kauften auch nie in den Lebensmittelgeschäften im Dorf ein. Sie waren auch nie Mitglied eines Vereines.]

Die Gegensätze zwischen den politischen Lagern verschärften sich. Arbeitslosigkeit und die 1000 Marksperrtaten ihr Übriges. „Feuer am Dach“ war, als der Bahnhofsvorstand und Sozialdemokrat Eduard Osmetz 1931 die Bürgermeisterwahl gewann. Seine Amtszeit dauerte kaum 1 Jahr. In der Schulchronik wird berichtet: „Osmetz, Fahrdienstleiter der Bahnstation Patsch, war ein verständiger, geschulter Mann. Als Bürgermeister wollte er das Beste, die finanzielle Gebarung des Gemeindehaushaltes leitete er mit Umsicht und nahm sich der Armen an. Der Schule war er freundlich gesinnt und billigte ihr zu, was sie benötigte; den finanziellen Notwendigkeiten der Kirche wurde in keiner Weise Abbruch getan. Schwere Zeiten, fragliche Umtriebe bewirkten seinen Rücktritt“. Osmetz wurde das Leben schwer gemacht. Ihm war bäuerliches Leben und Arbeit unverständlich.

In diesen unsicheren Zeiten nahm es nicht wunder, dass auch in Patsch das neue Gedankengut des Nationalsozialismus leichtes Spiel und Zulauf hatte. Manch geheimes Treffen der „illegalen Nazis“ fand im Bereich des Bahnhofs statt.

Anmerkung: Diese Spaltung in der Dorfbevölkerung nach „Rot - Schwarz“ dauerte noch viele Jahrzehnte lang. Sie war erst überwunden, als der letzte Bewohner am Bahnhof Patsch weggezogen war. Im Dorf konnte man immer noch nicht gemeinsame Weihnachtsfeiern mit Senioren oder Muttagsfeiern durchführen. Es gab 2 Weihnachtsfeiern und zwei Muttertagsfeiern. Die Corona Pandemie setzte diesem Unsinn ein Ende.

Das Leben am Bahnhof bis in die Gegenwart

Christian Schuster, er wohnt in Patsch in der Kehr und hatte in seinem Leben beruflich sehr viel mit der Bahn zu tun.

Christian erzählt: Ich war von 1971 - 1974 Fahrdienstleiter am Bahnhof Patsch. Ich war damals der



Zugdurchfahrt am Bahnhof. Die Kilometerangabe bezieht sich ab Kufstein. Bild unbekannt.

jüngste Fahrdienstleiter. Die Aufgaben für einen Fahrdienstleiter sind genau umrissen. Du bist auf deiner Strecke, wo du zugeteilt worden bist, für alles verantwortlich. Mein Bereich war von „Hinter Unterberg“ bis zum „Block“ vor Matrei. Für die Züge auf der Strecke Matrei - Patsch - Innsbruck waren wir gemeinsam verantwortlich. Unterberg war nur eine Haltestelle und eine „Blockstelle“.

Der Bahnhof Patsch: Der „neue“ Bahnhof wurde 1911 gebaut, zugleich wurde mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke begonnen. Der „alte“ Bahnhof aus der Zeit des Bahnbaues stand ca. 200 Meter weiter nördlich. Es war ein typischer Südbahnbau, alles mit behauenen Sandsteinen aufgebaut. Beim Abbruch hat die Firma diese Quadersteine für eine Wiederverwendung sorgfältig aussortiert.

Folgende Räumlichkeiten waren im „neuen“ Bahnhof: Zuerst kam man von der Nordseite in den Warteraum. Ein schwarz geölter Fußboden verbreitete einen besonderen Geruch. In der Mitte des Raumes stand ein Tisch mit Sessel. Ein großer grüner „Bludenzer“ Ofen sorgte im Winter für Wärme. Ein Fenster mit zugezogenem Vorhang trennte den Warteraum von der Fahrdienstleitung. Es war der Fahrkartenschalter. Wollte man eine Fahrkarte kaufen, klopfte man ans Fenster. Der Fahrdienstleiter öffnete und stellte die gewünschte Fahrkarte aus. Mit einem Prägestempel drückte er das aktuelle Datum auf die kleine Kartonkarte. Jetzt war auch der Blick frei in den Arbeitsraum des Fahrdienstleiters. Den zu betreten war strengstens verboten. Die vielen roten, grünen und gelben Lämpchen auf einer symbolischen Darstellung der Gleise zeigten den aktuellen Stand der Weichenstellung und der Signale an. Nur kurz war dieser Blick möglich und schon wurde der Vorhang wieder zugezogen. Neben der Fahrdienstleitung war die Tür zur Gepäcksaufbewahrung. Der dahinter liegende Raum war ein großer Batterieraum für die Notstromversorgung. Im ganzen ersten Stock wohnte der Bahnhofsvorsteher mit seiner Familie. Darüber war südseitig der Stellwerksturm. Von hier aus wurden mit Drahtzug die Weichen gestellt. Es waren 3 Weichen in jeder Richtung. Für die damalige Zeit ein modernes Zen-



Der Bahnhof Patsch um 1925. Es wird gerade an der Elektrifizierung gebaut

tralstellwerk! Der Patscher Bahnhof verfügte auch über ein Mittelgleis. Mit dem Mittelgleis konnte jeder Zug von jeder Richtung in jede Richtung geführt werden. Dazu gab es noch bergseitig ein kurzes Verlade-gleis. Mit dem 3. Gleis konnte z.B. ein Zug überholt werden, oder auch das Gleis gewechselt werden. Im Grunde war Linksverkehr, aber mit dem 3. Gleis konnte man auch auf das rechte Gleis wechseln. Das war wichtig, besonders wegen der vielen Brandeinsätze, wo ein Löschzug an die Brandstelle hingeführt werden konnte. Dazu musste ein Gleis gesperrt werden. Das war ein schwieriger Wechselverkehr, weil dafür die Signalanlage nur in eine Richtung

ausgebaut war. Da wurde mit der „papierenen“ Sicherung gefahren, d.h. es gab festgelegte Anweisungen, die unbedingt eingehalten werden mussten. Z.B. wollte ein Matreier Zug nach Patsch fahren, dann musste der Matreier Fahrdienstleiter telefonisch in Patsch fragen: „Wird Zug Nr. xxxx auf Gleis 2 angenommen? Antwort: „Einverstanden, Zug darf kommen auf Streckengleis 2“. Dann durfte der Zug abfahren. Umgekehrt, wenn ich einen Zug nach Matrei schickte: „Darf Zug XXXX auf dem falschen Gleis kommen?“ Antwort aus Matrei: „Zug XXXX darf auf dem falschen Gleis kommen.“ Also bin ich mit untauglichen Signalen hinausgefahren.

Das ganze musste dokumentiert und ein Bericht verfasst werden. Dieser Bericht enthielt auch die Angabe der Gefahrenstellen wie auch die Geschwindigkeitsanweisungen für den Lokführer.



Der Fahrdienstleiter musste, so war die Dienstvorschrift, auch bei einer Zugsdurchfahrt zur Zugbeobachtung vor die Tür gehen. Konnte irgendein Mangel beim Fahrwerk, Radlager oder eine offene Tür bei einem Schnellzug festgestellt werden, musste der Zug durch ein Signal angehalten werden. Mit dem Streckentelefon konnte der Lokführer Verbindung mit dem Fahrdienstleiter aufnehmen.



Zur Gleisanlage gehörte noch bergseitig ein kurzes Verlade- oder Abstellgleis. Gleich neben dem Bahnhof stand auch die Schaltanlage für die Stromversorgung in den einzelnen Bahnabschnitten wie auch ein Transformator. Im Wartebereich des Bahnhofs stand der Antriebsmotor für die Schrankenanlage beim Personalhaus.

Ansonsten war man für alles zuständig, was sich im und um den Bahnhof ereignete. Der Fahrdienstleiter war die letzte

Bild oben: Patscher Schüler warten auf die Durchfahrt des Dampfzuges anlässlich der Jubiläumsfeier 100 Jahre Brennerbahn.

Unten: Ein Personenzug in der Haltestelle Patsch
Für beide Fotos Urheber unbekannt.

Instand. Zum Personal gehörte ein Bahnhelfer. Er musste für die Sauberkeit sorgen, die Öfen einheizen, die täglichen Milchkannen nach Innsbruck verladen und auch die leeren Kannen zu Mittag wieder abholen, Schnee räumen.

Es gab auch einen Streckengeher. Johann Troger aus Patsch versah diesen Dienst. Er musste jeden Tag ein Gleis von Matrei bis Innsbruck begehen. Also ging er zuerst auf dem Gleis von Patsch nach Innsbruck, fuhr mit dem Zug nach Matrei und ging wieder zu Fuß nach Patsch. Das waren ca. 20 km. Dabei musste er kontrollieren, ob die Befestigungen besonders an den Schienenstößen intakt waren, ob es Schienenbrüche gibt, ob Steine auf dem Gleis liegen u.v.m. Er trug immer einen großen, schweren Schraubenschlüssel mit sich. Natürlich musste er auch alle Tunneln begehen. In den Tunneln gab es Nischen, in die er sich flüchten konnte, wenn er einen Zug gewahrte. Eine gute Karbidlampe, die er immer bei sich trug, war unerlässlich. Nach Dienstschluss ging er wieder hinauf nach Patsch nach Hause. In meiner Zeit als Fahrdienstleiter hatte er 4 Schienenbrüche gemeldet.

In einem alten Fremdenführer von 1923 steht beim Bahnhof Patsch die Anmerkung „Wirtschaft“. Was weißt du über eine Gastwirtschaft am Bahnhof? Es gab wirklich eine Wirtschaft, eine Restauration, nämlich im alten Bahnhof (Personalhaus). Das ging noch auf die Zeit des Bahnbaues zurück. Hier wurden Getränke angeboten und es wurde auch gekocht. Nach den langen Wegen von Patsch, Ellbögen und Schönberg ist man auch gerne durstig gewesen.

Der Bahnhof Patsch war immer gut frequentiert. Im Personalhaus und in den 4 Bahnwächterhäusern wohnten ca. 40 Personen, darunter einige kinderreiche Familien. Die Kinder besuchten zum Teil Innsbrucker Schulen oder die Volksschule in Patsch. Viele Schüler aus Patsch, gingen täglich zum Bahnhof, denn die Monatskarte vom Zug war im Verhältnis 1:4 wesentlich billiger als der Bus. Zudem war die Busverbindung sehr schlecht. Im Winter war der Schulweg zur Bahn sehr herausfordernd. Da waren wir sehr froh, wenn uns der Streckengeher Hans eine Wegspur aufmachte. Wir selbst hatten trotz stockfinsterer Nacht keine Taschenlampe zur Verfügung. Besonders lebhaft ging es an den Markttagen am Brenner zu. Die Eisenbahner konnten den Zug gratis benützen. Mit vollen Rucksäcken und Taschen kehrten sie zurück, nicht ohne eine Flasche Wein mit Brot und Mortadella (Wurst) am Brenner konsumiert zu haben. Laut Fahrplan verkehrten täglich hin und retour 32 Regionalzüge (16 Zugpaare).



Bild oben:
Franz Lutz beim Schranken beim Personalhaus.

Bild links:
Alltagsleben am Bahnhof, Schaltgerüst für Fahrleitungen, Vordach beim Eingang

Urheber der Fotos: unbekannt.

Vom Leben und Wohnen am Bahnhof

Die Abgeschlossenheit prägte und schweißte die Bewohner des Ortsteiles „Bahnhof“ zusammen. Ihre Hilfsbereitschaft untereinander war sprichwörtlich. Zur Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern des Alltages stand nur der Zug zur Verfügung, entweder zum Brenner auf den Markt, nach Matri zum Arzt oder ins Spital und nach Innsbruck in verschiedenen Angelegenheiten. Die Kinder besuchten größtenteils eine Schule in Innsbruck. Die Zugfahrt war für Kinder und Erwachsene, also



alle Eisenbahnerfamilien gratis. Zum Leben versuchte man ziemlich autark zu sein. Wo es möglich war, hielt man sich Kleintiere, wie Hennen, Hasen oder Ziegen. Für den Winter musste Heu bereitet werden. Wieder half man zusammen beim Mähen der Bahnböschung zwischen Bahnhof und Personalhaus bis hinunter zur Sill. Am Talboden selbst gab es Wiesen zum Mähen. Das Heu, aber auch das angeschwemmte Holz in der Sill, wurden mit einem Aufzug zum Personalhaus heraufgezogen. Das Wohnen in den Personalhäusern war besonders für Familien sehr be-

engt und karg. Mit dem Lärm der Eisenbahn musste man zurecht kommen. Ursprünglich standen im Bereich des Bahnhofes Patsch diese Häuser zur Verfügung: 2 Bahnwächterhäuser südlich und 2 Bahnwächterhäuser nördlich des Bahnhofes. Das Personalhaus war das größte Wohnhaus mit 6 Parteien. Heute steht von diesen Gebäuden keines mehr.

Bild oben: Holzhütten mit Ställen für Kleintiere. Seilaufzug im Vordergrund.
unten: Vordach im Eingangsbereich für Fahrdienstleiter und Warteraum



Wohnen in Bahnwächterhäusern

Das Leben in den Bahnwächterhäusern war sehr einfach. Der Garten rund um das Haus trug viel zum Lebensunterhalt bei. Mit der Abgeschlossenheit musste man erst zurecht kommen.



Bahnwächterhaus Pittracher beim Patscher Tunnel. Im Vordergrund der aufgelassene Weg zum Sillwerk. Hier war ein beschränkter Bahnübergang. Der Bahnwächter bediente den Schranken und die Signalanlage.



Die Eisenbahnsicherungsabteilung bewachte im Ersten Weltkrieg die Bahnanlagen im Bereich Patsch, angetreten zur Befehlsausgabe.

Ein weiteres Bahnwächterhaus stand weiter nördlich des Personalhauses, noch vor dem Schürfes-tunnel. Es wurde zuletzt von der Familie Schäffer bewohnt. 2 Kinder, Thomas und Olivia Schäffer, besuchten 1977/78 die Volksschule in Patsch. Ihr Schulweg war Sommer wie Winter eine tägliche Herausforderung!



Bahnwächterhaus südlich des Bahnhofes, umgeben mit einem reichhaltigen Garten. Zuletzt von der Familie Nairz bewohnt. Foto W. Kreutz



Foto als Feldpostkarte von Ferdl Farbmacher, geschickt an Maria Stubenvoll am 14.09.1915 in Patsch Nr. 48. Ferdl war Wirt beim Gasthof Bär in Patsch.

Rechts und links im Bild sind zwei Bahnwächterhäuser. Die Trainsine als Fortbewegungsmittel.

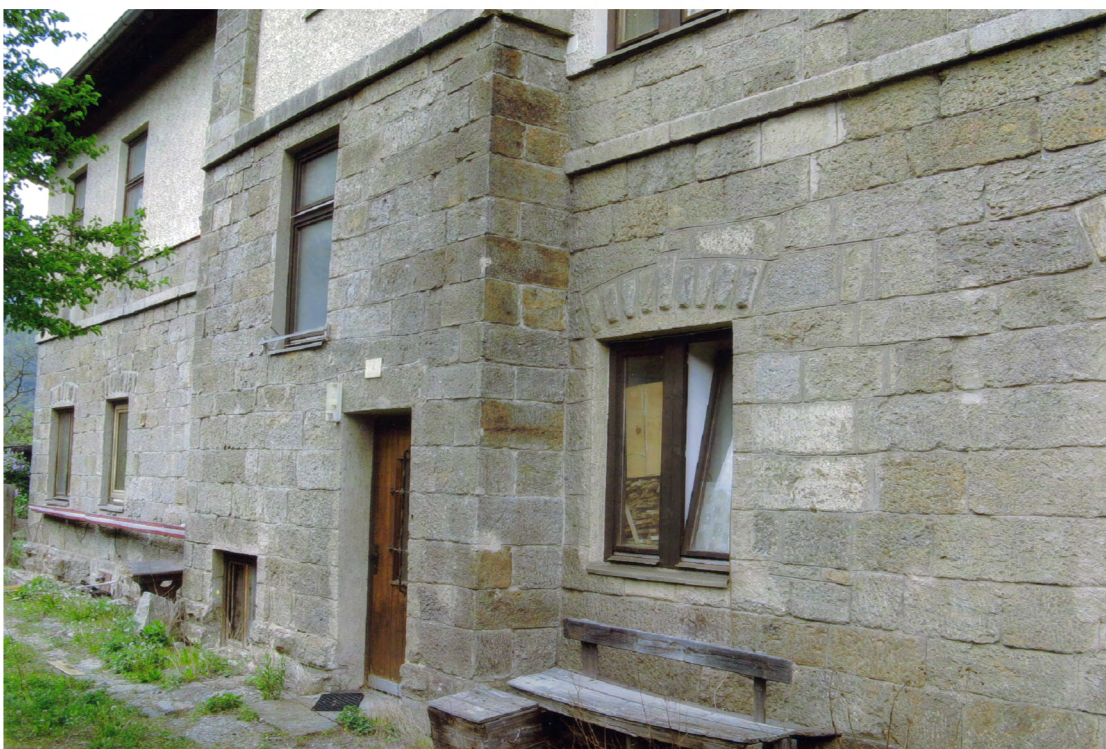
Bahnhof Patsch - dem Ende entgegen

Immer mehr Bewohner vom Bahnhof Patsch, kehren ihrem Wohnsitz den Rücken, vor allem junge Leute. Für sie war die Anbindung ans öffentliche Leben nicht möglich. Der Fahrplan nach Innsbruck bot nur eingeschränkte Kontaktmöglichkeiten mit der Stadt. Der Fußweg nach Patsch war eher hinderlich, an einem Vereinsleben teilzunehmen. Es war auch die Zeit, wo man sich ein privates Auto hätte leisten können. Nur, es gab keine Zufahrt zum Bahnhof. Der Weg war für PKW nicht befahrbar. Manchmal wäre eine Zufahrt schon wichtig gewesen, für einen Arzt, für die Rettung für die Feuerwehr. Die Bahnstation (Bahnhofsgebäude) selbst war überhaupt nicht mit einem Fahrzeug, auch nicht für einen Traktor erreichbar. „Für Notfälle kann doch jeder Zug angehalten werden, er ist zur Mitnahme des Patienten gesetzlich verpflichtet“, so lautete ein Lösungsvorschlag in der Gemeindeführung. Weiters: „eine Straße hinunter zum Bahnhof würde wahnsinnig viel Geld kosten, wäre bei jedem stärkeren Regenfall wieder weggeschwemmt und werde ohnehin kaum beansprucht, da kommen ja keine drei Gäste im Jahr! Darüber hinaus ist die Gemeinde für diesen Weg nicht zuständig, da der Weg größtenteils den Österreichischen Bundesbahnen gehört. Und außerdem: „Da unten wohnen nur Eisenbahner, die fast ausschließlich mit der Bahn fahren“.

[Anmerkungen: In einem Protokoll Gemeinde - ÖBB aus dem Jahre 1966 ist eindeutig festgehalten worden, dass die Zufahrt zum Bahnhof ein Gemeindeweg ist. Zwei Zeitungsartikel aus den Jahren 1983 und 1984 mit den Überschriften „Behält Patsch Steigeisenbahnhof?“ und „Bachbett als Straße“ haben für diese kuriosen Zustände nur Spott übrig. In den 1960-iger Jahren zählte man noch 25 Bewohner in diesem Ortsteil von Patsch. Ich selbst bin von 1958 bis 1968 noch täglich zum Bahnhof gegangen und mit dem Zug nach Innsbruck zur Schule gefahren. Ich kenne also diese Situation sehr genau. Inzwischen wurde der Weg asphaltiert, trotzdem muss von einer Benützung des Fahrweges mit einem PKW dringend abgeraten werden!]

Immer wieder kommt es bezüglich des Bahnhofes zu Kontroversen im Gemeinderat. Dieses Mal geht es um die Trinkwasserversorgung der beiden Bahnhofsgebäude wo noch 11 Leute wohnen. Die Quellen dafür sind wegen des trockenen Herbstes im Jahr 1996 versiegt. Der Gemeinderat konnte sich für eine Lösung nicht einigen. Letztlich entschied man sich für ein Provisorium: Es wurde eine Schlauchleitung von der Kehr bis zum Bahnhof verlegt.

Letztendlich lebte nur mehr das Ehepaar Nairz im Personalhaus. Die erwachsenen Kinder waren



Personalhaus - Gartenseite

längst ausgezogen. Die Gattin Maria verstarb am 18.01.2003. Der Vater, Josef Nairz, zog noch im selben Jahr vom Bahnhof weg. Josef Nairz war bis zur Pensionierung Streckengeher zwischen Matrei a.Br., Patsch, Innsbruck und Hall i.T.

Seit 1994 ist der Bahnhof Patsch außer Betrieb, d.h. ohne Fahrdienstleiter.



Bildbeschreibungen: Die Bahnböschungen wurden einmal im Jahr gemäht. Der Ertrag an Heu war gering, doch reich an Gräsern, Blumen und Insekten. Tiere und Pflanzen passten sich diesem Biotop an. Heute sind diese Böschungen teilweise mit Föhren zugewachsen.

Der Ruggschreinbach musste beim Bau in einen Tunnel verlegt werden. Darüber schüttete man von einem Dammgerüst Aushubmaterial nach beiden Seiten in die Tiefe. Es entstand ein Damm. Das Holzgerüst verblieb im Damm und verfaulte. Eine Brücke zu bauen, wäre wesentlich teurer gewesen.

Der Charme des alten Bahnhofes verblasst



Die Zeit ab 2008 ist gekennzeichnet vom Ringen um den Erhalt des Bahnhofes und um die Erhaltung des Fahrplanes. Mit der Einführung des Winterfahrplanes 2008 sollen am Patscher Bahnhof nur mehr drei Züge am Tag halten. Um 7.25 Uhr und um 8.05 Uhr besteht die Möglichkeit nach Innsbruck zu fahren. Retour geht es dann um 17.14 Uhr ab Hauptbahnhof mit einer Ankunft um 17.24 Uhr in Patsch.

Letztlich ging es noch um die Frage des Denkmalschutzes für die beiden Bahnhofsgebäude. Das Bundesdenkmalamt hatte den Denkmalschutz nach langem Hin und Her aufgehoben. Damit war der Weg zum Ab-

bruch frei. Im Zuge der Generalsanierung der Bahnstrecke wurden im Sommer 2012 die historischen Bahnhofsgebäude abgerissen. ÖBB und die Gemeinde Patsch haben sich „vom Klotz am Bein“ befreit. (Siehe Tiroler Tageszeitung vom 18.04.2012)

Wo kein Zug mehr stehen bleibt

Geringe Frequenz, abseitige Lage, Investitionsbedarf: Mit dieser Begründung werden die ÖBB ab 15. Dezember zwei Haltestellen an der Brennerlinie nicht mehr bedienen.

Von Michael Domanig

Innsbruck, Patsch – Der letzte Halt naht: Ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 bleiben an zwei Bahnstationen entlang der Brennerbahnlinie, nämlich Unterberg-Stefansbrücke (noch im Gemeindegebiet von Innsbruck) und Patsch, keine Züge mehr stehen.

Laut ÖBB weisen beide Haltestellen „seit vielen Jahren eine äußerst geringe



„Die Zahl monatlicher Ein- und Ausstiege liegt im ein- bzw. niedrigen bis mittleren zweistelligen Bereich.“

Christoph Gasser-Mair
(ÖBB-Pressesprecher)

Fahrgastfrequenz auf“. Die Bundesbahnen verweisen auf die abseitige Lage der Stationen, deutlich entfernt von größeren Siedlungsgebieten, „bei gleichzeitig schwieriger Erreichbarkeit“. In Patsch



Aktuell halten in Unterberg-Stefansbrücke noch vier Züge täglich, künftig fahren alle ohne Stopp durch. Foto: Domanig

halten aktuell (Richtung Steinach und Richtung Innsbruck zusammengezählt) noch drei Züge täglich, in Unterberg-Stefansbrücke sind es vier. Die Zahl der monatlichen Ein- und Ausstie-

ge liege Zählungen zufolge in Unterberg im niedrigen bis mittleren zweistelligen Bereich, in Patsch sogar nur im einstelligen Bereich, erklärt ÖBB-Pressesprecher Christoph Gasser-Mair.

Hinzu komme, dass alternative, „wesentlich wohnortnähere“ Öffi-Verbindungen wie etwa die Buslinie 560 (von Steinach über Matrei, Ellbögen, Patsch und Igls nach Innsbruck und retour) die

Nachfrage abdecken, heißt es von den ÖBB.

Gleichzeitig wären für den weiteren Stationsbetrieb erhebliche Investitionen nötig, „um sie auf den Stand zu bringen, wie Haltestellen heute ausschauen“, sagt Gasser-Mair. Dies sei mit Blick auf die niedrige Frequenz „unter den Gesichtspunkten der Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit nicht mehr zu rechtfertigen“.

Formelle Auflassung dauert

Aus diesen Gründen habe die ÖBB-Infrastruktur AG die Entscheidung getroffen, die Haltestellen ab 15. Dezember nicht mehr zu bedienen. Darüber wurden laut ÖBB auch das Land, der Verkehrsverbund, die Stadt Innsbruck und die Gemeinde Patsch zeitgerecht in Kenntnis gesetzt. Zudem habe man für die verbliebenen NutzerInnen der beiden Haltestellen „alternative Möglichkeiten der öffentlichen Anbindung aufgezeigt“.

Der formelle Prozess der Auflassung dauert noch länger. Wie im Fall der Station Langkampfen, die ebenfalls nicht mehr bedient wird, sorgen die ÖBB auch im Bereich Unterberg und Patsch weiter für Beleuchtung. Mit den direkten Anrainern im Bereich Unterberg (fünf Häuser) wurde auch vereinbart, dass der Winterdienst zunächst wie bisher fortgeführt wird.



Abbruch des Personalhauses und des Bahnhofgebäudes im August 2012



Der leergeräumte Bahnhof. Selbst der historische Kilometerstein der Südbahn wurde entfernt und gegen eine Blechtafel ausgetauscht. Wer sich ein bisschen umschaut, findet im Boden die originalen Bodenfliesen vom überdachten Eingangsbereich.

