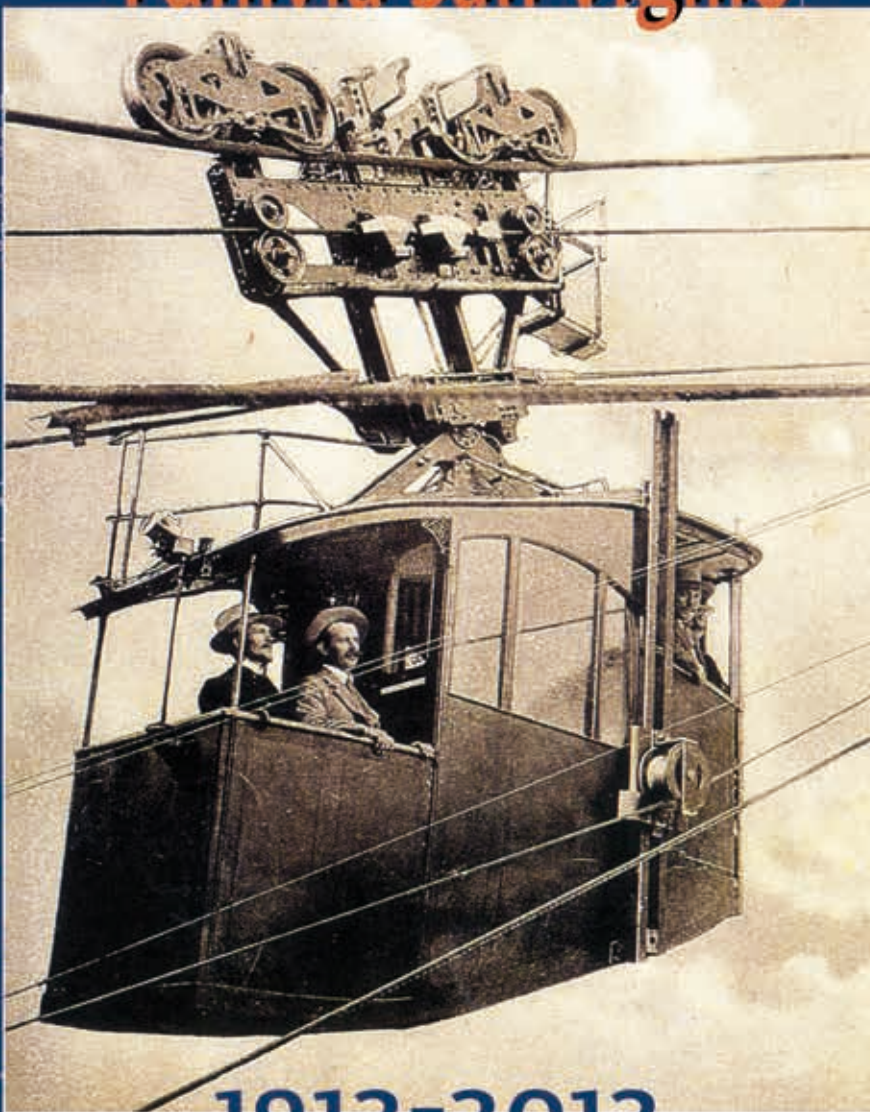


100 anni

Funivia San Vigilio

Station Vigilsch



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

Station Lana

Kilometer

C.7.322



Fig. 337-338

100 anni Funivia San Vigilio

ANGABEN

Länge	11	900
Höhenunterschied	11	900
Länge	11	900
Höhenunterschied	11	900

Tragkraft 18 Personen
Höhenzeit 2 m. per Sekunde
2 Motorwagen à 50 PS



1912-2012

Ringraziamenti

Si ringraziano tutti coloro, istituzioni e privati, esperti e testimoni del tempo, che hanno reso possibile la realizzazione di quest'opera grazie ai loro consigli, al loro appoggio e alla messa a disposizione di immagini e/o documenti di loro proprietà.

In particolare:

Walter Felber, docente presso l'Institut für Experimentelle Architektur dell'Università di Innsbruck, Studio 3, Corso di disegno, assieme a: 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 Wolfsgruber, Nadine Wechselberger; Ulrich Ladurner, Presidente Funivia Monte San Vigilio
Abel Poletti, Direttore Funivia Monte San Vigilio
Albert Torggler, Merano
Albert Innerhofer, Lana
Margit Auffinger, Merano
Dieter Köllensperger, Erlangen
Werner Schröter, Innsbruck
Johann Zelger, Markus Pitscheider, Ufficio Funivie, Provincia Aut. di Bolzano

Indice

100 anni Funivia San Vigilio

Auguri	3
Andar per monti	5
Gli inizi del "Jocherbahn"	6
S. Vigilio tra tuoni e fulmini	9
Lana, ambiente e albori	11
Lana roccaforte della tecnica	13
Enrosadira elettrica	19
Storia degli impianti a fune in Alto Adige	27
Davide contro Golia	34
Costi-benefici	37
Cinque funi per la sicurezza	41
Romanticismo rurale per i siti della tecnica	45
La nuova funivia nella "Laute"	55
Pubblicità soft	57
Un viaggio in funivia	61
Residenti scontenti	63
Personalità nel Burgraviato, l'isola dei famosi	65
Moversi d'estate e d'inverno	67
Monte S. Vigilio, macchine al bando	68
Mettere radici	71
Bibliografia	74
Indice iconografico	75
Personaggi citati	76
Il miglio della tecnica	77





Auguri!

È un vero piacere per me poter salutare i 100 anni di attività della Funivia di Monte San Vigilio. A nome di tutti i nostri concittadini quindi voglio esprimere il mio sincero augurio per il raggiungimento di questo traguardo è davvero significativo. Un esempio di successo, di lungimiranza, di impegno per il comune di Lana e per Monte San Vigilio che ha portato a festeggiare quest'anno il secolo di attività. Una storia ricca di esperienze positive che è un esempio per tutta la provincia.

La Funivia di Monte S. Vigilio in una foto del 1960.

Sin dalla sua apertura ed inaugurazione ha sempre avuto il compito di portare i turisti ed i cittadini di Lana su quella che può essere vista come una naturale splendida terrazza come Monte San Vigilio, che domina Lana e tutta la valle. La funivia originale, costruita un secolo fa, è stata un esempio a livello europeo per la ardita costruzione e venne considerata un'opera pionieristica. In particolare va ricordato il supporto dato alla realizzazione da un illustre cittadino di Lana come Luis Zuegg. Grazie alla realizzazione di quest'opera furono davvero tante le personalità che anche da Merano raggiungevano Lana per provare l'ebbrezza di un viaggio sulla Funivia.



La bellezza del luogo si può ammirare sia in estate che in inverno ed è quindi una meta ideale per le vacanze, per lo svago, per trascorrere una giornata in compagnia e per gustare un piatto di prelibatezze nostrane nei ristoranti o nelle stube tipiche.

Sono certo che anche in futuro grazie a questa funivia, che è anche un importante mezzo di trasporto alternativo all'auto, Lana e Monte San Vigilio potranno avere uno sviluppo ulteriore, all'insegna della qualità e del rispetto per l'ambiente. In questo senso credo che questi primi cento anni di attività debbano essere considerati certamente un importante traguardo, ma soprattutto un nuovo punto di partenza per raccogliere e vincere nuove sfide. Un sentito ringraziamento a tutti coloro che nel corso di questo secolo hanno reso possi-

bile tutto questo ed un sincero augurio per il futuro.

Dr. Luis Durnwalder

Presidente Provincia Autonoma di Bolzano

Albergo a Monte S. Vigilio, cartolina illustrata di Weber-Tyrol, Edizioni Società Funivia Monte S. Vigilio di Lana, 1912.



Andar per monti

La funivia Monte San Vigilio è una buona base di partenza per una bella camminata o un giro in bicicletta, ad esempio un percorso circolare in mountain bike con partenza da Merano, passando per Naturno e l'Alta Via di Lagundo. Un consiglio: Procuratevi una bikemobil Card (presso le biglietterie nelle stazioni e in molte associazioni turistiche) e raggiungete Merano comodamente in treno o autobus. Il biglietto combinato, oltre al costo dei mezzi pubblici, comprende anche il noleggio di una bicicletta, disponibile nella stazione ferroviaria di Merano. Da qui si parte pedalando per raggiungere Lana e la stazione a valle della funivia Monte San Vigilio. Giunti alla stazione a monte,

seguiamo il sentiero che porta al lago "Pozza Nera" ed iniziamo la prima discesa verso Rio Lagundo. Da qui si sale fino a raggiungere la Malga di Naturno. Proseguiamo scendendo fino a Naturno; qui la "Bici Alto Adige" può essere restituita nel punto noleggio della stazione ferroviaria, per il ritorno a casa c'è la ferrovia della Val Venosta. Chi ha voglia di proseguire può prendere la ciclabile della Val d'Adige fino a Rablà e raggiungere l'Alta Via di Lagundo passando per Parcines, per poi continuare fino al punto di partenza a Merano. Buon divertimento e buon viaggio!

Thomas Widmann

Assessore Turismo e Mobilità,
Provincia Autonoma di Bolzano



Gli inizi del “Jocherbahn”

Un’atmosfera di grande fermento dominava quasi ovunque alla fine del XIX secolo. La fiducia nella tecnica era pressoché sconfinata. Tutto sembrava fattibile, ogni problema risolvibile e la gente vedeva avvicinarsi un futuro dorato.

Anche in Alto Adige non si voleva assolutamente perdere il collegamento con il resto del mondo. Numerosi furono i pionieri della Tecnica che destarono non poco clamore con le loro invenzioni e scoperte. Fu così che sorsero uno di seguito all’altro centrali elettriche, impianti industriali e officine meccaniche.

Quando, nel 1912 (esattamente 100 anni fa), dopo 3 anni di cantiere, entrò in funzione la funivia di

Monte San Vigilio, molti ospiti di riguardo presero parte alla prima corsa inaugurale. Curiosi di Lana e dintorni accorsero per vedere la “meraviglia tecnologica” e il nuovo impianto riscosse da subito grande consenso e affluenza di utenti.

Già nel 1901 Thomas Mann, che frequentò Lana e la Val d’Ultimo, nel suo romanzo “I Buddenbrooks”, introduceva il concetto di un posto di villeggiatura prestigioso e “fresco”, lontano dalla calura dell’estate, quando racconta del Console Jean Buddenbrook che manda la propria nevrotica figlia Antonie a trascorrere le vacanze nella località di Travemünde. Ora, grazie alla nuova funivia, anche a Lana si poteva “volare” fino a San Vigilio,



che ben presto diventò luogo di villeggiatura, riposo, rappresentanza e divertimento per le numerose mondane famiglie borghesi del paese.

Infatti cominciò quasi subito la costruzione di numerose villette, pensioni e alberghi, e per rendere Monte San Vigilio ancora più attrattivo per i suoi ospiti, si proseguì la sua valorizzazione turistica con la realizzazione di diversi impianti di risalita e di una pista per slittini. Ora residenti e turisti si recavano a San Vigilio non solo per la villeggiatura estiva, ma anche durante l'inverno per sciare e slittare. Alcuni abitanti di Lana si ricorderanno sicuramente ancora delle leggendarie feste al famoso Albergo Monte San Vigilio di allora. Negli ultimi decenni sono stati apportati alla funivia continui miglioramenti, risanamenti e interventi innovativi. Se un secolo fa valeva come esempio di lavoro

tecnico pionieristico, ai giorni nostri è diventata simbolo di libertà, di desiderio di partenza e di indipendenza.

Io mi auguro che questo spirito pionieristico che pervase gli innovatori e i costruttori di allora continui anche in futuro a preparare la strada ad altre innovazioni e al superamento di nuovi confini. In questa ottica i cittadini di Lana possono essere a buon diritto orgogliosi della propria straordinaria "Jocherbahn" e festeggiare con gioia il giubileo del suo primo centenario.

Harald Stauder
Sindaco di Lana

Disegno raffigurante la cabina della Funivia di Monte S. Vigilio, effettuato nell'ambito dei progetti artistici nello spazio aperto, Scuole Elementari di Lana, 2012.





S. Vigilio tra tuoni e fulmini

Missionario e “meteorologo”

Era un acceso sostenitore della nuova fede, San Vigilio da Trento, a cui sono intitolate numerose chiese del Tirolo storico. Questo lato del suo carattere gli fu fatale perché, quando durante uno dei suoi viaggi di evangelizzazione in Val Rendena (Trentino) abbatté senza esitare dal suo piedestallo una statua di Saturno venerata dalla popolazione e la gettò nel fiume Sarca, pagò il sacrilegio con la vita. Vigilio, così narra la tradizione orale, fu lapidato e ucciso a colpi di zoccoli di legno. La Chiesa di Roma lo dichiarò Santo. La sua

festa si celebra il 26 di giugno. Nella parte meridionale del Tirolo Vigilio sostituì nel suo ruolo il sino ad allora temuto Dio del Tuono “Thunar”.

Il Santo fu ufficialmente venerato come “Wetterherr” (Signore del tempo meteorologico); questo anche a Monte San Vigilio (Vigilijoch), presso Lana. Ancora nel 1640, una “Instruction” (direttiva) del Comune di Marlenigo stabiliva che: *“Andrà posta su Monte S. Vigilio una grande Croce, come è sempre stato. A questa ci si recherà ogni anno in processione con croce e sacerdoti per implorare la benevolenza degli elementi.”*

La prescritta processione fino a S. Vigilio sul Monte omonimo doveva servire, come si evince dal-

Chiesetta di Monte S. Vigilio in veste invernale e in un disegno di W. Felber.



Affresco con gli Apostoli sulla parete sud, XIV secolo.

Crocifisso dell'epoca di Hans Schnatterpeck.

l'agenda dell'Archivio Parrocchiale di Lana:

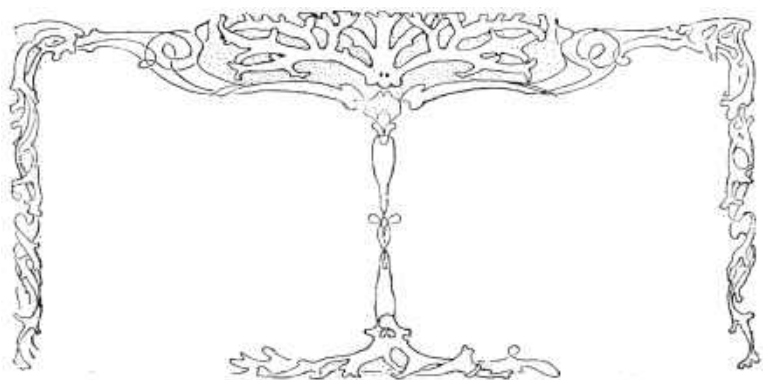
"...ad allontanare tempeste, grandinate, tuoni e fulmini."

Non esistono documenti relativi al periodo in cui fu eretta la chiesetta di S. Vigilio. Nella sua cronaca del 1933 parlando della stessa il Reverendo Padre Romedius Girtler O. T. avanza l'ipotesi, basata sulla presenza di elementi stilistici protoromanici, che essa risalga agli anni a cavallo tra l'XI e il XII secolo. Inserita in una lettera d'indulgenza della Parrocchia di Lana nel 1452, la chiesetta, posta a 1800 m di altitudine, divenne presto troppo piccola per il crescente numero di visitatori e fu quindi ristrutturata e ampliata due volte. Dal medioevo, a poca distanza dalla collinetta, correva il confine tra i vescovadi di Trento e Coira. Nel 1819 Coira perdette la Val Venosta. Nel 1964 le zone tedescofone della Diocesi di Tren-

to passarono sotto la Diocesi di Bolzano-Bressanone.

Presbiterio della chiesetta di S. Vigilio, immagine tratta dalla Cronaca di Padre Romedius Girtler O.T., 1933.





Lana, ambiente e albori *Intorno al volgere del Secolo*

Gli anni di passaggio dal XIX al XX secolo sono oggi visti con stupita meraviglia e spesso anche come l'inizio di una nuova era; la riduzione del peso del lavoro grazie all'introduzione di macchine e l'accresciuta mobilità conseguente alla realizzazione delle reti ferroviarie sono solo alcune delle conquiste di quest'epoca. A Merano la ripresa fu dovuta soprattutto al turismo, ma la Merano di allora non era quella di oggi. Quattro Comuni, Merano, Maia Alta, Maia Bassa e Quarazze dovettero spesso raggiungere faticosi compro-

messi prima di divenire una stazione climatica. All'epoca Lana già era uno dei grossi comuni del Burgraviato: aveva un importante *Hinterland*: l'Alta Val di Non e la Val d'Ultimo, con risorse di forza lavoro e materie prime, come ad es. il legno della Val d'Ultimo. Fu proprio a Lana che sorsero le prime industrie: la cartiera, la fabbrica di marmellate e anche uno stabilimento chimico.

Non va scordato che anche Lana gode di un clima favorevole. Di pomeriggio, grazie all'apertura della Val d'Ultimo, il sole la bacia a lungo; ciò dette a Lana l'opportunità divenire *leader* nella coltivazione di mele, che raggiunse importanza internazionale grazie al collegamento ferroviario. La varietà "Calwill" veniva esportata sino a Mosca,

Ornamento in stile floreale sul retro della cartolina illustrata da Weber-Tyrol, Edizioni Società Funivia Monte S. Vigilio, 1912



avvolta in carta velina. Essendo risaputo che in loco si producevano vino buono e saporita frutta, molti masi appartenevano a conventi bavaresi; il Maso Jocher, con la chiesetta di S. Vigilio sul Monte omonimo, al Monastero benedettino di Weingarten, in Svevia. L'industrializzazione, iniziata con l'invenzione della macchina a vapore, diede vita ad una borghesia creativa, che recla-

mava un suo spazio accanto alla nobiltà e al ceto contadino. Anche le libere professioni contribuirono a rafforzare la borghesia. Oltre al sempre ben istruito clero ora c'erano ingegneri, avvocati, medici e notai con alti livelli d'istruzione. L'alpinismo che, importato dall'Inghilterra, aveva aperto le porte del mondo alpino già verso la metà del XIX secolo; le stazioni climatiche, che prediligevano i luoghi in quota; la borghesia, che non poteva più andare in malga come il contadino furono gli elementi base dell'idea della "Sommerfrische", la villeggiatura "ai freschi". Anche il periodo di pace e di prosperità economica furono naturalmente essenziali per un robusto, innovativo sviluppo. Non desta quindi meraviglia che Merano e Lana, in concorrenza tra loro, volessero entrambe valorizzare per proprio conto quello che sarebbe diventato l'odierno centro di villeggiatura di Monte S. Vigilio.



Albergo Feldererhof, fermata del tram Lana-Merano in una veduta d'epoca.



Lana roccaforte della tecnica

Inventori e pionieri

L'arco alpino come ampio teatro di grandi rivolgimenti, Lana come scena locale del progresso tecnico: nel XIX secolo notevoli investimenti, dapprima nel campo dell'energia idroelettrica e successivamente in quello delle vie di comunicazione e del turismo portarono a grandiosi mutamenti a livello sociale, economico e culturale, base dell'odierno alto standard di vita.

Lana, dal 1850 uno dei maggiori Comuni della Valle dell'Adige ed embrione dello sviluppo tecnico, nel periodo 1870-1930 fu protagonista di un rapidissimo sviluppo. Lana ha fatto storia, a livello tecnico, ben al di là dei confini altoatesini. Dal motore elettrico di Johann Kravogl, ammirato all'esposizione

universale di Parigi del 1867, alla funivia di Monte S. Vigilio, alla tramvia Lana-Merano, la prima "elettrica" dell'Alto Adige, fino alle numerose conquiste tecniche e logistiche nel settore della coltivazione delle mele: Lana ha tutto quel che caratterizza un luogo "pionieristico". Alla costruzione del primo magazzino frutticolo privato, nel 1884, seguì nel 1885 la fondazione della Oberetschtaler Früchte-Exportgesellschaft (Società esportazione frutta dell'Alta Val d'Adige) e, nel 1900, di una fabbrica per la produzione di cassette e botti in legno per la frutta. Si pro-

Veduta panoramica sul Burgraviato dalla stazione superiore della funivia di Monte S. Vigilio, 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. POSTSCHECK-KONTO: 85 287.

FERNSPRECHER: 10 385

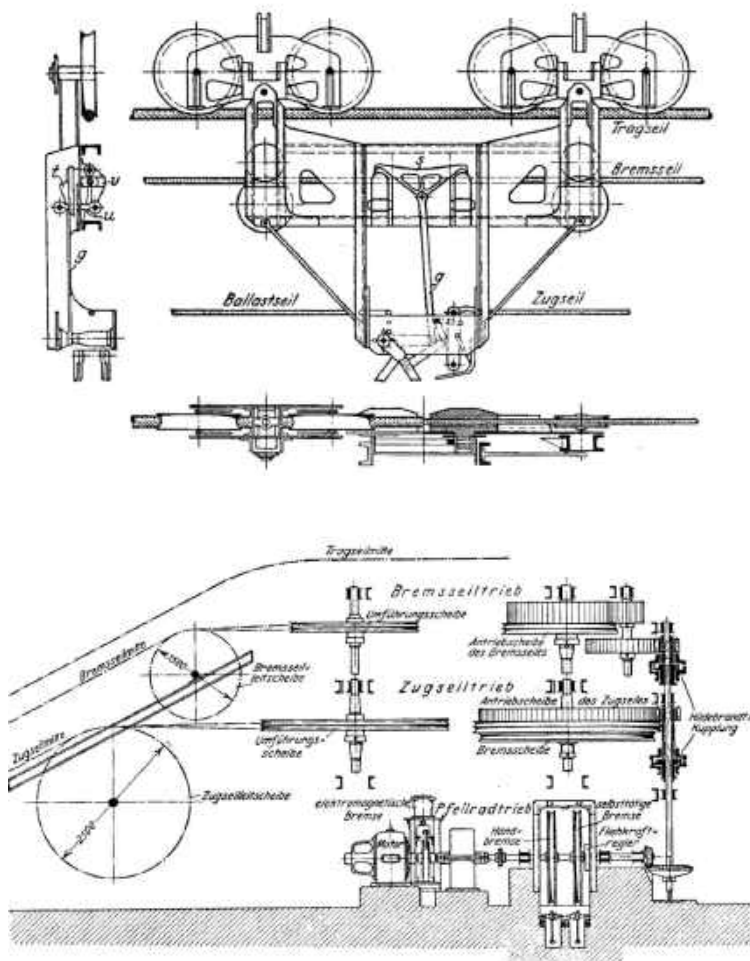
Betrifft: _____

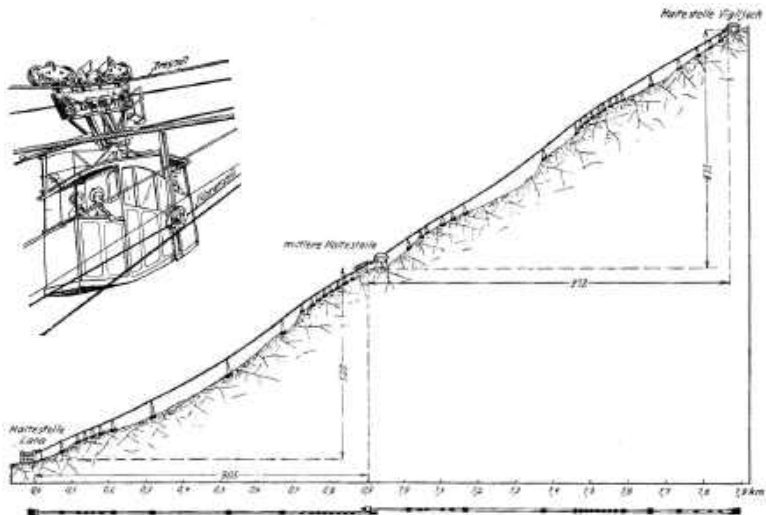
Mit _____ Plan und _____ Schriftseilagen

Zum Schreiben von: _____

Wien, am _____

RIX. Lichtdruckdaten 1.





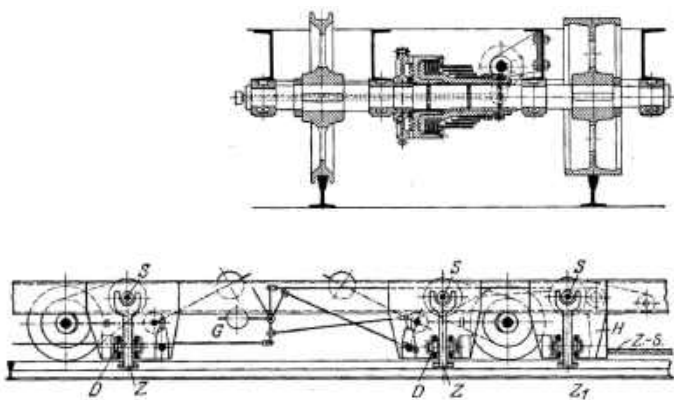
seguì a ritmo serrato: nel 1903 il visionario Louis Zuegg realizzò nella selvaggia e romantica gola di Lana una delle prime centrali idroelettriche private, nel 1906 fu inaugurata la tramvia Lana-Merano, nel 1907 fu aperta al transito la strada della Val d'Ultimo, nel 1908 aprì i battenti la fabbrica di cartone. Ma la star della scena tecnica dell'epoca fu naturalmente la funivia Lana-S. Vigilio, realizzata da Ceretti & Tanfani su progetto dello svizzero Emil Strub e del viennese Walter Conrad, la quale successivamente, grazie alle "migliorie" apportate da

Luis Zuegg, fece da apripista per impianti analoghi nel resto del mondo. Nel 1913 compì il viaggio inaugurale da Lana a Postal la prima locomotiva elettrica da 20 tonnellate, portando al traino anche le mele tanto apprezzate dalla corte russa di Pietroburgo, il che valse al treno il soprannome di "espresso delle mele". Nel 1917 in brevissimo tempo fu eretta la fabbrica di marmellate Zuegg. Nel 1926 fu costruita dai fratelli Margesin una fabbrica di prodotti chimici impiegati con successo come anti-parassitari in frutticoltura.



L'Ing. Walter Conrad con i figli nella dimora di villeggiatura della famiglia sul lago di Atter.

Progetto Ceretti Tanfani, sezione longitudinale della Funivia di Monte S. Vigilio; carrello di una cabina, da "Elektrische Zugförderung", E.E. Seefehlner, Edizioni Julius Springer, Berlino 1924.



Davanti a questo scenario da boom economico vale la pena fare un flashback, cercando di rispondere alla domanda su che cosa abbia dato origine alle molteplici invenzioni che documentano l'entità del mutamento e la particolarità della nostra terra.

Il territorio montano dell'Alto Adige, impervio e ripido, non ha certo facilitato a livello tecnico e operativo il compito a progettisti, ingegneri, committenti e semplici operai impegnati nel rendere la regione più accessibile. Lo svantaggio derivante dalla ubicazione, le avverse condizioni geografiche, i dislivelli e le impetuose e ancora non domate risorse idriche costituivano allo stesso tempo una sfida e un'opportunità. Un approccio geniale e il disponibile potenziale di creatività hanno spesso contribuito a fare di necessità virtù, facendo scaturire dalle difficoltà stimoli per nuove invenzioni,

scoperte e capolavori della tecnica. Ferrovie alpine, centrali, gallerie e strade rientrano a livello planetario tra le più spettacolari realizzazioni tecniche del secolo passato. Sono pietre miliari della tecnica, intimamente intrecciate con gli aspetti politici, economici, culturali e sociali dell'epoca. In ogni caso, lo sviluppo della tecnica in Alto Adige ha una sua storia del tutto particolare: essa è caratterizzata, oltre che da notevoli talenti artistico-creativi, da molte faticose invenzioni collettive e da subitanei cambiamenti, che hanno dato origine a una nuova coscienza pubblica.

Verso il 1900 in tutto il Tirolo si assiste alla nascita di una vera rete di funivie e collegamenti stradali. Se oggi gli impianti di risalita a fune sono soprattutto un trampolino di lancio per i redditi sport invernali – base di un diffuso benessere nell'arco alpino – spes-



so si tende a ignorare che le funivie usate come mezzo pubblico di trasporto sono decisamente migliori dei collegamenti stradali relativamente ai costi, al rispetto dell'ambiente e alle emissioni. Gli impianti a fune sono sinonimo di futuro nell'arco alpino e aprono, proprio nell'epoca della mobilità individuale sempre più costosa e sempre più impattante, nuove prospettive e quindi di sicurezza occupazionale anche nei posti di lavoro più decentrati.

L'idea della funivia quale mezzo di accesso a luoghi d'alta montagna difficilmente raggiungibili non è stata di aiuto solo al turismo, ma ha facilitato notevolmente la gestione di molti masi di montagna, contribuendo al mantenimento di un antichissimo paesaggio culturale, oggi divenuto d'importanza vitale per l'industria turistica.

Con la funivia Lana-Monte S. Vigi-

lio (brevetto Bleichert/Zuegg) fu comunque realizzato il primo grande impianto funiviario per il trasporto di persone del mondo.

Centrale idroelettrica nella Gola di Lana, cartolina illustrata d'epoca.

Meccanismo di comando e controllo del freno a tenaglia della cabina della funivia di Treib-Seelisberg.

Sottofondo della cabina della funivia con freni a tenaglia.

Z-S: fune traente; Z1: freno manuale; Z: freno automatico; S: mandrino del freno; H: sollevamento fune; G: peso di richiamo.

"Elektrische Zugförderung", E.E. Seefehlner, Edizioni Julius Springer, Berlino 1924.





Enrosadira elettrica

Mobilità locale

La tramvia Lana-Merano, la prima “elettrica” dell’Alto Adige

Un tipico modello di trasporto locale interurbano dal punto di vista della concezione, la tramvia elettrica fu fin dall’inizio un successo dal punto di vista economico e una realizzazione d’avanguardia per quanto riguarda la tecnica della mobilità. La linea tramviaria aveva inizio a Lana, correva parallela alla strada da poco costruita attraverso Cermes e proseguiva costeggiando Marlengo fino a raggiungere l’Adige, che oltrepassava su un ponte in ferro. Successiva-

mente incrociava la linea ferroviaria Bolzano-Merano e proseguiva lungo i terreni prativi, all’epoca non ancora edificati, di Maia Bassa per arrivare infine a Merano in Piazza Teatro, passando per il ponte omonimo.

Nonostante le iniziali resistenze motivate dagli alti costi d’investimento (il progetto fu affossato dalla popolazione di Lana in un referendum nel 1905), il Consorzio per la costruzione della linea tranviaria, guidato dall’Avvocato Jakob Köllensperger, costituito dal futuro pioniere della tecnica funiviaria Luis Zuegg, dal grossista Martin Lösch, dall’albergatore Franz Stauder e dall’impresario edile Anton Guschelbauer, riuscì infine a ottenere dall’imperial-regio Ministero

*Centrale idroelettrica delle Etschwerke a
Tel presso Merano, costruita da Oskar
von Miller nel 1897.*





delle Ferrovie la concessione per la costruzione e gestione della tramvia. Il 20 gennaio del 1906 il Ministero dell'Interno di Vienna autorizzò la fondazione della S.p.A. denominata “Elektrische Bahn Lana-Meran” (Tramvia elettrica Lana-Merano).

Dopo solo otto mesi di lavori, l'11 agosto del 1906 il tram Lana-Merano poté effettuare il viaggio inaugurale: la prima linea tranviaria elettrica dell'Alto Adige entrava in esercizio!

I convogli circolavano senza intoppi a cadenza semioraria, con partenza contemporanea dai capilinea di Lana e Merano. Il viaggio da uno all'altro durava circa 26 minuti e, grazie ai ridotti costi di costruzione, era particolarmente conveniente. La highlife meranese non rinunciava a esplorare la selvaggia e romantica gola di Lana, oppure di andare direttamente a visitare “il frutteto” dell'Alto Adige. Una novità era costituita anche dal servizio clienti del tram: “convogli



La corrente elettrica viene portata a Merano. Fieri del loro status gli operai posano tra rotoli di cavi, lampioni, collegamenti elettrici e quadri di comando accanto a una cabina di trasformazione.

Trasporto di trasformatori a Tel.

La centrale idroelettrica di Marlengo, 1925. Veduta degli interni, lavori di manutenzione.

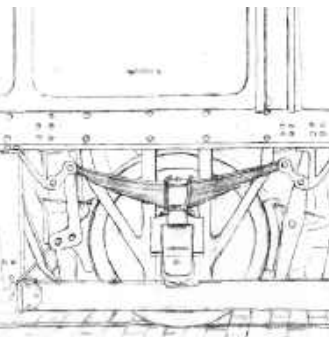
Chiusa di Tel.



teatrali” riportavano a Lana gli spettatori dopo la fine degli spettacoli. Il tram in breve tempo divenne molto popolare e uno dei fattori trainanti e stimolanti dell’economia del Burgraviato. Lo scoppio della prima guerra mondiale pose improvvisamente fine a questo sviluppo. Dopo il 1920 ebbe nuovamente inizio una ripresa; in occasione del 30° anniversario, l’11 agosto del 1936, si levò un unanime coro di lodi a questo mezzo di trasporto pubblico. In ogni caso,

l’8 maggio del 1956 il servizio cessò.

Progettista e amministratore delegato della tramvia Lana-Merano, come della centrale idroelettrica della gola di Lana, era l’Ing. Luis Zuegg. Il parco motore della tramvia era composto da tre motrici e due vagoni per il trasporto persone, ciascuno con una capacità di 40 passeggeri. La tramvia era alimentata da corrente elettrica continua a 600 volt, prodotta da due generatori di 120 cavalli l’uno, siti





La ferrovia locale Lana-Postal-Lana di Sopra, costruita dall'ing. Josef Riehl in immagini d'epoca. Il segnale di partenza per l'"Espresso delle mele" fu dato il 13 dicembre 1913.

Il trasporto persone cessò il 25 luglio del 1959.

Disegno: dettaglio del materiale rotabile della locomotiva elettrica, balestra con scatola del cuscinetto radente.

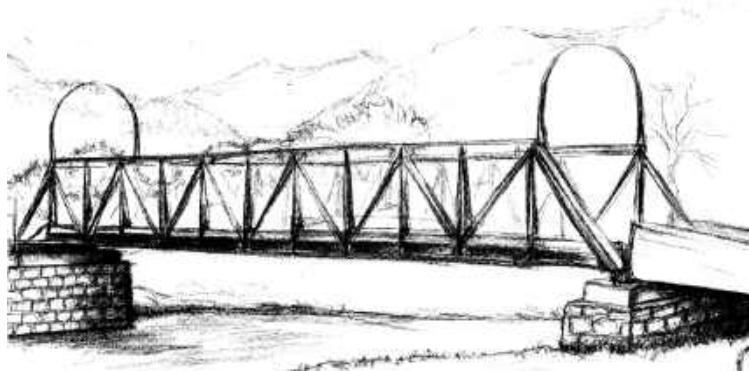
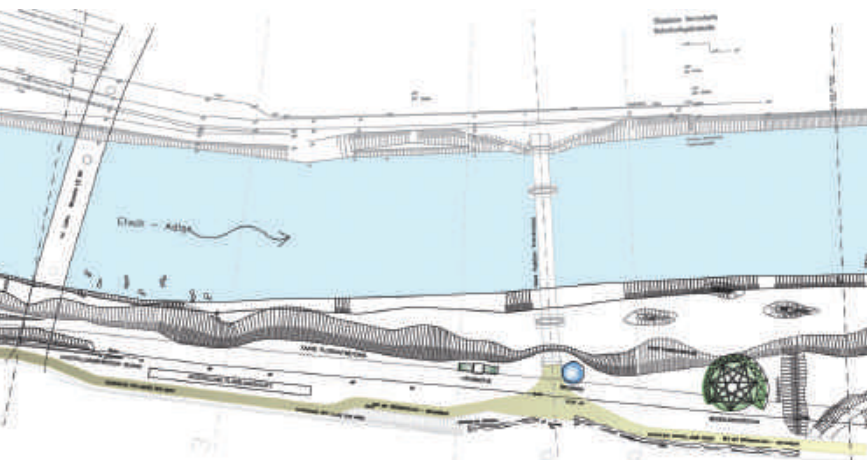
nella centrale della gola di Lana. In caso di carico eccessivo entrava in funzione un gruppo di accumulatori al piombo in tampone.

Lo scartamento era di 1000 millimetri; la linea raggiungeva una lunghezza di 7,6 km, con una pendenza massima del 3,3%.

L'espresso delle mele

A completamento dell' "elettrica" il 13 dicembre del 1913 entrò in esercizio la ferrovia secondaria Lana-Postal. Il parco motore era inizialmente composto da tre motrici a due assi con scomparto bagagli per il traffico passeggeri, una carrozza bagagliaio con 7 tonnellate di carico utile e da due locomotive elettriche a cabina centrale. Le automotrici per il traffico passeggeri disponevano di due motori da 35 cavalli, che garantivano una velocità di 25 km/h. Le due locomotive elettriche avevano motori da 50 cavalli. Il

peso in esercizio raggiungeva le 20 tonnellate, con una velocità massima di 20 km/h. Anche questa linea veniva alimentata con energia elettrica prodotta dalla centrale di Zuegg, nella Gola di Lana. Nei primi anni di esercizio il traffico si sviluppò in modo considerevole. C'erano 22 coppie giornaliere di treni che servivano 11 stazioni tra Lana e Postal, con un tempo di percorrenza di 20 minuti. Invece di trasportare la frutta di qualità lungo strade accidentate, il cosiddetto "espresso delle mele" (Apfel-express) portava la merce di prima scelta da Lana allo scalo di Postal da cui, grazie alla ferrovia Bolzano-Merano, poteva raggiungere addirittura la corte dello zar a Pietroburgo. Nel corso della guerra contro l'Italia il traffico ferroviario fu periodicamente sospeso, ma riprese dopo il conflitto mondiale. Con il crescente sviluppo del traffico pesante su gomma però il treno



andò presto in rosso. Quando la dilagante motorizzazione degli anni Cinquanta prese a scalzare il traffico ferroviario, il trasporto passeggeri venne definitivamente soppresso il 25 luglio 1959; quello delle merci cessò il 31 marzo 1974.

Ponte in ferro a traliccio

Notevole manufatto della ferrovia secondaria Lana-Postal, entrata in esercizio nel 1913, fu il ponte di ferro a traliccio sull'Adige, non lontano dalla stazione di Lana-Postal. Il ponte, con piano viabile inferiore,

re, fornito dalla ditta specializzata dell'Ing. Gridl di Vienna, è stato smontato, accuratamente restaurato e rimontato alcune centinaia di metri più a valle su piloni identici a quelli originali; il tutto secondo una idea progettuale fornita dal Curatorium per i Beni tecnici Culturali, realizzato dall'Ufficio Opere Idrauliche della Provincia di Bolzano. Questo gioiello tecnico ha una luce di oltre 37 m. Oggi il ponte ospita una pedociclabile, oltre a servire nei lavori di manutenzione degli argini del-



l'Adige.

Una delle due locomotive dell'“espresso delle mele”, costruita dalla Maschinen- und Waggonbau di Simmering presso Vienna su commessa delle officine Siemens-Schuckert di Vienna, il 20 maggio 2012 è stata restaurata a tempo di record e collocata nei pressi del ponte in ferro, dove è accessibile al pubblico. La locomotiva gemella si trova invece a Lana in Via Dogana; già nel 1998, nell'ambito di un progetto che ha coinvolto studenti delle scuole professio-

nali meranesi, era stata liberata dalla ruggine e portata a nuovo splendore.

La locomotiva elettrica restaurata della ferrovia Lana-Postal

Planimetria dell'Adige, sistemazione paesaggistica della riva e sito della Tecnica in contatto visivo con la stazione Lana-Postal.

Il ponte in ferro a traliccio sull'Adige, fornito nel 1913 dalla Brückenbau-Anstalt dell'Ing. Gridl di Vienna.



Pubblicazione celebrativa della Funivia di Monte S. Vigilio del 1912, con fotografie dell'Architetto Gustav Birkenstaedt, dei Fratelli Bährendt e di B. Peter, Merano.



Storia degli impianti a fune in Alto Adige ***Quale è stato il primo?***

Chi arrivò prima: il Colle, Grindenwald o Lana?

La spesso citata e reiterata affermazione che la “Funivia Lana-Monte S. Vigilio fu il primo mezzo di trasporto persone a viaggiare sospeso in aria di tutta l’Austria” non corrisponde al vero ed è stata ampiamente confutata da storici e studiosi. L’epoca delle funivie a propulsione meccanica su funi d’acciaio, secondo Norbert Mumelter, sarebbe iniziata nel 1868. In una miniera dello stato americano del Colorado in quell’anno fu costruita una sorta di teleferica, riservata al

solo trasporto di materiale. Nel campo della costruzione degli impianti a fune il ruolo guida a livello europeo, a partire dal 1874, fu assunto da Adolf Bleichert di Lipsia, col suo sistema “tedesco”, basato su fune portante e traente. Nel solo anno 1900 consegnò ben 345 teleferiche. Quando a cavallo tra Ottocento e Novecento anche in Alto Adige furono costruiti i primi impianti idroelettrici, si ebbe a disposizione l’energia necessaria per azionare questi impianti a fune. (1903 Gola di Lana, 1906 Colle). Tutte le teleferiche venivano usate come mezzo di trasporto – ovviamente senza autorizzazione – anche da persone. La teleferica del Colle a tratti viaggiava così rasente al suolo che, in prossimità della sta-

Il pilone più elevato, di 30 m d'altezza, popolarmente chiamato anche “langer Hans” (Gianni il Lungo). Il pilone fu sostituito da un sostegno in calcestruzzo nel 1956.



Puleggia di deviazione nella stazione a valle.

Invitati alla festa d'inaugurazione della Funivia di Monte S. Vigilio, 1912.

zione a valle, si poteva facilmente saltare dentro e fuori il veicolo. Per questo motivo le autorità pretesero dal proprietario dell'impianto, l'albergatore Josef Staffler, misure incisive per impedire alle persone di viaggiare in teleferica. Ciò costrinse Staffler a cercare una soluzione. Presentò quindi al Ministero delle Ferrovie di Vienna il progetto di un "impianto funiviario a propulsione elettrica" per il trasporto di persone. All'inizio però il Ministero non venne incontro a Staffler, sostenendo che: "Data l'assenza di un binario al suolo" la funivia dal punto di vista tecnico non poteva definirsi "ferrovia", non ricadendo quindi nell'ambito di competenza del Ministero delle Ferrovie. A questo punto intervenne il Capitanato Distrettuale di Bolzano, rilasciando a Staffler una concessione provvisoria. Sei dei sedici sostegni in legno della teleferica furono sostituiti con piloni in ferro. Inoltre fu

necessario dotare l'impianto di un dispositivo d'arresto, consistente in una seconda fune traente non operativa che, nel caso di rottura di quella principale, avrebbe trattenuto la cabina. Nel giorno di S. Pietro e Paolo del 1908 tutto era pronto. Josef Staffler poté inaugurare la *prima* funivia alpina del mondo ufficialmente autorizzata al trasporto di persone.

Un mese più tardi entrò in esercizio la Funivia Wetterhorn di Grindelwald, in Svizzera. La *seconda* funivia di montagna, dopo quella del Colle. L'impianto a fune era privo di piloni intermedi e talmente ripido che la cabina presentava una tacca obliqua per non toccare la fune portante. La Funivia del Wetterhorn fu chiusa nel 1915 e demolita nel 1934. Anche la prima funivia del Colle ebbe vita breve. Dopo due anni di esercizio senza incidenti fu chiusa per motivi di sicurezza il 1° ottobre 1910.

L'incarico di costruire una nuova



funivia fu affidato alla Ditta Bleichert di Lipsia. Nel frattempo a Lana s'era optato per il costruttore specializzato in impianti a fune Ceretti & Tanfani di Milano. Progettista era lo svizzero Emil Strub, che aveva già realizzato le funicolari della Mendola e del Virgolo a Bolzano. Luis Zuegg di Lana al contrario, che dal 1903 era titolare di una centrale elettrica e una teleferica nella Gola di Lana e che nel 1906 aveva costruito la prima linea tranviaria del Tirolo da Merano a Lana, non fu preso in considerazione per la costruzione della funivia di Monte San Vigilio. Il suo progetto per un impianto a fune sul modello di quello del Colle fu respinto da Vienna. Il momento di Zuegg sarebbe venuto più tardi. Come la Ditta Bleichert, anche Ceretti & Tanfani potevano vantare un'esperienza internazionale nella costruzione di teleferiche. Erano rappresentati con grandi impianti a fune per il tra-

sporto di materiali pesanti in America, Europa e Giappone.

Nel proprio programma i milanesi avevano anche delle cabine biposto per il trasporto del personale, non certo per il pubblico viaggiante. Per la funivia di Monte S. Vigilio fu scelta una tipologia costruttiva assai complessa. Innanzitutto si decise di costruire una stazione intermedia. Ciò avrebbe consentito di incrementare la portata oraria dell'impianto e un più comodo accesso alle proprie case agli abitanti di Pavicolo.

Per garantire la sicurezza, accanto alle funi portante e traente, vennero previste una fune di zavorra, una fune-freno e una fune-guida laterale. Dopo l'improvvisa scomparsa del progettista Emil Strub, per poter rispettare la prevista data di entrata in esercizio dell'impianto, il 31 agosto del 1912, si dovette ricorrere all'ing. Walter Conrad e poi a Luis Zuegg.



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



ERFINDUNGSSCHUTZ

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 Drahtschlüsseln.*

ENTHELT.

Anmeldungsdatum: *26. März 1916, 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 SICHERHEIT DER ERFINDUNG WERDEN DURCH DIE ERTHEILUNG DES
PATENTES NICHT GEWÄHRLEISTET.

EIDGENÖSSISCHES AMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM,
DER DIREKTOR:

Bern, den *1. November 1916.*

Hally.

☞ Siehe dritte Seite des Umschlages.

“Einrichtung zum Signalgeben”
(Dispositivo di segnalazione). Il 1° gennaio 1920 Louis Zuegg presenta la sua invenzione all’Ufficio Brevetti svizzero.



Così la funivia di Monte San Vigilio venne ad essere il *terzo* impianto a fune di montagna autorizzato al trasporto di persone. Per quanto riguarda il dislivello superato, con i suoi 1113 m all'epoca l'impianto ne deteneva il primato. La funivia funzionò senza intoppi sino al 1953, quando fu ristrutturata e modernizzata – finalmente secondo i proget-

ti di Luis Zuegg. La stazione intermedia fu abbandonata, quattro piloni di calcestruzzo sostituirono i vecchi 39 sostegni in ferro; fu così eliminato anche il fastidioso saliscendi oscillatorio, fonte di notevoli disagi per molti passeggeri in passato. Nell'ottobre del 1912 entrò in funzione la funivia del Pan di Zucchero, a Rio de Janeiro e un anno dopo, il 10





maggio del 1913 fu inaugurata la seconda funivia del Colle, realizzata dalla Ditta Bleichert. Era all'epoca la più moderna dell'arco alpino. Due funi portanti parallele di 44 mm di diametro garantivano un viaggio tranquillo e senza scosse.

Sarebbero passati altri dieci anni prima che Luis Zuegg, con la funivia Merano-Avelengo, innovasse radicalmente la tecnica di costruzione funiviaria. Aveva messo a frutto l'esperienza accumulata durante la Grande Guerra come responsabile della costruzione degli impianti a fune per l'esercito austriaco, che si era tradotta in numerosi brevetti internazionali. Una maggiore tensione delle funi e un minor numero di sostegni allungavano la durata delle stesse, migliorandone anche la sicurezza oltre a consentire di aumentare la velocità degli impianti.

Anche i costruttori di funivie di Lipisia, che durante la I Guerra Mondia-

le avevano piazzato non meno di 650 teleferiche militari, restarono impressionati dal sudtirolese. Il nuovo sistema funiviario "Bleichert-Zuegg" iniziò la sua marcia trionfale per tutto il globo. Fino al 1940 furono realizzati, in Europa, negli USA e in Sudafrica, non meno di 35 impianti a fune per trasporto persone basati su questa tipologia costruttiva.



Josef Zuegg, papà di Luis, con la famiglia.

Il tram Lana-Merano mentre passa per Cermes.

La Funivia del Colle (a sinistra) e la Funivia di Monte S. Vigilio in fotografie d'epoca.



Davide contro Golia

Cremagliera contro impianto a fune

Lana, il paese dei frutticoltori in pieno sviluppo, in lotta concorrenziale con la città di cura di Merano, affermata a livello internazionale. Entrambi i Comuni, agli inizi del Novecento, vollero realizzare un impianto di risalita sul Monte San Vigilio. Una lotta impari, che alla fine sarebbe stata vinta dal più piccolo dei due contendenti. Alla fine del XIX secolo Merano era diventata un centro mondano e culturale del Tirolo meridionale. La costruzione della ferrovia del Brennero nel 1867 aveva aperto opportunità nuove al turismo e all'economia e quando il 20 agosto del 1881 entrò in esercizio anche la tratta fer-

roviaria Bolzano-Merano, lo sviluppo si fece inarrestabile. Il numero degli ospiti crebbe in modo esponenziale, come la quantità dei prodotti agricoli esportati. Fu necessario ampliare il Kurhaus, costruito dall'architetto viennese Emil von Förster sulla Passeggiata Lungo Pasirio. Il costoso rinnovo e ampliamento del Kurhaus ne fece l'emblema dello *Jugendstil* viennese a Merano. Anche il nuovo teatro civico dell'architetto di Breslavia Martin Dülfer veniva incontro al gusto dell'ormai internazionale pubblico meranese e quando il banchiere viennese Hermann Blümel nel 1910 fondò la squadra di calcio dell'SC Meran nei colori bianco-nero dello Sport Club di Vienna, Merano era entrata definitivamente nel novero

Dettaglio del "Meraner Vergnügungs-Anzeiger" del 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)

delle stazioni climatiche più esclusive d'Europa. Una città aperta al mondo, con edifici di culto per svariate confessioni religiose.

Sulla Passeggiata Lungo Passirio si potevano incontrare scrittori quali Stefan Zweig, Christian Morgenstern e più tardi anche Franz Kafka; i pittori erano rappresentati da Alfred Kubin, Franz Defregger, Alexander Köster e Albin Egger Lienz, mentre tra i compositori soggiornarono a Merano soprattutto Bela Bartok e Franz Lehar. La "Kurochester" d'estate eseguiva quotidianamente concerti mattutini e serali, con una chiara predilezione per i valzer di Strauss più popolari; ma venivano proposte anche musiche di Mendelssohn, Eysler e Verdi, come si può leggere nel "Vergnügungsanzeiger" di Merano del 10 luglio 1912. La sera si proiettavano film muti in due cinema, il "Plankensteinkino" e lo "Sternkino", mentre non meno di 16 hotel di "1a categoria" viziavano i

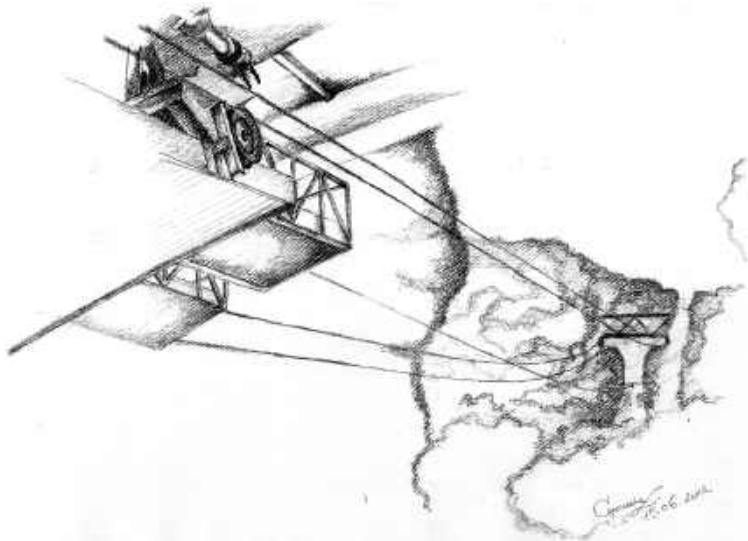
propri clienti. Un opuscolo su Merano edito nel 1913 da Pötzelberger decanta due particolari pregi della città del Passirio:

Tutto il comfort e tutta la comodità dell'alloggio e inoltre notti insofferentemente fresche. Caffé e notissime mescite di vino e trattorie in vari castelli, siti in posizione amena, invitano ad una visita.

Per i possessori di automobili ci sono garages in tutti i maggiori hotel. Appartamenti con bagno. In breve, l'ospite viziato ha a disposizione ogni lusso. Oltre alla piscina la Kurmittelhaus (ex Fisioterapico) offre anche bagni in vasca o doccia, bagni all'abete e salini, e bagni in luce elettrica." (n.d.r. una sorta di sauna)

L'unica attrazione ancora mancante era un impianto di risalita, sul

Inserzione nel "Vergnügungs-Anzeiger", reclamizzante la Funivia di Monte S. Vigilio e le sue bellezze.



modello di quelli esistenti nella zona di Bolzano e che portavano alla Mendola e sul Renon.

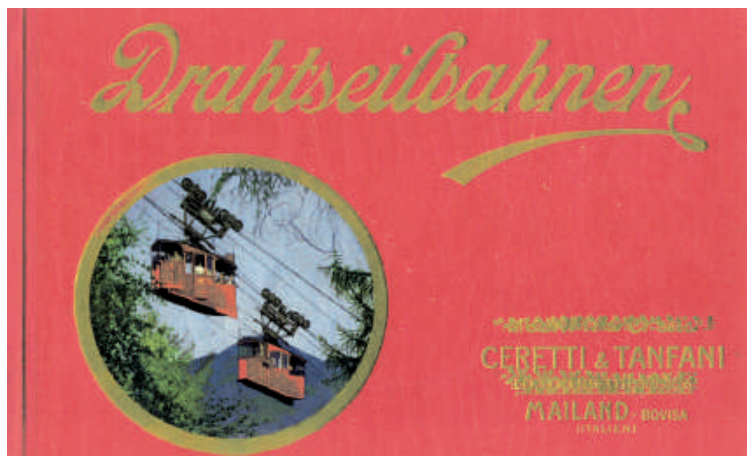
Quando poi giunse il momento e la funivia del Monte S. Vigilio, collegata a Merano da una linea tranviaria, prese a funzionare senza intoppi, in una brochure pubblicata dalla Wagnerschen Universitätsdruckerei di Innsbruck nel 1913 Karl Felix Wolff scriveva che:

“Oltre alle stupende passeggiate in valle e sui monti ora Merano ha, come efficace attrazione, anche una funivia e, grazie a Monte S. Vigilio da essa reso accessibile, contemporaneamente anche una filiale estiva molto promettente e una eccellente località per praticare sport invernali.”

Le Etschwerke (Azienda elettrica) di Bolzano e Merano prima ancora si fecero promotrici dell'idea di una linea ferroviaria combinata, tram più cremagliera, che doveva portare su Monte S. Vigilio passando per Marleno. Le Etschwerke dal 1898

gestivano un impianto idroelettrico a Tel ed erano interessate a piazzare quanta più energia elettrica possibile. Preventivamente l'Azienda Elettrica aveva acquistato estesi appezzamenti di terreno e così nel 1908 anche la chiesetta di S. Vigilio divenne di proprietà. Tuttavia i costi per la costruzione di una cremagliera divennero troppo elevati. Quando le Etschwerke vennero a conoscenza del progetto del Consorzio per la costruzione della funivia di Lana vollero per lo meno proibire alla concorrenza di usare il nome “Vigiljochbahn”. Il contenzioso ebbe fine quando il 16 settembre del 1909 il Capitanato Distrettuale stabilì che: *“L'obiezione delle Etschwerke contro la denominazione **Vigiljochbahn** viene respinta in quanto giuridicamente infondata.”*

Veduta dalla stazione a valle in direzione della montagna.



Costi-benefici *Vince la funivia*

La valutazione costi-benefici fatta recapitare il 31 dicembre dal Presidente del Consorzio Funivia di Lana, Jakob Köllensperger, a Josef Auffinger, il principale azionista degli albergatori meranesi ("Tiro-lerhof"), non lasciava adito a dubbi. Sull'intestazione della lettera il mittente aveva scritto "Riservata".

Un impianto di risalita su binario, tipo quelli della Mendola e del Renon *"per via degli enormi costi (da 2 a 3 milioni di corone) è stato da noi definitivamente scartato, anche perché non possiamo porci come obiettivo quello di costruire un impianto su rotaia con tariffe di*

trasporto esorbitanti, accessibili solo alle persone ricche. Per queste ragioni abbiamo deciso di realizzare una funivia sospesa a trazione elettrica, il cui utilizzo sarà fonte di straordinario diletto non solo per la gente del posto, ma anche per gli stimati ospiti della località di cura e turisti."

Per la realizzazione della funivia e delle infrastrutture su Monte S. Vigilio sarebbe bastato un capitale azionario di 600.000 corone.

L'8 aprile 1909 il progettista Emil Strub di Zurigo presenta un'analisi comparativa dei costi rispetto ad altri impianti di risalita altoatesini. La funivia progettata da Ceretti-Tanfani-Strub vince ogni confronto con le funicolari della Mendola e del Virgolo e con la cremagliera del Renon.

Storia dell'impresa Ceretti & Tanfani, Milano 1914. Il catalogo della ditta comprende progetti di referenza in tutto il mondo.

Documento d'identità con foto valido due anni per l'acquisto del biglietto della funivia.

Malga innevata su Monte S. Vigilio.
 Nell'edizione di "Lanensia" del 1972 viene decantato in toni entusiastici il centro invernale: "Già nei mesi invernali 1912/13 il comitato per lo sport sciistico aveva organizzato corsi di sci su Monte S. Vigilio. Una pista da slittino di rara bellezza e per quanto possibile sicura porta dal Gasthof Gampl alla stazione a monte." La funivia praticava addirittura sconti agli amanti degli sport invernali.



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 Il.	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

Costi di costruzione, di gestione e tariffa a persona in una tabella del 1909.

Il Dott. Jakob Köllensperger, del Consorzio dei Fondatori di Lana.

L'Albergo Monte S. Vigilio (Berghotel Vigiljoch).

Relativamente ai costi per superare 1000 metri di dislivello, risulta addirittura sette volte meno cara della cremagliera del Renon. Ciò nonostante Strub assicura agli azionisti la redditività della funivia: trasportando 27.500 passeggeri l'anno, avrebbe fruttato loro una rendita del 7%.







Cinque funi per la sicurezza

Basta una stretta di mano

Dall'opuscolo per l'inaugurazione della Funivia Lana-Monte S. Vigilio, 1912.

“Nella stazione a valle il passeggero entra nell’atrio di accesso con piani d’imbarco a gradini, accanto ai quali passano alternativamente i vagoncini, proprio come succede nelle funicolari della Mendola, del Virgolo, del Guncina e di altri luoghi. Ma mentre lì entrambi i vagoncini arrivano e partono sullo stesso binario, qui ogni cabina possiede un suo proprio “binario”, che è costituito da una fune d’ac-

ciaio grossa come un braccio, della portata non inferiore a 260.000 chilogrammi, il che equivale al peso di 3.500 persone. Per questa fune il fabbricante ha coniato la caratteristica denominazione di “fune d’Ercole...”

“Per mantenere sempre costante la tensione delle funi portanti al variare della temperatura e delle condizioni di carico delle cabine in movimento, al loro capo inferiore esse vengono ancorate a possenti catene da cui pendono enormi contrappesi...”

“Tali contrappesi constano di due prismi di calcestruzzo spessi 2 m e alti 4, del peso di 20.000 kg ciascuno...”

“La fune traente è azionata dalla puleggia motrice nella stazione a

Trasporto persone non autorizzato sulla teleferica del Colle.

Luis Zuegg, pioniere delle costruzioni a fune.



monte, proprio come nelle funicolari. La fune di zavorra passa per la stazione di tensione, dove viene tenuta tesa mediante un rullo e un contrappeso di pietra. La fune traente è costituita dello stesso eccellente materiale impiegato

per la portante. La sua portata, ufficialmente testata, è di 60.000 chilogrammi, corrispondente al peso di 800 persone. Il peso della cabina a vuoto, carrello compreso, è di 2.200 kg; di 3.400 kg a pieno carico con 16 persone a bordo, quindi un diciottesimo della notevole portata della fune traente. Tra la fune traente e quella portante ve n'è una terza, che garantisce in primo luogo la sicurezza: si tratta della fune-freno, una caratteristica particolare del sistema funiviario Strub-Ceretti & Tanfani. Quando le cabine viaggiano normalmente questa fune non si muove. Su di essa, posti nel carrello, scorrono i freni della cabina, tre ganasce di acciaio in grado di serrarsi in ogni istante sulla fune, bloccando sulla stessa con forza erculea il carrello.

Per parlare in cifre, la forza di serraggio di ciascuna di queste ganasce è di 55.000 kg, quella compless-



Teleferica del Colle, con complessivi 16 sostegni in legno, 1906.

Il 29 giugno del 1908 inizia il servizio la prima funivia autorizzata al trasporto persone del mondo.

Su iniziativa di A. Innerhofer, nel 2010 è stato inaugurato a Lana di Sopra il busto del pioniere Luis Zuegg.

Funivia del Colle con vista su Bolzano negli anni Venti.



siva di tutti e tre i freni di non meno di 165.000 kg. Questa potenza di serraggio corrisponde al peso di 2.300 persone, quindi di un reggimento di Kaiserjäger in assetto di guerra.

I sedici occupanti della cabina possono dormire sonni tranquilli.”

Impianto a fune giapponese azionato a mano, 1200 circa.





16/6/2012

Au der Radroute
über die Elbe bei
Grua Rursfeld.



Romanticismo rurale per i siti della tecnica

Birkenstaedt a Lana

Ai piedi del pendio, in dolce salita, circondata da vitigni, si trova la stazione a valle della funivia con i suoi merli, quasi come se fosse un castello. Dietro la facciata stilizzata si nasconde inaspettatamente una vera e propria costruzione tecnica. L'attuale edificio ristrutturato e rinnovato in rispetto al disegno originale con una scalinata e una grande loggia antistante, porta la firma di Gustav von Birkenstaedt un architetto originario del profondo nord della Germania, il quale nel 1900 si trovava a Merano per le cure termali ma che fu così affascinato

dall'ambiente art nouveau da decidere di stabilirsi permanentemente nella città del Passirio. Così almeno raccontano le cronache dell'abbazia di Lanegg, secondo le quali il Birkenstaedt ricevette l'incarico per il progetto della nuova chiesa direttamente dall'arciduca Sua Altezza Imperial Reale Eugen. I lavori di costruzione dell'edificio di culto, con il maestoso campanile dalla copertura a cipolla, terminarono, con l'inaugurazione il 9 maggio 1912, quasi contemporaneamente alla costruzione della funivia di San Vigilio. L'architetto Birkenstaedt riuscì così a cogliere due piccioni con una fava, partecipando a entrambi i progetti. Il tempo dedicato alle cure termali probabilmente si ridusse notevolmente, venen-

La chiesetta di Monte S. Vigilio, Hans Weber-Tyrol, cartolina illustrata, Edizioni Società Funivia Monte S. Vigilio, 1912.



La stazione a valle della Funivia di Monte S. Vigilio dopo il restauro, 2008.

Le cabine in servizio fino al 1952.

Trasporto della puleggia di deviazione durante la costruzione della funivia, 1912. Operai nella teleferica.

Veduta panoramica su Lana con passaggio della cabina. Stazione a Monte S. Vigilio, 1481 m.





do anche coinvolto da Musch und Lun nella progettazione dell'Hotel Emma (1908), nei pressi della stazione, quindi di notevole importanza urbanistica, e la Villa Ebner in via Maia sempre a Merano.

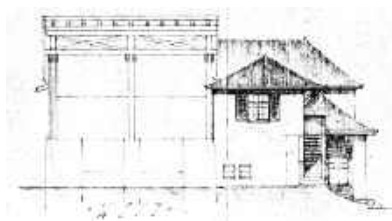
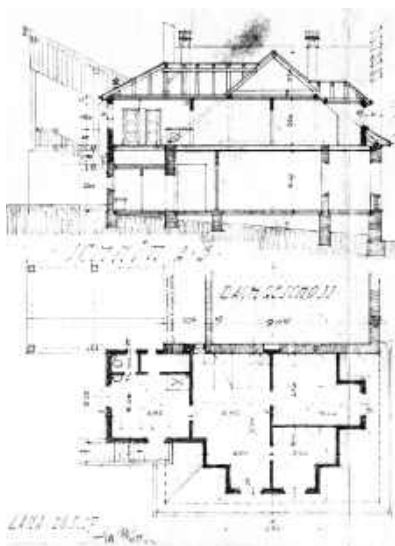
Nei suoi tratti non è certamente nascosto l'intenso rapporto mantenuto con la Scuola di Monaco, con il suo linguaggio formale ispirato al

romanticismo regionale, soprattutto se confrontato con l'architettura locale, per dirlo con le parole di Friedrich Achleitner. L'architettura, dimostra una sintonia con i materiali e le tradizioni locali affinché non trapelasse alcuna provocazione e al contempo cercando di nascondere la funzione tecnica dell'edificio. Lo storicismo evanescente





La stazione a valle della Funivia di Monte S. Vigilio fu ampliata nella parte del sottotetto nel 1927, secondo i disegni del progettista Platter.



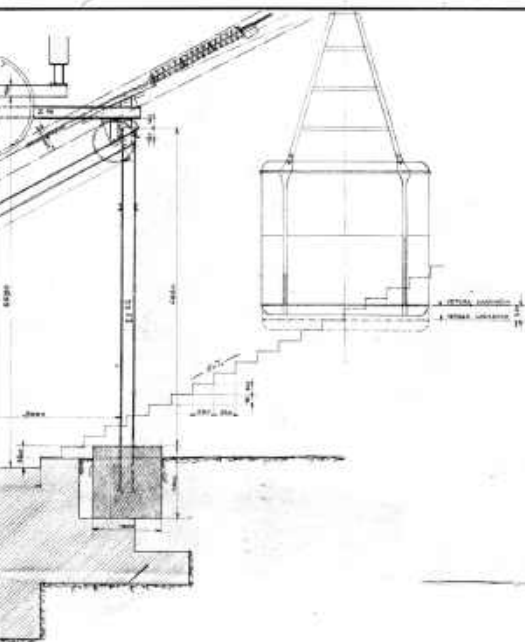


te, l'incontro stilizzato tra vecchio e nuovo, l'amore per il dettaglio, compongono una morbida armonia con le nobili residenze di Lana. Nel 1927 la stazione a valle è stata ampliata. Nel sottotetto ha trovato spazio l'abitazione del macchinista.

La stazione intermedia della Funivia del Monte S. Vigilio in una cartolina d'epoca.

Stazione a valle della funivia di Monte S. Vigilio, progettata da Gustav von Birkenstaedt.





PARTICOLARI :

Corporazioni pedaliari	Dis. foglio 24
Bobina per i cavi di funi a appoggio funi	• 22
Puleggia di rinvio fune azionata	• 13
Corrente tenditore puleggia di rinvio fune azionata	• 14
Corrente tenditore puleggia fune di sicurezza	• 15
Puleggia fune tenditrice trascinata e ancorata	• 16
Puleggia tenditrice fune portante	• 16 A
Corrente tenditrice fune portante	• 17/1
Ammortizzatore idraulico, controspinta fune trascinata	• 28
Controspinta	• 29
Ammortizzatore fune verso	• 30
Dimensioni e poco costruttive	• 31

LA SOSTITUZIONE LA COSTRUZIONE
S.p.A. 10000 S. VIGILIO
S. VIGILIO
(Canton Ticino)

Carlo, Riccio

LA SOSTITUZIONE LA COSTRUZIONE

S.p.A. 10000 S. VIGILIO

Ing. L. Zuegg



FUNIVIA GIOGO S. VIGILIO

STAZIONE A VALLE - Sezione long.		
DATA:	19. 4. 52	Dis. foglio 24
STAZIONE:	61060 S. VIGILIO	LAHA
Foglio:	18	1:25

La stazione a valle della Funivia di Monte S. Vigilio, sezione longitudinale, committente S.p.A. Giogo San Vigilio, progettista Ing. Luis Zuegg, domanda di costruzione del 23/6/1952.

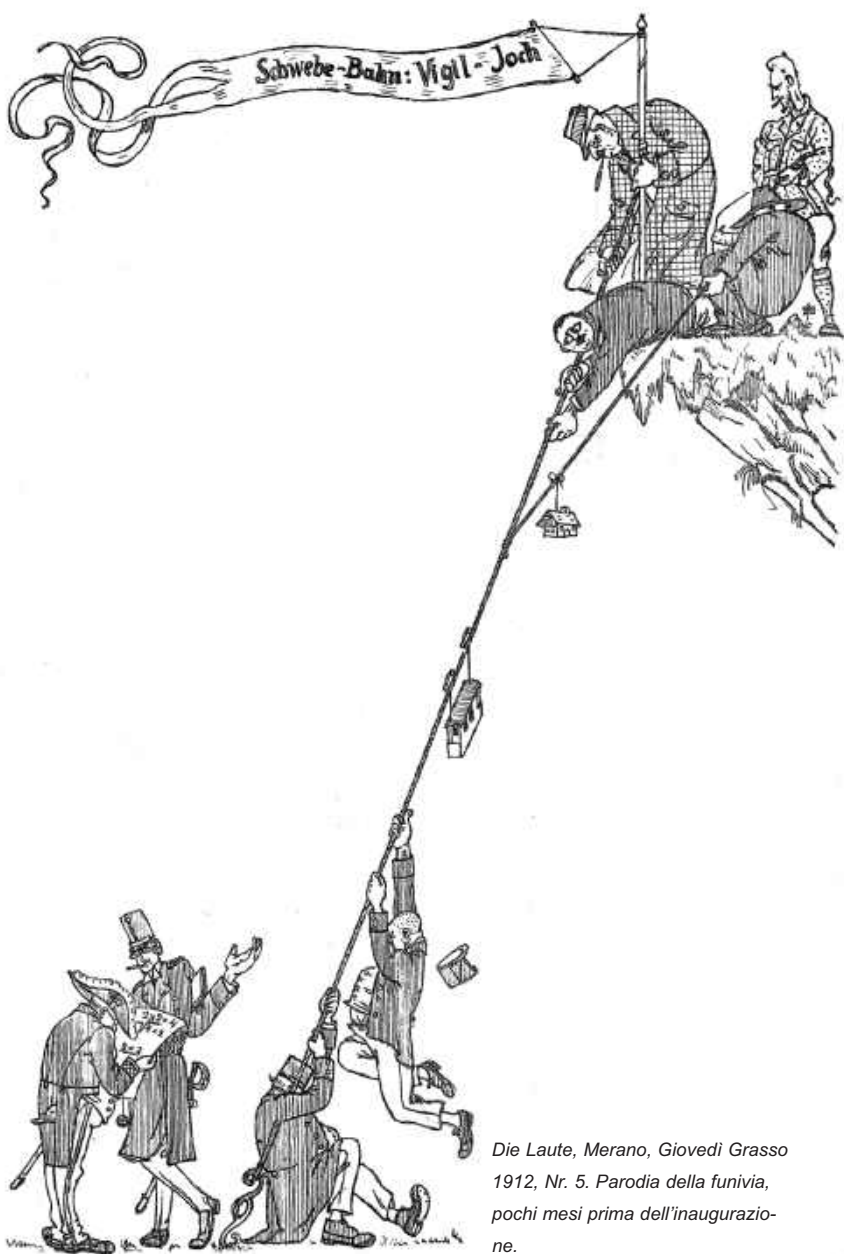
Le Funivie d'Italia, destinate

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-Banfi Stamb	Gleibert	Ceratti-Banfi	Kaan	Wiemken
	Lunghezza orizzontale in m		895 + 368	1375	4500	1036	1958
	Altitudine tra le stazioni in m		345 + 650	834	294	365	763
	Lunghezza 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	1-41-170-774	1-58-168-377
	2) Diametro in mm	Trasente	1-30-175-30	2-245-180-20	1-18-150-445	2-22-160-175	1-20-150-135
	3) Resistenza alla trazione in kg/cm ²	Lanona	1-30-120-30	2-23-120-79	1-18-150-145	2-17-170-20	1-20-120-135
	4) Peso totale al metro	Trasente	1-30-175-30	-	1-24-150-145	-	-
		Lanona e Guida	1-16-120-20	-	-	-	1-18-150-135 1-15-160-135
Spese di comando	della fune trascinata	HP	2 + 50	50	30	50	50
	della fune freno	HP	-	-	-	-	-
	della fune di specco	HP	-	-	-	-	-
Dati economici	Costo medio della sezione da trasportare per un passeggero (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 ciascuna corsa	Spese per ora in ciascuna corsa	75	76	9	90	46
	Rapporto tra la spesa della fune per metro e la spesa per passeggero per metro		156	0,93	2,07	0,66	0,47
	Rapporto tra la spesa della fune per metro e la spesa per passeggero per metro		0,284	0,286	0,212	0,140	0,130
	Costo effettivo di costruzione per un passeggero + 75 + 100000 in lire		899	626	596	28,9	57,2
	Costo del biglietto di andata e ritorno in lire		13	10	-	8	9
	Intervallo massimo per ora con lunghezza in ore		75 x 3 = 225	70 x 10 = 700	-	30 x 8 = 240	16 x 9 = 144

ate al trasporto di persone

Carlina Local	Chapa Munione	Merano Avelengo	Bona de Busi Valcova	Donat Pia Catina	Geo Mad. a. Guard.	Leno Resinelli	
1926	1926	1927	1928	1929	costruzione	costruzione	
Castelli-Camp	Zugy	Zugy	Zugy	Castelli-Camp	Reichart-Zugy	Reichart-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	
f-45-174-80	f-40-174-64	f-42-232-78	f-40-180-64			f-40-180-82	
f-225-175-150	f-24-173-19	f-23-211-17	f-24-180-18			2-26-200-245	
f-12-172-120	f-20-176-13	f-22-199-150	f-21-190-135			2-26-165-245	
f-24-181-180	-	-	-		-	-	
-	f-152-176-08	f-152-211-070	f-155-190-07	-	-	-	
f-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	0429	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	

Le funivie d'Italia destinate al trasporto di persone, 1930.



*Die Laute, Merano, Giovedì Grasso
1912, Nr. 5. Parodia della funivia,
pochi mesi prima dell'inaugurazione.*

*Die Laute, Merano, Giovedì Grasso
1910, Nr. 3.*

*...non si sa ancora con esattezza
come sarà la cabina.*



La nuova funivia nella “Laute” ***La fuga dal luogo di cura***

Per il periodico carnevalesco meranese “Die Laute” (Il Liuto), foglio satirico pubblicato a partire dal 1908 a cura della locale corale maschile, la costruzione della funivia di Monte San Vigilio fornì per due volte materia per considerazioni critico-umoristiche.

Nell'edizione dell'anno 1910 l'organo di stampa prende di mira soprattutto gli ostacoli burocratici che intralciano il rilascio della licenza d'esercizio della funivia. “E quando già fosse completata (la funivia) sarà da commissione ispezionata, che avrà questo e quello da obiettare, su come farla meglio funzionare. Quando sarà tutto sistemato sul bollettin verrà stampato.

Allora, le cabine son già pronte, su una fune saliremo al Monte.”

Due anni dopo, il giovedì grasso del 1912, il “Liuto” fantastica già della nuova villeggiatura ai freschi del Monte S. Vigilio: *Urrah! Su per la ripida montagna la funivia quota rapida guadagna; e una volta sulla sommità villeggiare in modo nuovo si potrà. In Comune per futura acquisizione d'un terreno feci già prenotazione e quando sarò in cima con la funivia ivi erigerò una casa mia con sei, sette stanze, ché si sa, amo molto la comodità. Del Monte nel magico splendore di vacanza vivrò stupende ore, via dalla pazza frenesia, godendo di Natura l'armonia.*



VORGESCH. MIT MERANO.

KARL SCHWABE MIT MERANO FELD, SCHWABEN.

SÜDTYROL (MERANO) SCHWEBEBAHN LANA-VIGIL-IOCH

1500 m. ü. d. M.

WILHELM VON SCHWABEN, KARL SCHWABE, KARL SCHWABE.



Pubblicità soft

Lontana dalla tecnica

Réclame sì, ma senza tecnica in primo piano.

I manifesti che pubblicizzano i primi impianti di risalita dell'Alto Adige hanno una cosa in comune: mostrano tanta natura incontaminata, ma nessuna tecnica, ossia l'oggetto da reclamizzare. Ciò vale sia per il manifesto pubblicitario sulla ferrovia dell'Oltradige realizzato da Tony Grubhofer (1910), che per quello sul trenino del Renon, opera dello stesso artista. In quest'ultimo Grubhofer mette al centro le piramidi di terra, lasciando tutt'al più intuire il tracciato dell'ardita cremagliera del Renon.

Manifesto pubblicitario e cartolina di Weber-Tyrol con vista sul monte Macaion; in primo piano il Maso Gampl.

Anche il manifesto per la funicolare del Virgolo a Bolzano mostra, tra il duomo in primo piano e le Dolomiti sullo sfondo, solo un timido accenno di tracciato ferroviario. La modernità viene pudicamente nascosta, mentre in Gottfried Seelos, che dal 1857 fino al 1860 realizza una serie di litografie a colori sulla ferrovia del Brennero, essa compare, almeno sotto forma di ferrovie giocattolo, calata in un impressionante scenario paesaggistico.

Hans Weber-Tyrol invece rinuncia completamente alla rappresentazione del vero tema da reclamizzare. Le sue litografie del 1911 portano sì il titolo di "Funivia di Monte S. Vigilio presso Merano", ma evitano di mostrare, anche solo di sfuggita,



WANDER MIT SCHLEIER & PLATINUM

WANDER MIT SCHLEIER & PLATINUM

SÜDTYROL (MERAN) SCHWEBEBAHN LANA-VIGIL-IOCH

1500 m. ü. d. M.

WANDER MIT SCHLEIER & PLATINUM



l'impianto di risalita. La Società Funivia Monte S. Vigilio gli aveva commissionato la realizzazione di due manifesti e sette quadri paesaggistici, che furono distribuiti a scopo pubblicitario sotto forma di cartoline postali. Weber-Tyrol mostra placidi masi, chiesette e montagne in un paesaggio in cui le opere tecniche dell'uomo sono del tutto assenti. Sarebbero passati quasi vent'anni prima che il creatore di stupendi manifesti, l'artista Franz Lenhart di Merano, facesse

posto alla funivia, pur solo abbozzata, in una sua opera.

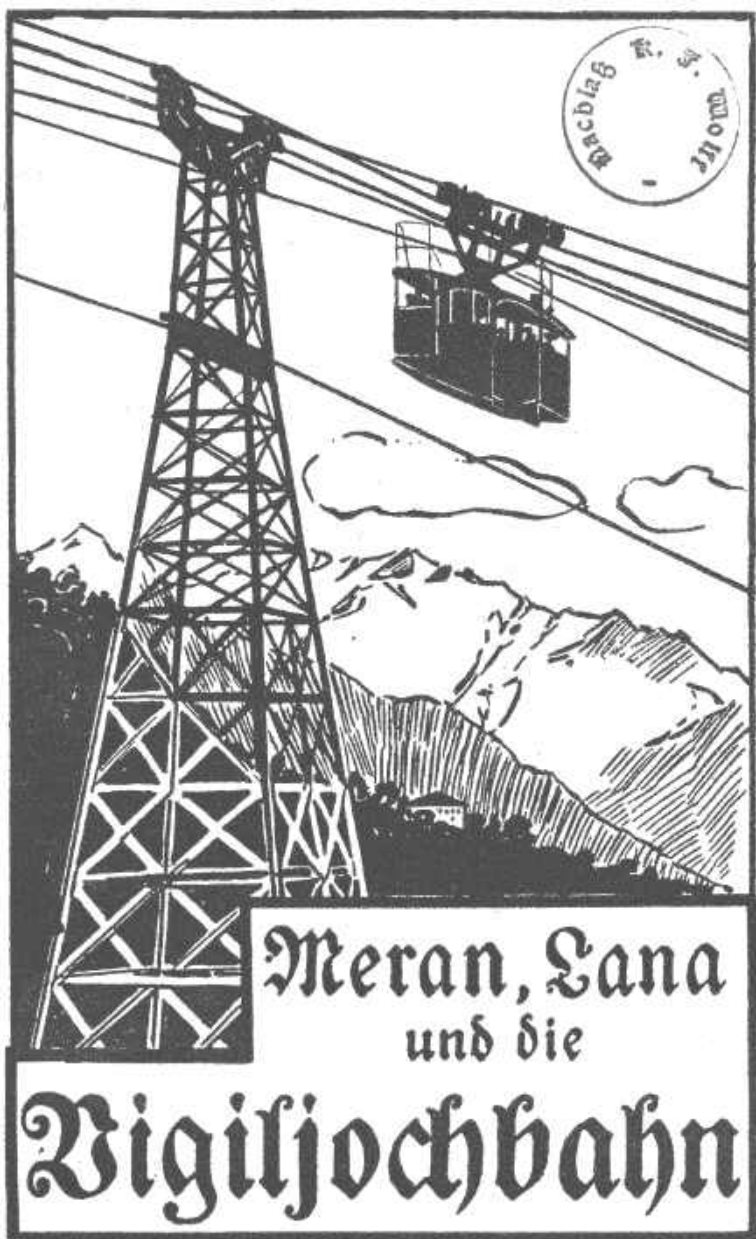
Manifesto pubblicitario con lo Sciliar e qui sopra cartolina con il Catinaccio di Weber-Tyrol, 1912.

"Il timore del pubblico nei confronti della funivia sembra superato, nella magia di un volo aereo senza paura e preoccupazioni per l'incolumità personale."

"Merano, Lana e la Funivia di Monte S. Vigilio", K.F. Wolff, edizione dell'Autore, 1913.

Il Gasthof Seespitz.







Un viaggio in funivia *San Vigilio d'inverno*

Da “La Funivia di Monte S. Vigilio”, di Karl Felix Wolff (1913).

“In Sudtirolo il Monte S. Vigilio è una delle poche elevazioni montane in grado di soddisfare tutte le condizioni richieste ad un centro di sport invernali: comoda raggiungibilità, eccellente alloggio, abbondanza di neve e terreno adatto per sciare e slittare...

...La funivia, che ai praticanti degli sport invernali concede biglietti a prezzi ridotti (andata e ritorno 2 corone e 20 centesimi), trasporta anche l'attrezzatura sportiva. Slitte e slittini sono sempre a disposizione e noleggiabili su richiesta nei due alberghi (al “Gamplhof” anche gli sci); si possono anche prenotare telefonicamente.

Ci sono possibilità di praticare le più svariate attività, secondo ogni gusto. Una pista da slittino scende dalla Collina dei Larici, un'altra porta dal Rauhen Bühel al “Gamplhof”.

Per gli sciatori le ampie superfici prative nei dintorni della chiesetta di S. Vigilio costituiscono un ottimo luogo per esercitarsi, in cui il principiante trova a disposizione estesi terreni, più o meno ripidi.”

Opuscolo pubblicitario di Franz J. Lehnhart, Hotel Monte S. Vigilio, 1937.

Frontespizio della pubblicazione di Karl Felix Wolff, “Merano, Lana e la Funivia di Monte S. Vigilio”, guida distribuita a titolo gratuito, edita a spese dell'Autore, 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 - 1006 - 1007 - 1008 - 1009 - 1010

34 CITTA' DELLA REGIONE

N. V/ 954/72 3/8

di N. del

OGGETTO:

TRADUZIONE

22. R. Aufg. 12

LANA n. 11. Juli 1935/XIII

An die

P. V. VILLENBESITZER
 der Höhenansiedlung

MONT S. VIGILIO.

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 wider ihrer Pflicht vorzunehmen belieben. -

Hochachtungsvoll:

S.A. FERROVIA ELETTR. LANA-MERANO:

Dati: LANA-MERANO		Dati: LANA-MERANO	
INTELL.	RIORNO	ANDATA	RIORNO
FUNVIA GIOGO S. VIGILIO			
			
AVVERTENZE: Questi biglietti sono validi per il viaggio di andata e ritorno sulla linea, con una sola sosta per la stazione di LANA D'ADIGE. Sono in vigore fino al 31/12/35.			



Residenti scontenti

Anni Trenta conflittuali

All'inizio degli anni Trenta del secolo scorso il gruppo di ville, appartenenti a facoltosi cittadini di Lana e Merano, sorto sui lotti di terreno edificabile messi a disposizione dalla Società Funivia Monte S. Vigilio, era arrivato a contarne trenta. Furono soprattutto commercianti, ma anche numerosi medici a levare la propria voce sul Giogo. Questi cittadini sicuri del fatto loro, dopo l'avvento del Fascismo nella corrispondenza ufficiale erano ovviamente costretti ad usare la denominazione "Giogo S. Vigilio", essendo stato il tradizionale toponimo "Vigiljoch" improvvisamente vietato. Ora i proprietari delle ville si lamentavano in più del fatto che il collegamento tele-

fonico con Monte (Giogo) S. Vigilio, realizzato ancora sotto l'Austria, non era più operativo.

In una lettera di reclamo inviata alla Società Funiviaria nel 1930 si legge:

"L'odierna vita estremamente dinamica, la necessità di cogliere ogni opportunità di profitto in tempo reale, impongono di non separarsi del tutto dalla propria azienda neppure nelle ore e nei giorni di svago e vacanza. Anche nel caso di disgrazie in montagna e di bambini che si ammalano all'improvviso bisogna avere la possibilità di mettersi rapidamente in contatto con un medico. Che cosa ha fatto sino ad ora la Società per Azioni per ottenere nuovamente, come dovrebbe essere



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 Weirat 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

ovvio, un collegamento telefonico?"

I proprietari delle ville criticavano anche l'orario di esercizio della funivia poiché chi voleva scendere a valle la mattina e perdeva la corsa delle 8 doveva aspettare sino alle 11.20 per prendere quella successiva.

"Anche nei giorni feriali l'ultima corsa alle 17.20 è prevista troppo presto" si sottolinea in un'ulteriore lettera di reclamo.

Ma anche la Funiva aveva i suoi



problemi con i proprietari del villaggio "Monte S. Vigilio".

In una lettera che porta la data del XIII anno dell'Era Fascista viene lamentato il fatto che i proprietari delle ville smaltiscono i loro rifiuti sul terreno della Società Funivaria.

"L'Amministrazione della Funiva si vede quindi purtroppo costretta nuovamente, e stavolta in modo più pressante che cortese, a sollecitare i proprietari delle ville dell'insediamento montano a smaltire i loro rifiuti sul proprio terreno, o in una fossa appositamente approntata e coperta, oppure in altro modo."

Villa Köllensperger.

Festa sportiva sul Monte S. Vigilio.

Le maestranze del tram Lana-Merano, della ferrovia Lana-Postal e della Funivia di Monte S. Vigilio in un incontro di comiato in occasione delle opzioni, 1938.



Personalità nel Burgraviato, l'isola dei famosi

Da Bismarck a Brandt

Prima della costruzione della funivia di Monte S. Vigilio, Lana era senza dubbio una località turistica in costante sviluppo, anche se, per quanto riguarda la presenza di personaggi illustri, era surclassata sia dalla vicina Merano che dai Bagni di S. Pancrazio, in Val d'Ultimo. I Bagni di Mezzo presso S. Pancrazio, raggiungibili solo con gran dispendio di tempo prima della costruzione della strada della Val d'Ultimo, già negli anni 1840-43 avevano ospitato un personaggio di riguardo. Per tre estati di seguito il futuro cancelliere tedesco Otto von Bismarck aveva soggiornato ai Bagni di Mezzo a scopo curativo. L'allora venticinquenne Bismarck pare si fosse invaghito, suscitando non pochi malumori nei giovanotti locali,

della figlia del titolare dei Bagni. Oltre a Bismarck anche l'Imperatrice d'Austria Sissi e gli scrittori tedeschi Heinrich e Thomas Mann si recarono in Val d'Ultimo per sfruttare le virtù terapeutiche delle locali acque. Con la costruzione della funivia di Monte S. Vigilio Lana poté recuperare terreno. Il 5 marzo 1913 l'Arciduca Franz Ferdinand, erede al trono austro-ungarico, salì a Monte S. Vigilio assieme alla consorte e, a partire dagli anni Trenta, il presidente della Banca Centrale Tedesca e più tardi ministro delle finanze di Hitler, Hjalmar Schacht, soggiornò ripetutamente sia a Lana che a Monte S. Vigilio. Schacht presentò al titolare della fabbrica di marmellate Karl Zuegg (le cui maestranze avevano optato in blocco per la Germania) il progetto di



un impianto per la produzione di bevande a base di mele in polvere per le truppe tedesche impegnate in Africa. Prima del completamento dell'impianto però le truppe tedesche erano state cacciate dal continente africano. L'esponente di maggior spicco della scena politica postbellica tedesca, Willy Brandt, salì con la funivia a Monte San Vigilio nel 1963,

quando era Borgomastro di Berlino. Nel 1969 divenne Cancelliere Federale, mentre nel 1971 gli fu conferito il Premio Nobel per la pace, in riconoscimento alla sua *Ostpolitik*.

Albergo presso la stazione superiore della Funivia di Monte S. Vigilio, con ristorante e foresteria, 1913.

Il Maso Egger in una foto del 1898.





Muoversi d'estate e d'inverno

Full immersion nella natura

A dagiate tra prati da pascolo, radure e ricchi boschi sulla cima del monte S. Vigilio, le residenze si trovano nelle vicinanze della stazione a monte della funivia, nei pressi del *Quellenweg* e della *Waldkönigin*. Ci sono all'incirca 60 ville, le quali appartengono per lo più a proprietari orgogliosamente nativi della zona. Le case sono sorte sia durante la costruzione della funivia, sia in una fase successiva durante gli anni '30 e '50. Le foto antiche mostrano come il monte S. Vigilio non fosse solo una metà estiva ambita da residenti e turisti, bensì anche un'affascinante residenza invernale. Pattinare sui laghi ghiacciati, sciare e ciaspolare era per giovani e il pubblico più matu-

ro una grande attrazione; per di più il viaggio con la funivia toglieva ogni problema. Sulla cima del Monte S. Vigilio si potevano anche incontrare anche sciatori famosi. Monte S. Vigilio è e rimane ancora oggi un paradiso di montagna nelle vicinanze di Merano, rinomata località termale sin dai tempi dell'impero asburgico. Albert Torggler, nativo di S. Vigilio, ricorda molto bene delle sue vacanze estive, quando con tutta la famiglia si trasferiva da Merano a S. Vigilio per 3 mesi, durante i quali i bambini giocavano e si divertivano in assoluta libertà in una natura dalla bellezza mozzafiato.



La nuova funivia, attualmente il più rapido mezzo di collegamento comandato a distanza tra monte e valle.

Monte S. Vigilio, macchine al bando

Relax a misura di famiglia

Già poco tempo dopo la costruzione della funivia (1912) nel vasto bosco di Monte S. Vigilio sorsero, abbastanza sparse tra loro, numerose ville e case vacanza di cittadini di Lana e Merano; anche l'Albergo Monte S. Vigilio (Berghotel Vigljoch), che ha annoverato tra i suoi ospiti abituali molti importanti personaggi, come ad es. il Cancelliere tedesco dell'epoca Willi Brandt.

Quando queste parti gli inverni erano più ricchi di neve di adesso, Monte S. Vigilio era assai apprezzato anche come zona di sport invernali; qui si potevano incontrare grandi campioni dello sci. Anche oggi Monte S. Vigilio è meta ambita per attività invernali soprattutto dalle famiglie; la sua pista da slitti-

no e le sue piste da fondo fanno la gioia di giovani e meno giovani.

Lo sguardo al passato ha mostrato che Monte S. Vigilio, grazie alla costruzione della funivia 100 anni or sono, è diventato uno delle più attrattive zone ricreative e del tempo libero di tutto l'Alto Adige. Dove altrimenti si può, in pochi minuti di viaggio, salire dagli agglomerati urbani del fondovalle a un paesaggio naturale ed escursionistico ampiamente incontaminato, che offre un panorama unico che va dal Gruppo di Tessa alle Dolomiti. Il fatto che Monte S. Vigilio non sia raggiungibile in auto-

Naturalezza originaria degna di tutela sul Monte S. Vigilio, libero dalle automobili.

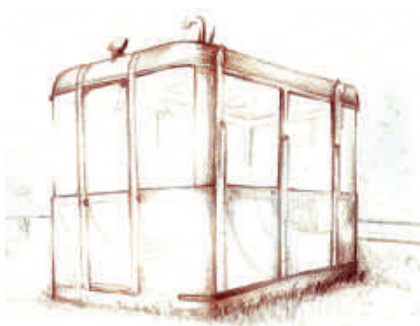


mobile, era e resta il marchio di qualità di questo paesaggio, di cui oggi giorno Monte S. Vigilio si può fregiare in modo unico.

Il Monte ha fatto un significativo salto di qualità negli ultimi anni, col passaggio dell'hotel, della funivia e della seggiovia sotto l'imprenditore meranese Ulrich Ladurner. In collaborazione col Comune di Lana e delle località limitrofe, delle Autorità Provinciali, degli albergatori, contadini e proprietari di ville si sono potute attuare svariate misure per valorizzare Monte S. Vigilio. La funiva, la seggiovia e il ristorante sono stati modernizzati e restaurati; Ulrich Ladurner ha costruito un nuovo hotel di alta quota che suscita attenzione ben oltre i confini provinciali e nazionali, mentre l'amministrazione comunale, con notevoli investimenti, ha provveduto alla realizzazione di un acquedotto e una rete fognaria più rispondenti alle esigenze dei tempi.

Infine stanno per essere attuate alcune migliorie qualitative, come la valorizzazione e l'unificazione della segnaletica dei sentieri escursionistici, la cura mirata di malghe e lariceti, una ridefinizione dell'offerta per la stagione invernale e della colonia, una efficiente reclamizzazione dell'ottima offerta gastronomica con eventi culinari, il risana-

L'ultima cabina fuori servizio, in esercizio fino al 2008.



Il Monte S. Vigilio si distingue per la notevole varietà delle specie botaniche ospitate; questo grazie alla particolare conformazione geologica della zona.

Dalla chiesetta di S. Vigilio (1790 m) verso ovest si gode di una fantastica veduta sulle Alpi Venoste e sul Gruppo dell'Ortles.

Vigilius Mountain Resort.

mento del monumento naturale "Schwarze Lacke" e altro ancora. Il piano paesaggistico di Monte S. Vigilio, già redatto anni or sono, è stato rielaborato, con la garanzia che la zona resterà interdetta alle automobili, secondo l'unanime delibera del Consiglio Comunale approvata dalla Giunta Provinciale. L'obiettivo comune chiaramente

definito da perseguire è: Monte S. Vigilio, la zona ricreativa a due passi da casa, senz'auto e a misura di famiglie, dal fascino particolare. Un obiettivo concreto raggiungibile. Monte S. Vigilio, pur godendo ancora del prestigio derivantegli dai fasti del passato, ha i tempi d'oro non dietro bensì dinanzi a sé.



Baumrinde -
Detail einer
Edelkastanie
rinde
Vigiljuch -
Tafelstein in
Lana
15/6/2012.



Blatt- und
Fruchtdetails
einer Edelkastanie.
Tafelstein
Vigiljuch in Lana
15/6/2012.





Mettere radici *Vigilius, perché?*

Il Monte San Vigilio lo conosco da quando ero bambino. Ricordo bene il *Berghotel Vigiljoch* di allora, lo percepivo sempre come qualcosa di molto speciale. Nell'hotel non ci sono mai stato, so solo che ne avevo un grande rispetto. Cosa succedeva lassù? Per me bambino era semplicemente un mistero. Ero convinto che ci potessero abitare soltanto persone che venivano da molto lontano.

Più tardi, da adolescente, vedevo il *Berghotel Vigiljoch* con occhi già molto diversi. Nel mio periodo "Sturm und Drang", per me era chiaro che potevano venirci a stare soltanto i borghesucci benpensanti. Tuttavia a destare il mio interesse ci fu Barbara, una studentessa

di scuola superiore che in estate lavorava al *Berghotel Vigiljoch* come cameriera. Direi proprio che ero un po' innamorato.

Da grande, poi, tornai ad occuparmi di quel posto, naturalmente in modo del tutto diverso: mi guardai intorno e constatai che l'interno, dopotutto, non era per nulla interessante. La forza era tutta nell'esterno – il posto appunto, la natura, l'ambiente, il panorama. Ne rimasi affascinato.

Da allora è passato molto tempo. A un certo punto, nell'anno 1999, venni a sapere che il *Berghotel Vigiljoch* era in vendita. La mia razio disse "niente di interessante", dal punto di vista economico non se ne sarebbe potuto fare nulla. Ma il mio sentimento era un

altro, e la faccenda non mi uscì più dalla testa. Appena sei mesi dopo firmai il contratto d'acquisto, diventando così il proprietario di una vecchia struttura pericolante, per certi aspetti sgradevole, e tuttavia assai affascinante, situata in un luogo eccezionale.

All'inizio, per un anno non accadde nulla. Ero consapevole di essere nuovo nel ramo turistico e che, per via della mancanza di esperienza, avrei potuto commettere degli errori. Ma proprio in questo scorsi anche una possibilità per mettere in piedi qualcosa di innovativo. Creare qualcosa di unico, questa era l'idea. Ed ero convinto che ciò sarebbe stato possibile solo in combinazione con quel posto affascinante sul Monte San Vigilio. Fin dall'inizio fu il luogo stesso a dettare all'architetto Matteo Thun i criteri di progettazione. Finalmente, dopo una variegata fase costruttiva, fu inaugurato con successo il vigilius mountain resort. Al di fuori di ogni "consuetudine turistica" fu intrapresa l'opera di persuasione, la ricerca di autonomia unita al coraggio di essere diversi.

Benché Monte San Vigilio sia un posto che sprigiona energia, sono però sempre le persone a conferire a questo luogo un'identità speciale.

Al vigilius mountain resort lavorano 40 collaboratori provenienti da

10 diverse nazioni e da tutti i continenti, gente che non segue i soliti trend, ma è animata da un'attitudine positiva verso la vita all'insegna del motto: *"arrivare, staccare la spina, ritrovare il benessere, vivere"*. Accanto alla cultura aziendale, tuttavia, il fattore decisivo è la montagna. È lei che in un certo senso rende dipendenti – e al tempo stesso ci lega ad essa, invitandoci a mettere radici anche solo in via provvisoria, a fermarci un po', a essere semplici.

La naturalezza, la spontaneità, è fra i principi fondanti della filosofia del vigilius mountain resort.

Perché esiste il vigilius? Perché ho realizzato questo progetto? Ammetto che ancora oggi non so rispondere razionalmente a questa domanda.



Ulrich Ladurner

Bibliografia

- Norbert Mumelter: Die Kohlererbahn und ihr Begründer, Der Schlern, 39. Jg., 1965
- Norbert Mumelter: Die erste Bergschwebbahn 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

Indice iconografico

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.

Personaggi citati

- Achleitner, Friedrich 47
Auffinger, Josef 37
Bartok, Bela 35
Birkenstaedt, Gustav von 45, 49, 64
Bismarck, Otto von 65
Bleichert-Zuegg 17 33
Bleichert, Adolf 17, 27, 29, 33
Blümel, Hermann 34
Brandt, Willy 66
Buddenbrook, Jean 6
Ceretti & Tanfani 15, 29, 42
Ceretti-Tanfani-Strub 37
Conrad, Walter 15
Defregger, Franz 35
Dülfer, Martin 34
Egger Lienz, Albin 35
Eugen, arciduca 45
Eysler 35
Förster, Emil von 34
Franz Ferdinand, arciduca 65
Girtler, P. Romedius O.T. 10
Gridl 24
Grubhofer, Tony 57
Guschelbauer, Anton 19
Kafka, Franz 35
Köllensperger, Jakob 19, 37
Köster, Alexander 35
Kubin, Alfred 35
Ladurner, Ulrich 4, 69, 72
Lehar, Franz 35
Lenhart, Franz 59
Lösch, Martin 19
Mann, Heinrich 65
Mann, Thomas 6, 65
Margesin 15
Mendelssohn, Felix 35
Morgenstern, Christian 35
Mumelter, Norbert 27
Platter 48
Pötzlberger, Merano 35
Schacht, Hjalmar 65
Seelos, Gottfried 57
Sissi, imperatrice 65
Staffler, Josef 28
Stauder, Franz 19
Strub-Ceretti & Tanfani 42
Strub, Emil 15, 29, 37, 39
Torggler, Albert 4, 67
Verdi, Giuseppe 35
Vigilio, santo 9
Weber-Tyrol, Hans 57, 59
Wolff, Karl Felix 36, 61
Zuegg, Karl 65
Zuegg, Louis (Luis) 3, 15, 19, 22, 29, 32, 33
Zweig, Stefan 35

Il miglio della tecnica

La funivia del Monte San Vigilio è sicuramente uno dei più interessanti tra i siti altoatesini della tecnica presenti nel Museo virtuale della Tecnica, la collezione su Internet che cataloga e descrive oggetti ed insiemi architettonici di interesse storico-tecnico lungo un periodo di circa 200 anni. Alla base del Museo virtuale della Tecnica è presente una banca dati che organizza oggetti riferiti ai settori nei quali l'Alto Adige ha svolto un ruolo importante nella storia della tecnica e per i quali ha acquisito rilevanza internazionale.

Gli oggetti e gli insiemi architettonici, "visitabili" indipendentemente dal luogo e dal tempo, sono rilevati nel loro contesto e mantengono riferimenti alla storia contemporanea e al loro naturale raggio d'azione. Nello sviluppo della tecnica l'Alto Adige ha svolto un ruolo molto particolare, consentito, oltre che da singole imprese pionieristiche, da invenzioni collettive e improvvisi cambiamenti; merita dunque che su questi temi si accendano i riflettori. Parallelamente al Museo virtuale della Tecnica consultabile via internet, un percorso segnala e in qualche caso evidenzia alcuni siti reali. Questo percorso della tecnica, che si estende su tutto il territorio dell'Alto Adige, segue la rete delle piste ciclabili che si allacciano anche alle regioni confinanti.

Grazie ad un sistema di evidenziazione progettato e seguito nella realizzazione dalla Facoltà di Design e Arti dell'Università di Bolzano, questi oggetti e monumenti della tecnica sono stati allestiti e descritti in maniera da arricchire e contribuire a rendere speciale ogni escursione in bici che li scelga come destinazione. I "gioielli della tecnica", inseriti nell'ambiente che li ha originati e conformati, sono "raccontati" ai visitatori con l'aiuto di informazioni e a volte con innovative messe in scena, capaci di renderli luoghi di scoperta e di confronto. Collegando tra loro le numerose testimonianze del progresso tecnico in Alto Adige (ferrovie, funivie, centrali elettriche, ecc.) il percorso coniuga così aspetti culturali e storici, geografici, scientifici e sociali.

Per ulteriori informazioni consultare il sito www.museodellatecnica.it.

Contatti::

Curatorium per i Beni Tecnici Culturali

Portici 71

39100 Bolzano

www.museodellatecnica.it



Profil der Personenschwebbahn Lana-Vigiljoch.

Fig. 337-338.



MISTO
Da fonti gestite
in maniera responsabile
FSC® C104808

Edizioni:

Curatorium beni tecnici culturali
in collaborazione con
Provincia Autonoma di Bolzano,
Ripartizione Mobilità, Ufficio Funivie
Società funivia Monte San Vigilio

Sponsoring:

Ufficio turistico Lana e dintorni;
Birreria Forst;
Cassa Rurale Lana;
Acque Minerali San Vigilio.

Idea e redazione: Wittfrida Mitterer

Testi:

Gerd Staffler, Albert Torggler, Christoph Gufler, Wittfrida Mitterer

Traduzione: Giorgio Bordin

Grafica: Bruno Stefani

Stampa: Universitätsverlag A. Weger, Brixen

Copyright: Curatorium beni tecnici culturali

Agosto 2012

Foto di copertina:

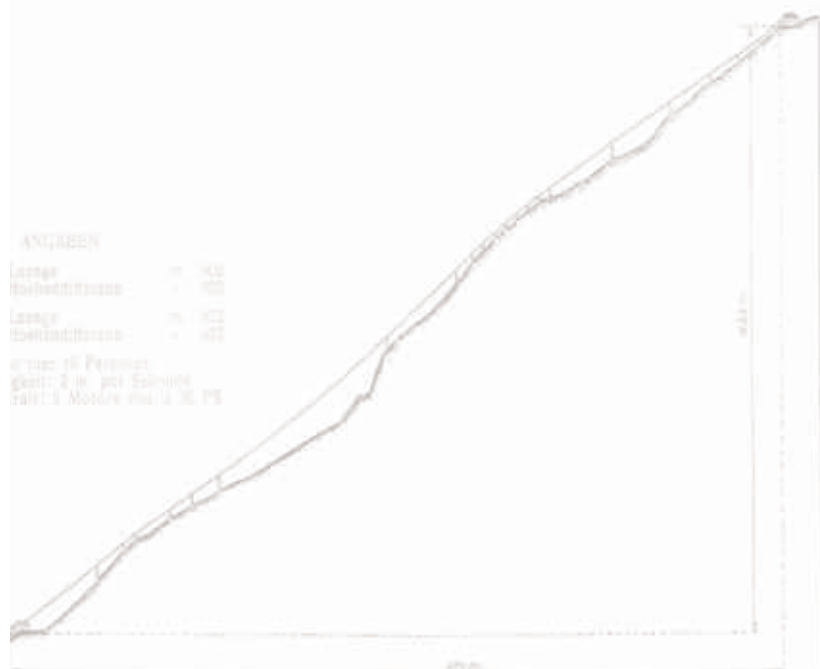
La funivia San Vigilio, cartolina storica

ISBN 978-88-6563-053-2

ANGABEN

Länge	m	952
Seitenabstände	m	952
Länge	m	952
Seitenabstände	m	952

Stütz: 16 Personen
 Gewicht: 2 m. per Seilwinde
 Zeit: 3 Minuten und 30. PS



KURATORIUM
 für Technische Kulturgüter
 Südtirol



CURATORIUM
 per i Beni Tecnici Culturali
 Alto Adige

Profil der Personenschwebebahn Lana-Vigiljoch.

(Fig. 337-338)



Fig. 337 — Wagen.

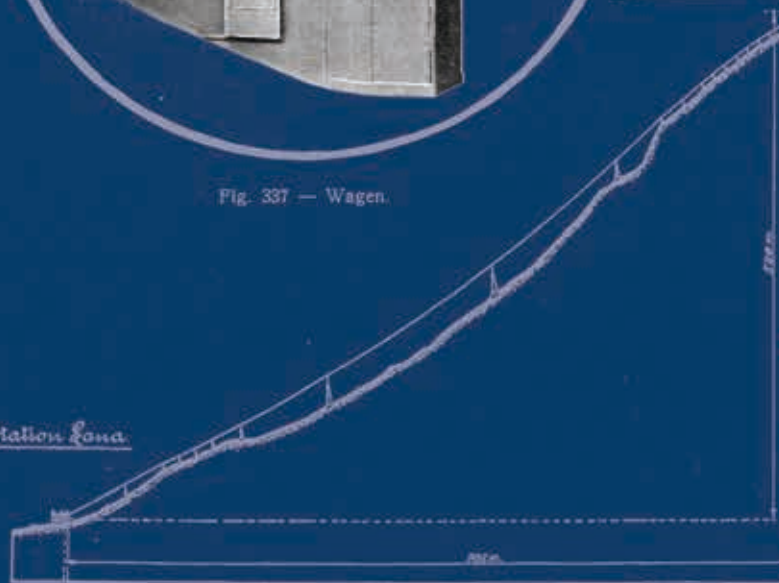
I Strecke

II Strecke

W
Geschw
Erforderlich

Mittel Station

Station Lana



ISBN 978-88-6563-053-2



9 788865 630532