



Brennerbahn Ferrovìa del Brennero

> Wir entdecken die Brennerautobahn anhand von Unterlagen, Kreuzwoträtsel und Fragen

- Scopriamo la storia della ferrovia del Brennero attraverso documenti, parole crociate e domande



GESCHICHTE | STORIA

Brennerbahn

Das 19. Jahrhundert brachte große verkehrstechnische Veränderungen. Die Erfindung des Automobils und der Bau der ersten Eisenbahnen prägen bis heute die Verkehrslandschaft. Auch für Südtirol brachte dies große Umwälzungen. Speziell der Bau der Brennerbahn hat das Land südlich des Brenners für alle im 19. Jahrhundert „bereisbar“ gemacht und in vielen Städten und Ortschaften begann der moderne Tourismus.

Mithilfe dieser Station soll den SchülerInnen ein Einblick in das Eisenbahnzeitalter gewährt werden, damit in erster Linie aktuelle Fragen und Entwicklungen besser nachvollziehbar – und auch kritisch – betrachtet werden können.

Ferrovìa del Brennero

Il XIX secolo ha portato grandi cambiamenti nel campo dell'ingegneria del traffico. L'invenzione dell'automobile e la costruzione delle prime ferrovie continuano a tutt'oggi a modellare il paesaggio dei trasporti. Anche in Alto Adige ciò ha portato a grandi mutamenti. In particolare, la costruzione della ferrovia del Brennero nel XIX secolo ha reso il territorio a sud del Brennero „attraversabile“ a tutti e così è cominciato il turismo moderno in molte città e località.

Con l'aiuto di questa tappa deve essere fornito agli studenti un assaggio dell'epoca della ferrovia, affinché meglio si possano comprendere e osservare, anche in modo critico, i problemi e gli sviluppi più attuali.



ARBEITSAUFTRÄGE

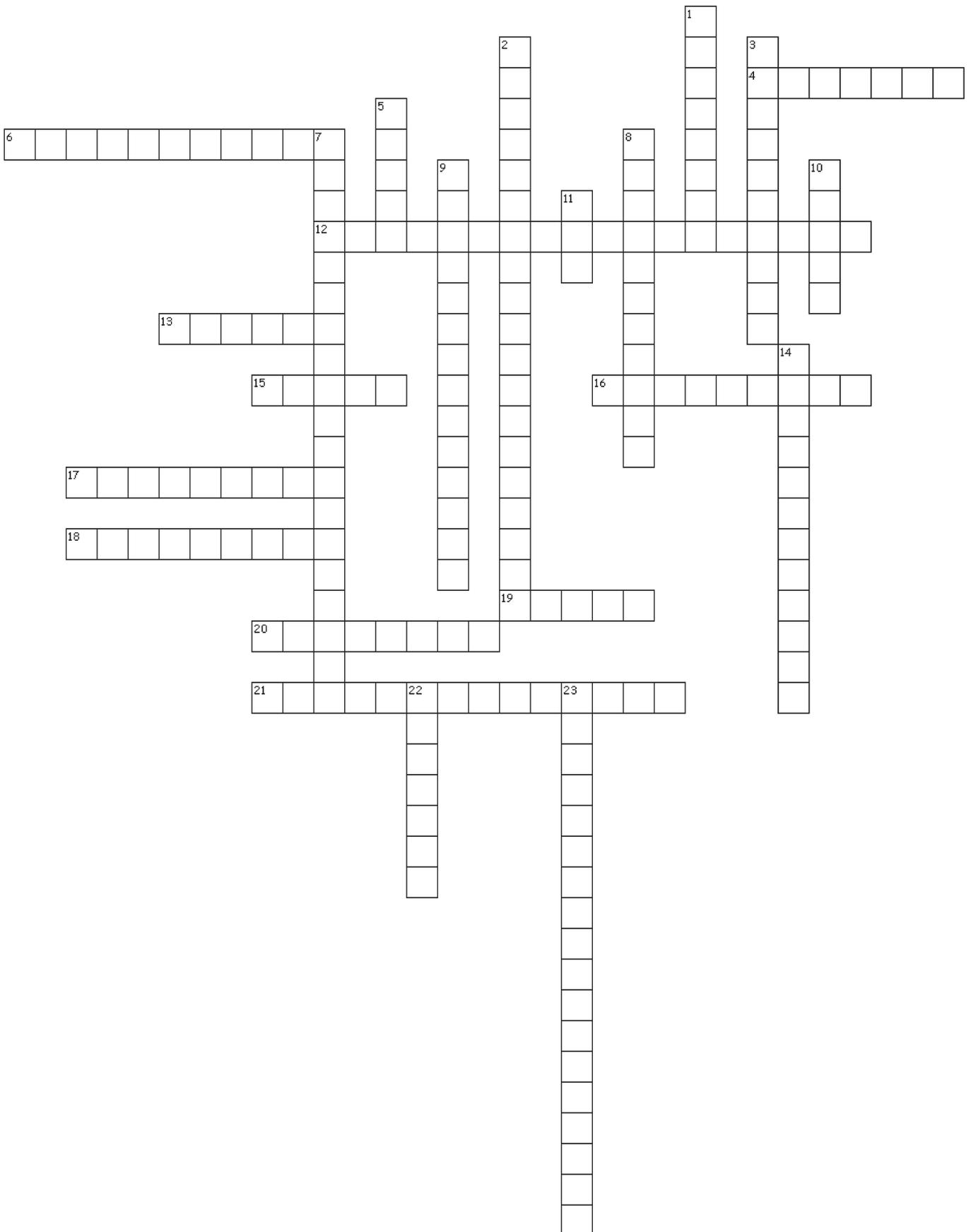
1) Löse das folgende Kreuzworträtsel.

Waagrecht

4. Erste Dampfeisenbahn
6. Niedrigster Alpenpass
12. Dieses Megaprojekt soll den Güterverkehr von der traditionellen Bahnlinie umleiten
13. Währung im „alten“ Österreich
15. Erstes Projekt einer Eisenbahn über den Brenner
16. Dort waren viele Steinbrüche
17. Luigi Negrelli plante dies im heutigen Ägypten
18. Kam mit der Eisenbahn zum Erblühen
19. Erbauer der Brennerbahn
20. Dieser Ingenieur mied Sterzing
21. Im Laufe der Zeit ständig steigende Transportzahlen

Senkrecht

1. Das war der Brenner nach dem 1. Weltkrieg
2. Anderer Name für das „alte“ Österreich
3. Etzel plante diese ein, damit die Steigung nicht zu stark war
5. Erinnerung an den Erbauer der Brennerbahn (im Bahnhof Brenner)
7. Unternehmen, welche die Brennerbahn baute.
8. Stromart in Italien bei der Eisenbahn
9. Der Warentransport war eine ... für Tirol
10. Erbauer der Semmeringbahn
11. Bruder vom österreichischen Kaiser
14. Stromart in Österreich bei der Eisenbahn
22. Mitarbeiter von Etzel
23. 1871 errichtet





- 2) Lies den Basistext im Anhang (S. 8) und fülle den folgenden Lückentext aus und beantworte die Frage am Ende des Textes.

In _____ wurde zwischen Liverpool und _____ die erste Dampfeisenbahn errichtet. Ebenfalls wurden um 1850 in vielen Teilen Österreichs Eisenbahnen errichtet, in _____ aller dings noch nicht. Grund dafür war der _____, der das Teilstück Innsbruck - _____ technisch nicht ermöglichte.

Trotzdem entstanden erste Planungen für die Brennerbahnstrecke. Diese waren allerdings alle zu _____ und ließen teilweise den _____ aus. 1858 wurde die gesamten Planungsarbeiten der sog. _____ übertragen; Technischer Direktor war _____. Dieser präsentierte der Öffentlichkeit sein Projekt, welches kaum _____ und _____ vorsah. Die Steigung zum Brenner wollte er mit _____ in Pflersch und St. Jodok nehmen.

Baubeginn war im Februar 1864. Der technisch anspruchvollste Teil des Bauvorhabens war im Streckenabschnitt _____. Grund dafür war der _____ bei _____. Große Probleme gab es auch in Sterzing, da _____.

So wie in Sterzing, wurde der Bahnhof von _____ ebenfalls außerhalb der Stadt errichtet. Dies war kostengünstiger. Daneben gab es noch viele kleinere Haltestellen. Ein großer Bahnhof wurde allerdings in Grasstein gebaut, denn dort _____.

1867 wurde die Brennerbahn ohne großen Festakt eröffnet, da _____.

Heute hat sich auf der Bahnstrecke seit dem 19. Jahrhundert viel geändert!

Was ist heute anders und welche Zukunftsprojekte gibt es?



- 3) In diesem Text sind fünf Wörter versteckt, welche in allen möglichen Richtungen zu suchen sind. Finde diese und erkläre ihre Bedeutung mithilfe des Textes.

A	N	U	R	A	U	X	H	J	H	V	I	C	Y	V	C	Z	A	S	T
T	Y	H	I	S	M	I	T	X	S	M	X	U	J	Y	I	F	Ü	V	R
L	G	I	A	A	U	V	R	T	O	U	H	R	M	E	E	D	A	H	A
Q	B	P	Z	B	J	R	N	I	O	T	O	O	W	A	B	F	C	K	G
E	Y	K	A	C	R	E	B	H	Q	O	Z	H	K	A	Y	C	K	M	T
B	V	E	S	A	B	E	J	Q	Y	T	C	F	H	L	M	E	A	C	T
Q	T	O	A	O	F	R	N	N	X	S	Z	N	B	G	E	Y	K	C	U
K	B	P	A	H	U	N	J	N	F	H	G	P	O	R	E	D	N	F	T
J	L	C	D	E	Q	Y	U	V	E	E	D	I	C	Y	D	S	C	N	S
P	W	D	C	B	C	U	C	H	S	R	V	O	M	O	E	J	P	T	F
S	K	B	C	R	V	X	P	E	P	J	B	U	U	O	Z	V	I	L	I
F	J	D	A	A	I	Z	L	J	M	P	L	G	B	M	E	E	E	O	A
V	A	C	Q	N	N	L	Y	D	G	X	K	B	S	B	Q	O	U	K	C
V	D	B	I	X	S	B	C	X	M	T	C	V	E	O	C	X	C	R	M
Q	H	B	O	C	D	Z	N	V	M	O	E	D	E	C	A	L	W	C	W
M	M	M	H	L	A	K	P	V	V	Z	W	D	W	K	K	G	J	P	B
C	Q	A	L	M	A	U	P	P	J	V	U	M	K	W	H	C	M	A	W
Q	F	E	T	S	Ü	B	K	N	E	D	E	G	L	W	L	V	E	T	V
T	X	P	A	T	F	S	R	B	T	B	C	I	H	K	H	P	L	L	Y
I	H	E	I	S	S	D	W	G	Z	B	I	K	E	V	E	Q	J	P	B



Brennerbahn Basistext



Im Jahr 1867 fuhren die ersten Züge über den Brenner. Die damals soeben eröffnete Brennerbahn hat nach ihrer Entstehung viel zum wirtschaftlichen Aufschwung des Wipp- und Eisacktals beigetragen. Der Tourismus kam zum Erlblühen, neue Transportmöglichkeiten wurden geschaffen und das Reisen wurde angenehmer, schneller und bequemer.

Zur Vorgeschichte der Eisenbahn

1830 wurde in England, zwischen Liverpool und Manchester, die erste personenbefördernde Dampfeisenbahn errichtet. In den folgenden Jahren folgten viele europäische Staaten dem englischen Vorbild und bauten Eisenbahnstrecken, so auch Österreich. Österreichs Eisenbahnnetz hatte 1854 eine Gesamtlänge von 1.355 km; in Tirol verkehrte die Bahn allerdings noch nicht, obwohl schon seit den 1840er Jahren die Tiroler Wirtschaftstreibenden einen Anschluss bzw. eine Anbindung an das österreichische Eisenbahnnetz forderten. Dieser Wunsch war verständlich, bescherte der Warentransport auf der Straße den Tirolern doch sehr gute Einnahmen, da der Brennerpass mit seinen 1.371 m Meereshöhe der niedrigste Alpenpass ist. Um diese wichtige Einnahmequelle auch im Eisenbahnzeitalter nicht zu verlieren, wurden die Rufe nach einem Tiroler Eisenbahnnetz immer lauter. 1858 wurde die Eisenbahnstrecke Kufstein – Innsbruck und 1859 die Strecke Verona – Bozen eröffnet. Eine Verbindung zwischen Innsbruck und Bozen gab es vorerst noch nicht, denn die Verbindung über den Brenner war zur damaligen Zeit technisch kaum zu bewältigen, da der Anstieg vom Süden zu steil war.



Die Bahnprojekte über den Brenner

Mit dieser fehlenden Verbindung konnte und wollte man in Tirol natürlich nicht zufrieden sein, lief man doch Gefahr, dass der Brennerpass dadurch seine Spitzenposition als meistbenutzter Alpenpass verlieren könnte und somit für das Land ein enormer wirtschaftlicher Schaden entstehen könnte. Die Planungen zur Realisierung einer Eisenbahnstrecke über den Brenner hatten schon im Jahre 1836 begonnen, als der Bergbau- und Eisenbahnfachmann am Polytechnischen Institut von Wien, Franz Xaver Riepl (1790 – 1857), seinen Entwurf für ein gesamtösterreichisches Eisenbahnnetz vorlegte. Seine Überlegungen beinhalteten jedoch nur eine Eisenbahn bis Innsbruck im Norden und bis Sterzing im Süden. Die Strecke Sterzing – Innsbruck sollte anstelle einer Eisenbahn mit einer Pferdebahn genommen werden. Auch der Erbauer des Suezkanals und der Eisenbahnstrecke Verona – Bozen, Luigi Negrelli (1799 – 1858), vertrat diese Meinung. Doch eine Eisenbahnstrecke bis Sterzing ohne Berücksichtigung des Brenners musste langfristig gesehen einen wirtschaftlichen Rückgang bringen, denn das Umladen von der Eisenbahn auf die Pferdewägen und die langsamere Transportgeschwindigkeit hätte natürlich für die Speditionstreibenden aufwendige Mehrkosten verursacht, die sie sicher dazu veranlasst hätten, nach alternativen Transportwegen zu suchen, möglicherweise über den Reschen oder die Ostalpenpässe. Auch die österreichische Regierung war mit derartigen Projekten nicht einverstanden und ordnete 1847 an, dass alles unternommen werden müsse, um den Brenner auf Schienen überqueren zu können. Neben wirtschaftlichen spielten für die Regierung sicher auch militärisch-strategische Überlegungen eine Rolle, konnte man doch mit einer durchgehenden Eisenbahnlinie schnelle Truppentransporte garantieren. In der Folgezeit kam es zu mehreren Projektentwürfen. Das erste Projekt stammte aus dem Jahr 1847 vom venezianischen Ing. Qualizza. Er wählte eine Höchststeigung von lediglich 16,4 Promille, die er durch künstliche Trassenverlängerungen erreichen wollte. Nördlich von Brixen plante er in die Bahntrasse zwei S-Kurven ein, um die Höhe der Festung bei Franzensfeste erreichen zu können. Die nächste Verlängerung folgte in Sterzing. Vom Süden kommend bog er kurz vor Sterzing Richtung Mareit ab, um dann in einer großen Schleife die Höhe von Thuins zu erlangen. Sterzing selbst mied Qualizza. Die nächste künstliche Verlängerung folgte dann bei Gossensaß, indem er Richtung Pflersch einbog, um in einer Schleife die Höhe von Pontigl zu erreichen. Auch den Brenner mied Qualizza, in dem er einen 5.760 m langen Tunnel bauen wollte. Auch der aus Venedig stammende Ingenieur und spätere Erbauer der Semmeringbahn, Carlo Ghega (1802 - 1860), legte 1850 einen Entwurf für eine mögliche Brennerbahn vor. Er wählte als Höchststeigung 15 Promille und mied ebenfalls mit einer Untertunnelung die Steigung zum Brenner. Vom Brenner abwärts zog er seine Trasse nach Pfitsch hinein und wechselte Richtung Süden immer wieder auf die günstigere Talseite des Eisacks.

Diese Entwürfe waren allesamt zu teuer. Der Bau der Semmeringbahn 1854 ließ nun auch die letzten Zweifler verstummen, dass eine Überquerung des Brenners mit einer Dampfmaschine technisch nicht möglich sei. Die österreichische Regierung beschleunigte nun die Realisierung einer Brennertrasse. Sie übergab im Jahre 1858 die gesamten Planungsarbeiten an die zum größten Teil aus dem Hause Roth-



schild stammende „k. k. privilegierte Südliche Staats-, Lombardisch- Venetianische und Centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft“, kurz „Südbahngesellschaft“. Technischer Direktor war der aus Würzburg stammende Eisenbahningenieur Karl von Etzel (1812 – 1865). Im September 1861 bereiste Etzel erstmals die Trasse. Ihm wurde sofort klar, dass die vorherigen Entwürfe aus Kostengründen nicht zu realisieren seien. Er verzichtete daher auf lange künstliche Trassenverlängerungen und viele Viadukte. Im Herbst 1863 präsentierte Etzel sein Projekt der Öffentlichkeit.

Der Bau der Brennerbahn 1864 – 1867

Im Gegensatz zu den vorherigen Projekten, die den Brenner allesamt durch Untertunnelung vermeiden wollten, mied Etzel den Anstieg zum Brennerpass nicht. Um diesen Anstieg vom Süden her ermöglichen zu können, sah sein Projekt einen Kehrtunnel bei Ast in Pflersch vor. Die Höchststeigung im Streckenabschnitt Brenner – Brixen betrug 22 Promille. Im Wesentlichen folgte Etzels Trasse dem Eisackufer und hatte keine zusätzlichen Schleifen und Serpentinien. Die geplante Strecke Innsbruck – Bozen hatte eine Gesamtlänge von 125,24 km. Es waren 22 Tunnels vorgesehen, fast die Hälfte der Strecke war in Kurven angelegt. Offizieller Baubeginn war am 23. Februar 1864; doch schleppende Preisverhandlungen mit den Bauunternehmen und Grundstücksverhandlungen mit den privaten Besitzern ließen rasch ein halbes Jahr vergehen, ohne dass wirkliche Baufortschritte zu erkennen waren. Die Trasse wurde schon von Anfang an für zwei Geleise vorgesehen, zu Baubeginn wurde die Strecke jedoch eingleisig errichtet. Im Streckenabschnitt Brenner – Gossensaß befand sich mit dem Bau des Kehrtunnels bei Ast der wohl technisch anspruchsvollste Abschnitt vom Brenner nach Bozen. Der Tunnel hatte eine Länge von 762 m. Der Bahnhof Brenner war als kleiner Bahnhof konzipiert, der vor allem zum Abstellen der Vorspannlokomotiven diente. Der Bahnhof Sterzing wurde etwas außerhalb der Stadt angelegt, da dies kostengünstiger und einfacher zu realisieren war. Im Streckenabschnitt Sterzing – Freienfeld kam es zu großen Verzögerungen, denn die Geleise mussten durch das Sterzinger Moos verlegt werden. Die Bauern von Sterzing und Trens waren zu einer Trockenlegung des Moores anfänglich nicht bereit, somit war die Südbahngesellschaft gezwungen, die Arbeiten ohne Trockenlegung und in Eigenregie durchzuführen, da ansonsten die Bahnstrecke nicht fertig gestellt werden konnte. Dieser Bauabschnitt kostete vielen Arbeitern das Leben. Zu einer Entsumpfung kam es erst 1875. Zwischen den Bahnhöfen Freienfeld und Franzensfeste wurden in Mauls, Grasstein und Mittewald noch drei zusätzliche Haltestellen errichtet. Neben Überlegungen zum Personentransport war vor allem die Haltestelle in Grasstein für den Gütertransport konzipiert, da sich die Eisenbahn für den Abtransport der dort in Steinbrüchen gewonnenen Steine hervorragend eignete. Der Bahnhof von Franzensfeste war als eine kleine Haltestelle konzipiert. Die heutige Ortschaft gab es damals noch nicht. Vielmehr diente dieser Bahnhof als strategische Haltestelle in der Nähe der Festung. Der Bahnhof Brixen



wurde außerhalb der Stadt angelegt. Dies war technisch einfacher zu bewerkstelligen. Neben diesen Bahnhöfen gab es noch kleinere Haltestellen, die mittlerweile nicht mehr genutzt werden.

Trotz vieler Schwierigkeiten und diverser Bauverzögerungen – unter anderem mussten 1866 im Zuge des österreichisch-italienischen Krieges an die 14.000 italienische Arbeiter entlassen werden – konnte die gesamte Brennerbahn im Jahr 1867, nach nur dreieinhalbjähriger Bauzeit mit Gesamtkosten von 32 Millionen Gulden, rechtzeitig fertig gestellt werden. Durchschnittlich beschäftigte der Bahnbau an die 4.000 Personen, in Spitzenzeiten sogar über 20.000. Karl von Etzel konnte die Vollendung dieses technischen Meisterwerkes allerdings nicht mehr erleben. Nachdem er am 13. November 1864 einen Schlaganfall erlitten hatte, bat er um seine Entlassung. Etzel starb am 2. Mai 1865 infolge eines zweiten Schlaganfalls. Seine Mitarbeiter Achilles Thommen (1832 – 1893), Wilhelm Pressel und Julius Lott (1836 – 1883) vollendeten Etzels Werk. Noch heute erinnert am Bahnhof Brenner eine Büste aus dem Jahre 1892 an den legendären Erbauer. Am 18. Mai 1867 fuhr eine erste Testlokomotive über den Brenner. Die Generalprobe folgte mit einem Gütertransportzug am 25. Juli 1867, der um 11 Uhr von Innsbruck kommend den Brenner erreichte und danach Richtung Bozen weiterfuhr. Die Generalprobe war erfolgreich, sodass die Südbahngesellschaft am 10. August mit einer Zeitungsaussendung die Eröffnung der Brennerbahn mitteilen konnte. Der Güterverkehr über die Brennerstrecke startete am 17. August; für den Personenverkehr wurde die Strecke am 24. August freigegeben. Eine neue Ära begann. Eine feierliche Eröffnung der Strecke gab es allerdings nicht, da am Wiener Kaiserhof Trauer herrschte. Am 19. Juni 1867 war nämlich der Bruder von Kaiser Franz Josef, Kaiser Max von Mexiko, ermordet worden. So wurde die wohl bedeutendste Bahnlinie der Habsburgermonarchie ohne großen Trubel seiner Bestimmung übergeben.

Von 1867 bis heute

Mit der Eröffnung der Bahnlinie Innsbruck – Brenner wurde auch für unser Land ein neues Kapitel aufgeschlagen. Mit der Eisenbahn kam es zu einem Aufschwung des Tourismus. Die Ortschaften entlang der Brennerbahnlinie waren nun im Prinzip für jeden regelmäßig und auch einfach erreichbar, und so setzte im ausgehenden 19. Jahrhundert der Tourismus ein. Das Reisen mit der Bahn war angenehm und weniger strapaziös als mit den Pferdewägen. Mit der fortschreitenden Entwicklung der Dampflokomotiven verkürzten sich die Reisezeiten zunehmend. 1908 bekam die Brennerstrecke ein zweites Geleis, ein noch schnelleres Reisen war nun möglich. Nach dem Ersten Weltkrieg änderte sich auch für die Eisenbahn einiges. Der Brenner war nun Grenzort. Der ursprünglich kleine Bahnhof wurde zu einem großen Grenzbahnhof ausgebaut. Auch in Franzensfeste wurde das Bahnhofsareal vergrößert. Bereits mit der Inbetriebnahme der Pustertalbahnlinie 1871 bekam der Bahnhof Franzensfeste zunehmende Bedeutung, und um den Bahnhof mit seinen neuen Personalhäusern entstand die heutige Ortschaft. Nachdem Südtirol zu Italien kam, wurde der Bahnhof von Franzensfeste für die Verzollung von Gütertransporten erweitert.



Die Festung wurde ebenso den nun modernen Verkehrsplanungen angepasst, sowohl Eisenbahn als auch Autobahn verlaufen durch die Militärfestung.

In der Zwischenkriegszeit kam es zur Elektrifizierung der Eisenbahn. Im Jahre 1929 elektrifizierten die italienischen Staatsbahnen ihren Anteil der Brennerbahn mit einem Gleichstromsystem. Nördlich des Brenners hatten die Österreicher bereits 1928 ihren Anteil der Brennerbahn mit Wechselstrom elektrifiziert. Dies hatte zur Folge, dass auf der Bahnlinie zwei unterschiedliche Stromsysteme vorherrschten und am Bahnhof Brenner bei jeder Fahrt die Lokomotiven ausgetauscht werden mussten. Der Zweite Weltkrieg zog die Brennerbahn in arge Mitleidenschaft. Zwischen Freienfeld und Sterzing wurde vor Kriegsbeginn ein Militärbahnhof errichtet, einige der Geleise kann man heute noch sehen. Die Bahn wurde stark bombardiert, da sie ja die Hauptversorgungslinie für die Truppen darstellte. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden in vielen Bahnhöfen Verbesserungsarbeiten durchgeführt. Erfreute sich die Bahn bis zum Zweiten Weltkrieg sowohl bei Reisenden als auch zum Zwecke des Gütertransportes großer Beliebtheit, änderte sich dies nach 1945. Der Gütertransport über die Schiene stieg in den letzten 50 Jahren zwar immerhin um 700 Prozent, der Transit auf der Straße und der Autobahn im betreffenden Zeitraum allerdings um über 11.000 Prozent. Die Straße hat die Schiene bei weitem übertroffen.

Auch die Bedeutung des Zuges für den Personentransport hatte an Wichtigkeit verloren. Schnellzüge und internationale Züge halten, außer in Brenner, Franzensfeste, Brixen und Bozen, nirgends in Südtirol. In den meisten Bahnhöfen gibt es, im Vergleich zu früher, nur mehr wenig oder gar kein Personal mehr; die Kartenausgabe erfolgt in vielen Bahnhöfen anhand von Automaten.

Mit dem Bau des Brennerbasistunnels soll eine neue Ära des Eisenbahnzeitalters eingeläutet werden und zugleich die mittlerweile auch überfüllte Autobahn entlastet werden. Der Gütertransport soll dorthin verlagert werden.

Karl von Etzel Basistext

Zur Erinnerung an den Erbauer der Brennerbahn: Ing. Karl von Etzel (1812 – 1865)



Als im 19. Jahrhundert die Eisenbahn ihren Siegeszug in Europa antrat und sich somit das Verkehrswesen entscheidend veränderte, waren es Pioniere der Ingenieurskunst die diese Bauten mit den damaligen technischen Mitteln vollbringen konnten. Einer davon genießt speziell in Tirol hohen Bekanntheitsgrad: Karl von Etzel. Im Jahre 1867 überquerten die ersten Züge den Brennerpass; dies hätte die Sternstunde dieses genialen Mannes sein sollen. Doch leider erlebte er diesen Augenblick nicht mehr und verstarb zwei Jahre vorher. Werfen wir gemeinsam einen Blick in seine Lebensgeschichte.

Karl von Etzel wurde am Dreikönigstag des Jahres 1812 vermutlich in Stuttgart geboren. Der Vater war Oberbaurat für das Straßennetz in Baden-Württemberg; somit kam der junge Karl schon früh mit dem Baugewerbe in Berührung. Doch der Vater sah für seinen Sohn einen anderen Ausbildungsweg vor. In Stuttgart besuchte Karl das Gymnasium und sollte später Theologie studieren. Doch Karl sah sich nicht als Theologe, sondern wollte in die Fußstapfen seines Vaters treten und einen technischen Beruf erlernen. So besuchte er zwischen 1831 und 1835 die Stuttgarter Gewerbeschule und erlernte das Ingenieurshandwerk.

Nach Beendigung seines Studiums zog Karl nach Paris und arbeitete dort als Zeichner und Planer in mehreren Büros. Doch bald entdeckte er dort seine Leidenschaft für den Eisenbahnbau und beteiligte sich beim Bahnbau Paris – Saint Germain. Somit konnte er sich einen Ruf in dieser noch jungen Branche aufbauen. Nach einer Studienreise nach England zog er 1837 nach Paris zurück und wurde Oberingenieur beim Bau der Versailler Bahn. In jenen Jahren publizierte er auch in einigen Fachzeitschriften und betonte in seinen Publikationen die Wichtigkeit einer Eisenbahn in Baden-Württemberg. Da man dort aber noch kein Interesse an einer Eisenbahn zeigte, lehnte er ein Arbeitsangebot im baden-württembergischen Staatsdienst ab und zog 1839 nach Wien und führte dort mehrere Hochbauten durch (u. a. den Umbau des Dianabades). 1843 zog es ihn dann doch in seine Heimat zurück und er betreute dort mehrere Eisenbahnprojekte und entwarf den Stuttgarter Hauptbahnhof. Als er diese Bauten beendete zog er 1852 in die Schweiz und wurde Oberingenieur der schweizerischen Centralbahnen. Hier entwarf er hervorragende Eisenbahnlinien



mitten in den Schweizer Gebirgszügen und konnte sein Genie abermals unter Beweis stellen, in dem er kostengünstige und einfache Konstruktionen wählte. Spätestens jetzt zählte Etzel zu den größten Eisenbahningenieuren in Europa.

Dieser Ruf wurde auch in Wien wahrgenommen und er wurde Direktor der Südbahngesellschaft. Er betreute mehrere Projekte in der österreichischen Monarchie, doch Anfang der 60er Jahre begann er mit den Planungen seines wohl größten Werkes: die Bahnstrecke Innsbruck – Bozen. Wie bereits in seinen Schweizer Zeiten wollte er eine kostengünstige und wirtschaftlich realisierbare Strecke erbauen. Zudem musste er den Anstieg zum Brenner technisch ermöglichen; für die damalige Konstruktionstechnik brauchte es hierfür eine gehörige Portion Einfallsreichtum. Doch diese Gaben besaß Ing. Etzel und sah bei St. Jodok in Nordtirol und bei Ast im Pflerschtal zwei Kehrtunnels vor, um den Anstieg zum Brenner zu ermöglichen. Sein Projekt wurde genehmigt und man begann Ende 1863 mit den Bauarbeiten. Die Arbeiten gingen zügig voran und Etzel konnte tagtäglich den Baufortschritt beobachten, sodass die Fertigstellung der Bahn nur bis 1867 dauerte. Diese Fertigstellung konnte der geniale Baumeister Karl von Etzel jedoch nicht mehr erleben. Im November 1864 hatte er einen Schlaganfall und bat kurz darauf um Auflösung seines Dienstverhältnisses. Er entschloss sich, in seine Heimat zurückzukehren um dort Ruhe und Erholung zu finden. Etzel starb an einem zweiten Schlaganfall, am 2. Mai 1865, in einem Eisenbahnwagen in Niederösterreich. Er befand sich auf dem Weg nach Stuttgart.

Noch heute erinnert eine Gedenkbüste am Bahnhof Brenner, welche 1892 aufgestellt wurde, an den unvergesslichen Pionier der Eisenbaukunst; ebenso gibt es am Brenner und in Innsbruck eine Ing. Karl von Etzel Straße.