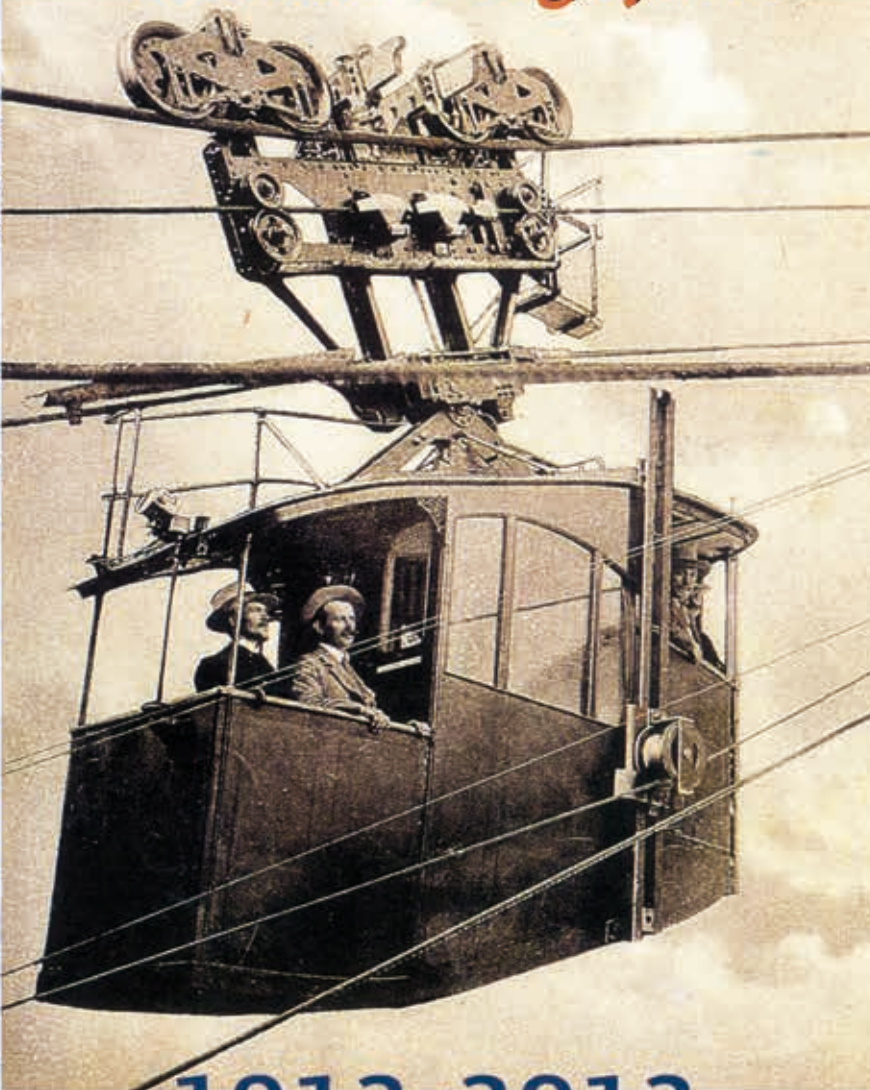


100 Jahre Seilbahn Vigiljoch

Station Vigiljoch



1912-2012

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL

Abteilung 38 - Mobilität



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

Ripartizione 38 - Mobilità

Profil der Personenschwebebahn Lana-Vigiljoch.

Fig. 337-338.



I. Strasse | La
II. Strasse | La
Wagen
Durchschnitt
Rechnerische Kr.

Stall Station

Fig. 337 — 338

Station Lana

Kilometer

C.7.322



Fig. 337 — 338

100 Jahre Seilbahn Vigiljoch

ANLAGE

Länge	= 300
Höhenunterschied	= 200
Länge	= 300
Höhenunterschied	= 200

Tragekraft 18 Personen
 Geschwindigkeit 2 m. per Sekunde
 2 Motoren je 30 PS



1912-2012

Dank

Allen Institutionen, Leihgebern, Fachleuten und Zeitzeugen, die diese Publikation mit Rat und Tat unterstützt, ihre Archivbestände geöffnet und uns Informationen zur Verfügung gestellt haben, insbesondere:

Walter Felber, Lektor am Institut für Experimentelle Architektur der Universität Innsbruck, Studio 3, Fach Skizzieren, Zeichnen, Malen im 1. und 2. Semester, mit Team: Weber Katharina, Lucyna Czarenecka, Sefora Multari, Magdalena Tröbinger, Philip Quiel, Philip Willner, Nadia Alber, Nadia Hausl, Annalena Felderer, Elisa Sinner, Michael Wegerbauer, Robert Sure, Michael Danklmaier, Isabell Jochum, Sonja Obermoser, Lara Leonardi, Daniel Stiletto, Markus Eichwalder, Benedikt Weig, Philipp Zluga, Christophe Vermeersch, Carl Christoph Gressel, Florian Ehrenberger, Georg Waldmüller, Gulida Pongratz, Aslan Meryem, Elisabeth Wolfgruber, Nadine Wechselberger; Ulrich Ladurner, Präsident Seilbahngesellschaft Vigiljoch

Abel Poletti, Leiter Seilbahngesellschaft Vigiljoch

Albert Torggler, Meran

Albert Innerhofer, Lana

Margit Auffinger, Meran

Dieter Köllensperger, Erlangen

Walter Conrad-Billroth, Wien

Werner Schröter, Innsbruck

Johann Zelger, Markus Pitscheider, Amt f. Seilbahnen, Aut. Provinz Bozen

Inhalt

100 Jahre Seilbahn Vigiljoch

Glück auf!	3
Vernetztes Wandern	5
Damals, als die Geschichte des „Jocherbahnlis“ begann	6
St. Vigilius gegen Blitz und Donner	9
Lana, Ambiente und Aufbruch	11
Technikhochburg Lana	13
Elektrisches Alpenglühen	19
Seilbahngeschichte, die Anfänge in Südtirol	27
David gegen Goliath	34
Kosten-Nutzen-Rechnung	37
Fünf Seile für die Sicherheit	41
Landromantik für Technikbauten	45
Die neue Bahn in der „Laute“	55
Sanfte Werbung	57
Eine Fahrt auf der Schwebebahn	61
Villenbesitzer kontra Bahn	63
Prominenz im Burggrafenamt	65
Sommer- und Winterbetrieb	67
Autofreies Vigiljoch	68
Belebende Orte	71
Literatur- und Quellennachweis	74
Bildnachweis	75
Personenregister	76
Technikmeile	77





Glück auf

Im Namen des Landes Südtirol gratuliere ich herzlich zum stolzen Jubiläum: 100 Jahre Seilbahn Lana-Vigiljoch!

Eine Wegmarke, die Respekt verlangt. 100 Jahre Seilbahn Lana-Vigiljoch, eine lange und wechselvolle Geschichte! Eine Erfolgsgeschichte für die Gemeinde Lana und das Vigiljoch - eine Erfolgsgeschichte auch für ganz Südtirol. Als die Schwebebahn eröffnet wurde, war sie eine der ersten Schwebebahnen überhaupt und brachte Einheimische wie Feriengäste bequem auf das höher gele-

gene Vigiljoch, dem Hausberg von Lana.

Die Seilbahn war zur damaligen Zeit eine Pionierarbeit und wurde nach Plänen des Zürcher Bergbahnbauers Emil Strub und des Wiener Walter Conrad gebaut. Die Arbeiten führte die Mailänder Firma Ceretti & Tanfani aus. Große technische Unterstützung erfuhren die Planer dabei durch den Seilbahnpionier aus Lana, Luis Zuegg.

Lana galt zur damaligen Zeit als Technikhochburg. Erfinderpersönlichkeiten wie Carl Zuegg, Johann Kravogl und Abler Trojer waren erfolgreich tätig und haben sich weit über ihren Wirkungsbereich hinaus Ansehen und Wertschätzung erworben.

Die Vigiljochbahn, in einer Aufnahme um 1960.



Verkehrsbauten waren damals ein wirklicher „Quantensprung“. Zu erwähnen die Straßenbahn Lana-Meran und der Apfelexpress nach Petersburg.

Mit der Inbetriebnahme der Seilbahn nutzten auch Prominente wie Fritz von Herzmanovsky-Orlando, Erzherzog Ferdinand, Franz Kafka, Christian Morgenstern, Franz Lehar die einzigartige Gelegenheit, bequem auf's Vigiljoch „zu schweben“.

Seit Anbeginn konnte den Gästen wie auch den Einheimischen ein Sommer- wie auch ein Winterbetrieb garantiert werden.

Heute ist die Seilbahn Vigiljoch ein besonderes Juwel, ein Anziehungspunkt für Touristen ebenso wie für die Einheimischen und damit auch ein unverzichtbares Nahverkehrsmittel, auf das die Öffentlichkeit nicht mehr verzichten möchte.

Ich bin fest davon überzeugt,

dass uns die Seilbahn Vigiljoch auch in den kommenden Jahren noch sehr viele wertvolle Dienste leisten und Freude bereiten wird. In diesem Sinne wünsche ich der Seilbahn Vigiljoch für den Start in ihr zweites Jahrhundert alles Gute!

Luis Durnwalder
Landeshauptmann

*Gasthofstation am Vigiljoch, Postkarte von
Weber-Tyrol, Verlag Vigiljochbahn-
Gesellschaft in Lana, 1912.*



Vernetztes Wandern

Eine Fahrt mit der Seilbahn Vigiljoch kann mit einer tollen Wanderung oder Radtour verbunden werden, etwa mit einer Mountainbike-Rundfahrt von Meran aus über den Vigl, Naturns und den Algunder Höhenweg. Mein Tipp: Besorgen Sie sich eine bikemobil Card (an den Fahrkartenschaltern und in vielen Tourismusvereinen erhältlich) und fahren bequem mit Bus oder Bahn bis nach Meran. Das Kombiticket beinhaltet auch die Nutzung eines Leihfahrrads, erhältlich am „Südtirol-Rad“-Verleih am Bahnhof Meran. Von dort ist die Talstation der Vigiljochbahn in Lana per Rad schnell erreicht. Ausgehend von der Bergstation der Vigiljochbahn folgt man dem Wanderweg zur “Schwarzen

Lacke”. Am Bergsee beginnt auch schon die erste Abfahrt nach Aschbach. Vom Dorf aus geht es wieder bergan bis zur Naturnser Alm. Genießen Sie den prächtigen Ausblick; danach führt der Weg talwärts bis nach Naturns.

Das „Südtirol Rad“ kann am Bahnhof Naturns zurückgegeben werden, die Rückfahrt erfolgt mit der Vinschger Bahn. Wer noch Energien hat, fährt den Etschtal-Radweg entlang bis Rabland und kann von dort über Partschins dem Algunder Höhenweg bis nach Meran folgen. Viel Spaß und gute Fahrt!

Thomas Widmann
Landesrat für Tourismus
und Mobilität



Damals, als die Geschichte des „Jocherbahns“ begann

Aufbruchstimmung herrschte vielerorts am Ende des 19. Jahrhunderts. Der Glaube an die Technik war beinahe grenzenlos. Alles schien machbar, jedes Problem lösbar und die Menschen sahen einer goldenen Zukunft entgegen. Auch Südtirol wollte den Anschluss an die große weite Welt auf keinen Fall verpassen. Gleich mehrere Pioniere der Technik sorgten mit ihren Erfindungen für großes Aufsehen. So entstanden nacheinander Elektrizitätswerke, Fabrikanlagen und mechanische Werkstätten. Als 1912, genau vor 100 Jahren und nach fast dreijähriger Bauzeit, die Seilbahn auf das Vigiljoch in Betrieb genommen wurde, erschienen zur Jungfern-

fahrt zahlreiche Ehrengäste. Schaulustige aus Lana und Umgebung wollten das „technische Wunderwerk“ sehen, und die neu eröffnete Seilschwebbahn fand sofort regen Zuspruch und Zulauf. Schon Konsul Jean Buddenbrook schickte seine nervöse Tochter Antonie zur Sommerfrische nach Travemünde.

"Hiermit begannen schöne Sommerwochen für Tony Buddenbrook", schreibt Thomas Mann, der Lana und das Ultental besuchte, 1901 in seinem Roman "Die Buddenbrooks". Mondäne Lananer Bürgerfamilien schwebten mit ihrem „Jocherbahn“ auf das Vigiljoch, das nunmehr als Sommerfrischort der Erholung, der Repräsentation, dem Vergnügen und



dem Familienleben diene. Man begann mit dem Bau von zahlreichen Villen, Gaststätten und Hotels. Und um das Vigiljoch für seine Gäste noch attraktiver zu machen, wurde die touristische Erschließung mit dem Bau von Skiliften und einer Rodelbahn vorangetrieben. Nun kamen Einheimische und Gäste nicht nur im Sommer zur Sommerfrische, sondern auch im Winter zum Skifahren und zum Rodeln. Einige Lanaaner werden sich sicher noch an die legendären Feste im ehemaligen Berghotel Vigiljoch erinnern können.

In den letzten Jahrzehnten wurden immer wieder Erneuerungen, Verbesserungen und Sanierungen an der Vigiljochseilbahn vorgenommen. Galt sie einst als technische Pionierarbeit, ist sie heute Symbol für Freiheit, Aufbruchstimmung und Unabhängigkeit. Ich wünsche mir, dass dieser Pioniergeist, der

die Erfinder und Erbauer antrieb, auch in Zukunft Wegbereiter für Innovationen und Überwinder von Grenzen sein wird.

In diesem Sinne können die Lanaaner Bürger zu Recht stolz auf ihr außergewöhnliches „Jocherbahn!“ sein und mit viel Freude das 100 jährige Jubiläum feiern.

Harald Stauder

Bürgermeister, Gemeinde Lana

Schülerzeichnung, Gondel Vigiljochseilbahn, im Rahmen der Kunstprojekte im öffentlichen Raum, Grundschulen Lana, 2012.





St. Vigilius gegen Blitz und Donner *Wetterherr und Glaubensprediger*

Er war ein rabiater Kämpfer für den neuen Glauben, der heilige Vigilius von Trient, Namensgeber zahlreicher Kirchen im historischen Tirol. Dieser Charakterzug wurde ihm allerdings zum Verhängnis, denn als er auf einer seiner Missionsreisen im Rendena-Tal im Trentino eine von der Bevölkerung als heilig verehrte Saturn-Statue kurzerhand vom Sockel stieß und in den Sarca-Fluss warf, bezahlte er den Frevel mit dem Leben.

Vigilius wurde, so heißt es in der mündlichen Überlieferung, gesteinigt und mit Holzpantoffeln

erschlagen. Die römische Kirche sprach ihn heilig. Seither wird der 26. Juni als sein Patroziniumsfest begangen. Im südlichen Tirol übernahm Vigilius nach seinem Tod die Rolle des bis dahin gefürchteten Wettergottes „Thunar“. Er wurde offiziell als „Wetterherr“ verehrt, so auch am Vigilijoch bei Lana.

Noch 1640 wurde in einer „Instruction“ der Marlinger Dorfgemeinde angeordnet: *„Es soll ein Wättercreiz auf St. Vilgenjoch, wie dann auch vor Alters gewesen, gesetzt werden. Darzue man alle Jahre mit Creiz und Priestern geen soll, und für die hohen Wättern das loblich Pet (Gebet) vollbringen.“*

Der vorgeschriebene Kreuzgang zum hl. Vigilius auf dem Joch

Jocherkirchlein im Winterkleid und in einer Zeichnung von W. Felber.



*Apostel-Freske an der Südwand, 14. Jh.
Kruzifix aus der Schnatterpeckzeit.*

diente - so ist der Agenda im Pfarrarchiv von Lana zu entnehmen - „*der Abwendung von Hochgewitter, Schauer, Donner und Blitz.*“

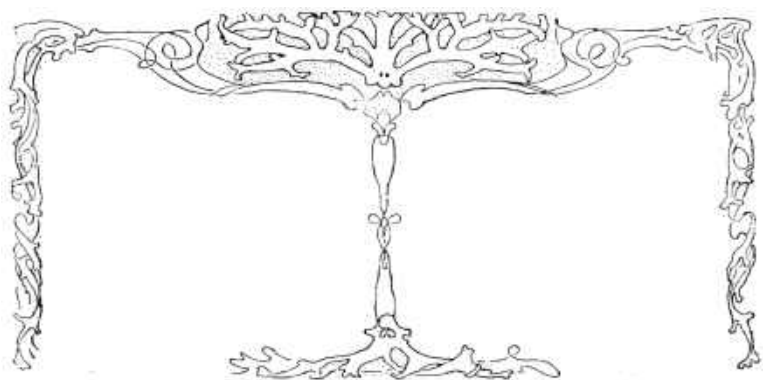
Urkundlich ist die Zeit der Entstehung der Kirche nicht belegt. In seiner Chronik zum Jocher-Kirchlein aus dem Jahr 1933 vermutet P. Romedius Girtler O.T., dass sie auf Grund frühromanischer Stilelemente um die Jahrtausendwende 1000-1100 entstanden sein könnten. Nachdem das auf 1800 Metern Meereshöhe gelegene Kirchlein 1452 in einen Ablassbrief der Pfarre Lana mit einbezogen wurde, war es für den stark angestiegenen Andrang bald zu klein und wurde zwei Mal umgebaut und vergrößert. Seit dem Mittelalter verlief unweit des Hügels die Grenze zwischen den Bistümern von Trient und Chur.

1819 verlor Chur den Vinschgau. 1964 übernahm die Diözese Bozen-Brixen die deutschsprachi-

gen Gebiete der Diözese Trient. *Jocher Kirchlein St. Vigil P. Romedius Girtler 1933, 33 Zeilen, Druckerei Gruber Lana.*

Presbyterium des Kirchleins St. Vigil, aus der Chronik von P. Romedius Girtler O.T., 1933.





Lana, Ambiente und Aufbruch um die Jahrhundertwende

Die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert wird heute bewundert und oft als Aufbruch gesehen, große Erfindungen wie die Arbeits erleichterungen durch Maschinen und die Mobilität mit der Eisenbahn sind einige Errungenschaften dieser Zeit. In Meran wurde der Aufbruch vor allem vom Fremdenverkehr gezeichnet, aber Meran war nicht das Meran von heute.

Vier Gemeinden „Meran, Obermaias, Untermaias und Gratsch“ mussten sich oft mühsam zusam-

menraufen, um Kurort zu werden. Lana war damals schon eine Großgemeinde im Burgrafenamt. Lana hatte ein bedeutsames Hinterland: den Nonsberg und das Ultental mit Ressourcen von Arbeitskräften und Rohprodukten wie z. B. das Holz aus dem Ultental.

Erste Industriebetriebe entstanden eben dort: die Papierfabrik, die Marmeladefabrik, auch ein Chemiewerk entstand. Nicht übersehen werden darf, dass Lana auch klimatisch bevorzugt ist. Durch das Ultental scheint noch am Nachmittag lange die Sonne, so war Lana auch führend im Apfelanbau, welcher durch die Bahn internationale Bedeutung erhielt. Der "Calwill" wurde in Seidenpapier verpackt bis nach

Jugendstilornament, das die Rückseite der von Weber-Tyrol gestalteten Postkarte verziert, Verlag der Vigiljochbahn-Gesellschaft, 1912.



Moskau geliefert. Weil man wusste, dass hier guter Wein und gutes Obst wuchs, gehörten viele Ländereien (Höfe) bayerischen Klöstern, der Jocherhof mit der Vigiluskirche auf dem Vigiljoch dem Benediktinerkloster Weingarten in Schwaben.

Die Industrialisierung, die mit der Dampfmaschine begann, ließ ein kreatives Bürgertum entstehen

neben dem Adel und der bäuerlichen Gesellschaft. Auch waren es die freien Berufe, die das Bürgertum stärkten. Neben dem immer gut ausgebildeten Klerus gab es jetzt Ingenieure, Advokaten, Ärzte und Notare mit hohem Bildungsniveau.

Der Alpinismus, der aus England kommend bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Bergwelt erschloss, die Luftkurorte, welche Höhenlagen bevorzugten, das Bürgertum, welches nicht mehr wie der Bauer auf die Alm gehen konnte, waren Hintergrund für die Idee der "Sommerfrische".

Friedenszeit und Prosperität waren natürlich auch Voraussetzung für eine kraftvolle, innovative Entwicklung. Was Wunder, dass Lana und Meran konkurrierend den heutigen Sommerfrischberg, das Vigiljoch, für sich erschließen wollten.



Gasthof Feldererhof, Haltestelle der Tram Lana-Meran in einer historischen Ansicht.



Technikhochburg Lana

Erfinder mit Weltformat

Der Alpenraum als Großarena rascher Veränderungen, Lana als Lokalschauplatz des technischen Wandels: Große Investitionen im 19. Jahrhundert, zuerst im Bereich der Wasserkraft und anschließend im Verkehrswegebau und Tourismus, führten zu gewaltigen Umwälzungen auf sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Ebene, die Auslöser für den Quantensprung waren, der zum heutigen Lebensstandard geführt hat.

Lana, seit 1850 Großgemeinde im Etschtal und Keimzelle des technischen Fortschritts, erlebte in der Zeit von 1870 bis 1930 einen rasanten Aufschwung. Lana hat über Südtirol hinaus Technikgeschichte geschrieben. Vom auf der Pariser

Weltausstellung 1867 bewunderten elektrischen Kraftrad von Johann Kravogl, der Seilschwebbahn auf das Vigiljoch, der ersten Südtiroler Straßenbahn Lana-Meran bis hin zu den zahlreichen technischen und logistischen Errungenschaften im Obstbau hat Lana alles, was auf einen Ort mit Pioniercharakter verweist.

Der Errichtung des ersten privaten Obstmagazins 1884 folgten die Gründung der Oberetschtaler Früchte-Exportgesellschaft (1885), und 1900 einer Holzfabrik zur Herstellung von Obstkisten und -fässern. Weiter ging es dann Schlag

Blick auf das Burggrafenamt von der Berstation am Vigiljoch, 1929.

INGENIEURBUREAU DR. ING. WALTER CONRAD, WIEN

DR. ING. W. CONRAD UND ING. LUDWIG LICHTENHELDT

ZIVILINGENIEURE FÜR MASCHINENBAU, HANDELSOER. BEID. SCHÄTZMEISTER

BERATENDER INGENIEUR FÜR ALLGEMEINEN FABRIKSBAU, SEILSTANDBAHNEN UND SEIL-
SCHWEBEBAHNEN FÜR PERSONENVERKEHR UND GÜTERTRANSPORT, NACH EIGENEN
PATENTEN, PROJEKTIERUNG UND BAU VON WASSERKRAFTANLAGEN, KIESABSCHIEDUNG
UND HOCHWASSER-AUSNÜTZUNG, DAMPKRAFTANLAGEN, MONDGASANLAGEN, ELEK-
TRISCHE KRAFTVERTEILUNG UND KRAFTVERWERTUNG, ELEKTROSTAHL-, KARBID- UND
FERROSILIZIUM-INDUSTRIE, ORGANISATION UND KONTROLLE INDUSTRIELLER BETRIEBE.

DRAHTADRESSE: ELEKTROSTAHL WIEN

ÖSTERR. POSTSHECK-KONTO: 85 287.

FERNSPRECHER: 10 385

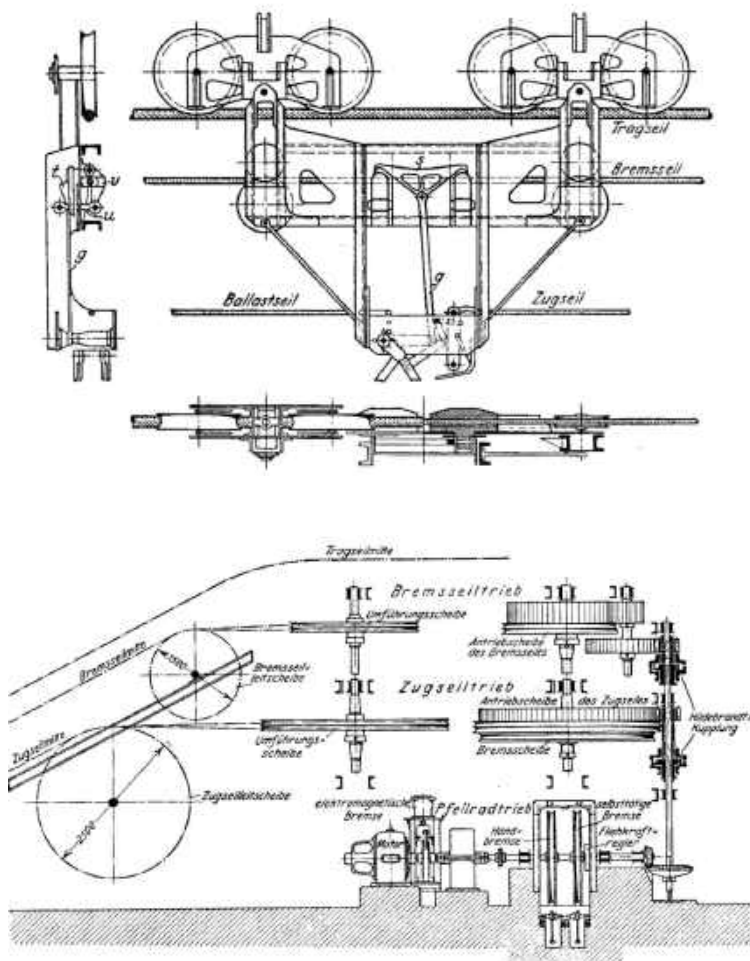
Betrifft: _____

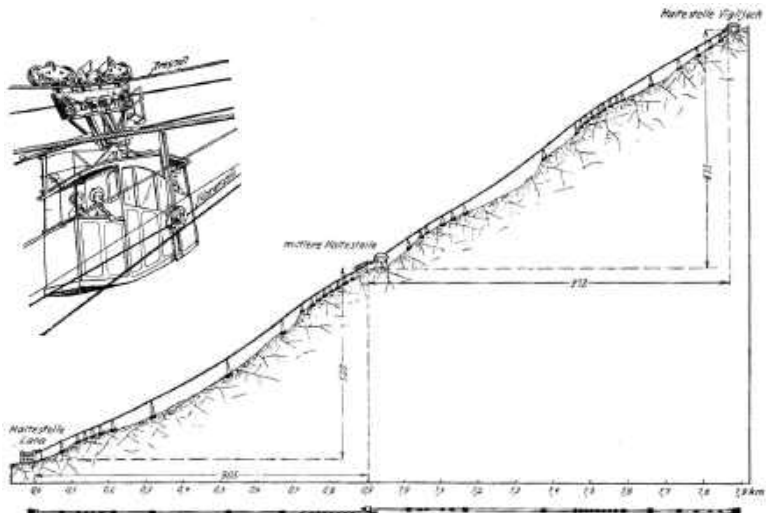
Mit _____ Plan und _____ Schriftseilagen

Zum Schreiben von: _____

Wien, am _____

RIX. Lichtdruckdaten 1.





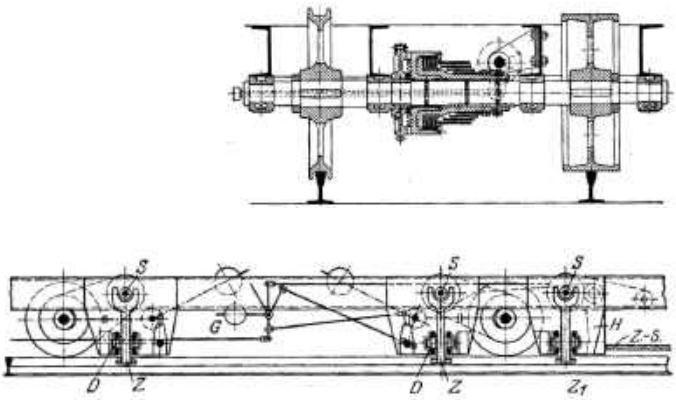
auf Schlag: 1903 erbaute der Visionär Luis Zuegg in der wildromantischen Gaul eines der ersten privaten E-Werke, im August 1906 erfolgte der Startschuss für die Tram Lana-Meran, 1907 wurde die Straße ins Ultental eröffnet, 1908 die Holzstoffpappenfabrik gegründet. Erfolgsschlager am heißen Pflaster der Technikkultur war jedoch 1912 die von Ceretti & Tanfani nach den Plänen des Schweizer Emil Strub und des Wiener Walter Conrad erbaute Vigiliujochbahn, die dann dank der entscheidenden „Nachbesserungen“ von

Luis Zuegg weltweit für den Bau weiterer Bergbahnen Pate stand. 1913 fuhr erstmals die 20 Tonnen-E-Lok von Lana nach Burgstall, im Schlepptau die auch am russischen Hof in Petersburg begehrten Äpfel, was der Bahn den Übernamen Apfelexpress einbrachte. 1917 wurde in kürzester Zeit die Marmeladenfabrik Zuegg aus dem Boden gestampft. 1926 war die Geburtsstunde der Fabrik zur Herstellung der Schwefelkalkbrühe, die von den Gebrüdern Margesin erfolgreich zur Schädlingsbekämpfung im Obst-



Ingenieur Walter Conrad mit Kindern im Feriendomizil der Familie am Attersee.

Projekt Ceretti Tanfani, Längsschnitt der Vigiliujochseilbahn; Lauf- und Windwerk eines Wagens, aus "Elektrische Zugförderung", E. E. Seefehlner, Verlag von Julius Springer, Berlin 1924.



bau eingesetzt wurde.

Vor diesem Szenario der wirtschaftlichen Aufbruchsstimmung gilt es nochmals zurückzublenden und der Frage nach dem Auslöser für die vielen Erfindungen nachzugehen, die das Ausmaß des Wandels und die Besonderheiten unserer Region belegen.

Das vielfach unwegsame und steile Gelände der Alpenregion Südtirol hat es Planern, Ingenieuren, Bauherren und Arbeitern bei der technischen Erschließung nicht gerade leicht gemacht.

Der Standortnachteil, die widrigen geographischen Bedingungen, die Höhenunterschiede und die wilden noch ungezähmten Wasserressourcen waren Herausforderung und Chance zugleich. Der geniale Lösungsansatz und das vorhandene Kreativitätspotenzial haben oft aus der Not heraus zu Erfindungen und Entdeckungen,

zu Meisterleistungen der Technik geführt. Bergbahnen, Kraftwerke, Tunneln und Straßen zählen weltweit zu den technischen Highlights des vorigen Jahrhunderts. Sie sind Meilensteine der Technik, die eng mit dem Beziehungsgeflecht von zeitgeschichtlichen, politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Aspekten verwoben sind.

Die Entwicklung der Technik hat in Südtirol jedenfalls ihre ganz besondere Geschichte: sie besteht neben besonders schöpferischen künstlerischen Begabungen aus vielen mühevollen Gemeinschaftserfindungen und oft plötzlichen Veränderungen, die für ein neues öffentliches Bewusstsein gesorgt haben.

Um 1900 entstand in ganz Tirol ein richtiges Netz von Seilbahnen und Verbindungswegen. Wenn auch Seilbahnen heute in erster Linie Sprungbrett für den einträglichen



Wintersport sind – die Basis eines breiten Wohlstandes im Alpenraum – wird aber häufig übersehen, dass Seilbahnen, als öffentliches Verkehrsmittel genutzt, dem Straßenbau im Hinblick auf Kosten, Umweltstörung und Emissionen weit überlegen sind.

Bergbahnen sind das Synonym für die Zukunft im Alpenraum und eröffnen gerade in einer Zeit des unerträglich und immer teurer werdenden Individualverkehrs ganz neue Perspektiven der Mobilität und damit auch der Sicherung von Beschäftigung in abgelegenen Arbeitsplätzen.

Die Idee der Seilbahn zur Erschließung von bis dahin nur beschwerlich zugänglichen hohen Lagen hat nicht nur dem Tourismus gedient, sondern die Bewirtschaftung vieler Bergbauernhöfe erleichtert und dazu beigetragen, dass eine uralte Kulturlandschaft erhalten blieb, die heute für den Fremdenverkehr

lebensnotwendig geworden ist. Mit der Seilbahn von Lana auf das Vigljoch (Patentanmeldung Bleichert/Zuegg) wurde jedenfalls die erste große Seilbahn der Welt zur Personenbeförderung geschaffen.

Elektrizitätswerk in der Gaulschlucht, historische Postkarte.

Schalt- und Antriebsmechanismus der Zangenbremse des Wagens der Seilbahn Treib-Seelisberg.

Seilbahn-Wagenuntergestell mit Zangenbremsen.

Z-S: Zugseil; Z1: Handbremse; Z: autom. Bremse; S: Bremsspindel; H: Seilheben; G: Auslösegewicht.

“Elektrische Zugförderung”, E. E. Seefehlner, Verlag von Julius Springer, Berlin 1924.





Elektrisches Alpenglügen

Verkehrsnetz mit Lokalbezug

Die Trambahn Lana-Meran, die erste „Elektrische“ Südtirols.

In ihrem Konzept, ein typisches übergemeindliches Nahverkehrsmodell, war die elektrische Trambahn sofort ein Marktrenner und eine verkehrstechnische Pionierleistung. Die Bahntrasse begann in Lana, verlief parallel zur neu erbauten Straße durch Tschermes und weiter an Marling vorbei zur Etsch, die sie auf einer Eisenbrücke überquerte.

Anschließend kreuzte sie die Bozen-Meraner-Bahn, verlief über die damals noch unverbauten

Wiesengründe von Untermais, um schließlich über die heutige Theaterbrücke zum Theaterplatz in Meran zu gelangen.

Trotz anfänglichen Widerstands wegen der hohen Investitionskosten – das Projekt wurde bei einer Volksabstimmung 1905 von der Lananer Bevölkerung versenkt – gelang es schließlich dem Bahnbaukonsortium um Rechtsanwalt Jakob Köllensperger, dem späteren Seilbahnpionier Ing. Luis Zuegg, dem Großhändler Martin Löscher, dem Hotelier Franz Stauder und Bauunternehmer Anton Guschelbauer, vom k. k. Eisenbahnministerium die Konzession für Bau und Betrieb der Bahn zu erhalten. Am 20. Jänner 1906 erfolgte durch das k. k. Ministeri-

Wasserkraftwerk der Etschwerke auf der Töll bei Meran, von Oskar von Miller 1897 erbaut.





um des Inneren in Wien die Bewilligung zur Gründung der AG unter dem Namen „Elektrische Bahn Lana-Meran“.

Nach nur achtmonatiger Bauzeit konnte am 11. August 1906 die Trambahn Lana-Meran als erste elektrische Bahn Südtirols ihre Eröffnungsfahrt antreten.

Die Züge verkehrten bequem im Halb-Stunden-Takt mit gleichzeitigen Abfahrten von Lana und Meran. Die Fahrzeit betrug 26 Minuten und war wegen der

geringen Betriebskosten besonders günstig. Das Meraner High-life ließ es sich nicht nehmen, die wildromantische Gauschlucht zu erkunden oder direkt in den Südtiroler Obstgarten zu fahren. Ein Novum war auch der Kundendienst der Bahn: „Theaterzüge“ brachten die Theaterbesucher nach Ende der Vorstellung vom Theaterplatz nach Lana zurück. Die Trambahn erfreute sich schon bald großer Beliebtheit und wurde zum treibenden und



Der Strom wird nach Meran gebracht. Mit Standesbewusstsein posieren die Arbeiter zwischen Kabelrollen, Lampen, Verbindungsgarnituren und Schalttafeln neben einem Umspannhäuschen. Transport von Transformatoren auf die Töll.

Das Kraftwerk in Marling, 1925. Innenansicht, Instandhaltungsarbeiten.

Schleuse auf der Töll.

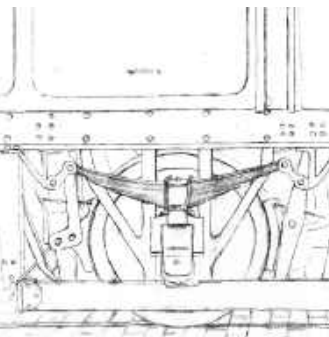


belebenden Wirtschaftsfaktor des Burggrafenamtes. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges setzte dieser Entwicklung einstweilen ein jähes Ende.

Nach 1920 begann wieder ein Aufwärtstrend, im Zuge der 30-Jahr-Feiern am 11. August 1936 lobte man noch allseits dieses öffentliche Verkehrsmittel. Am 8. Mai 1950 allerdings wurde der Betrieb eingestellt.

Projektant und Betriebsleiter der Trambahn Lana-Meran sowie des

Kraftwerkes in der Gaulschlucht war Ingenieur Luis Zuegg. Der Fuhrpark der Bahn bestand 1906 aus drei Motorwagen und zwei Anhängewagen für Personenbeförderung mit einer Fahrzeugkapazität von jeweils 40 Personen. Die Bahn wurde mit 600 Volt Gleichstrom betrieben. Diesen lieferten zwei Maschinensätze zu je 120 PS im Kraftwerk Lana, bei intensiver Nutzung setzte eine Pufferbatterie mit Bleiakkumulatoren ein.





Die von Ingenieur Josef Riehl erbaute Lokalbahn Lana-Burgstall-Oberlana in historischen Aufnahmen. Der Startschuss für den Apfelexpress fiel am 13.

Dezember 1913.

Die Personenbeförderung wurde am 25.

Juli 1959 eingestellt.

Zeichnung: Detail des Rollmaterials der E-Lok, Blattfeder mit Gehäuse vom Gleitlager.

Die Spurweite betrug 1000 mm auf einer Streckenlänge von 7,6 km bei einer maximalen Steigung von 3,3 %.

Apfelexpress

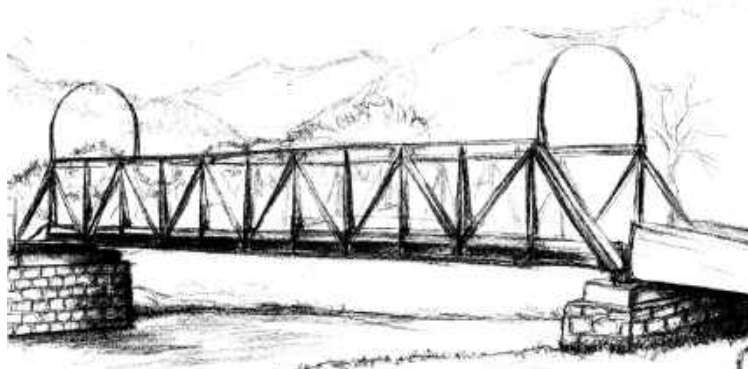
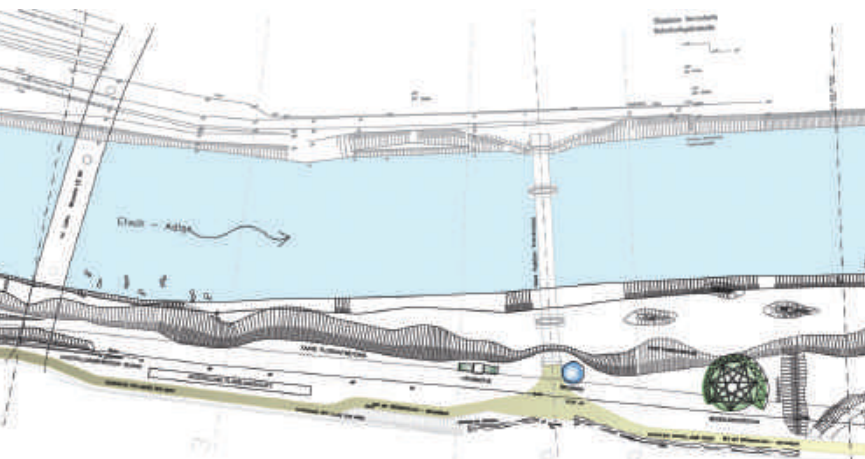
In Ergänzung zur „Elektrischen“ wurde am 13. Dezember 1913 die Lokalbahn Lana-Burgstall-Oberlana in Betrieb genommen. Der Fuhrpark bestand einst aus drei zweiachsigen Triebwagen mit Gepäckabteil für den Personenverkehr, aus einem Gepäckwagen für sieben Tonnen Nutzlast und aus zwei Elektrolokomotiven mit Mittelführerstand. Die Triebwagen für den Personenverkehr hatten zwei Fahrmotoren zu je 35 PS. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 25 km/h. Die beiden Elektrolokomotiven hatten je zwei 50 PS starke Motoren.

Das Dienstgewicht betrug 20 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Auch diese Bahn bezog

den Strom aus dem Zuegg-E-Werk in der Gaulschlucht. In den ersten Betriebsjahren florierte der Verkehr ausgezeichnet.

Es gab täglich in beide Richtungen 22 Personenzüge, die zwischen Lana und Burgstall mit einer Fahrzeit von 20 Minuten elf Haltestellen bedienten. Anstatt das Qualitätsobst über holprige Straßen zu befördern, lieferte der sogenannte Apfelexpress die Ware erster Wahl von Lana nach Burgstall, wo über den Anschluss an die „Vicinalbahn“ Bozen-Meran (1881) sogar der Hof des Zaren in Petersburg beliefert wurde.

Im Laufe des Krieges mit Italien wurde der Bahnbetrieb zeitweise eingestellt, jedoch nach dem ersten Weltkrieg wieder aufgenommen. Mit dem aufkommenden LKW-Verkehr geriet die Bahn aber bald in die roten Zahlen. Als die Motorisierungswelle in den 1950er-



Jahren den Bahnverkehr stark zurückdrängte, wurde der Personenverkehr mit 25. Juli 1959 endgültig eingestellt und am 31. März 1974 dann auch der Güterverkehr.

Eisenfachwerkbrücke

Markantes Bauwerk der 1913 in Betrieb genommenen Lokalbahn Lana-Burgstall-Oberlana ist die eiserne Fachwerkbrücke über die Etsch unweit des Bahnhofs von Lana-Burgstall.

Die von der Brückenbau-Anstalt Gridl aus Wien gelieferte eiserne

Fachwerkbrücke mit unter liegender Fahrbahn wurde 2011 nach einer Projektidee des Kuratoriums für Technische Kulturgüter vom Amt für Wasserschutzbauten des Landes Südtirol zerlegt, aufwendig restauriert und ein paar hundert Meter flussabwärts auf originalgetreu wieder errichteten Pfeilern aufgebaut.

Der Kunstbau hat eine Spannweite von über 37 Metern. Heute dient die Brücke den Radlern, Fussgängern und der Uferinstandhaltung der Etsch.



Eine der beiden E-Loks der Maschinen- und Waggonbau-gesellschaft in Simmering bei Wien, im Auftrag der Siemens-Schuckert Werke Wien gebaut, wurde im Mai 2012 in Rekordzeit restauriert und im Blickkontakt mit der Eisenfachwerkbrücke zugänglich gemacht.

Die Zwillingsslok steht in der Zollstraße in Lana; sie wurde bereits 1998 im Rahmen eines Schulprojekts vom Rost der Zeit befreit und auf Hochglanz gebracht.

Die restaurierte E-Lok der Bahn Lana-Burgstall.

Lageplan der Etsch, Ufergestaltung und Schauplatz „Technik trifft Natur“ im Blickkontakt mit dem Bahnhof Lana-Burgstall.

Die Etsch querende Eisenfachwerkbrücke, die 1913 von der Brückenbau-Anstalt Ing. Gridl aus Wien geliefert wurde.



*Festschrift der Vigljochbahn von 1912,
mit Photos von Architekt Gustav
Birkenstaedt, den Gebrüdern Bährendt
und B. Peter, Meran.*



Seilbahngeschichte, die Anfänge in Südtirol

Wer war die Erste?

Kohlern, Grindelwald oder Lana? Die viel zitierte und wiederholte Behauptung „Die Schwebebahn Lana-Vigljoch war die erste durch die Luft führende Lokalbahn Österreichs“ stimmt so nicht und wurde von Historikern und Heimatkundlern auch widerlegt. Das Zeitalter der Seilbahnen mit Drahtseilen und mechanischem Antrieb dürfte – nach Norbert Mumelter – ins Jahr 1868 zurückreichen.

In einem Bergwerk im US-Bundesstaat Colorado wurde damals eine nicht für den Personenverkehr

zugelassene Betriebsschwebebahn gebaut. Die Führungsrolle im europäischen Seilbahnbau übernahm ab 1874 Adolf Bleichert aus Leipzig mit seinem „deutschen“ System, das Tragseil und Zugseil vorsah. Allein im Jahr 1900 lieferte er 345 Materialseilbahnen aus. Als um die Jahrhundertwende auch in Südtirol Wasserkraftwerke gebaut wurden (1903 Gauschlucht, 1906 Kohlern), bot sich die elektrische Energie für den Betrieb dieser Bahnen an. Sämtliche Materialseilbahnen wurden – natürlich ohne Genehmigung – auch von Personen benützt. Die Kohlerer Materialseilbahn war teilweise so niedrig geführt, dass man nahe der Talstation leicht in die Transportkiste hinein- und wieder herausspringen konnte.

Die mit 30 m höchste Stütze, im Volksmund auch der „lange Hans“ genannt. Die Stütze wurde 1952 durch einen Betonträger ersetzt.



Umlenkscheibe in der Talstation.

Die Festgäste während der
Einweihungsfeier der Vigljochseilbahn,
1912.

Die Behörden verlangten deshalb vom Besitzer der Bahn, dem Gastwirt Josef Staffler, wirksame Maßnahmen, um das Fahren mit der Lastenbahn zu unterbinden.

Damit war Staffler gezwungen, eine Lösung zu suchen. Er unterbreitete dem Eisenbahnministerium in Wien das Projekt eines „elektrisch betriebenen Drahtseilaufzugs“ für den Personenverkehr. Doch das Ministerium spielte zunächst nicht mit: „Im Hinblick auf das nicht Vorhandensein eines Gleises am Boden,“ sei die Bahn im technischen Sinne keine Eisenbahn und falle damit auch nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahnministeriums. Da

sprang die Bezirkshauptmannschaft Bozen ein und formulierte eine provisorische Zulassung.

Sechs der 16 Holzstützen der Materialseilbahn wurden durch Eisenstützen ersetzt. Zudem musste eine Fangvorrichtung eingebaut

werden. Sie bestand in einem zweiten Zugseil, das unbelastet mitlief und die Gondel bei einem allfälligen Zugseilriss halten sollte. Am Peter- und Paulstag 1908 war es endlich so weit. Josef Staffler konnte die erste offiziell für den Personenverkehr zugelassene Bergschwebebahn der Welt in Betrieb nehmen.

Einen Monat später wurde der Wetterhornaufzug in Grindelwald in der Schweiz eröffnet, die zweite Bergschwebebahn nach jener von Kohlern. Die Anlage besaß keine Zwischenstützen. Sie war derart steil, dass die Kabine am Dach eine Schrägkerbe hatte, um nicht am Tragseil anzustoßen. Der Wetterhornaufzug wurde 1915 eingestellt und 1934 abgebaut. Auch die erste Kohlererbahn hatte kein langes Leben. Sie wurde nach zweijähriger, unfallfreier Betriebsdauer am 1. Oktober 1910 aus Sicherheitsgründen eingestellt.



Der Auftrag zum Bau einer neuen Bahn erging nun an die Firma Bleichert aus Leipzig. In Lana hatte man sich inzwischen für den Mailänder Seilbahnbauer Ceretti & Tanfani entschieden. Projektant war der Schweizer Emil Strub. Er hatte bereits die Standseilbahnen auf die Mendel und die Virglbahn in Bozen gebaut.

Luis Zuegg aus Lana hingegen, der seit 1903 ein E-Werk und eine Materialseilbahn in der Gaulschlucht betrieb und der 1906 die erste Straßenbahn im südlichen Tirol von Meran nach Lana gebaut hatte, wurde bei der Vergabe der Vigiljochbahn nicht berücksichtigt. Sein Projekt einer Seilbahn nach dem Muster der Kohlerer Anlage wurde in Wien abgelehnt. Zueggs Stunde sollte später kommen. Wie die Firma Bleichert hatten auch Ceretti & Tanfani im Bau von Materialseilbahnen internationale Erfahrung. Sie waren mit

großen Seilschwebbahnen für den Lastentransport in Europa, Amerika und in Japan vertreten. Auch zweisitzige Kabinen für den Personaltransport hatten die Mailänder im Programm, freilich nicht fürs Publikum. Für die Vigiljochbahn wurde eine äußerst komplizierte Konstruktionsweise gewählt. Zunächst entschied man sich für den Bau einer Zwischenstation. Damit sollte die Stundenleistung erhöht und den Bewohnern von Pawigl ein bequemerer Zugang zu ihren Häusern zu ermöglicht werden. Um die Sicherheit zu garantieren, waren neben dem Trag- und dem Zugseil ein Ballast-, ein Brems- und ein seitliches Führungsseil vorgesehen.

Nach dem plötzlichen Tode des Projektanten Emil Strub musste neben Walter Conrad Luis Zuegg dann doch noch helfend einspringen, um die termingerechte Inbetriebnahme der Anlage am



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.
PATENTSCHRIFT N^o 86108.

ING. LOUIS ZUEGG IN LANA A. D. ETSCH.

Einrichtung zum Signalisieren und Telephonieren bei mechanisch betriebenen Drahtseilbahnen.

Angemeldet am 2. Jänner 1917. — Beginn der Patentdauer: 15. Jänner 1921.

Um bei mechanisch betriebenen Drahtseilbahnen ein Signalgeben und Telephonieren zwischen den Stationen und besonders bei Personenseilbahnen das Signalgeben und Sprechen zwischen Stationen und Wagen zu ermöglichen, mußten bisher besondere Signal- und Telephonleitungen angelegt werden. Abgesehen von den hohen Installationskosten ist infolge
5 der leichten Zerstörbarkeit der schwachen Leitung durch äußere Einflüsse eine Unsicherheit des Betriebes, insbesondere bei Anlagen im Gebirge verknüpft. Bei diesen bekannten Signal- oder Telephonleitungen ist auch ein Sprechen während der Fahrt schwer möglich, weil die Herstellung eines stetigen Kontaktes mit der Signal- oder Sprechleitung mit Hilfe eines Signalstabes schwer durchführbar ist. Es muß zum Zwecke des Sprechens erst der Wagen
10 zum Stillstand gebracht werden, was aber Störungen im Fahrbetrieb herbeiführt.

Die Erfindung vermeidet diese Nachteile dadurch, daß zwischen zwei Seilen der Seilbahn, beispielsweise dem Trag- und Zugseil, von denen wenigstens das eine keinen metallischen Kontakt mit seinen Auflagern aufweist, niedrigohmige Signal- oder Telephonapparate geschaltet sind, so daß die Seile als Schwachstromleitungen benutzt werden können. Hierzu
15 gehört eine Isolation der Seile derart, daß weder in den Stationen noch auf der Strecke und im Wagen ein metallischer Schluß stattfinden kann. Dies wird in einfachster Weise durch Anordnung isolierender Zwischenlager zwischen Seil und Seilauflager erzielt. Eine nichtmetallische schwachleitende Verbindung ist infolge Benutzung niedrigohmiger Signal- bzw. Telephonapparate kein Hindernis.

20 Die Vorteile dieser Einrichtung bei Seilbahnen liegen gegenüber der Verwendung besonderer Signal- oder Telephonleitungen in der großen Sicherheit des telephonischen Betriebes, in den geringen Anlagekosten, sowie in der schnelleren Herstellung der Signal- oder Telephonverbindung infolge Wegfall des Leitungsbaues. Bei Personenseilbahnen ist ein Vorteil auch darin gelegen, daß die Signale an fest im Wagen angebrachten Apparaten
25 gegeben werden können, mit deren Hilfe sowohl vom fahrenden als auch vom stehenden Wagen aus Signale gegeben und gesprochen werden kann. Die Verwendung niedrigohmiger Signal- oder Telephonapparate hat gleichzeitig den Vorteil, daß die Erdströme, verursacht durch eine unvollkommene Isolation, so gering werden, daß die Abhörbarkeit bei Telephonapparaten auf ein unschädliches Maß herabgesetzt wird.

PATENT-ANSPRUCH:

30 Einrichtung zum Signalisieren und Telephonieren bei mechanisch betriebenen Drahtseilbahnen, dadurch gekennzeichnet, daß in geeigneter Weise isolierte Seile der Seilbahn (z. B. ein Trag- und ein Zugseil) als Schwachstromleiter dienen und an ihnen niedrigohmige Signal- oder Telephonapparate angeschlossen sind.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT



HAUPTPATENT N° 27114.

NACHDEM DIE GEGEBENEN VORBEREITUNGEN BEFRIEDIGEND ERFÜLLT WURDEN, HAT DAS UNTER-
ZEICHNETE AMT AN

Louis Zuegg, Ingenieur,
in Lana a/d. Elsch. (Italien).

DIESER HAUPTPATENT FÜR DIE IN DEN BEZUGEN HINGEHÖRIG BESCHRIEBENE ERFINDUNG, BETITELT:

Einrichtung zum Signalgeben (z. B. Schloßschlüssel etc.)
bei Drahtschloßschlüssel.

ENTHELT.

Anmeldungsdatum: *26. März 1920, 11 1/2 Uhr a.*

Der gesetzliche Schutz dauert längstens bis zum *26. März 1935.*

Die Patentgebühr wird jährlich fällig am *26. März.*

DAS VORHANDENSEIN, DEN WERT ODER DIE STÄRKE DER ERFINDUNG WERDEN DURCH DIE ERTHEILUNG DES
PATENTES NICHT GEWÄHRLEISTET.

EIDGENÖSSISCHES AMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM,
DER DIREKTOR:

Bern, den

1. November 1920.

Fally.

☞ Stehe dritte Seite des Umschlages.

“Einrichtung zum Signalgeben”. Am
1.11.1920 meldet Louis Zuegg seine
Erfindung beim eidgenössischen
Patentamt an.



31. August 1912 zu ermöglichen. Damit war die Vigiljochbahn die weltweit dritte für den Personenverkehr zugelassene Bergschwebbahn.

Was den Höhenunterschied anbelangt, hielt sie damals mit 1113 Metern den Rekord.

Die Bahn funktionierte reibungslos bis 1953, ehe sie – jetzt endlich

nach den Plänen von Luis Zuegg – umgebaut und modernisiert wurde. Die Zwischenstation wurde aufgelassen, vier Betonstützen ersetzen die 39 Eisenstützen, und damit war auch das schwindelerregende Auf und Ab beendet, welches vielen Fahrgästen in der Vergangenheit Probleme bereitet hatte.





Im Oktober 1912 nahm die Schwebebahn auf den Zuckerhut in Rio de Janeiro ihren Betrieb auf und ein Jahr später wurde am 10.5.1913 die von den Bleichert-Werken gelieferte zweite Kohlererbahn eröffnet.

Es war die bis dahin modernste im Alpenraum. Zwei nebeneinander liegende 44 mm dicke Trageile sorgten für ruhige, schwingungsfreie Fahrt. Es sollte zehn Jahre lang dauern, ehe Luis Zuegg mit der Schwebebahn Meran-Hafling neue Maßstäbe setzte. Er verwertete seine im ersten Weltkrieg als Landsturmingenieur gewonnenen Erfahrungen, die in zahlreichen internationalen Patenten ihren Niederschlag gefunden hatten. Straffere Seilspannung und weniger Stützpfeiler erhöhten die Lebensdauer und Sicherheit der Seile und ermöglichten größere Fahrgeschwindigkeiten.

Auch die Seilbahnbauer aus Leipzig, die im ersten Weltkrieg nicht

weniger als 630 Seilbahneinheiten an das Militär geliefert hatten, waren vom Südtiroler angetan. Das neue Seilbahnsystem „Bleichert-Zuegg“ trat seinen weltweiten Siegeszug an.

Bis 1940 wurden nach dieser Bauart nicht weniger als 35 Personenschwebebahnen in Europa, den USA und in Südafrika gebaut.



Josef Zuegg (Vater von Luis) und Familie.
Die Tram Lana-Meran auf der Fahrt durch
Tscherms (links oben).

Die Kohlerbahn (links) und die
Vigiljochbahn in historischen Aufnahmen.



David gegen Goliath *Zahnradbahn contra Seilbahn*

Lana, das aufstrebende Dorf der Apfelbauern im Konkurrenzkampf mit der international etablierten Kurstadt Meran. Beide Gemeinden bemühten sich nach der Jahrhundertwende um eine Bergbahn aufs Vigiljoch. Ein ungleicher Kampf, den der kleinere der beiden Konkurrenten schlussendlich gewinnen sollte. Meran hatte sich im ausgehenden 19. Jahrhundert zum gesellschaftlichen und kulturellen Mittelpunkt im südlichen Tirol entwickelt. Der Bau der Brennerbahn 1867 hatte dem Tourismus und der Wirtschaft neue Möglichkeiten eröffnet, und als am 20.

August 1881 die Eisenbahnanschlussstrecke Bozen-Meran in Betrieb genommen wurde, war der Aufschwung nicht mehr zu bremsen. Die Zahl der Gäste stieg rasant an, jene der exportierten landwirtschaftlichen Güter ebenso. Jetzt wurde die Erweiterung des 1874 vom Wiener Architekten Emil von Förster erbauten Kurhauses an der Passerpromenade notwendig. Der aufwändige Um- und Ausbau ließ das Kurhaus zum Inbegriff des Wiener Jugendstils in Meran werden. Auch das neue Stadttheater des Breslauer Architekten Martin Dülfer entsprach dem Geschmack des inzwischen internationalen Meraner Publikums, und als der Wiener Bankier Hermann Blümel 1910 die Fußballmannschaft des SC Meran in den

*Ausschnitt aus dem Meraner
Vergnügungs-Anzeiger, vom 10.7.1912.*

Prachtvolle Tages- und Halbtages-Ausflüge:

Schwebebahn auf das Vigljoch (1460 m) und von dort herrliche Waldwege, großartige Rundschau. (Eröffnung 1. August).

Auto- und Wagenfahrt:

Nach Passeier (Andreas Hofers Geburtshaus), in das romantische Hinter-Passeier und über die grandiose neue Jaufenstraße nach Sterzing.

In das pittoreske Ultental mit seinen imposanten Kastanienwäldern.

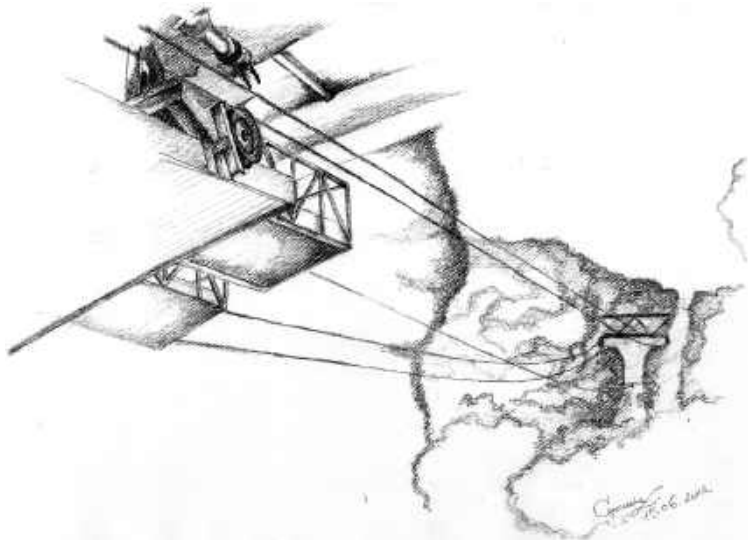
Wagenfahrten:

Schloß Fragsburg (1½ Stunde), Schloß Katzenstein (1 Stunde), **König Laurin-Straße** (1 Stunde), Schloß Vernaun (1 Stunde) Schloß Schenna (1 Stunde), Schloß Tirol (1 Stunde), Eggerhof (3 Stunden), Kartaus im Schnalsertal (3 Stunden)

Farben des Wiener Sportklubs Schwarzweiß gründete, war Meran endgültig im Kreis der exklusiven Kurorte Europas angekommen. Eine weltoffene Stadt mit Gebetshäusern für mehrere Konfessionen. Auf der Passerpromenade konnte man den Schriftstellern Stefan Zweig, Christian Morgenstern und später auch Franz Kafka begegnen, die Maler waren durch Alfred Kubin, Franz Defregger, Alexander Köster und Albin Egger Lienz vertreten, während von den Komponisten vor allem Bela Bartok und Franz Lehar in Meran zur Kur weilten. Das Kurorchester gab im Sommer täglich Vormittags- und Abendkonzerte mit einer klaren Vorliebe für populäre Strauss-Walzer, aber auch Mendelssohn, Eysler und Verdi wurden zu Gehör gebracht, wie dem Meraner „Vergnügungsanzeiger“ vom 10. Juli 1912 zu entnehmen ist. Am Abend wurden in zwei Kinomatographen – im Plankensteinkino und im Stern-

kino – Stummfilme gezeigt und nicht weniger als 16 Hotels „1. Ranges“ waren um das Wohl ihrer Gäste bemüht. Ein 1913 bei Pötzberger erscheinender Meran-Prospekt preist zwei besondere Vorzüge der Passerstadt: *„Allen Komfort und alle Bequemlichkeit der Unterkunft und dazu ungeahnt kühle Nächte. Cafés und berühmte Weinstuben, reizend gelegene Schlosswirtschaften laden zum Besuche ein. Für Autobesitzer bestehen Garagen in allen großen Hotels. Apartments mit Bad. Kurz, aller Luxus steht dem verwöhnten Gast zur Verfügung. Außer dem Schwimmbad bietet das städtische Kurmittelhaus auch Wannen- und Brausebäder, kohlensaure Fichten- und Solbäder, sowie elektrische Lichtbäder.“*

Annonce im Vergnügungs-Anzeiger, in Ausflugs-laune auf's Vigljoch.



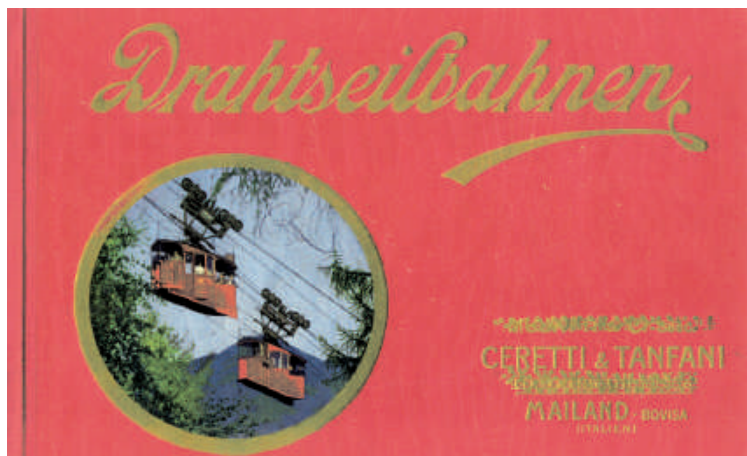
Die einzige Attraktion, die noch fehlte, war eine Bergbahn nach dem Muster der Bozner Bahnen auf die Mendel und auf den Ritten. Als es dann so weit war und die Schwebebahn aufs Vigiljoch mit ihrem Straßenbahnzubringer ab Meran reibungslos funktionierte, schrieb Karl Felix Wolff in einer 1913 bei der Wagnerschen Universitätsdruckerei in Innsbruck erschienenen Broschüre: *„Zu seinen prachtvollen Tal- und Bergpromenaden hat nun Meran als wirkungsvollste Attraktion auch eine Schwebebahn und in dem durch diese erschlossenen Vigiljoch gleichzeitig eine vielversprechende Sommerfiliale und einen trefflichen Wintersportplatz erhalten.“*

Zum Wortführer der Idee einer kombinierten Straßen- und Zahnradbahn von Meran über Marling aufs Vigiljoch machten sich die Etschwerke der Städte Bozen und Meran. Die Etschwerke betrieben seit 1898 ein Wasserkraftwerk auf

der Töll und waren daran interessiert, möglichst viel elektrische Energie an den Mann zu bringen. Vorsorglich kauften die Stromproduzenten ausgedehnte Grundstücke auf und so kam 1908 auch das St. Vigilius Kirchlein in den Besitz der Etschwerke. Doch die Kosten für eine Zahnradbahn liefen ihnen davon.

Als die Etschwerke vom Plan des Konsortiums zum Bau der Schwebebahn in Lana erfuhren, wollten sie der Konkurrenz zumindest die Namensgebung „Vigiljochbahn“ verbieten. Der Streit wurde beendet, als die Bezirkshauptmannschaft am 16. September 1909 feststellte: *„Die bezügliche Vorstellung der Etschwerke gegen die Bezeichnung „Vigiljoch“ wird als in den Gesetzen nicht begründet abgewiesen!“*

Blick von der Talstation Richtung Berg.



Kosten-Nutzen-Rechnung

Die Schwebbahn gewinnt

Die Kosten-Nutzen-Rechnung, die der Vorsitzende des Seilbahnkonsortiums in Lana, Jakob Köllensperger, dem Hauptaktionär der Meraner Hoteliers („Tirolerhof“), Josef Auffinger, am 31. Dezember zukommen ließ, sprach eine klare Sprache. „Vertraulich“ stand am Briefkopf des Absenders. Eine Schienenbahn nach dem Muster der Mendel- und Rittnerbahn *„kommt mit Rücksicht auf die enormen Kosten der Bahn (2 bis 3 Millionen Kronen) für uns nicht weiter in Erwägung, zumal es nicht unsere Absicht sein kann, eine Bahn zu schaffen, deren notwendigerwei-*

se sehr hohe Fahrtarife nur für reiche Leute zu erschwingen wären.“

„Aus diesen Gründen haben wir uns zur Ausführung einer elektrischen Schwebbahn oder Seilbahn entschlossen, deren Benützung nicht nur den Einheimischen, sondern auch den geschätzten Kurgästen und Touristen ein auserlesenes Vergnügen bereiten wird.“

Für den Bahnbau und die Infrastrukturen am Joch sollte ein Aktienkapital von 600 Tausend Kronen genügen. Am 8. April 1909 legte der Projektant Emil Strub aus Zürich den Kostenvergleich zu den anderen Bahnen in Südtirol vor.

Die von Ceretti-Tanfani-Strub geplante Schwebbahn gewinnt alle Vergleiche mit der Mendel-, der Virgl- und der Rittnerbahn. Was die

Firmengeschichte von Ceretti & Tanfani, Mailand, 1914. Der Firmenkatalog umfasst Referenzprojekte in aller Welt.

Ausweis mit Photo mit zweijähriger
Gültigkeitsdauer zum Kauf der Bahnkarte.

Verschneite Alm auf dem Virgiljoch. In der
Ausgabe der „Lanensia“ von 1972 wird
der Wintersportplatz in höchsten Tönen
gelobt: „Bereits in den Wintermonaten
1912/1913 veranstaltete das Komitee für
Skisport am Vigljoch Skikurse. Eine
Rodelbahn von hoher Schönheit und
größtmöglicher Sicherheit führt vom
Gasthof Gampl zur Bergstation.“ Die Bahn
gewährte sogar Fahrpreismäßigungen
für Wintersportler.



Bergbahn	Höhen- unterschied m	Baukosten		Reine Betriebskosten		Anzahl Reisender in jeder Richtung pro 1000	Leistung pro Stunde in jeder Richtung (Anzahl Personen)	Personentaxe	
		Total K	pro 1000 m Höhe K	Total K	pro 1000 m Höhe K			Reise- K	pro 1000 m Höhe K
Mendelbahn	957	1,733,000	1,810,000	54,000	56,400	60,000	ca. 104	5 L Kl. 4,40 fl.	5,22 4,60
Vigilbahn (mit Restaurant)	192	500,000	2,600,000	17,000	88,500	114,000	„ 360	0,80	4,16
Rittnerbahn	984	3,500,000	3,557,000	130,000	132,200	85,000	„ 100	6,50	6,60
Vigiljochbahn (nach Projekt)	1128	560,000	496,400	35,000	31,020	55,000	„ 70	3,50	3,10

Baukosten, Betriebskosten und Personentaxe der Bergbahn in einer Tabelle aus 1909.

Dr. Jakob Köllensperger, vom Gründerkonsortium in Lana. Das Berghotel Vigiljoch.

Kosten zur Überwindung von 1000 Höhenmetern anbelangt, ist sie sogar sieben Mal billiger als die Rittnerbahn. Trotzdem garantiert Strub den Aktionären die Rentabilität der Bahn.
Die Aktionäre könnten bei einer Frequenz von 27.500 Fahrgästen im Jahr mit einer Rendite von sieben Prozent rechnen.







Fünf Seile für die Sicherheit

Ein Händedruck genügt

Aus der Broschüre zur Eröffnung der Vigljochbahn 1912.

„Der Besucher der Bahn betritt in der Ausgangsstation Lana die Einstiegshalle mit den abgetrepten Bahnsteigen, an denen die beiden Personenwagen abwechselnd vorfahren, genau in der gleichen Weise, wie dies bei den Standseilbahnen auf die Mendel, den Virgl, den Gunt-schna und anderwärts der Fall ist. Während aber dort beide Wagen auf demselben Gleis einlaufen, besitzt hier jeder Wagen sein eigenes Gleis. Dies besteht

aus einem armdicken Stahldrahtseil, dessen äußerste Tragkraft nicht weniger als 260 Tausend Kilogramm beträgt, das ist das Gewicht von 3.500 Menschen. Die Drahtseilfabrik in St. Aegyd hat für dieses Seil den bezeichnenden Namen „Herkulesseil“ eingeführt...“

„Um die Spannung der Tragseile trotz der Temperaturschwankungen und der bewegten Last des fahrenden Wagens jederzeit gleichmäßig zu erhalten, werden sie an ihrem unteren Ende durch mächtige Ketten gefasst, an denen gewaltige Steingewichte hängen ...“

Nicht zugelassener Personenverkehr auf der Kohlerer Materialseilbahn.

Luis Zuegg, Seilbahnpionier.

„Die Spannungsgewichte bestehen aus Betonprismen von 2 m Dicke und 4 m Höhe und wiegen je



20.000 Kilogramm...“ „Das Zugseil läuft in der oberen Station durch das Antriebswindwerk, genauso wie bei den Standseilbahnen. Das Ballastseil geht durch die Spannstation und wird dort vermittelt einer Rolle und

eines Steingewichts gespannt erhalten. Das Zugseil besteht aus demselben vorzüglichen Material wie das Tragseil. Seine behördlich erprobte Tragkraft beträgt 60 Tausend Kilogramm und entspricht dem Gewicht von 800 Menschen. Der Wagen samt Laufwerk wiegt leer 2.200 Kilogramm, voll mit 16 Personen beladen 3.400 Kilogramm, also ein Achtzehntel von der äußersten Tragkraft des Zugseiles. Zwischen dem Zugseil und dem Tragseil ist ein drittes Seil angebracht, auf welchem vor allem die Sicherheit der Fahrt beruht: das Bremsseil, ein besonderes Kennzeichen des Seilbahnsystems Strub-Ceretti & Tanfani. Dieses Seil steht bei normaler Fahrt still. Entlang desselben gleiten im Laufwerk die Wagenbremsen, das sind drei stählerne Fäuste, jederzeit bereit, sich über dem Bremsseil zu schlie-



Materialseilbahn nach Kohlern mit insgesamt 16 Holzstützen, 1906.

Am 29. Juni 1908 nimmt die erste für den Personenverkehr zugelassene Bergschwebebahn der Welt den Betrieb auf.

Die Büste des Seilbahnpioniers Louis Zuegg wurde 2010 auf Initiative von A. Innerhofer in Oberlana aufgestellt.

Kohlerer Bahn mit Blick auf Bozen in den 1920er-Jahren.



ßen und den Wagen daran mit Riesenkraft festzuhalten. In Ziffern statt in Buchstaben gesprochen beträgt die Schließkraft jeder dieser Fäuste 55.000 Kilogramm, der Händedruck aller drei Bremsen zusammen nicht weniger als 165.000 Kilogramm. Diese Schließkraft entspricht dem Gewicht von 2.300 Men-

schen, also beiläufig einem Kaiserjägerregiment auf Kriegsstärke. Die 16 Insassen des Wagens können sich wohl mit Beruhigung diesem Händedruck anvertrauen.“

Japanische Seilbahn mit Handbetrieb, um 1200.





16/6/2012

Au der Radroute
über die Elbe bei
Grua Rursfeld.



Landromantik für Technikbauten

Birkenstaedt in Lana

Am Fuß der sanft ansteigenden Hanglage, umrahmt von Weingütern, besticht die Talstation der Vigiljochbahn mit ihren schlossartigen Zinnen. Hinter der stilisierten Fassade verbirgt sich ganz unvermutet ein Technikbau. Das heute pfleglich sanierte Gebäude mit Treppenaufgang und vorgelagerter Loggia trägt die Handschrift von Gustav Birkenstaedt, einem Architekten aus dem hohen deutschen Norden, der offensichtlich um 1900 in Meran zur Kur weilte und dort auch hängen geblieben ist. So zumindest geht es aus der Chronik des

Klosters Lanegg hervor, wonach Birkenstaedt im Auftrag der k.k. Hoheit, dem Erzherzog Eugen, mit der Planung der neuen Kirche betraut wurde. Das Gotteshaus mit dem prominenten Zwiebelturm ist am 9. Mai 1912, also fast zeitgleich mit dem Bau der Vigiljochbahn, eingeweiht worden. Damit konnte Birkenstaedt in Lana gleich auf zwei Hochzeiten tanzen. Für die Traubenkur dürfte er kaum Zeit gehabt haben, zumal er gemeinsam mit Musch und Lun 1908 das Meraner Hotel Emma an der städtebaulich dominanten Bahnstrecke und in der Maiastraße die Villa Ebner geplant hat.

Nicht wegzuleugnen ist die stilistisch starke Beziehung zur Münchener Schule mit der spezifischen

Das Vigiljochkirchlein, Hans Weber-Tyrol, Postkarte, Verlag der Vigiljochbahngesellschaft Lana, 1912.



Die Talstation der Vigiljochbahn nach der Restaurierung, 2008.

Die Gondeln, die bis 1952 im Einsatz waren.

Transport der Umlenkscheibe während des Bahnbaues, 1912.

Arbeiter in der Materialseilbahn.

Panoramablick auf Lana von der Fahrt. Bergstation Vigiljoch, 1481 m.





Form der Regionalromantik in einer ersten Auseinandersetzung mit der lokalen Baukunst, um es mit den Worten von Friedrich Achleitner zu definieren. Die an die Landschaft, hier den Geländesprung nutzend, die örtlichen Baumaterialien und Traditionen angepasste Architektur demonstriert mit ihrer Formensprache ein Gebäude, das keiner Provo-

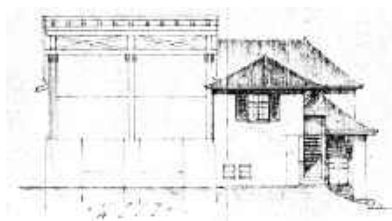
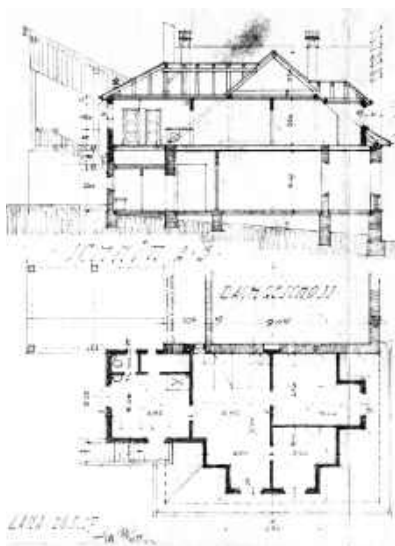
kation Anlass geben wollte und gleichzeitig auch nicht den Mut hatte, sich offen zu einem funktionalen Zweckbau zu bekennen.

Der ausklingende Historizismus, die stilisierte Begegnung von Alt und Neu, die Liebe zum Detail, stehen gewissermaßen im Einklang mit den in der Nähe gelegenen Adelssitzen von Lana.





Die Talstation der Vigiljochbahn wurde 1927 im Dachgeschoss nach Plänen von Baumeister Platter erweitert.



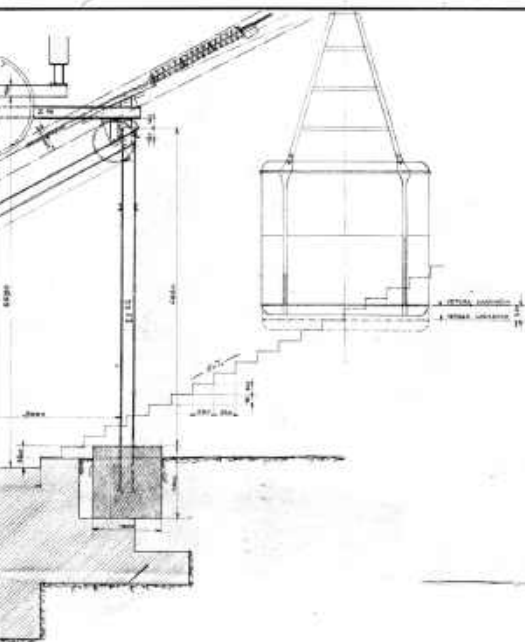


1927 wurde das Gebäude nach Plänen von Baumeister Platter behutsam umgebaut, hat jedoch nichts von seinem ursprünglichen Charme verloren. Aufgrund des vermehrten Platzbedarfs wurde im Dachgeschoss eine Wohneinheit für den Maschinisten untergebracht, die über eine separate Treppe erschlossen wird.

Mittelstation der Vigiljochbahn in einer historischen Postkarte.

Talstation der Vigiljochbahn nach dem Entwurf von Gustav von Birkenstaedt.





PARTICOLARI :

Corpusculari pedaliati	Dis. foglio 24
Bobina per i cavi di fune a appoggio funi	• 22
Poleggia di rinvio fune azionata	• 13
Corrente tenditore poleggia di rinvio fune azionata	• 14
Corrente tenditore poleggia fune di sicurezza	• 15
Poleggia fune tenditrice trascinata e ancorata	• 16
Poleggia tenditrice fune portante	• 16 A
Corrente tenditrice fune portante	• 17/1
Ammortizzatori idraulici, controspinta fune trascinata	• 20
Controspinta	• 20
Ammortizzatori fune verso	• 20
Dispositivi e poco operativi	• 21

LA SOSTITUIRE LA CANTIERE
S.p.A. 10000 S. VIGILIO
A. MONTANA
(Canton Ticino)

Carlo, Riccio

LA SOSTITUIRE LA CANTIERE
S.p.A. 10000 S. VIGILIO
A. MONTANA
(Canton Ticino)

Ing. L. Zuegg



FUNIVIA GIOGO S. VIGILIO

STAZIONE A VALLE - Sezione long.		
DATA:	19. 6. 52	Dis. foglio 24
STAZIONE:	61060 S. VIGILIO	LAHA
Foglio:	18	1:25

Die Talstation der Vigiljochbahn, Längsschnitt, Bauträger S.p.A. Giogo San Vigilio,
Projektant, Ing. Louis Zuegg, Bauantrag vom 23.6.1952.

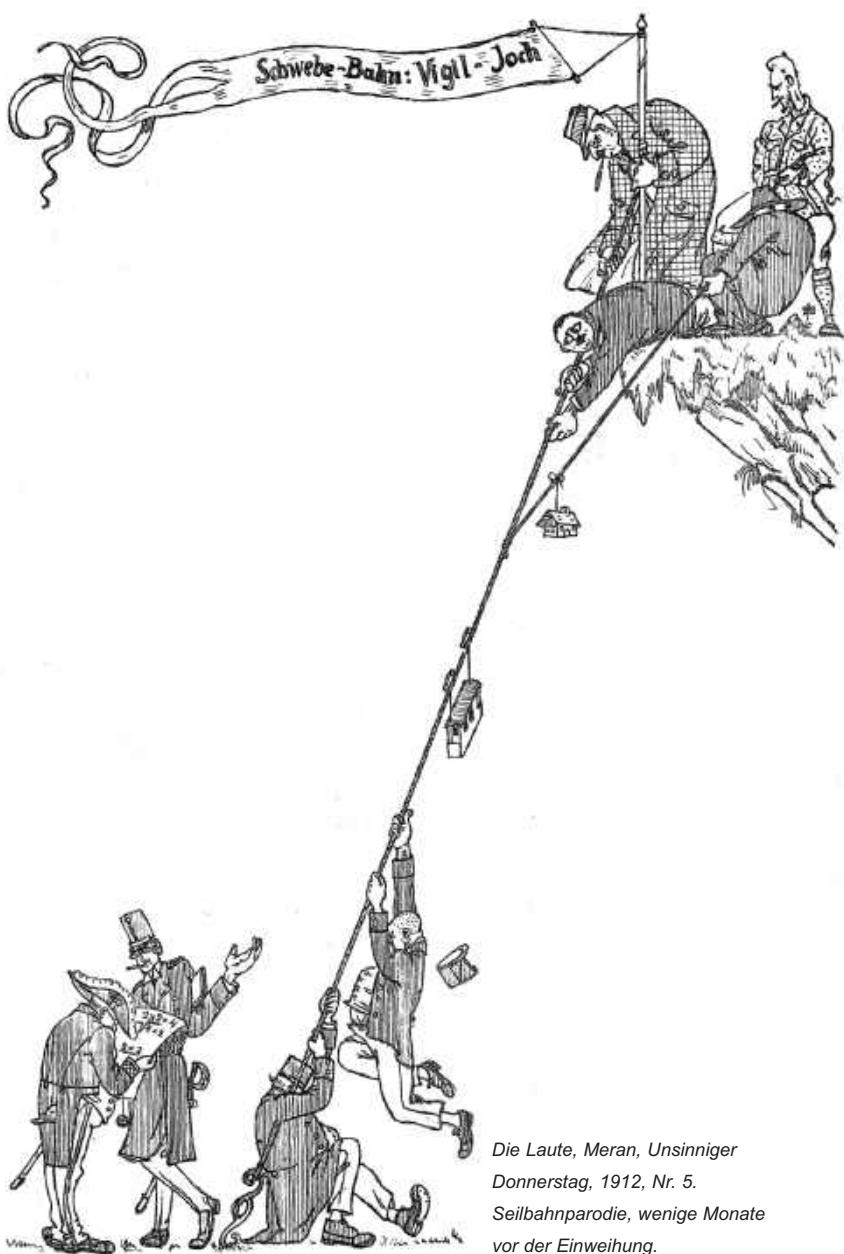
Le Funivie d'Italia, destinate

Nomi delle stazioni terminali		da a	Lana S. Vigilio	Dolomiti Colle	Chamlong Colonna	Trento Sardagna	Lambarda Fai
Dati costruttivi	Anno dell'apertura		1912	1913	1924	1925	1925
	Sistema e costruzione		Ceratti-Baufoni Stamb	Gleibert	Ceratti-Baufoni	Kaan	Wiemken
	Longhezza orizzontale in m		895 + 368	1375	4500	1036	1958
	Altitudine tra le stazioni in m		345 + 650	834	294	365	763
	Longhezza inclinata in m		4035 + 1155	1608	1697	1162	2104
	Pendenza media percentuale		57, 65	61	53	35	39
	Campata massima incl. in m		257	394	425	1162	489
Caratteristiche	Altitudine massima in m s.l.m.		1430	1124	2390	581	990
	Velocità di marcia in m/sec.		2,0	2,0	2,5	2,9	2,5
	Numero		18 + 21	12	12	-	12
Prestazioni	Altezza massima in m		34	27,9	21	-	12
	Caricamento massimo in m		4,0	6,4	-	6,0	4,5
	Capacità (senza conduttore)		15	21	4	15	13
Prestazioni	Peso proprio in kg		2300	2200	685	775	800
	Peso carico (Carico massimo) in kg		3500	3900	985	2400	1850
Costi	1) Numero	Dolomiti	1-60-160-1450	2-44-460-77	1-34-190-445	1-41-170-77	1-58-168-37
	2) Diametro in mm	Trasente	1-30-175-30	2-245-180-20	1-18-150-40	2-22-160-175	1-20-150-135
	3) Resistenza alla trazione in kg/cm ²	Lanona	1-30-120-30	2-23-120-75	1-18-150-125	2-17-170-20	1-20-120-135
	4) Peso in kg per m di cavo	Trasente	1-30-175-30	-	1-24-150-125	-	-
		Lanona e Guida	1-16-120-25	-	-	-	1-18-150-120 1-15-150-135
Spese di esercizio		Telefono	-	-	-	1-5-170-20	1-9-163-20
	della fune trascinata	HP	2 + 50	50	30	50	50
	della fune freno	HP	0	-	-	-	-
Dati economici	della fune di speccato	HP	-	-	-	-	-
	Costo medio della sezione da trasportare in un passaggio (minimo)		158,3	103,3	171,3	96,3	67,3
	Costo complessivo per metro lineare di tutta la fune da cui è formata la funivie		2135	193	83	593	875
	Capacità della funivie per ora in servizio		73	76	9	90	46
	Capacità della funivie per ora in servizio		-	-	-	450	-
	Rapporto tra la fune da trasportare e la fune da trasportare		156	0,93	2,07	0,66	0,47
	Rapporto tra la fune da trasportare e la fune da trasportare		0,284	0,286	0,212	0,140	0,490
	Costo effettivo di costruzione per un passaggio + 75 + 100000 in lire		899	626	596	28,9	57,2
	Costo del trasporto di materiale e sezione in lire		13	10	-	8	9
	Costo massimo per ora in servizio		75 + 3 = 78	70 + 10 = 80	-	30 + 8 = 38	16 + 9 = 25

ate al trasporto di persone

Carlina	Chapa	Merano	Bona de Busi	Donat	Geo	Leno	
Local	Monrone	Awelengo	Valcova	Pia Catinat	Mad. a. Guard.	Resinelli	
1926	1926	1927	1928	1929	costruzione	costruzione	
Castelli-Campini	Zingy	Zingy	Zingy	Castelli-Campini	Reichart-Zingy	Andini-Frank	
1932	2237	2369	2536		2617	1912	
311	654	879	796		682	779	
1957	2330	2527	2658		2704	2065	
46	29	37	31		26	41	
1095	1188	1579	1036		850	969	
1537	1900	1250	1250			1265	
3'4	3'6	3'6	3'6		3'6	3'6	
3	3	3	5			4	
40	41	123	338			25	
50	55	537	65		5	35	
17	15	15	15		15	2 x 20	
1280	850	950	950		950	2 x 1450	
2600	2250	2250	2250		2250	2 x 2925	
1-45-170-80	1-40-174-64	1-42-202-78	1-40-180-64			1-40-180-82	
1-225-175-150	1-24-173-119	1-28-211-117	1-24-180-118			2-26-200-215	
1-12-172-120	1-20-176-113	1-22-199-150	1-21-190-135			2-26-165-125	
1-24-181-120	-	-	-		-	-	
-	1-152-176-08	1-152-211-070	1-185-190-07	-	-	-	
1-1-188-017	-	-	-		-	-	
120	35	35	30		35	2 x 60	
-	-	-	-		-	-	
-	35	35	30		35	-	
773	683	683	683		683	612	
1134	88	1016	87			125	
85	68	65	60		60	170	
-	225	220	200		200	630	
066	054	068	058			031	
0433	0428	0456	0445			0074	
233	49	659	597		512	584	
10	20	11	15		15	12	
85 x 10 x 850	60 x 20 x 1360	65 x 11 x 715	60 x 15 x 900		60 x 15 x 900	170 x 12 x 2040	

Die Seilbahnen in Italien, zugelassen für den Personentransport, 1930.



*Die Laute, Meran, Unsinniger
Donnerstag, 1912, Nr. 5.
Seilbahnparodie, wenige Monate
vor der Einweihung.*

Die Laute, Meran, Unsinniger

Donnerstag, 1910, Nr. 3.

...noch keine konkrete Vorstellung
von der Gondel.



Die neue Bahn in der „Laute“ *Die Flucht vom Heilanstaltsgewimmel*

Für die Meraner Faschingszeitung „die Laute“, die seit dem Jahr 1908 erscheinen den Narrenstimmen des Männer-Gesangvereines, war der Bau der Vigiljochbahn gleich zweimal Gegenstand humorig-kritischer Betrachtungen.

Die Ausgabe des Jahres 1910 nimmt vor allem die bürokratischen Hindernisse zur Betriebserlaubnis für die Bahn aufs Korn.

„Und wenn die Bahn auch fertig wär', kommt eine Kommission daher; und findet, dass an den und diesen; Verstärkungen sich machen ließen. Wenn endlich keine mehr was findet, so wird's im Amtsblatt dann verkündet; Dann wird in den Personenwagen; das Drahtseil uns zum Jocher tragen.“

Zwei Jahre später, am Unsinnigen Donnerstag 1912, schwärmt „die Laute“ bereits von der neuen „Sommerfrische“ am Joch:

„Hurrah! Es führt die Schwebelbahn; Bald übern steilen Berg hinan: Dann leb ich auf dem Jocherboden; Nach neuen Sommerfrischmethoden. Der Stadtrat hat schon die Bemerkung; von meiner Grundankaufsvormerkung; Und geht erst mal die Bahn hinauf, dann baue ich mein Blockhaus auf; Mit mindestens sechs, sieben Zimmer, Bequemlichkeit das lieb' ich immer. Auf Jocherbodens Herrlichkeit Verbringe ich die Urlaubszeit. Vergess das Heilanstaltsgewimmel; Am Jocherbodenklavizimbel.“



VORSTUDIE MIT MERKEL

KARL SCHWABE MIT MERKEL UND MERKEL

SÜDTYROL (MERAN) SCHWEBEBAHN LANA-VIGIL-IOCH

1500 m. ü. d. M.

WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSMINISTERIUM



Sanfte Werbung *Aber bitte ohne Technik*

Eines haben die Werbeplakate für die ersten Südtiroler Bergbahnen gemeinsam. Sie zeigen viel heile Natur, aber keine Technik, die sie eigentlich bewerben. Das gilt für das Plakat der Überetscherbahn von Tony Grubhofer (1910) ebenso wie für die Bewerbung der Rittnerbahn durch den selben Künstler. Hier stellt Grubhofer die Erdpyramiden in den Mittelpunkt, die Trasse der kühnen Rittner Zahnradbahn lässt sich allenfalls erahnen. Auch das Plakat für die Virgilstandseilbahn bei Bozen zeigt zwischen der Pfarrkirche im Vordergrund und der Welt

der Dolomiten im Hintergrund nur die schüchterne Andeutung einer Bahntrasse. Die Moderne wird schamhaft versteckt, während sie bei Gottfried Seelos, der 1857 bis 1860 eine Serie von Farblithographien für die Brennerbahn verwirklichte, noch zumindest in Form von Spielzeugeisenbahnen vor beeindruckender Landschaftskulisse vorkommt. Den völligen Verzicht auf die Darstellung des vorgegebenen Themas praktiziert Hans Weber-Tyrol. Seine Lithographien von 1911 tragen zwar den Titel „*Vigiljochbahn bei Meran*“ vermeiden es aber, die Bahn auch nur andeutungsweise zu zeigen.

Die Vigiljochbahngesellschaft hatte ihn mit zwei Plakaten und sieben Landschaftsbildern beauftragt, die

Werbeplakat und Postkarte von Weber-Tyrol mit Blick auf den Gantkofel, im Vordergrund der Gamplhof.



WANDER MIT SCHLEIER & PLATINUM

WANDER MIT SCHLEIER & PLATINUM

SÜDTYROL (MERAN) SCHWEBEBAHN LANA-VIGIL-IOCH

1500 m. ü. d. M.

WANDER MIT SCHLEIER & PLATINUM



als Postkarten zu Werbezwecken verteilt wurden. Weber-Tyrol zeigt beschauliche Höfe, Kapellen und Berge in einer Landschaft, die von keinem technischen Menschenwerk berührt ist. Es sollten fast 20 Jahre vergehen, ehe der Meraner Plakatkünstler Franz Lenhart dann der Bahn – zumindest skizzenhaft – ins Bild verhalf.

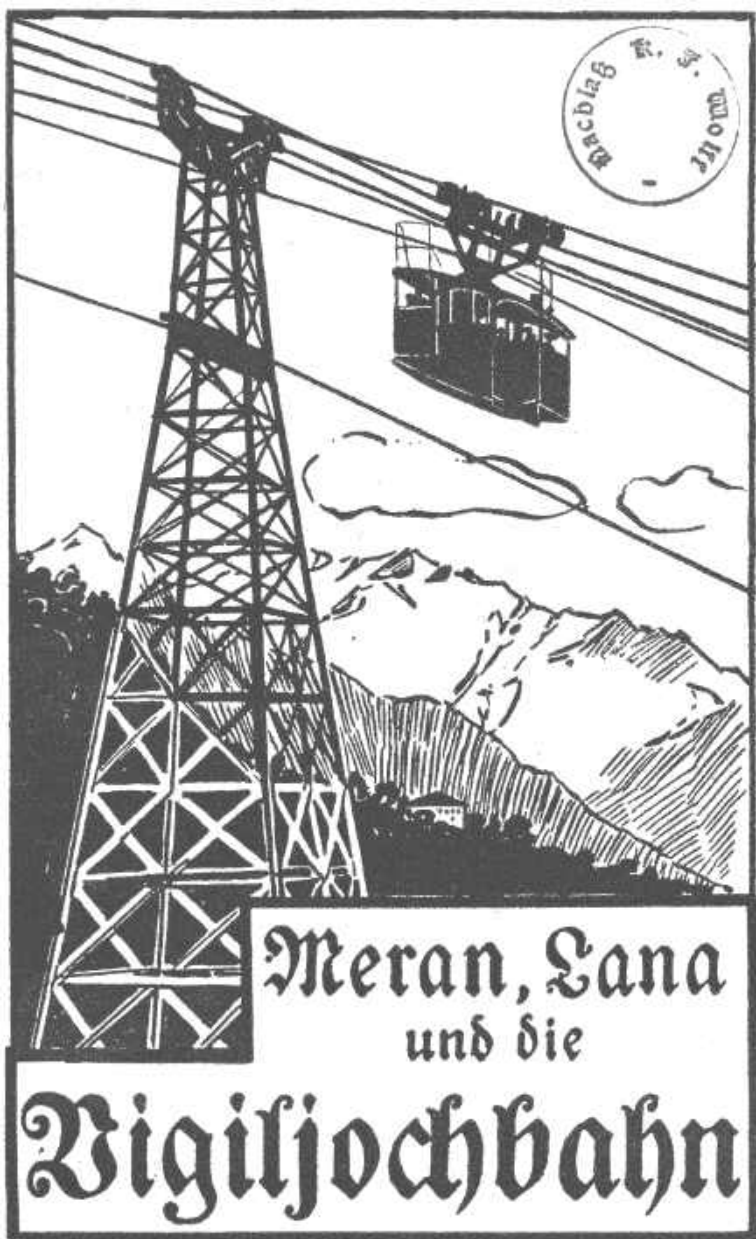
Werbeplakat mit Schlern und Postkarte mit Rosengarten von Weber-Tyrol, 1912.

„Die Scheu des Publikums vor der Bahn scheint überwunden, im Zauber eines Luftflugs ohne Angst und Sorge um die persönliche Sicherheit.“

„Meran, Lana und die Vigljbahn“, K.F. Wolff, Selbstverlag, 1913.

Der Gasthof Seespitz.







Eine Fahrt auf der Schwebebahn Das Vigiljoch als Wintersportplatz

Aus „Die Vigiljochbahn“ von Karl Felix Wolff (1913). „Das Vigiljoch ist in Südtirol eine der wenigen Berghöhen, welche alle Bedingungen zur Eignung als Wintersportplatz erfüllen: bequeme Erreichbarkeit, ausgezeichnete Unterkunft, Schneereichtum und passendes Gelände für Ski- und Rodelfahrten... Die Bahn, die den Wintersportsleuten ermäßigte Fahrkarten gewährt (Hin- und Rückfahrt 2 Kronen 20 Heller) befördert auch alle Sportgeräte. Schlitten und Rodeln werden in den beiden Gasthöfen (im „Gamplhof“ auch Skier) stets bereitgehalten und auf Wunsch ausgeliehen; sie können auch telephonisch vorher bestellt werden.“ „Man findet nun jedem Geschma-

cke entsprechend das reichste Feld zur Betätigung. Eine Rodelbahn führt vom Larchbühel herunter, eine andere vom Rauhen Bühel zum „Gamplhof“.“

„Für den Skiläufer sind die ausgedehnten Matten in der Umgebung des Vigil-Kirchleins ein vorzüglicher Übungsplatz, auf dem der Anfänger sanftes und steileres Gelände in reichlicher Ausdehnung zur Verfügung findet.“

Werbeprospekt von Franz J. Lenhart, Hotel Vigiljoch, 1937.

Deckblatt der Publikation von Karl Felix Wolff, „Meran, Lana und die Vigiljochbahn“, unentgeltlich abzugeben der Führer, herausgegeben im Selbstverlag, 1913.

TRAMVIA ELETTRICA
LANA - MERANO
 e FUNVIA
GIOGO S. VIGILIO

SOCIETÀ ANONIMA
 SEDE: LANA D'ADIGE - VIA S. LUIGI 1000 - 1000
 DIREZIONE
 LANA D'ADIGE (STATIONE DI RILASCI)
 TELEFONO 1000 - 1001 - 1002 - 1003 - 1004 - 1005

TRADUZIONE

22. Juli 1935

LANA n. 11. Juli 1935/XIII

An die

P. V. VILLENBESITZER
 der Höhenansiedlung

N. V/ 954/72 3/8

MONT S. VIGILIO.

al N. del

OGGETTO:

Der Unfug, die Abfälle der Hauswirtschaft auf den Grundbesitz der Gesellschaft abzulagern, reißet immer mehr ein. - Dieser Zustand, der nach seiner rechtlichen und sanitären Seite hin ganz unzulässig ist, macht auch auf die Besucher des Jaches den denkbar schlechtesten Eindruck. - Unsere seitenwärtige Meinung, die auf die Abstellung derartiger Vorkommnisse hinauszielt, hat bisher wenig oder keinen Erfolg gehabt. -

Die Bahnverwaltung sieht sich daher neuerlich veranlaßt, und diesmal weniger höflich als dringend, darauf aufmerksam zu machen, dass die Villenbesitzer der Ansiedlung die Müllabfälle auf ihrem eigenen Grund und Boden entweder in einer entsprechend vorbereiteten und abgedeckten Grube oder auf eine andere einwandfreie Weise unterzubringen haben; sie verlangt weiters die ungestörte Entfernung der auf den Gesellschaftsgründe abgelagerten Abfälle. - Sollte dies nicht geschehen oder der beklagte Unfug fortgesetzt werden, so wäre die Gesellschaft zu ihrem Leidwesen gezwungen, die Hilfe der Behörde gegen jene anzusuchen, welche ihre Bequemlichkeit zum Schaden der Allgemeinheit, der Nachbarschaft und des eigenen wohlverstandenen Interesses weiter hin ihrer Pflicht vorzuziehen belieben. -

Hochachtungsvoll:

S.A. FERROVIA ELETTR. LANA-MERANO:

Stamps: LANA-MERANO ANGEK. RÜCKEN ANGABE RÜCKEN		Stamps: LANA-MERANO-MERANO ANGABE RÜCKEN RÜCKEN	
FUNVIA GIOGO S. VIGILIO			
(Stamps: LANA-MERANO-MERANO) (Stamps: LANA-MERANO-MERANO)		(Stamps: LANA-MERANO-MERANO) (Stamps: LANA-MERANO-MERANO)	
(Stamps: LANA-MERANO-MERANO) (Stamps: LANA-MERANO-MERANO)			

Postkarte, gestaltet von Weber-Tyrol, Blick auf die Laugenspitzten, 1912.



Villenbesitzer kontra Bahn

Konfliktbeladene 30er Jahre

Anfang der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts war die Villenkolonie wohlhabender Bürger aus Lana und aus Meran auf den von der Vigilijochbahngesellschaft ausgewiesenen Grundparzellen beachtlich angewachsen, auf über 30 Sommerfrischhäuser. Es waren vor allem Kaufleute, aber auch zahlreiche Ärzte, die am Joch neue Akzente setzten.

Diese selbstbewussten Bürger mussten freilich nach der faschistischen Machtergreifung im offiziellen Schriftverkehr die Bezeichnung „Giogo S.Vigilio“ verwenden, denn das althergebrachte „Vigili-joch“ war plötzlich verboten. Jetzt beklagten die Villenbesitzer zudem, dass die noch unter Öster-

reich errichtete Telefonverbindung mit dem Joch nicht mehr funktionierte.

In einem Protestschreiben an die Seilbahngesellschaft heißt es im Jahr 1932: *„Die heutige Schnelligkeit, das Ergreifen jeder sich bietenden Gelegenheit zu einem Verdienst in der Jetztzeit erheischen die Notwendigkeit, sich auch während der Erholungsstunden und -tage nicht ganz von seinem Betrieb abzuschließen. Auch bei alpinen Unglücksfällen und plötzlichen Erkrankungen bei Kindern ist es dringend geboten, eine schnelle Verbindung mit einem Arzt herzustellen. Was hat die Aktiengesellschaft zur Wiedererlangung der selbstverständlichen Einrichtung einer Telefonverbin-*



Es ist eine Villenkolonie im Entstehen, die den Namen „Sankt Vigil am Joch“ führt. Für den Stil, den diese Sommerhäuschen zeigen sollen, hat der künstlerische Beirat der Bahngesellschaft, der verstorbene Architekt Gustav Birkenstaedt, ein reizendes Muster geschaffen; auch der prächtige Entwurf zu dem Gasthof „Station Vigiljoch“ ist jenem Meister der Baukunst zu verdanken.
R.F. Wolff, 1913

„Auch ist an Wochentagen der letzte Zug um 17 Uhr 20 viel zu früh angesetzt“, heißt es in einem weiteren Protestschreiben.

Die Kritik der Villenbesitzer betraf auch den Fahrplan, denn wer in der Früh vom Joch zu Tal wollte und die 8-Uhr-Bahn verpasste, musste auf die nächste bis 11 Uhr 20 warten.

Doch auch die Bahn hatte Probleme mit den Villenbesitzern der Höhenansiedlung „Monte S.Vigilio“.

In einem vom Juli 1935, dem XIII. Jahr der faschistischen Machtergreifung datierten Schreiben wird bemängelt, dass die Villenbesitzer ihren Müll auf dem Grund der Seilbahngesellschaft entsorgen.

„Die Bahnverwaltung sieht sich daher neuerlich veranlasst und diesmal weniger höflich als dringend, darauf aufmerksam zu machen, dass die Villenbesitzer der Ansiedlung die Müllabfälle auf ihrem eigenen Grund und Boden – entweder in einer entsprechend vorbereiteten und abgedeckten Grube oder auf eine andere einwandfreie Weise unterzubringen haben.“

Villa Köllensperger.

Sportfest am Vigiljoch.



Die Belegschaft der Bahnen Lana-Meran, Burgstall-Oberlana und der Vigiljochbahn bei einem Abschiedstreffen anlässlich der Option, 1938.



Prominenz im Burggrafenamt

Von Bismarck bis Brandt

Bis zum Bau der Schwebebahn aufs Vigiljoch galt Lana zwar als aufstrebender Fremdenverkehrsort, wurde aber von der Kurstadt Meran und selbst vom Heilbad in St. Pankraz in Ulten, was die Prominenz anging, in den Schatten gestellt. Das vor dem Bau der Ultner Straße nur zeitaufwändig erreichbare Mitterbad bei St. Pankraz konnte bereits in den Jahren 1840-43 einen prominenten Gast beherbergen. Drei Sommer hintereinander verbrachte der spätere deutsche Reichskanzler Otto von Bismarck Kuraufenthalte in Mitterbad. Der damals 25jährige Bismarck soll sich sehr zum Unwillen der ortsansässigen Burschen in die Tochter des Badwirtes verliebt haben. Neben Bismarck fanden auch Österreichs

Kaiserin Sissi sowie die deutschen Schriftsteller Heinrich und Thomas Mann den Weg nach Ulten zur Badekur in den Heilgewässern. Mit dem Bau der Vigiljochbahn konnte Lana nachziehen. Fritz von Herzmanovsky-Orlando, Franz Kafka, Christian Morgenstern und Franz Lehar flüchteten vom turbulenten Kurbetrieb in die luftigen waldbestandenen Höhen. Am 5. März 1913 fuhr der österreichische Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand samt Gemahlin aufs Joch und ab den 30er Jahren weilte der deutsche Reichsbankpräsident und spätere Finanzminister Hitlers, Hjalmar Schacht des öfteren in Lana und am Joch. Schacht unterbreitete dem Inhaber der Marmeladenfabrik Karl Zuegg (die Belegschaft hatte geschlossen für



Deutschland optiert) den Plan für den Bau einer Anlage zur Produktion von Apfelpulvergetränken für die deutschen Afrika-Truppen. Ehe dieser Bau zu Ende geführt werden konnte, waren die deutschen Truppen jedoch aus Afrika vertrieben. Als prominentester Vertreter der deutschen Nachkriegspolitik fuhr im April 1963 der regierende Berliner

Bürgermeister Willy Brandt mit der Bahn aufs Joch. Brandt wurde 1969 deutscher Bundeskanzler und erhielt 1971 für seine Ostpolitik den Friedensnobelpreis.

Gasthof Station Vigiljoch mit Restauration und Gästehaus, 1913.

Der Eggerhof in einer historische Aufnahme von 1898.





Die neue Bahn, heute die schnellste, ferngesteuerte Verbindung zwischen Berg und Tal.

Autofreies Vigiljoch *Naherholung, familienfreundlich*

Bereits bald nach der Erbauung der Schwebelbahn im Jahre 1912 wurden zahlreiche Villen und Sommerfrischhäuser, vornehmlich von Lananer und Meraner Bürgern in lockerer Streuung im ausgedehnten Vigiljocherwald erbaut, ebenso das Berghotel Vigiljoch, welches viele Prominente zu seinen Stammgästen zählte.

Als die Winter noch schneereicher waren, erfreute sich das Vigiljoch auch als Skigebiet großer Beliebtheit. Auch heute noch ist das Vigiljoch als Familienskigebiet und mit seiner Rodelbahn und den Langlaufloipen bei Jung und Alt ein Renner.

Der Blick in die Vergangenheit hat gezeigt, dass das Vigiljoch durch

den Bau der Schwebelbahn vor 100 Jahren zu einem der attraktivsten Naherholungszonen unseres Landes wurde. Wo sonst noch kann man in nur wenigen Minuten Fahrtzeit von den Ballungsräumen der Talsohle eine weitgehend unberührte Natur- und Wanderlandschaft erreichen, mit einzigartigem Panorama von der Texelgruppe bis zu den Dolomiten. Die Tatsache, dass das Vigiljoch mit dem Auto nicht erreichbar ist, war und bleibt das Qualitätssiegel dieser Landschaft, mit dem das Vigiljoch heute einen besonderen Stellenwert hat.

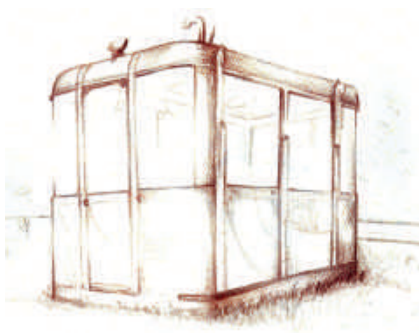
Schützenswerte Ursprünglichkeit am autofreien Vigiljoch.



Einen bedeutenden Qualitäts-sprung erlebte das Vigili-joch in den letzten Jahren durch die Übernahme von Hotel, Seilbahn und Sessellift durch den Meraner Unternehmer Ulrich Ladurner. Gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung von Lana und den Nachbarorten, der Landesbehörde, den Gastwirten, Bauern und Villenbesitzern konnten zahlreiche Maßnahmen zur Aufwertung des Vigili-jochs umgesetzt werden. Die Bahn, Sessellift und Restaurant wurden modernisiert und restauriert, Ulrich Ladurner hat ein neues Berghotel gebaut, das weit über die Landes- und Staatsgrenzen hinaus Aufmerksamkeit findet, die Gemeindeverwaltung hat mit beträchtlichen Investitionen für den Aufbau einer ordentlichen Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung gesorgt. In Umsetzung befinden sich schließlich qualitative Verbesserungen, wie die Auf-

wertung und einheitliche Beschilderung der Wanderwege, die gezielte Pflege von Almen und Lärchenwäldern, eine Neudefinition des Angebotes für den Winterbetrieb und der Ferienkolonie, eine ansprechende Bewerbung des guten gastronomischen Angebots mit kulinarischen Erlebnissen, die Sanierung des Naturdenkmals

Die letzte ausgemusterte Gondel, bis 2008 im Dienst.



Das Vigiljoch zeichnet sich durch besondere Artenvielfalt in der Pflanzenwelt aus, dies dank der geologischen Bodenbeschaffenheit.



Vom Kirchlein des Heiligen Vigilius (1790 m) hat man einen fantastischen Blick gegen Westen auf die Berge des Ötztaler- und Ortlerstockes.



Vigilius Mountain Resort.

„Schwarze Lacke“ u.a. mehr. Der bereits vor Jahren erstellte landschaftliche Gebietsplan Vigiljoch wurde überarbeitet dieser garantiert nach dem einstimmigen Beschluss des Gemeinderates und dessen Genehmigung durch die Landesregierung, dass das Vigiljoch autofrei bleibt. Das klar definierte gemeinsame

Ziel heißt: Vigiljoch, das autofreie und familienfreundliche Naherholungsgebiet mit der besonderen Ausstrahlungskraft. Es ist ein konkretes Ziel. Das Vigiljoch hat bei aller Wertschätzung der glorreichen Vergangenheit, seine große Zeit nicht hinter sich, sondern vor sich.





Belebende Orte

Vigilius, warum?

Schon seit meiner Kindheit kenne ich das Vigiljoch. Ich kann mich gut an das damalige Berghotel Vigiljoch erinnern und daran, dass ich es immer als etwas ganz Besonderes empfand. Im Hotel selbst war ich nie, ich weiß nur, dass ich großen Respekt davor hatte. Was sich dort wohl abspielte? Für mich als Kind war es einfach nur geheimnisvoll. Ich war davon überzeugt, dass hier nur Menschen wohnen konnten, die von ganz weit her kamen. Als Jugendlicher sah ich das Berghotel Vigiljoch dann schon mit ganz anderen Augen. Dass hier nur Spießer einkehren konnten, war für mich in meinen Sturm-und-Drang-Zeiten klar. Barbara jedoch weckte mein Interesse, eine Ober-

schülerin, die im Sommer im Berghotel Vigiljoch als Kellnerin arbeitete. Ich war wohl ein bisschen verliebt. Als junger Mann habe ich mich mit diesem Platz dann wieder neu und natürlich auf völlig andere Weise beschäftigt: Ich habe mich umgesehen und festgestellt, dass das Innere im Grunde absolut uninteressant ist. Kraft hatte das Äußere – eben dieser Platz, die Natur, das Umfeld und die Aussicht – ich war fasziniert. Seither ist viel Zeit vergangen. 1999 habe ich dann erfahren, dass das Berghotel Vigiljoch verkauft werden sollte. Mein Verstand sagte "uninteressant", aus wirtschaftlicher Sicht wäre damit nichts anzufangen. Aber mein Gefühl war eben ein anderes, das

Ganze wollte mir nicht mehr aus dem Kopf gehen. Nur sechs Monate später habe ich dann den Kaufvertrag unterzeichnet und wurde somit Besitzer einer alten, baufälligen, irgendwie unappetitlichen aber trotzdem überaus faszinierenden Struktur, gelegen an einem einmaligen Platz. Zunächst pasierte ein Jahr lang nichts. Mir war bewusst, dass ich in der Tourismusbranche neu war und dass mir wegen meiner mangelnden Erfahrung in diesem Bereich Fehler passieren konnten. Doch gerade darin sah ich auch eine Chance, um eben etwas Innovatives auf die Beine zu stellen. Etwas Einzigartiges zu schaffen, das war die Idee. Ich war überzeugt, dass dies nur in Verbindung mit diesem faszinierenden Platz am Vigljoch möglich sein würde. Der Ort selbst war von Anfang an der Maßstab. So lauteten auch meine ersten Worte gegenüber Matteo Thun, dem Architekten: "Du wirst nichts Schöneres schaffen können, als es dieser Platz schon ist". Mit diesen Worten begann eine intensive Zeit der gemeinsamen Planung.

Matteo Thun hat diese meine Worte nicht etwa als Herausforderung zum Widerspruch gedeutet, sondern war von Anfang an damit einverstanden, diesen Schaffensprozess mit der nötigen Demut anzugehen. Er übernahm seine Aufgabe mit äußerster Konse-

quenz. In den zahlreichen Gesprächen stand nicht im Vordergrund, was nun erbaut werden sollte. Das zentrale Thema war der Gast: was er fühlen, erleben, sehen ... und mit allen Sinnen wahrnehmen sollte. Bald entstanden erste Skizzen.

Es war eine spannende Zeit, in der ich mich ganz auf diesen Bau konzentriert habe. Freilich oft auch eine große Belastung, mit schlaflosen Nächten und dem Druck, den finanziellen Rahmen nicht zu sehr zu sprengen. Und immer wieder die Energie aufzubringen, um Probleme zu schlichten. Dann, endlich, erfolgte die erfolgreiche Eröffnung des *vigilius mountain resort*, und die Arbeit ging ununterbrochen weiter: mit der Positionierung, den Mitarbeitern, der Führung, den Abläufen, den Gästen – eine neue Erfahrung für mich als Unternehmer aus einer gänzlich anderen Sparte. Ich bemerkte bald die Gefahr, in das Fahrwasser der „touristischen Gewohnheiten“ zu geraten.

Die Überzeugungsarbeit, Eigenständigkeit zu suchen, den Mut zu haben, anders zu sein, ging weiter. Immer mit dem Ziel vor Augen, dass sich das ganze Team mit den *vigilius*-Besonderheiten identifizieren sollte. Für Hierarchien durfte es keinen Platz geben. Schließlich gelangte ich zur Einsicht, dass ich mich persönlich darum küm-



mern musste. Mittlerweile hatten wir im vigilius-Team Mitarbeiter, die bereit waren, für unsere gemeinsame Vision einzutreten. Wir verteilten Aufgaben und Verantwortlichkeiten neu und definierten unsere Mission: ankommen, loslassen, glücklich sein, leben. Diese vier extrem einfachen Worte stammen nicht von mir, sondern vom vigilius-Team. Ich war begeistert, denn diese Worte drücken die Basis für eine positive Lebenseinstellung aus, und zudem sind sie zeitlos. Ebenso hätten sie schon vor 100 Jahren formuliert werden können, und in 100 Jahren wären sie immer noch aktuell. Das ist auch wichtig, denn das vigilius mountain resort will weder Trends folgen, noch vorgeben. Im vigilius mountain resort arbeiten 40 Mitarbeiter aus 10 Nationen und allen Kontinenten. Die Zusammenarbeit funktioniert ohne Konflikte, hierfür leistet

sicherlich die Unternehmenskultur einen wichtigen Beitrag. Entscheidend aber ist der Berg. Er ist es, der in gewissem Sinne abhängig macht – und gleichzeitig auch bindet.

Zur Philosophie des vigilius mountain resort gehört vor allem die Liebesswürdigkeit der Mitarbeiter, jeder einzelne lebt sie auf seine Weise – das hat vielleicht nichts mit Perfektion zu tun, wohl aber mit spontaner Natürlichkeit. Genau das ist es auch, was wir wollen: eine natürliche Gastfreundschaft.

Warum es das vigilius gibt? Warum ich dieses Projekt verwirklicht habe? Ich gebe zu, diese Frage kann ich auch heute noch nicht rational beantworten.

Ulrich Ladurner

Literatur- und Quellennachweis

- Norbert Mumelter: Die Kohlererbahn und ihr Begründer, Der Schlern, 39. Jg., 1965
- Norbert Mumelter: Die erste Bergschwebebahn der Welt Bozen-Kohlern, Heimatschutzverein Bozen, 1983
- Albert Innerhofer, Reinhold Staffler: Stählerne Stege, der Seilbahnpionier Louis Zuegg, Edition Raetia Bozen, 1996
- Kuratorium für Technische Kulturgüter: Stählerne Stege, Kulturtechnischer Brückenschlag zur Gegenwart, Nachlese Symposium 6.11.1998
- Geburtsort der Technik, Tageszeitung Dolomiten, 25. März 1998
- Hotel Monte San Vigilio, Ministero per la Stampa e la Propaganda, Dir. Gen. Turismo, 1937
- Karl Felix Wolff: Meran, Lana und die Vigiljochbahn, Selbstverlag, Druck Wagner'sche k.k. Universitäts-Buchdruckerei, Innsbruck 1913
- Die Laute, Nr. 5, V. Jg. Meran, 1912
- Die Laute, Nr. 3, III. Jg. Meran, 1910
- Festschrift „Die Vigiljoch-Bahn, Lana bei Meran, Südtirol“ Selbstverlag der Vigiljochbahn-Gesellschaft, Lana, Druck Buch- und Kunstdruckerei S. Pötzelberger, Meran, August 1912
- Meraner Bilderbuch, Druck und Verlag, Graphische Kunstanstalt S. Pötzelberger, Meran, 1930
- Sammlung M. Auffinger: Brief Gründerkonsortium Seilbahn Lana-Vigiljoch, 1.5.1909
- P. Romedius Girtler: Jocher Kirchlein St. Vigil, Buchdruckerei Gruber, Lana, 1933
- Vergnügungsanzeiger Kurort Meran, Meraner Konzertprogramme, Buch- und Kunstdruckerei S. Pötzelberger, Meran, 1912
- P.L.Roy, L'aiguille du Midi, Edition Glènat, Grenoble Cedex, 2004
- Architektenkammer Provinz Bozen, Architektur in Südtirol, Edition Raetia, Bozen, 1993
- Chronik Kloster Lanegg, Eintrag S.28. Lana, 1910
- P. Arbogast Reiterer: Lana, Vergangenheit und Gegenwart, Selbstverlag des Kirchenbau-Vereins, Lana, 1911
- Paul Preims, Architektur in Südtirol ab 1900, Arunda Nr. 8+9, Hrsg. H. Wielander, Union-Druckerei, Meran, 1979
- Wittfrida Mitterer, Hrsg., Zeitzeichen der Technik, Edition Raetia, Bozen, 1993
- Amt für Seilbahnen, Autonome Provinz Bozen, Planarchiv, Luis Zuegg, Plan Seilbahn Vigiljoch, Talstation, 1952
- August Lewald, Tyrol, Literarisch-Artistische Anstalt, München, 1835
- Meinhard Pizzinini, Alt-Tirol im Plakat, Haymon-Verlag, Innsbruck, 1983
- Wittfrida Mitterer, Technikmeile Südtirol, Kompassverlag, Innsbruck, 2008
- Elisabeth Baumgartner, Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol, Haymon-Verlag, Innsbruck, 1990

Bildnachweis

Umschlag, historische Postkarte

Bestand Seilbahngesellschaft Vigiljoch: S. 2, 4, 38, 45, 48, 56, 57, 58, 59, 63.

Bestand Kuratorium für Technische Kulturgüter: S. 7, 8, 12 Skizze, 18, 19, 20, 21, 22 Skizze, 24, 25, 28, 33 Skizze, 36, 43, 44, 67, 68, 69, 70 Skizze.

Bestand Albert Innerhofer: S. 9, 12, 17, 29, 30, 31, 32, 33, 39, 40, 42 Büste, 46 Umlenkscheibe, Materialeilbahn, 49 Mittelstation, 66, 67.

P. Romedius Girtler, „Jocher Kirchlein St. Vigil“, Buchdruckerei Gruber, Lana 1933: S. 10.

„Meraner Bilderbuch“, Druck und Verlag, Graphische Kunstanstalt S. Pötzelberger, Meran, 1930: S. 13.

Walter Conrad Billroth: S. 15.

Bestand Werner Schröter: S. 22, 23, 37.

Festschrift „Die Vigiljoch-Bahn, Lana bei Meran, Südtirol“ Selbstverlag der Vigiljochbahn-Gesellschaft, Lana, Druck Buch- und Kunstdruckerei S. Pötzelberger, Meran, August 1912: S. 26, 27, 46, 47, 49.

„Vergnügungsanzeiger Kurort Meran“, Meraner Konzertprogramme, Buch- und Kunstdruckerei Pötzelberger, Meran, 1912: S. 34, 35.

Bestand M. Auffinger: S. 38 Ausweis.

Norbert Mumelter, „Die erste Bergschwebbahn der Welt Bozen-Kohlern“, Heimatschutzverein Bozen, 1983: S. 41, 42.

Bestand Vigilius Mountain Resort: S. 70, 71, 73.

Personenregister

- Achleitner, Friedrich 47
Auffinger, Josef 37
Bartok, Bela 35
Birkenstaedt, Gustav 27, 45, 49, 64
Bismarck, Otto von 65
Bleichert, Adolf 17, 27, 29, 33
Bleichert/Zuegg 17, 33
Blümel, Hermann 34
Brandt, Willy 66
Buddenbrook, Jean, Tony 6
Ceretti & Tanfani 3, 15, 29, 37, 42
Ceretti-Tanfani-Strub 37
Conrad, Walter 4, 3, 15
Defregger, Franz 35
Dülfer, Martin 34
Egger Lienz, Albin 35
Eugen, Erzherzog 45
Eysler 35
Ferdinand, Erzherzog 4
Förster, Emil von 34
Girtler, P. Romedius O.T. 10
Gridl 24, 25
Grubhofer, Tony 57
Guschelbauer, Anton 19
Herzmanovsky-Orlando, Fritz von 4
Kafka, Franz 4, 35, 65
Köllensperger, Jakob 19, 37, 39
Köster, Alexander 35
Kravogl, Johann 3, 13
Kubin, Alfred 35
Ladurner, Ulrich 4, 69, 73
Lehar, Franz 4, 35, 65
Lenhart, Franz 59
Lösch, Martin 19
Mann, Heinrich 65
Mann, Thomas 6, 65
Margesin, Gebrüder 15
Mendelssohn, Felix 35
Morgenstern, Christian 4, 35, 65
Mumelter, Norbert 27
Platter (Architekt) 48, 49
Pötzlberger, Meran 35
Riehl, Josef 23
Schacht, Hjalmar 65
Seelos, Gottfried 57
Sissi, Kaiserin 65
Staffler, Josef 28
Stauder, Franz 19
Strub, Emil 3, 15, 29, 37, 39, 42
Thun, Matteo 72
Torggler, Albert 4, 67
Trojer, Abler 3
Verdi, Giuseppe 35
Vigilius, hl. 1, 9, 36, 70, 71, 72, 73
Weber-Tyrol, Hans 4, 11, 45, 57, 59, 62
Wolff, Karl Felix 36, 61
Zuegg, Carl (Karl) 3, 65
Zuegg, Louis (Luis) 3, 15, 19, 22, 29, 31, 32, 33, 41, 43, 51
Zweig, Stefan 35

Technikmeile

Die Seilbahn auf das Vigiljoch bei Lana zählt zu den interessantesten Technikschauplätzen Südtirols, die im virtuellen Technikmuseum erfasst sind. In der Schausammlung im Internet werden technikgeschichtlich interessante Objekte und Ensembles auf einer Zeitstrecke von Zweihundert Jahren erhoben. Die Objektdatenbank bildet den Grundstock des virtuellen Technikmuseums und umfasst Sparten, in denen Südtirol technikgeschichtlich eine besondere Rolle gespielt und daher internationale Bedeutung erlangt hat. Objekte oder Ensembles werden im historischen Kontext mit zeitgeschichtlichem Bezug und in ihrem natürlichen Strahlungsfeld erfasst, und können zeit- und ortsunabhängig besucht werden.

Südtirol weist in der Entwicklung der Technik eine ganz eigene Geschichte auf, die neben Pionierleistungen auch aus mühevollen Gemeinschaftserfindungen und plötzlichen Veränderungen besteht, die es daher verdienen, ins Rampenlicht gesetzt zu werden.

Parallel zum Technikmuseum im Internet werden in einer Technikmeile Reality Schauplätze längs der Südtiroler Radwege angeboten. Dieser landesweite Technikparcours folgt dem verzweigten Radwegenetz in Südtirol mit Anschluss an sämtliche Nachbarregionen. Die Technik-Schauplätze werden als lohnende Ausflugsziele anhand eines von der Fakultät für Design und Künste der Freien Universität Bozen entwickelten Leitsystems erschlossen.

Die Technikjuwelen präsentieren sich in ihrem natürlich gewachsenen Umfeld, und werden mittels innovativer Inszenierung und Information dem Besucherpublikum als Orte der Entdeckung und Auseinandersetzung nahe gebracht. Um die Wirkung der zahlreichen Zeugnisse technischen Fortschritts in Südtirol, wie unter anderem die Seilbahnen, Wasserkraftwerke und Eisenbahnanlagen, zu bündeln, verbindet ein Parcours die wichtigsten Orte miteinander. Weiterführende Infos unter www.technikmuseum.it.

Kontakt:

Kuratorium für Technische Kulturgüter
Lauben 71
39100 Bozen
www.technikmuseum.it



Profil der Personenschwebebahn Lana-Vigiljoch.

Fig. 337-338



MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C104808

Herausgeber:

Kuratorium für Technische Kulturgüter

in Zusammenarbeit mit:

Autonome Provinz Bozen,

Abteilung Mobilität, Amt für Seilbahnen;

Seilbahngesellschaft Vigiljoch;

Sponsoring:

Tourismusverein Lana und Umgebung;

Bierbrauerei Forst;

Raiffeisenkasse Lana;

Meraner Mineralwasser San Vigilio.

Konzept und Redaktion: Wittfrida Mitterer

Texte:

Gerd Staffler, Albert Torggler, Christoph Gufler, Wittfrida Mitterer

Graphik: Bruno Stefani

Druck: Universitätsverlag A. Weger, Brixen

Copyright: Kuratorium für Technische Kulturgüter

August 2012

Umschlagbild:

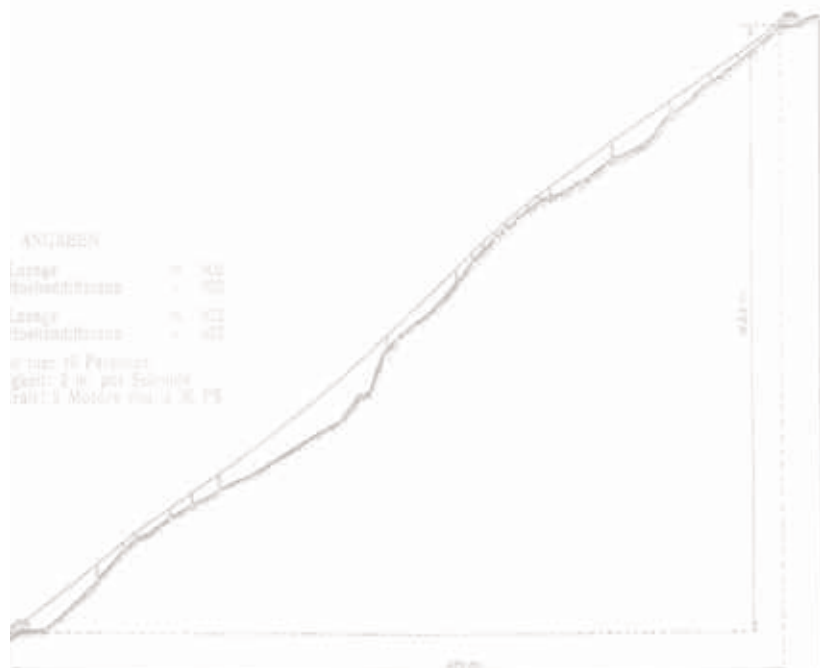
Die Schwebebahn zum Vigiljoch, historische Postkarte

ISBN 978-88-6563-052-5

ANGREIFEN

Länge	m	952
Seitenabstand	m	952
Länge	m	952
Seitenabstand	m	952

Grunde: 16 Personen
 gestr.: 2 m per Seite
 gestr.: 2 m per Seite



KURATORIUM
für Technische Kulturgüter
Südtirol



CURATORIUM
per i Beni Tecnici Culturali
Alto Adige

Profil der Personenschwebebahn Lana-Vigiljoch.

(Fig. 337-338)



Fig. 337 — Wagen.

I. Streck

II. Streck

Gesch.
Erforderl

Mittel Stati

Station Lana



ISBN 978-88-6563-052-5



9 788865 630525

Fig. 338