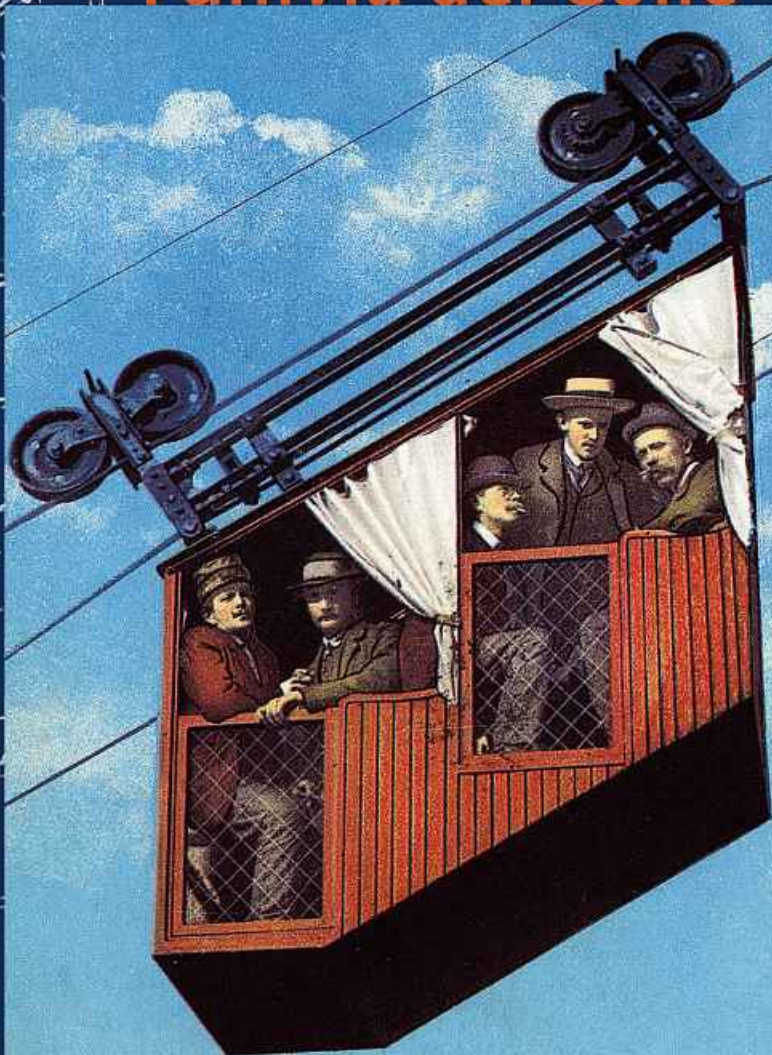


100 anni Funivia del Colle



1908-2008

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL

Abteilung 38 - Mobilität



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

Ripartizione 38 - Mobilità

ERIN
EN-
125

100 anni Funivia del Colle

FRON. A. C. 169.5
48 60 41
48 m/m
2.2.39

KLAPP-
NOT-
SITZ

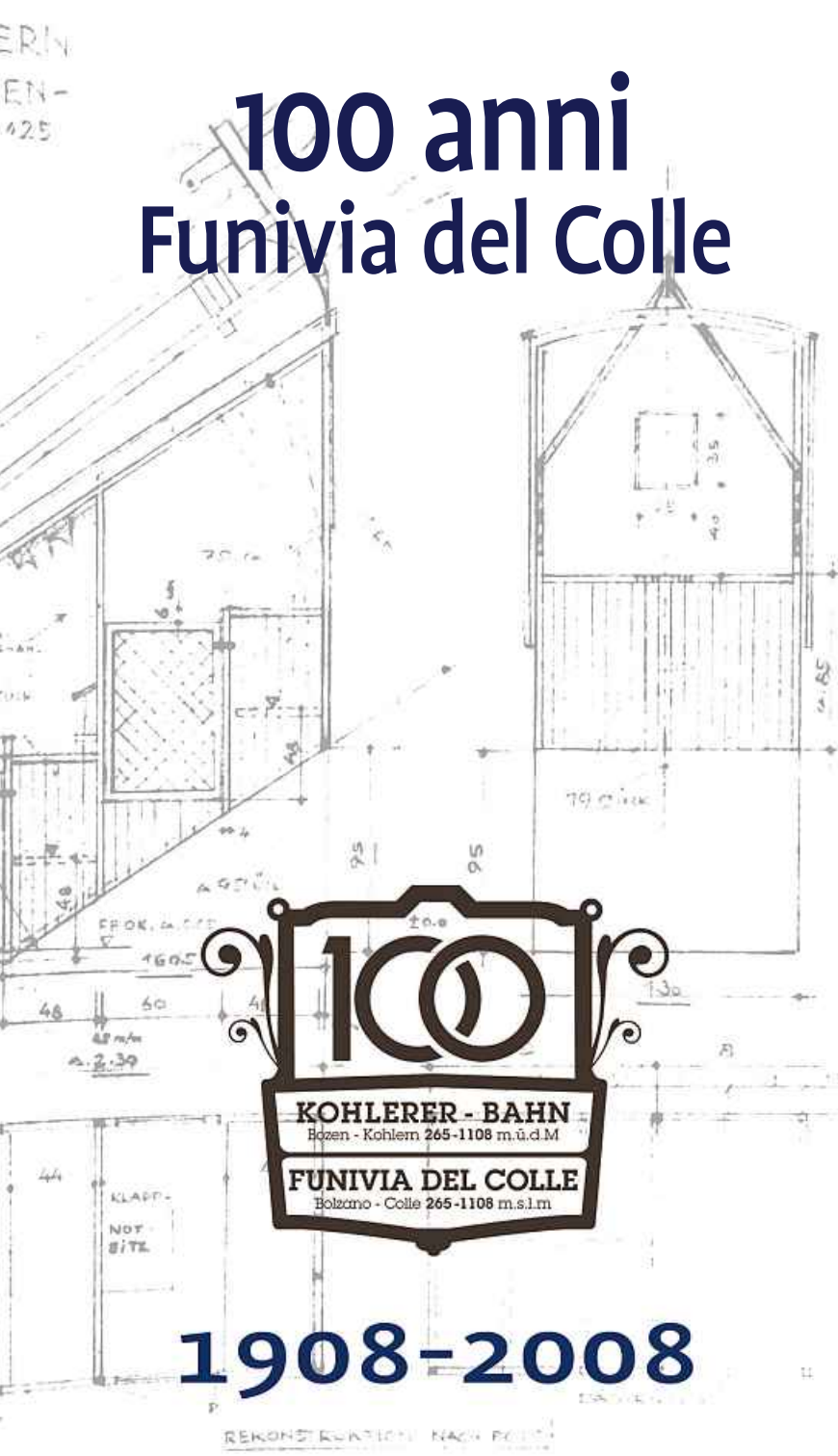
100

KOHLERER - BAHN
Bozen - Kohlern 265-1108 m.ü.d.M

FUNIVIA DEL COLLE
Bolzano - Colle 265-1108 m.s.l.m

1908-2008

REKONSTRUKTION NACH PLÄNEN



100 anni Funivia del Colle

100

KOHLERER - BAHN
Bozen - Kohlern 265-1108 m.ü.d.M.

FUNIVIA DEL COLLE
Bolzano - Colle 265-1108 m.s.l.m.

1908-2008

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:

Tiroler Landesmuseen, Zeughaus, Meinrad Pizzinini, Innsbruck

Archivio storico del Comune di Bolzano, Hannes Obermair

Curatorium Beni Tecnici Culturali, Bolzano

Arnaldo Loner, Bolzano

Richard e Mädi Gabloner, Bolzano

Margareth e Marialuise Peer, San Martino e Kupferzell

Bärbel Tutzer, Bolzano

Ferdinand Trenker, Bolzano

Senza il lavoro svolto dallo storico bolzanino Norbert Mumelter su numerosi testi sulla funivia del Colle, questa pubblicazione non sarebbe stata possibile.

Indice

Saluto del Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano	7
In giro con la bici sul Colle	8
Il mezzo pubblico prende quota	9
Gli anni della crescita	10
... piccolo ma bello!	20
Il pioniere	23
Vietato il trasporto di persone	29
La consapevolezza del peso!	32
La sicurezza prima di tutto	39
“Estremamente varia e grandiosa ...”	44
Guerre e pace	46
Il numero uno delle funivie: Louis Zuegg	50
1945–1965, gli anni senza la funivia	56
L'anniversario dei 50 anni passato in sordina	58
Colle 3, Quo vadis?	59
Storia della Società della Funivia del Colle	64
100 Anni della Funivia del Colle	66
Funi audaci ...	68
Bibliografia	70
Indice iconografico	71
Personaggi citati	72
Il Percorso della Tecnica	73



Cari amici delle funivie!

Da parte di qualcuno si sostiene che la locale espressione per dire "andare in villeggiatura" nasca con riferimento alle località di altura che circondano Bolzano tra le quali spicca il Colle. In ogni caso questo monte scuro e boscoso rappresenta da sempre per tutti i cittadini e per quanti vogliono scoprire i dintorni della città, una interessante meta di escursioni. Il fatto che la funivia del Colle, la più antica del suo genere, quest'anno compia cent'anni costituisce una bella occasione per festeggiare e torna a vanto di tutta la regione. Rientra tra quelle funivie che nei dintorni di Bolzano ancor oggi svolgono il loro apprezzato servizio e rappresenta

quindi una preziosa parte della storia dei trasporti in Alto Adige. I passeggeri, raggiunta l'altitudine di circa 1000 metri, hanno a disposizione una rigogliosa e varia natura ricca di possibilità escursionistiche e di momenti ricreativi, senza dimenticare i molti locali in cui apprezzare la deliziosa cucina tipica. Inoltre il vasto panorama di cui si gode dona ad ogni escursione una nota speciale.

Auguro dunque alla funivia del Colle un radioso futuro.

Luis Durnwalder
Presidente della Provincia
Autonoma di Bolzano

In giro con la bici sul Colle

Un suggerimento speciale



Il Colle rappresenta, come zona di villeggiatura nei dintorni di Bolzano, un'amata meta per le escursioni e il tempo libero. Io personalmente amo recarmi sul Colle in bici. La salita non è delle più comode, ma la strada poco trafficata diventa un efficace percorso di allenamento.

Chi amasse le cose meno impegnative, può salire con la funivia più antica del mondo ed intraprendere una stupenda escursione in bici nella romantica Wolfstal.

Raggiunti i 1200 metri di altitudine si percorre in salita la strada asfaltata alla vostra destra fino alla prima curva, sempre a destra; qui si svolta a sinistra e si segue la strada sterrata del sentiero n. 4 (segnatura rossa-bianca).

Dopo 4 chilometri si raggiunge la malga Wolff (1350 metri, punto più alto) con un antico maso. Dietro al fienile, tenere la sinistra e seguire il sentiero (segnatura bianco-blu),

pochi metri sotto al fienile. Qui inizia un bel sentiero nel bosco. Presso la frana di pietre si apre una splendida vista sulla Val d'Ega e sul Catinaccio. Prima dei campi da tennis presso il Maso Röhl, tenere la sinistra e seguire la rotta contrassegnata con la "P" verso Sant'Isidoro.

Qui consiglio una sosta per godersi il bellissimo panorama sulla conca di Bolzano.

Infine si può godere in pieno la tranquilla discesa verso la stazione a valle della funivia.

Buona pedalata!

Thomas Widmann

Assessore provinciale al Turismo e alla Mobilità

Il mezzo pubblico prende quota



La Città di Bolzano può davvero dirsi orgogliosa della Funivia del Colle: innanzitutto perchè si tratta della prima funivia realizzata al mondo ed in secondo luogo perchè essa ben evidenzia lo spirito innovativo e l'imprenditorialità progressista della cittadinanza.

Il numero dei passeggeri è sensibilmente cresciuto negli ultimi anni, fino a raggiungere la cifra di circa 100.000 all'anno.

Mi rende particolarmente lieto il fatto che le cittadine ed i cittadini di Bolzano, gli abitanti della nostra provincia così come numerosi turisti, visitino ed abbiano occasione di apprezzare il Colle e che per farlo utilizzino la funivia, ovvero un mezzo di trasporto pubblico.

Dal Colle è possibile ammirare un panorama stupendo: l'intera conca bolzanina cui fanno da contorno lo Sciliar, le Dolomiti, l'Altipiano del Renon e la Mendola.

I 100 anni della Funivia del Colle

devono essere di stimolo alla Città di Bolzano per l'attuazione di una politica del traffico che sappia rivolgersi al futuro e avvicinare i cittadini alle bellezze della loro terra.

Auguri di cuore per questo anniversario!

Klaus Ladinser

Assessore comunale
alla Mobilità e all'Ambiente

Manifesto inedito di Max von Esterle, 1910.

*L'originale si trova oggi presso la
Zeughaus, del Tiroler Landesmuseum,
Innsbruck.*



BOZEN-KOHLERN
ELEKTRISCHE SCHWEBEBAHN



Gli anni della crescita

L'economia ed il turismo in ripresa

L'inizio dell'era della ferrovia (nel 1859 la tratta Bolzano-Verona e nel 1867 il suo prolungamento attraverso la frontiera del Brennero verso nord) determinò profondi cambiamenti nell'economia locale.

La relazione tra tempo e spazio per corso cambiò radicalmente da un giorno all'altro: con la ferrovia si accorciarono le distanze, il tempo di percorrenza si ridusse di molto e per il turismo e l'esportazione di prodotti locali (frutta e vino) si aprirono prospettive completamente nuove. Alla fine del secolo questa

forte atmosfera di cambiamento era palpabile.

Nel 1895 a Bolzano venne eletto sindaco il dottor Julius Perathoner, che mantenne l'incarico per 27 anni, fino al momento in cui il Fascismo lo costrinse alle dimissioni. Il suo programma, teso alla modernizzazione della città, prevedeva la costruzione di scuole, strade, passeggiate e ponti, così come l'elettrificazione dell'illuminazione stradale. Quest'ultima operazione venne resa possibile nel 1898, dopo che i comuni di Bolzano e Merano fecero costruire la centrale idroelettrica di Tel.

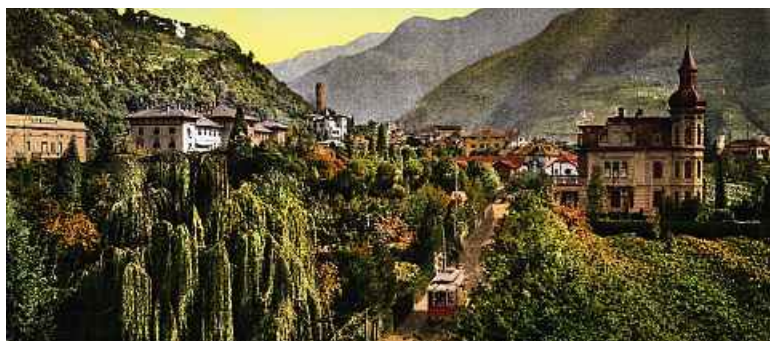
All'inizio del XX secolo, quando la città che si affaccia sul torrente Talvera contava poco più di 12 mila abitanti, Gries (noto luogo di cura) e Dodiciville, al tempo ancora comu-

Stazione di Bolzano, all'inizio del secolo XX, prima dell'annessione di Gries



ni autonomi, si consorziarono per costruire la propria centrale elettrica a Cardano (1901), all'entrata della Val d'Ega. Gries era conosciuta ed amata, soprattutto da turisti internazionali di alto livello, come luogo di cura per la stagione invernale. Soprattutto gli aristocratici russi, ma anche la regina Teresa di Baviera e il Conte Francesco d'Austria-Este-

Modena, apprezzavano la posizione soleggiata e al riparo dai venti. A partire dal 1° settembre 1899 fu installata la linea telefonica tra Bolzano e Merano: una telefonata di 3 minuti costava 30 Kreuzer. Nel 1898 entrò in servizio la ferrovia a vapore sulla tratta di quindici chilometri tra Bolzano e Caldaro, che sarà poi elettrificata nel 1911. Que-



Via Fago, a Gries, col tram si poteva arrivare alla stazione della cremagliera per il Renon.

Il sindaco Julius Perathoner

Illuminazione storica delle Passeggiate Lungo Talvera nel 1903



Manifesto con orario del treno per
l'Oltradige, con termine alla stazione per la
Mendola, realizzato nel 1910 da Tony
Grubhofer



sto aprì la strada al primo vero importante collegamento alpino su rotaia nella zona di Bolzano. Si trattava della funicolare che da Sant'Antonio a Caldaro portava alla Mendola, finanziata dalla banca Schwarz di Bolzano. In soli 12 mesi di costruzione 400 operai realizzarono una funicolare elettrica che, superando pendenze fino al 63%,

raggiungeva il passo della Mendola. Il passeggero più famoso fu l'imperatore Francesco Giuseppe nell'anno 1905, ma si trattennero sulla Mendola anche l'imperatrice Sissi, Karl May e, negli anni '20, re Umberto II; la normale popolazione, non in grado di pagare il costo del biglietto, continuò tuttavia a salire sul passo con carri trainati da buoi.



Grand Hotel Penegal, punto d'incontro per la nobiltà

Il trenino della Mendola nel 1903

Volantino pubblicitario dell'epoca



La corsa più economica da Bolzano alla Mendola, passando per Caldaro, costava infatti ben 6,40 corone austro-ungariche. Per fare un confronto, un pernottamento con pensione completa alla Mendola costava 12 corone.

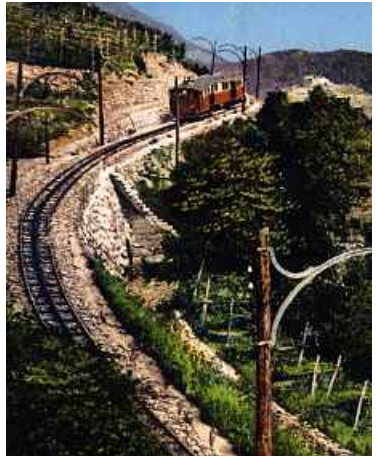
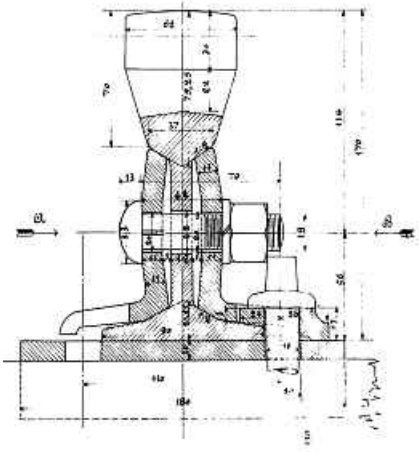
La funicolare della Mendola è in funzione ancora oggi. La linea di accesso da Bolzano a Caldaro venne

dismissa nel 1964. Nel 1907 anche la cremagliera del Renon era un privilegio riservato ai benestanti: un biglietto di andata e ritorno da Bolzano a Collalbo costava 5,10 corone. Con il tram si arrivava fino alla stazione del Renon, in piazza Walter, per poi proseguire con la cremagliera elettrica lungo i quattro chilometri in salita verso Maria



Il trenino del Renon tra Soprabolzano e Collalbo

La cremagliera in una immagine del 1910



Assunta (con una pendenza che arrivava fino al 25,5 %). Un trenino, ancora oggi in funzione, provvedeva al collegamento con Collalbo. Nel 1907 la durata del tragitto era di un'ora e 20 minuti. Nel 1966 la cremagliera fu sostituita dall'attuale funivia. A servizio prevalentemente locale erano le funicolari del Virgolo e del Guncina.

Dettaglio della cremagliera

Il tratto sopra Santa Maddalena

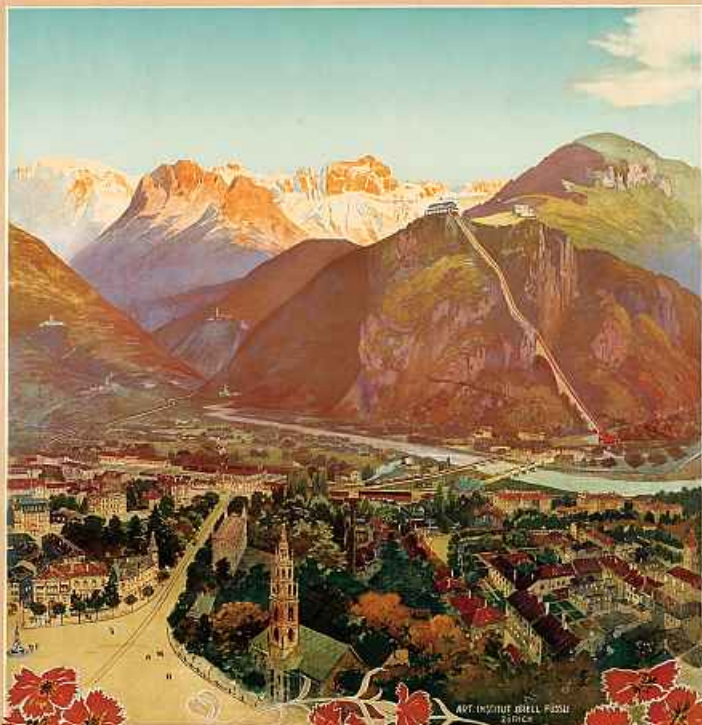


Nel 1966 il tratto di cremagliera è stato sostituito dalla funivia.

Manifesto di Tony Grubhofer

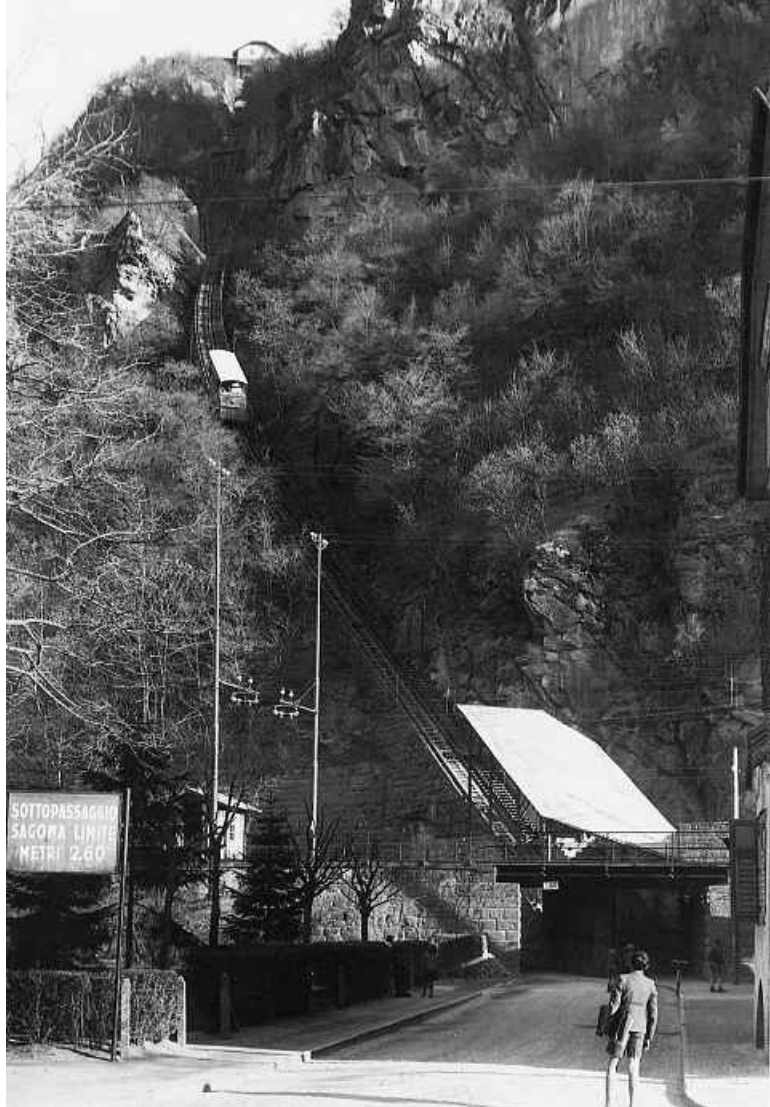
VIRGL-BAHN

BOZEN · SÜDTIROL



*Manifesto pubblicitario della funicolare del Virgolo,
Stampa: Artistisches Institut Orell Füssli, Zurigo*

La piccola stazione a valle del Virgolo intorno al 1940



Nell'anno della sua inaugurazione, il 1907, quella del Virgolo era la funicolare più ripida d'Europa con una pendenza fino al 70%. I 200 metri di dislivello venivano superati in 4 minuti su un tratto lungo 344 metri. Durante i fine settimana la grande veranda panoramica con 450 posti

era quasi sempre affollata da persone che arrivavano fin lassù per seguire concerti serali e serate danzanti. Nell'ottobre del 1943 la funicolare fu distrutta da un bombardamento americano. Nel 1957 fu sostituita da una funivia e infine chiusa del tutto nel 1976.



Il "Reichrieglerhof" con la funicolare del Guncina.

Il percorso della funicolare poco dopo la sua ultimazione, 1913.

La funicolare elettrica del Guncina trasportava in soli 4 minuti i visitatori dalla stazione a valle, in via Fago, a quella a monte. Attraverso i vigneti si giungeva al ristorante Reichrieglerhof con la sua magnifica terrazza con vista. E le sale d'attesa nelle stazioni a valle e a monte erano arredate con foto di paesaggio e tabelle altimetriche della zona del Guncina e del Salto. Nella guida "Bozner Führer" del 1926 sono inoltre citati come osterie e luoghi di ritrovo particolarmente ricercati i masi Drahtner e Föhmer.



La più piccola delle funicolari di Bolzano fu quella del Guncina. Superava un dislivello di 186 metri su una tratta di 303 metri, partendo da Gries e arrivando al maso Streckerhof. Circolò dal 1912 al 1963. Negli anni precedenti la prima guerra mondiale erano ancora da costruire le funivie di San Genesio (realizzata nel 1937) e la funivia del

Colle, i cui progetti erano in elaborazione già a partire dall'inizio del secolo.

Passeggiate del Guncina con il Reichrieglerhof

Stazione a valle della funicolare del Guncina, con vista sull'Oltradige e sulla Mendola





... piccolo ma bello!

La tradizione della villeggiatura estiva al Colle

Tra i tradizionali luoghi di villeggiatura nei dintorni di Bolzano, il Colle era quello più recente e modesto. Come ebbe modo di osservare Karl Theodor Höniger nel suo libro "Altbozner Bilderbuch", non poté mai competere con quello che era ritenuto il "paradiso" della villeggiatura, il Renon, nè dal punto di vista panoramico nè sociale. Ma già nel XVIII secolo alcune famiglie della piccola nobiltà locale avevano scoperto il fascino del Colle. Così, nel 1745, vennero costruite sul versante est del monte (a 1190 m.) presso il "Pircherhof" una chiesa e tre case di villeggiatura di proprietà dell'ospedale di Bolzano. Il gruppo di case prese il nome di "Colle dei Signori". Solo nel 1880 fu costruita

una cappella a Col di Vi, situato un po' più in basso (1130 m). Il luogo era caratterizzato dai masi "Oberkoler" e "Unterkoler" costruiti molto vicini tra di loro e più tardi dai masi "Klaus" e "Uhl". Il numero degli abitanti del Colle oscillava tra i 50 e 60, a cui in estate si aggiungevano alcune decine di ospiti e villeggianti.

Prima della costruzione della funivia, il Colle era raggiungibile solo tramite alcuni sentieri, un tragitto che si copriva in due ore a piedi, a cavallo o su carri trainati da buoi. Alla fine del 1900, nonostante gli inconvenienti, il monte ricco di boschi e con una vista panoramica spettacolare era molto apprezzato dagli amanti della natura e dagli escursionisti.



Sulla sommità del Monte Titschen (1616 m) il 23 luglio 1889 fu inaugurato dalla sezione di Bolzano del Club Turistico, un solido belvedere realizzato con grossi tronchi d'albero e un doppio tetto a scandole. Un articolo del tempo riporta: ...*"In occasione del termine dei lavori al belvedere sul Monte Titschen, questa domenica ha avuto luogo una gita della sezione alla quale hanno partecipato i villeggianti del Colle, turisti e coraggiosi bolzanini. Si è saliti a gruppi fino alle quote più alte, visitate in quel giorno da più di 30 persone. Il sentiero, della cui segnaletica si è egregiamente occupato l'ingegner Stipeck, è molto comodo, con tratti non troppo ripidi tra nel bosco ad alto fusto; partendo dal Colle consente di raggiungere il belvedere in meno di un'ora di cammino. Giovani e anziani possono godere dell'ampio panorama, in una giornata chiara e quasi senza vento. Solo dopo le*

due si è fatto ritorno al Colle dove, presso il rinomato Albergo "Zum Klaus" i "Knödel" hanno deliziato i palati e l'ottimo vino rosso e' stato servito abbondantemente. Nel frat-



Le sorelle Öttl alla ricerca di funghi

Colle dei Signori, 1190 m, e Colle dei Contadini, 1130 m



tempo altri impavidi ritardatari, provenienti dalla città, si sono aggiunti al gruppo, così da formare un'allegria compagnia. Verso sera dalle fresche allegre alture si è ripartiti verso valle. I turisti assetati non poterono passare dinanzi agli alberghi "Röll" e "Kofler" a Campenno senza farvi tappa. Tutti i partecipanti furono assolutamente

soddisfatti di questa gita in montagna. In futuro questa meta sarà spesso scelta per una gita perché così vicino alla città non esiste un belvedere più bello di quello sul Monte Titschen."



Albergo Klaus, presso il Colle dei Signori

Associazione sportiva Bolzano, 1892



Il pioniere

Un oste pieno di iniziativa

Josef Staffler, nato il 17 marzo 1846 nella parrocchia di Longomoso, figlio di un oste, fin da giovane mostrò un carattere intraprendente. A 20 anni prese in affitto una mescita a Gries, si sposò ed appena trentenne prese in gestione l'allora fiorente ristorante della stazione a Wörgl. Affascinato dalle nuove possibilità offerte dalla ferrovia, all'inizio degli anni '80 fece ritorno a Bolzano per prendere in affitto il ristorante della stazione. La sua gestione fu talmente abile che ben presto la sua clientela si estese ben al di là dei passeggeri in attesa del treno e i bolzanini, soprattutto la sera, amavano fare una breve passeggiata tra i vigneti (la ferrovia passava fuori dal centro storico) per godersi una buona cena al ristorante

della stazione. In pochi anni poté acquistare l'albergo "Zum Riesen" al quale seguì, nel 1899, l'acquisto del Maso "Uhl" a Col di Vi con i prati e boschi adiacenti, la cappella e la



Stazione di Bolzano, primi anni del 1900

Josef Staffler, proprietario del "Zum Riesen"



casa padronale, situati in una posizione panoramica stupenda con vista sulla conca di Bolzano. Trasformata la casa padronale in albergo, vi accoglieva una distinta clientela. Ma come superare i 900 metri di dislivello dalla valle al Colle? Al tempo si poteva scegliere tra una camminata di due ore sul sentiero oppure l'altrettanto faticoso percorso sull'acci-

dentata carrareccia. Poiché la sistemazione e l'ampliamento della strada apparivano troppo costosi, Staffler pensò ad una funivia azionata a corrente elettrica. Già nel 1900 fece elaborare un progetto alla ditta Rössemann & Kühnemann di Budapest. Prevedeva un trasporto con 6 posti sia nel vagone in salita che in quello in discesa, i quali correvano su una semplice fune sostenuta da 30 piloni in ferro. Il costo "di larga massima" si aggirava intorno a 170.000 corone austro-ungariche. Il progetto fu scartato, ma l'anno dopo Staffler fece elaborare un nuovo progetto, questa volta per una funicolare, dalla ditta svizzera Theodor Bell & Co.

La progettazione determinò un aperto conflitto di interessi con i gestori dei ristoranti sul Virgolo, che temevano di venire penalizzati da un impianto che portasse direttamente sul Colle, sfiorando la loro posizione senza servirla. Ma i costi per la



Prima della funivia, viaggio in slitta

L'Albergo al Colle



risultavano circa un terzo di quelli per realizzare una funicolare, la tecnica era già sviluppata e anche l'energia elettrica poteva essere acquisita dalla vicina centrale elettrica di Cardano. Ma il Ministero Imperiale e Regio delle Ferrovie non si prestò al gioco: Vienna decise che, in mancanza di binari a terra, l'impianto non poteva definirsi una ferrovia e

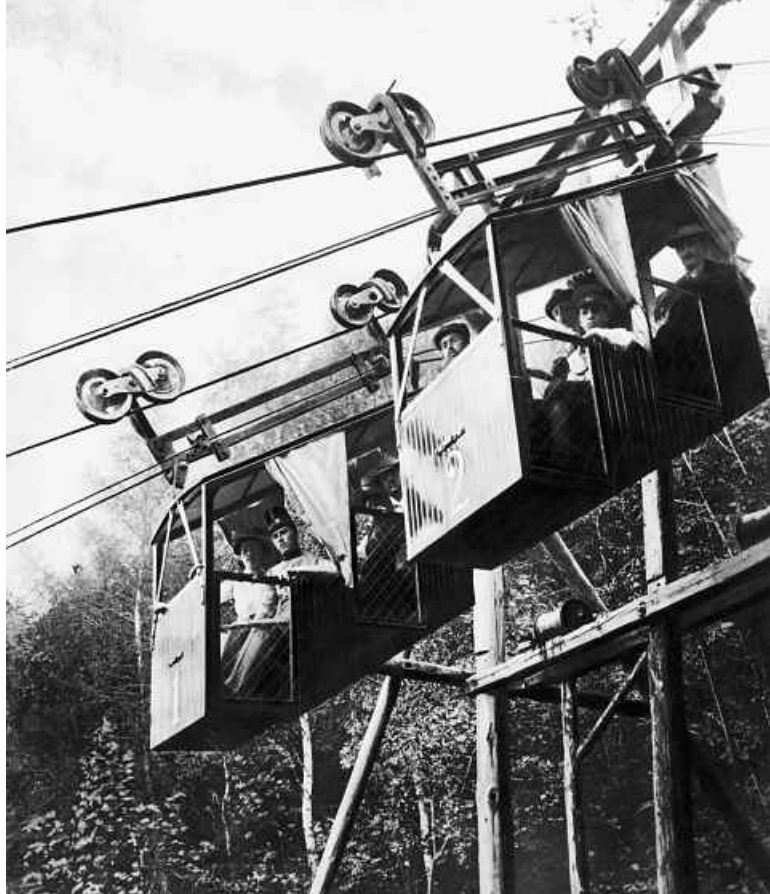
quindi le relative competenze e autorizzazioni non ricadevano sul Ministero delle Ferrovie. Tuttavia nel giugno del 1905, dopo l'esame del suo progetto da parte della Sottoprefettura di Bolzano, Staffler ottenne il permesso per la costruzione di una teleferica solo per il trasporto di materiale, escluse le persone.

L'11 maggio 1906 la teleferica venne



Trasporto delle funi della prima funivia del Colle

Operai al trasporto del materiale per la realizzazione della funivia per persone, 1908



collaudata. La trazione era fornita da un motore elettrico di 45 cavalli, montato nella stazione a valle, poco più in alto rispetto all'attuale stazione. Nel frattempo le autorità competenti avevano riesaminato la domanda per il trasporto di persone. Il funzionamento, sicuro e senza incidenti, dei tratti a fune sulle montagne attorno a Bolzano avevano dato sicurezza anche ai fautori delle funivie per il trasporto di persone. La Sottoprefettura di Bolzano si decise a formulare le disposizioni di permesso provvisorie. Per motivi di

sicurezza vennero rinforzati i pali di sostegno della teleferica e montati i dispositivi d'arresto. L'incarico per la messa a punto della teleferica fu assegnato alla Fabbrica di Costruzioni di Macchine e Vagoni Simmering di Vienna. Sei dei 16 sostegni in legno furono sostituiti con montanti in ferro e i rimanenti 10 vennero rinforzati. Il dispositivo d'arresto era com-

Il 29 giugno 1908 è entrata in funzione la prima funivia al mondo adibita al trasporto di persone.



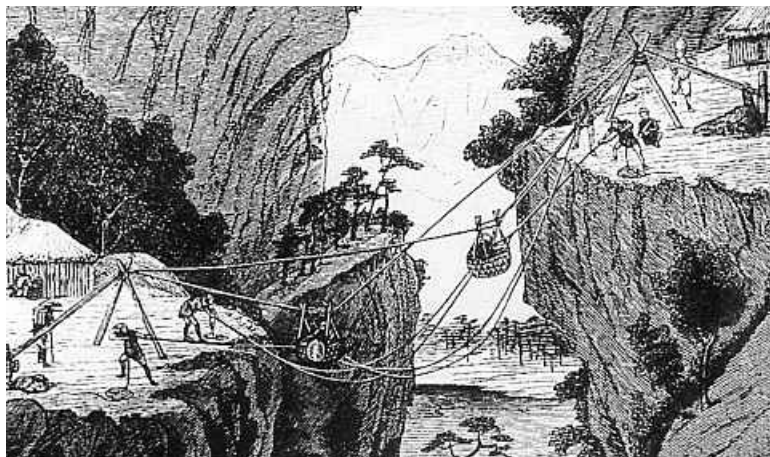
posto da una seconda fune che scorreva scarica e che doveva sostenere la cabina in caso di rottura della fune di traino.

Nel 1908, festa di S. Pietro e Paolo, finalmente giunse l'ora: Josef Staf-
fler poté mettere in funzione la
prima funivia al mondo ufficialmen-
te ammessa a trasportare persone.
Un mese dopo fu inaugurata la

funivia Wetterhornaufzug a Grin-
delwald in Svizzera, costruita dalla
fonderia von Roll di Berna e senza
sostegni intermedi. Era tale la velo-
cità di questa funivia che la cabina
aveva sul tetto una profonda fessu-
ra per non urtare contro la fune trai-
nante. Ma il destino della funivia
Wetterhornaufzug non fu brillante:
fu chiusa nel 1915 e smontata defi-

*Un mese dopo l'inaugurazione della funivia
del Colle, è entrata in funzione la
Wetterhornaufzug presso Grindelwald, in
Svizzera. Il servizio fu poi sospeso nel
1915 e definitivamente chiuso nel 1934.*

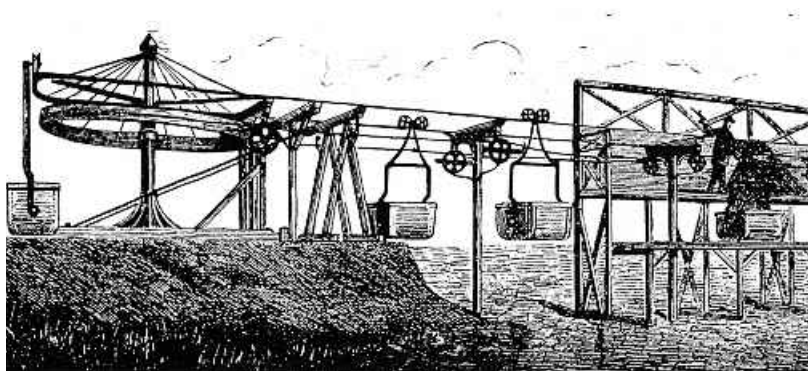




Vietato il trasporto di persone *Il modello delle teleferiche*

Già nell'antichità venivano impiegati semplici paranchi con funi di canapa per superare precipizi e fiumi. Ci sono pervenute descrizioni di impianti

simili a funivie anche dal Medioevo, dove erano utilizzati a scopi militari soprattutto nell'assedio di fortezze. L'avvento delle funivie, come le conosciamo oggi, risale all'epoca



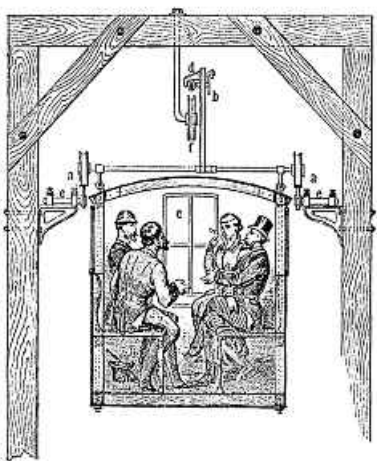
La prima teleferica per il trasporto di materiale, nella Teutschenthal presso Halle, 1874

Teleferica giapponese ad azionamento manuale, 1200



dell'invenzione della fune metallica (primi del XIX secolo). Le prime teleferiche erano destinate al trasporto di materiale nelle miniere, soprattutto negli Stati Uniti. In Europa le funivie a cavi metallici furono prodotte in serie a Lipsia, partire dal 1874, da Adolf Bleichert. La produzione dell'officina raggiunse il culmine nel-

l'anno 1900, con un totale di 345 funivie consegnate un anno prima della morte di Adolf Bleichert e della successione nella ditta dei suoi due figli Max e Paul. Le richieste provenivano da tutto il mondo e fece notizia la teleferica lunga 34 chilometri costruita nel 1905 in Argentina per superare un dislivello di 3528 metri. Questa funivia delle Ande veniva già utilizzata da persone ma limitatamente al personale di servizio, senza autorizzazione legale e a totale rischio del gestore della funivia. Anche perché non esistevano a riguardo norme o regolamenti. L'assenza di riferimenti normativi diede problemi anche a Josef Staffler,



La teleferica per persone realizzata per l'esposizione di Vienna del 1873.

Alcuni temerari sulla teleferica non collaudata per il trasporto di persone.



l'albergatore di Bolzano, che nel 1906 aveva costruito una teleferica per portare rifornimenti da Bolzano al suo albergo sul Colle. Alcuni tratti di questa teleferica correvano così vicini al suolo che, nelle vicinanze della stazione a valle, si poteva salire e scendere con facilità nelle casse di trasporto.

"Ciò succedeva con una frequenza tale che la teleferica presto si trasformò in una funivia per il trasporto di persone, molto utilizzata e conveniente, ma assolutamente illecita...." scrisse Gunther Langes nel suo articolo per il 50esimo anniversario della funivia del Colle. Non passò dunque molto tempo che le autorità pretesero dal proprietario provvedimenti efficaci per vietare ogni utilizzo illecito sulla teleferica. Ma cartelli di divieto e richiami servirono a poco. Staffler intravide come unica soluzione una

fuga in avanti e si impegnò per ottenere finalmente l'autorizzazione ufficiale per una funivia idonea al trasporto di persone.

La "Teleferica dell'oro", costruita sulla Cordigliera argentina da Adolf Bleichert nel 1905, lunga 34 km. La stazione a monte di questa "ottava meraviglia del mondo" si trovava a 4603 m di quota, mentre quella a valle era posta a 1075 metri.



La consapevolezza del peso!

Cabine costruite a mano

Le cabine della prima funivia del Colle meritano una menzione speciale: il loro tipo di costruzione, simile a quello di un abitacolo di carrozza, è stato in un primo momento caratterizzante per il trasporto "aereo" di passeggeri; il passaggio alle cabine in metallo avvenne nell'estate dello stesso anno grazie alla funivia Wetterhornaufzug a Grindelwald in Svizzera.

Secondo i ricordi dei nipoti del costruttore della funivia Josef Staffler, la prima cabina della funivia del Colle fu terminata già nel 1907,

Thomas Peer, mastro carraio, realizzò le cabine della prima funivia del Colle.

ma la Commissione di Collaudo non diede l'autorizzazione alle due cabine per motivi di sicurezza. In seguito a questo fatto, la fabbrica di vagoni Simmering di Vienna costruì altre due cabine, ma anche queste non vennero dichiarate corrispondenti. Fu allora che Staffler cercò soluzione in ambito artigianale. Nel 1965 chi scrive (dott. Norbert Mumelter) ebbe un incontro con l'allora 85enne mastro carraio Thomas Peer, il quale gli raccontò di come un giorno il gestore dell'albergo "Zum Riesen" si rivolse a lui, di una generazione più giovane, per risolvere il problema posto dalle cabine prodotte dalla Fabbrica di Vagoni Simmering: erano costruite in modo così massiccio che ognuna di loro raggiungeva un peso di 400-

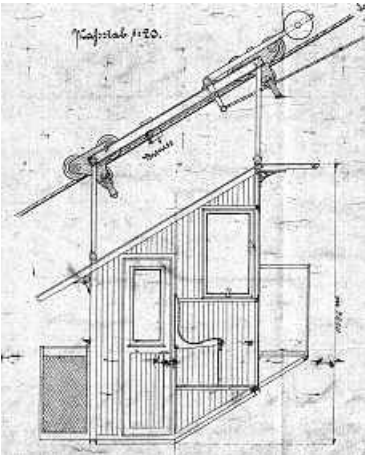


La sicurezza prima di tutto Il Colle 2

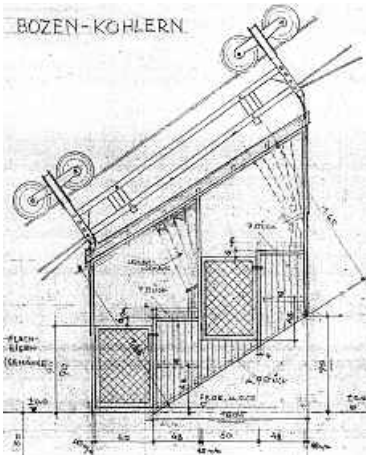
La funivia del Colle era ormai in servizio da due anni. Da ogni luogo accorrevano i curiosi per vivere "l'ebrezza" di un viaggio. Più di 100.000 persone vennero trasportate in questo arco di tempo senza incidenti. Nonostante questo, nell'ottobre del 1910 l'impianto fu bloccato perché le Autorità di Vigilanza avevano emesso nuove norme di sicurezza: da quel momento una funivia doveva disporre di un movimento "andata e ritorno", di doppie funi, portanti e traenti, e di un dispositivo d'arresto sulle cabine. La sicurezza della fune doveva essere cinque volte superiore a quella delle teleferiche. Qui entrò in gioco la ditta Bleichert di Lipsia che vi intravide l'opportunità di applicare l'esperienza maturata nel settore delle telefe-

riche. Si dichiarò dunque pronta a rispettare tutte le norme di sicurezza e ottenne l'incarico. Il 25 gennaio 1911 fu fatto un sopralluogo "commissariale" sulla tratta della funivia. Il 4 aprile il magistero della città di Bolzano emanò precise norme costruttive ed il 4 luglio la ditta Bleichert iniziò con i lavori di cementazione per i basamenti dei 12 montanti di ferro. La nuova stazione a valle venne stabilita non più sulla strada di Campenno, ma 150 metri più in basso, verso il fondovalle. Il progetto della stazione fu realizzato dall'architetto di Monaco di Baviera August Fingerle (1854-1949), trasferitosi a Bolzano nel

Max von Bleichert era il tecnico e Paul, suo fratello era l'addetto al reparto commerciale. Foto del 1924



500 chilogrammi. Inoltre la parte inferiore della cabina, quella che guarda a valle, si impigliava nelle travi trasversali dei montanti, in origine progettati per la teleferica. Staffler comunicò all'allora 28enne mastro artigiano l'intenzione di ordinargli nuove cabine, molto più leggere, ma prima di confermargli l'incarico voleva garanzie circa il



Troppo pesanti. Le cabine dell'epoca pesavano tutte attorno ai 500 kg (nel disegno a sinistra). Per la funivia del Colle invece Peer riuscì a realizzarne una da 195 kg, rappresentata nel disegno a destra.

Officina e abitazione di Thomas Peer, a Terlano



loro peso finale. Con le sue approfondite conoscenze tecniche, il giovane artigiano progettò due cabine del peso di 200 chilogrammi ciascuna. L'incarico fu suo. Durante gli anni di apprendistato e di collaborazione trascorsi, soprattutto in Svizzera, aveva appreso anche l'arte della costruzione di carrozze. Costruì così due cabine leggere, simili a carrozze, con il tetto costituito da un telone. Ogni cabina aveva alcuni posti a sedere ed alcuni posti in piedi, che però presto si trasformarono in posti a sedere anch'essi. A metà di giugno consegnò il suo lavoro: la bilancia della dogana, situata sul lato nord del ponte Isarco, segnò 195 chili per ogni cabina. Caricate con mattoni,

Modello originale della prima cabina (20 cm x 15 cm). Dopo la morte di Josef Staffler, la cabina è stata portata insieme ad altri documenti presso la Zeughaus di Innsbruck, dove si trova ancora oggi.

La cabina numero due in partenza dalla stazione a Valle



le cabine fecero il primo viaggio di prova. Dopo qualche momento di suspense iniziale, tutto si concluse con successo. La funivia poté essere collaudata il 27 giugno 1908. Il grosso per carri, che dall'alto colava sulle carrozze, rese quasi subito necessaria la sostituzione del telone con una tavola di compensato. Anche le sedie dovettero esser sostituite da sedie pieghevoli per aumentare la capacità di trasporto."

(Dall'opuscolo "Die erste Bergschwebbahn der Welt Bozen-Kohlern" 1983, edito dall'associazione Heimatschutzverein di Bolzano Autore Norbert Mumelter).

Lana-San Vigilio, 1912.
Da aprile 2008 inaugurata la quarta versione



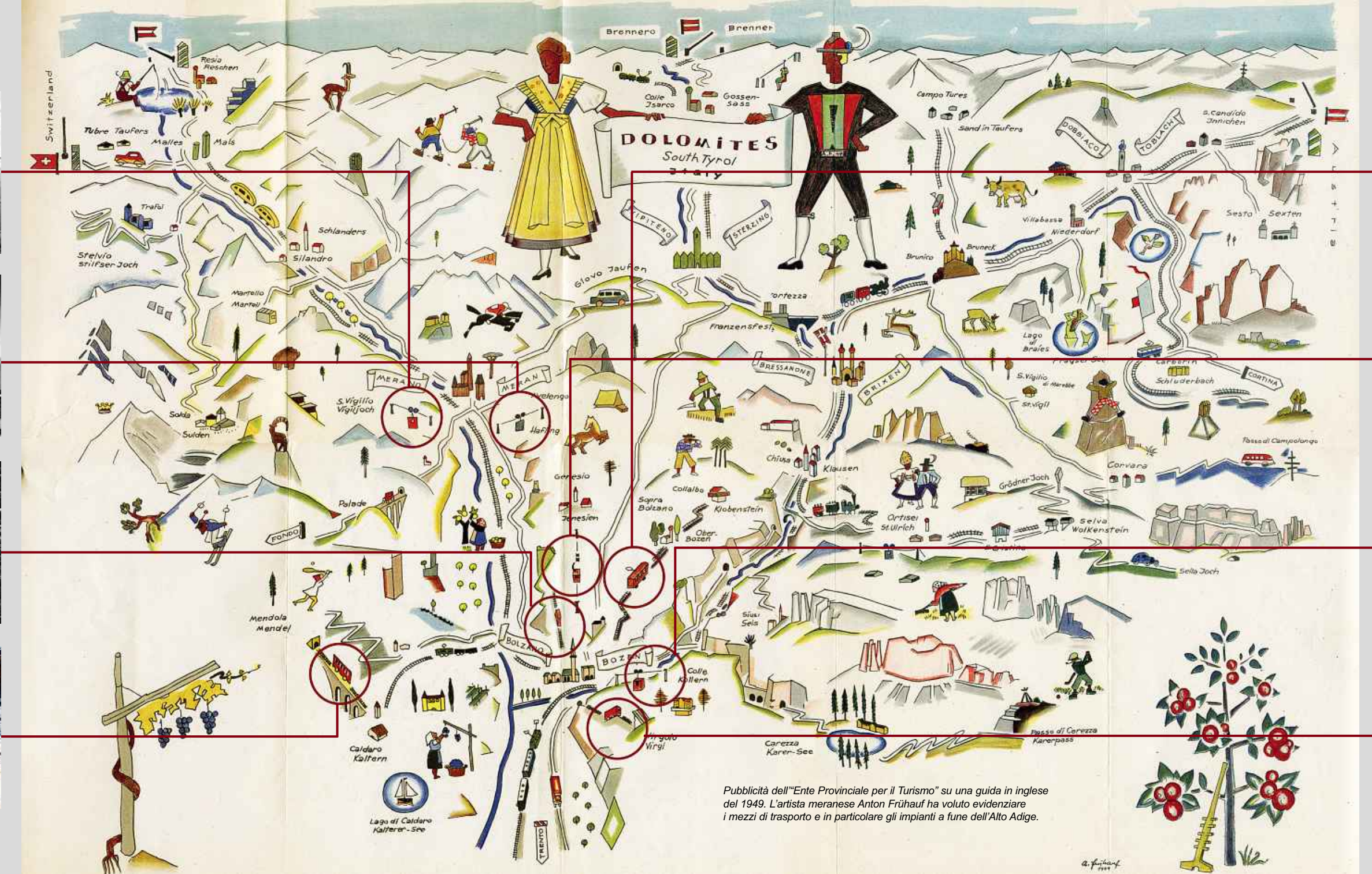
Merano-Avelengo,
1923-1984



Trenino del Guncina,
1912-1963



Trenino della
Mendola, 1903.
Riammodernata
nel 1983



Pubblicità dell'“Ente Provinciale per il Turismo” su una guida in inglese del 1949. L'artista meranese Anton Fröhlich ha voluto evidenziare i mezzi di trasporto e in particolare gli impianti a fune dell'Alto Adige.



Trenino del Renon
1907.
La cremagliera da
Bolzano fu sostituita
nel 1966 dalla funivia



Bolzano-San Genesio,
1937



Bolzano-Colle, 1908.
Quarta versione dal
2006



Bolzano-Virgolo,
1907-1943.
Nel periodo 1957-1976
sostituita da una funivia

Stazione della seconda funivia del Colle, realizzata su progetto dell'architetto di Monaco August Fingerle (1854-1949). Il disegno ricalca i caratteri della stazione della funivia San Vigilio a Lana.

Installazione dei cavi lungo il percorso della funivia, consolidato da muri a secco, 1912. Il motore di trazione non si trovava più nella stazione a valle ma in quella a monte.

Una delle cabine della funivia del Colle, presso il capannone di montaggio 3/4 dell'officina Bleichert a Lipsia, 1913

Stazione a monte con la seconda funivia

Funivia del Colle con vista su Bolzano, in una cartolina degli anni '20



1906 e che aveva già collaborato alla costruzione dell'edificio della Cassa di Risparmio. Nel progetto per l'edificio della stazione si ispirò alle costruzioni preesistenti della funivia di Monte San Vigilio. Le stazioni erano costituite da un atrio, su cui si affacciava la biglietteria, e da alcune stanze per il personale. Dopo l'esperienza con le prime, piccole cabine da sei passeggeri, per aumentare il rendimento orario della funivia del Colle il committente Josef Staffler diede l'incarico per la costruzione di cabine molto più grandi. Le nuove cabine vennero realizzate in alluminio e legni pregiati, con grandi finestre panoramiche, 15 posti a sedere e un posto in piedi. Un addetto era sempre presente in cabina durante il viaggio. Ogni cabina aveva un peso a vuoto di 3 tonnellate e viaggiava trainata da due funi portanti parallele,





ciascuna con diametro 44 mm. In caso di necessità le cabine per il trasporto di persone potevano essere sostituite, con l'ausilio di un piano di carico scorrevole presente nella stazione a valle, con una cabina per trasporto merci. Il regolamento dell'impianto, edito nel 1912, fissava ogni dettaglio ed era composto da 120 paragrafi. Paragrafo 13: *"è vietato parlare al conducente durante il tragitto!"*

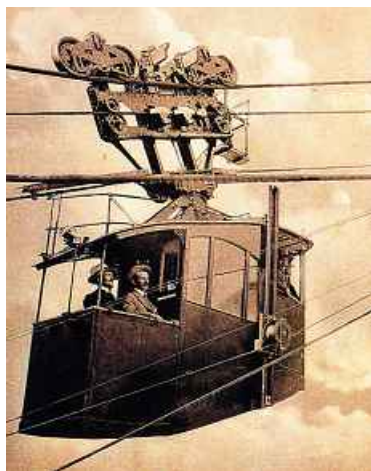
Il Ministero Imperiale e Regio delle Ferrovie considerò la funivia del Colle come una specie di impianto di prova per l'elaborazione del testo: *"Vorschriften für den Bau, der dem öffentlichen Personenverkehr dienenden*

Schwebebahnen" (Normativa per la costruzione di funivie adibite al trasporto di persone). Le esperienze via via maturate sull'impianto al Colle, si proiettavano nella formulazione delle nuove disposizioni di abilitazione. Fu così che il Ministero ordinò una serie di 96 test di arresto e misurazioni di tensione, questo prorogò ulteriormente la riapertura dell'im-

La seconda funivia con lo Sciliar

A destra, in un fotomontaggio, la funivia corre nella direzione sbagliata

Funivia San Vigilio, Lana (1912) realizzata dalla "Ceretti e Tanfani" di Milano





pianto. Anche se i primi viaggi di prova vennero effettuati il 20 agosto del 1912, il primo viaggio ufficiale di inaugurazione fu realizzato solo il 10 maggio 1913. In quel momento, oltre alla funivia del Colle, al mondo esistevano solamente altre tre funivie per il trasporto di persone: la funivia "Wetterhornaufzug" (1908) a Grindelwald (CH), poi chiusa nel 1914; la

prima funivia sul Monte San Vigilio presso Lana (31.8.1912) e la funivia sul Pan di Zuccherò a Rio de Janeiro (12.10.1912). In Europa nuovi impianti di funivie vennero realizzati solo dopo circa dieci anni, dato che durante la prima guerra mondiale vi era stata esclusivamente richiesta di teleferiche destinate ai rifornimenti militari.



Funivia per il Pan di Zuccherò a Rio de Janeiro, 1912

Stazione a valle della funivia San Vigilio, progetto di Gustav von Birkenstaedt: inconfondibile la somiglianza con la stazione a valle della seconda funivia del Colle



“Estremamente varia e grandiosa ...”

La seconda funivia del Colle (1913) nella pubblicità.

La tratta viene percorsa nel breve tempo di un quarto d'ora. Superando i pilastri di sostegno l'occhio esperto potrà constatare con soddisfazione che la funivia del Colle non evidenzia più quel fastidioso difetto presente nelle funivie costruite sino ad oggi. Era infatti caratteristica delle funivie che le cabine, soprattutto nel viaggio verso valle, nell'oltrepassare i pilastri entrassero in oscillazione producendo nel passeggero una certa inquietudine. Questo fastidioso fenomeno non si presenta

più nella funivia del Colle, cosa di grande interesse per i passeggeri. Il conduttore è in continuo contatto telefonico con le stazioni. Il funzionamento è elettrico; se l'alimentazione dovesse venire a mancare, entra in funzione una batteria sostitutiva con una autonomia di tre ore. Inoltre le cabine possono essere trainate verso le stazioni

*La stazione a monte, sull' "Ochsenbühel",
1140 m*

Dépliant pubblicitario, 1913



anche con l'ausilio di un argano a mano. Durante il tragitto la vista è estremamente varia e grandiosa. Lo Sciliar e il Bullaccia, i pendii di Auna di Sotto e Soprabolzano con la cremagliera del Renon sembrano vicinissimi, ma sono soprattutto i "tre-mila" del Gruppo del Tessa presso Merano a dominare il panorama.

Alla destra si elevano la cima Hochwilde (3480 m), la cima Hochfirst (3414 m) e le altre cime dell'universo di ghiaccio del Gurgler, a sinistra si impone l'impetuoso Weißkogel, la seconda cima più alta tra le montagne della Valle dell'Ötztal (3746 m). Volgendo lo sguardo all'indietro, verso la stazione a valle, è possibile scorgere, nell'impressionante profondità di 600-700 metri verticalmente sotto i piedi, il fiume Isarco. Più avanti la funivia si inoltra in un bosco di conifere e, prima di poter cogliere tutte le immagini offerte, si raggiunge già la stazione a monte. Qui si trova un grazioso locale di ristoro con una vista unica sulla val d'Adige che si estende al di sotto e,

soprattutto nelle ore serali, quando le luci della valle brillano e formano fili di perle luccicanti, una sosta al ristorante della stazione a monte è una gradevole esperienza. Il Colle è un amabile luogo di villeggiatura con splendidi boschi e una spettacolare vista panoramica. In alcuni minuti di cammino dalla stazione della funivia, prima attraversando un bosco e poi dei prati, si può raggiungere l'Albergo Staffler che vanta un'ottima cucina a prezzi ragionevoli. La terrazza dell'albergo offre un magnifico panorama specialmente sulla lunga catena delle Dolomiti e, a nord-est, si possono intravedere alcune delle cime dei Tauern."

Tratto da "Die Schwebbahn Bozen Kohlern", edito da Tyrolia, Bolzano, 1913.

Il panorama visto dal Colle





Guerre e pace

Le conseguenze della guerra

Per la seconda funivia del Colle i primi problemi nacquero solo due anni dopo l'inaugurazione.

Con la dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria nel 1915, anche i dipendenti della funivia del Colle, compreso l'insostituibile macchinista, persero il posto di lavoro. A causa degli eventi bellici il trasporto di ospiti era talmente diminuito che il 2 giugno 1915 il Consiglio comunale di Bolzano dispose la chiusura della funivia fino all'assunzione di un nuovo dirigente il cui posto era rimasto vacante.

Ma Josef Staffler si ostinò, nonostante tutto, a mantenere in funzione la funivia. Nel 1917 gli arrivò la prima diffida. Quando il

9 luglio 1918 un incidente coinvolse alcune persone, intervenne il governatore del Tirolo e Vorarlberg con l'ordine di chiusura immediata. Staffler non si dette per vinto.

Il sedicenne Franz Staffler (nipote del costruttore della Funivia), macchinista della funivia

Monito del "k.k. Statthalter" dopo un incidente verificatosi nel luglio 1918

Il laghetto al Colle nel primo dopoguerra



Der k. k. Statthalter
in Tirol und Vorarlberg

Innsbruck, am 24. Juni 1918.

Zl. 3626/1
PPS.

Betreff: Kollerertahn,
Unglücksfall.

An
den Herrn k. k. Statthaltereirat
und Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft
in
Bozen.

Zeitungsnerichten zufolge ist die Kollerertahn wegen Unsicherheit des Betriebes zwar behördlich gesperrt, es werden jedoch nichtsdestoweniger Personen befördert. Die Folge davon war ein am 9. Juli l. Js. erfolgter Unglücksfall der Maria Gruber.

e segnalò che la funivia, dal 1917 al giugno del 1918, aveva trasportato non meno di 3000 metri cubi di legname dal Colle a Bolzano per rifornire l'ospedale cittadino, il Comune e gli ospedali militari. In quel momento al Colle erano accatastate alcune migliaia di metri cubi di legna, pronta per essere trasportata a

valle. Chiese quindi la ripresa almeno del trasporto di merci. Così il 20 agosto del 1918 gli venne confermata la concessione per il trasporto di merci, rimanendo tuttavia interdetto il trasporto di persone. Non erano sottoposti al divieto i soldati delle truppe austriache per la difesa contraerea sul monte Titschen,





Ospiti (le famiglie bolzanine Innerebner e Scrinzi) presso il laghetto. Per molti fu la prima esperienza di nuoto. Il lido fu poi abbandonato durante gli anni '70.

destinate a contrastare gli attacchi degli aerei e dei dirigibili italiani. Dopo la guerra la funivia del Colle riprese il servizio in piena linea, ma a causa dei debiti accumulati non potè più essere condotta come azienda familiare. Gli eredi del costruttore di funivie Josef Staffler, deceduto nel gennaio 1919, fondarono una società trattenendosi un

terzo del capitale. Negli anni tra le due guerre il Colle fu meta soprattutto di ospiti locali che vi trascorrevano i periodi di villeggiatura estiva. Un piccolo stagno fu trasformato in laghetto per bagnanti e attrezzato con alcune cabine-spogliatoio. C'era anche una pista da birilli e numerosi sentieri portavano al belvedere sul monte





Titschen. La situazione si protrasse in maniera idilliaca sino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Il 25 dicembre 1943, al quinto grande attacco aereo degli Alleati su Bolzano, la stazione a valle venne centrata in pieno e due dei piloni portanti furono pesantemente danneggiati.

La stazione a valle, progettata dall'architetto August Fingerle, prima e dopo il bombardamento da parte degli Alleati, subito il 25 dicembre 1943





Il numero uno delle funivie: Louis Zuegg

Posizione di supremazia

In Alto Adige si erano acquisite esperienze nel settore della costruzione di funivie già prima dell'inizio della prima guerra mondiale. Come era

avvenuto per la prima funivia al mondo, realizzata da Bolzano al Colle (1908), anche la funivia del Monte San Vigilio presso Lana (1912) fece notizia. Costruita dalla Cerretti





e Tanfani di Milano, aveva una stazione intermedia e non meno di 39 piloni in ferro.

Durante la sua costruzione Louis Zuegg, colui che in seguito sarebbe stato riconosciuto come il "re delle funivie" e che aveva già realizzato il primo tram elettrico in Alto Adige da Lana verso Merano, ebbe modo di maturare nuove esperienze. Ma il

vero e proprio salto innovativo nel settore delle funivie arrivò con la prima guerra mondiale. Le funivie militari rifornivano le truppe su tutti i fronti, sia nelle zone di pianura che di montagna. Fino alla fine della guerra la ditta Bleichert di Lipsia produsse in turni di lavoro diurni e notturni, non meno di 630 unità di funivie con il ritmo di 8500 tonnellate



Louis Zuegg (1876–1955), le sue invenzioni hanno segnato il settore delle funivie

Trasporto del materiale da costruzione per la ferrovia della Val Gardena (1915)

Bonifica dei residui bellici sulle Dolomiti attraverso una teleferica; si giungeva a trasportare sino a 250 tonnellate al giorno.

Montante strutturale in legno per una funivia al Martlberg (Ortles)

Klasse 30 L.

Ausgegeben am 10. November 1921.



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 Patendauer: 15. Jänner 1921.

late all'ora. Louis Zuegg, originario di Lana, con l'inizio della guerra fu richiamato al fronte sud come ingegnere della milizia territoriale.

Nell'autunno del 1915 costruì la prima funivia militare sul Passo dello Stelvio secondo i propri disegni. Dato il grande rischio di valanghe, superò senza sostegni e con un'unica campata di 2300 metri la tratta dalla Franzenshöhe alla Ferdinandshöhe, un'impresa per allora estremamente audace. Quando nel 1916 ottenne l'incarico per la costruzione di una teleferica sul Monte Rovere, un malinteso lo aiutò a confermare la teoria da lui sostenuta per molti anni. La ditta fornitrice aveva consegnato una fune portante di circa 200 metri più corta della misura stabilita. Zuegg decise allora di far installare in tensione la

fune, che di norma veniva posizionata in modo allentato. Andò contro le norme costruttive del tempo, ma vide così confermate le sue tesi: la maggiore tensione consentiva la riduzione del numero dei piloni, aumentando il tempo-vita delle costose funi portanti ed anche la sicurezza, oltre a ridurre in maniera notevole la velocità di corsa. Ulte-



Brevetto austriaco per la comunicazione telefonica in funivia, 1921.



riori invenzioni di Louis Zuegg riguardarono gli impianti telefonici tra le stazioni a valle e a monte e le cabine, lo sviluppo di un freno della fune portante e un'ulteriore protezione contro la fuoriuscita della fune dalla sua sede. Zuegg fece brevettare tutte le sue invenzioni e alla fine della guerra divenne la persona di riferimento più importante in

Europa in fatto di tecnica di costruzione di funivie.

Il definitivo successo lo riscosse con la costruzione della funivia che da Merano porta a Avelengo (1923). Venne infatti contattato dai fratelli Max e Paul von Bleichert che gli offrirono di costruire insieme una funivia secondo il sistema che venne battezzato "Bleichert-Zuegg". La collaborazione fu suggellata con un contratto e divenne un successo internazionale. Fino al 1940 furono costruite con il sistema Bleichert-Zuegg in tutta Europa, negli Stati Uniti ed in Sudafrica non meno di 35 funivie per il trasporto



Area test della ditta Bleichert a Lipsia.

Durante la prima guerra mondiale sono state costruite 630 teleferiche da campo.

Funivia Merano-Avelengo (1923) di Louis Zuegg. Grazie alle numerose novità, divenne riferimento per gli sviluppi del settore.



Moderne Technik in der Heimat

di persone. Paul Bleichert aveva un rapporto speciale con l'Alto Adige: poco dopo la prima guerra mondiale sua figlia Hilda sposò Luis Trenker, attore e produttore gardenese. L'eroizzazione che Trenker fece dello sciatore alpino rispecchiava la crescente importanza dello sport invernale nella società. Gli sciatori non si accontentavano

più solo delle funivie, ma chiedevano ulteriori impianti di risalita. Negli anni '30 le slittovie – che in Svizzera erano chiamate "Funi" – erano in auge. La cosa si ripeté a Corvara, Selva Gardena e sull'Alpe di Siusi. Dopo la seconda guerra mondiale presero piede anche le seggiovie. Le prime in Italia vennero realizzate sul Josefsberg presso Foresta,



Prima pagina del settimanale "Dolomiten" del 7 novembre 1923 sull'apertura della funivia per Avelengo. Si percepisce l'orgoglio per la tecnica.

Chi realizzò la prima seggiovia? Erich Kostner in Val Badia sul Col Alto (sinistra) o Hans Trojer al Monte San Benedetto (in basso a destra)? Immagini del 1946.



in Alto Adige, precisamente nel 1946, dalla ditta Hans Trojer di Lagundo, al tempo leader in questo settore; seguì un anno più tardi la seggiovia costruita da Karl Hölzl su incarico di Erich Kostner sul Col Alto in Val Badia. Fino agli anni '60 Trojer e Hölzl dettarono le leggi sul modo di costruire funivie; anche in segui-

to mantennero alto il prestigio. A 100 anni dalla prima funivia del Colle, dopo personaggi come Zuegg, Hölzl, Trojer e Co., è oggi la ditta Leitner di Vipiteno l'artefice dello sviluppo di nuovi sistemi nella costruzione di funivie.

*Slittovia sull'Alpe di Siusi
(lunghezza 1050 m)*





1945–1965, gli anni senza la funivia

Dai ricordi di Norbert Mumelter

Quando nel maggio 1945 ebbe fine la seconda guerra mondiale, il monte Titschen assomigliava ad un fronte: Si trovavano sparsi, e lo rimasero ancora per molti anni, elmetti e altri oggetti in gran quantità; anche il versante nord della montagna del Colle era disseminato di frammenti e schegge di bombe fino a quando, nel corso dell'operazione per il riutilizzo dei rottami metallici, tutto fu raccolto e portato via.

Vi fu una pausa lunga più di 20 anni prima che gli sforzi della Società delle Funivie portassero ad

Norbert Mumelter, impegnato nella tutela del paesaggio (1913–88).

un nuovo progetto e finalmente alla costruzione della nuova, la terza, funivia del Colle, non senza aver avuto garanzie che una parte del finanziamento necessario sarebbe arrivato da parte dello Stato come risarcimento per i danni da bombardamenti e da altre sovvenzioni. Non esistendo ancora una strada percorribile dagli autocarri da Bolzano al Colle, già nel giugno del 1947 la Società delle Funivie aveva fatto costruire, accanto al tratto della funivia, dal mastro falegname Karl Franzelin una nuova teleferica addetta soprattutto al trasporto del legname dai boschi del Colle. Fece un certo scalpore, menzionato tra l'altro anche nei giornali, quando negli Anni '50 il veterinario dottor



Insam riuscì a raggiungere Col di Vi con una normale macchina superando la strada di montagna a tratti molto ripida. Anche se era vietato, gli abitanti del Colle e anche alcuni villeggianti risalivano all'interno della cassa della teleferica. Non contando l'attesa di alcune ore, raggiungevano il Colle in un quarto d'ora, anziché in quattro

ore di faticosa salita. Quando il divieto venne fatto rispettare con maggiore rigidità, si dovette tornare "ad usare i piedi".



Colle dei signori.

In attesa della funivia (riaperta nel 1965) il borgo, ancora senza energia elettrica (sarebbe arrivata nel 1971) si presentava come una "bella addormentata nel bosco".

L'anniversario dei 50 anni passato in sordina

Gunther Langes onora l'anniversario nel 1958

È passato sotto silenzio l'anniversario dei 50 anni di un evento che costituisce per l'Alto Adige e per il suo spirito pionieristico una testimonianza talmente grande e bella che sarebbe stato d'obbligo ricordare. Poche persone, al massimo singoli individui, sanno che l'Alto Adige è stato luogo di nascita di una sensazionale conquista della tecnologia. Sarebbe quindi giusto dimenticare la buona, vecchia funivia del Colle, inaugurata festosamente il 29 giugno del 1908, e non dedicare alcune parole ai suoi 50 anni, solo perché rimase vittima dell'ultima guerra mondiale ...? Rievocare questa prima funivia per il trasporto di persone parrebbe quasi un obbligo anche nei confronti dello spirito pionieristico del suo primo costruttore. Come sarebbe bello se una versione contemporanea di quella invenzione, la prima del suo genere, potesse viaggiare attraverso lo stesso spazio aereo dove la vecchia funivia del Colle, apice della ricerca tecnica di allora, percorse la sua coraggiosa strada su per il monte del Colle. Forse anche allora, alla sua prima inaugurazione, la funivia del Colle ebbe oppositori brontolanti o addirittura

sbraitanti, come del resto le prime ferrovie avevano avuto già 100 anni prima. Ma di questo non ci è stato tramandato nulla. Del resto sarebbe giusto avversare proprio questo mezzo di trasporto, se poi noi siamo costretti a vivere con timpani dolenti e la puzza nel naso, causati degli eccessi della motorizzazione? Come è discreta, quasi impercettibile al confronto, la tratta della funivia che passa per i pendii delle montagne e come è silenzioso un tragitto sospesi nel vuoto."

(Dal quotidiano "Dolomiten" del 31.7.1958, Pag. 4, autore Gunther Langes)



Colle 3, Quo vadis?

Un nuovo inizio, tra mille difficoltà

Dovettero passare 20 anni prima che si potesse pensare ad una ricostruzione della funivia distrutta dalle bombe.

La stazione a valle dovette essere ricostruita a nuovo, mentre la stazione a monte rimase quasi invariata.

Il nucleo tecnico del nuovo impianto, per il quale fu incaricata la ditta Hölzl di Merano, era formato da due montanti di cemento alti 28 metri, collegati tra loro da un arco che consentiva un passaggio più morbido dal tratto inclinato a quello più pianeggiante.

Molti sostegni di metallo erano così divenuti superflui e la funivia poteva viaggiare con

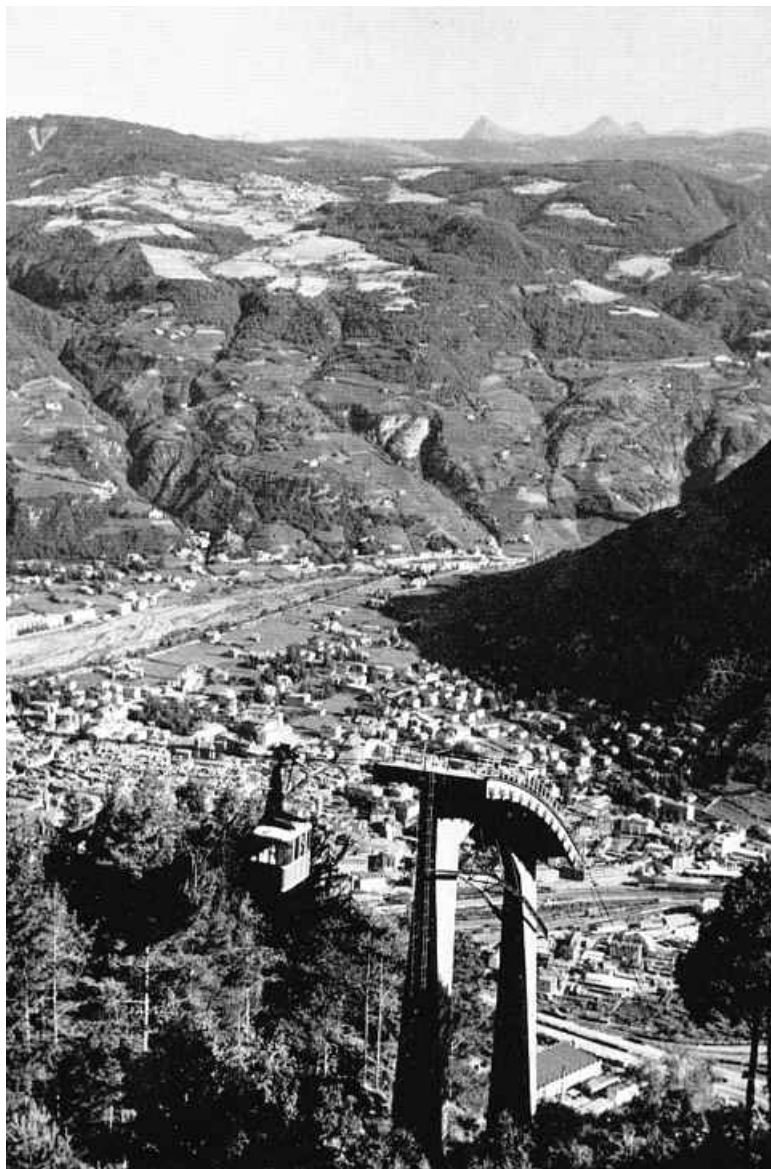
maggior velocità. Si dimezzò la durata del tragitto: 7 minuti di viaggio anziché i precedenti 15; inoltre le cabine ora potevano trasportare 25 passeggeri.

Niente più sembrava poter ostacolare l'avvento del turismo, e si pensò anche allo sport invernale.

"Tre skilift daranno la possibilità di avere nelle vicinanze di Bolzano un buon posto per le esercitazioni sciistiche ..." scrisse Gunther Langes nel 1974 nel suo libro "Autorama Sudtirolo".

Ma gli affari con la neve non durarono a lungo e così i tre

La terza edizione della funivia del Colle, entrata in servizio il 18 gennaio 1965



Pilastro in cemento alto 28 metri, con cambio di pendenza.

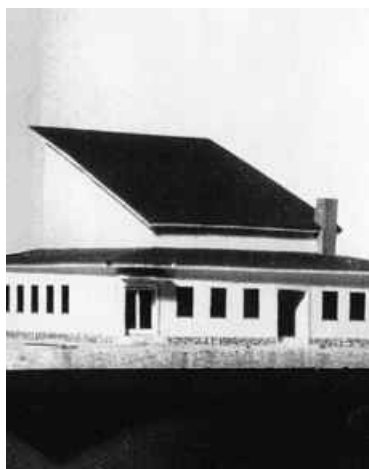
Stazione a monte, vista dalla cabina

Plastici dell'architetto Marius Scrinzi per la nuova stazione a valle



impianti furono smontati. La Società della Funivia puntò allora ora sulla pubblicità diretta agli escursionisti giornalieri o anche a coloro che volevano passare solo un paio di ore sul Colle. Un bus navetta portava i passeggeri dalla Piazza Walter alla stazione di valle. In un tragitto di soli 7 minuti si poteva raggiun-

gere il Col di Vi. La nuova attrazione era un belvedere alto 35 metri in legno, dal quale si poteva godere di una vista panoramica che andava dalla Mendola al Monzoccolo, dall'altipiano del Renon fino allo Sciliar ed al Catinaccio. Un villeggiante del Colle (Ferdinand Lauggas) aveva rimesso in





La torre di osservazione in legno, alta 35 metri, presso il Colle dei contadini

Centro Ambientale Colle, Maso "Uhl"

Centro Ambientale "UHL"- COLLE



sesto i campi da tennis, costruiti anteriormente alla prima guerra mondiale, e aperto un grazioso percorso attrezzato.

Provvisoriamente fu anche ripreso in considerazione il progetto, per altro subito abbandonato, di uno "Zoo delle Alpi", sull'esempio di quello di Innsbruck, a Col di Vi. Ma l'utilizzo della terza funivia del Colle non corrispose alle aspettative.

L'ampliamento della strada che porta al Colle recò alla funivia una forte concorrenza.

Oggi, dopo la ristrutturazione del Maso "Uhl" dove vengono organizzati incontri culturali, grazie alle iniziative giovanili delle strutture Montessori e al turismo portato dall'organizzazione di congressi, il Comune si aspetta nuovi impulsi per la funivia.

Anche per gli sport di tendenza, come la mountain bike e il nor-



dic walking, il Colle può essere un ideale punto di partenza o un luogo adatto per una gradevole sosta.

Immagine aerea del Colle dei Signori (a sinistra) e dei Contadini (a destra)



13 febbraio 1966, prima gara sciistica al Colle del Turnverein



Storia della Società della Funivia del Colle

Il rilancio

Nel 1908, dieci anni dopo la costruzione della funivia del Colle, il Maso Uhl assieme al ristorante e alla funivia passarono dalla proprietà della famiglia Staffler alla Società a responsabilità limitata della Funivia del Colle, fondata poco prima. Non si riusciva infatti ad ammortizzare i costi richiesti dalla costruzione della nuova funivia del 1913. Josef Staffler morì pochi mesi dopo la fine della guerra, il 18 gennaio 1919, all'età di 75 anni. Membri fondatori della nuova società furono il Comune di Bolzano, il Fondo Ospedaliero Bolzano e 13 tra cittadine e cittadini di Bolza-

no. Il capitale sociale ammontava a 850.000 corone, pari a 350.000 lire. La Società si impegnò fin dall'inizio per una rivalutazione del Colle. Fece costruire sentieri e nel 1928 fu eretto il belvedere sul monte Pozza, che superava in altezza gli alberi circostanti. Sarebbe stato smantellato nell'autunno del 1943, per liberare il campo di tiro dei cannoni della difesa contraerea. Nel dicembre del 1943 il servizio della funivia dovette essere sospeso a causa delle gravi distruzioni causate dai bombardamenti. Dopo la seconda guerra mondiale la Società riprese il servizio di collegamento, all'inizio con una teleferica provvisoria per poi decidere nel 1955, in una assemblea generale all'Hotel Luna, la ricostruzione della funivia. Nel 1956 la progettazione venne affi-

2006. Le nuove cabine della quarta funivia del Colle



data all'ingegner Karl Hölzl. Nel 1963 la ditta Hans Trojer di Lagundo ottenne l'incarico per i lavori di montaggio, mentre i lavori di costruzione della stazione a valle e a monte furono appaltati alla ditta Domus di Bolzano. Nonostante un contributo statale, la società fu costretta ad aumentare il capitale sociale da 525.000 a 70.000.000 lire mediante autofinanziamento. Venne abbandonato il progetto della costruzione di una seggiovia sul Monte Titschen e in cambio furono costruiti 4 skilift, gestiti dalla nuova società del Colle "Kohlerer Schilift-Gesellschaft". Il 20 gennaio 1965 la terza funivia del Colle poté finalmente essere messa in servizio, con un grande successo iniziale (per la sagra del Colle del 1965 furono contati 1420 passeggeri, nell'aprile del 1966 fu fatto il 10.000° viaggio). Ma i debiti derivati dalla nuova costruzione pesavano molto sulla Società che nel luglio del 1966

si vide costretta a vendere l'Hotel Kohlern all'albergatore Anton Schrott. Il capitale della società fu aumentato a 140.000.000 lire ma la situazione finanziaria andava ancora peggiorando. Nel 1970 sulla funivia incombeva il rischio della sospensione del servizio. Il numero di passeggeri era in costante diminuzione e nel 1973 raggiunse il punto più basso. Si riuscì ad evitare la bancarotta attraverso la vendita del Maso "Uhl" e, dopo il ritiro di numerosi soci nel 1978, il Comune di Bolzano rimase in pratica l'unico proprietario della funivia. La crisi raggiunse il culmine il 12 gennaio 1985. La revisione obbligatoria, prevista dopo 20 anni di servizio, non venne effettuata per mancanza di

1919. I timbri sono ancora austriaci ma i bolli sono italiani
Atto di fondazione della Società della Funivia del Colle



fondi e il servizio della funivia venne sospeso. Dopo un'interruzione di un anno, solo grazie ad un'iniziativa da parte di cittadini, il Comune intraprese i lavori di controllo e il 4 luglio 1986 vi fu il ripristino del collegamento a mezzo funivia.

Per ragioni economiche la capacità delle cabine fu ridotta da 25 a 15 passeggeri in modo da evitare la necessità di presenziare i viaggi con un controllore nelle cabine. Dal 2002 il Comune è unico proprietario della Società Funivie con un capitale sociale di 49.965 €, aumentato nel 2005 a 100.000 €. Nel 2006 la revisione generale venne effettuata in soli due mesi. Quella che è ormai la quarta funivia del Colle, si distingue esteticamente con cabine più moderne. Nel 2007 – cioè un

anno dopo – si potevano contare già 111.000 passeggeri. Il Colle ha ritrovato il suo fascino come meta per escursioni e ameno luogo di riposo.

*Reinhard Widmann,
Presidente della Società Funivia del Colle*

Il progresso. La funivia del Colle, con le nuove cabine inaugurate nel 2002, ha consentito l'aumento del numero di passeggeri.

100 anni della Funivia del Colle

Albo d'onore

1908–1919

Costruttore e primo proprietario della
funivia del Colle

Josef Staffler e consorte **Katharina
Staffler** nata **Angermann**

**Presidenti e responsabili del consi-
glio di amministrazione della
Società della funivia, dal 1919**

1919–1922	Hans Nagele
1922–1925	Franz Staffler
1925–1927	Otto Öttl
1927–1935	Franz Staffler
1935–1943	Hans Gostner
1943–1948	Anton Waldthaler
1948–1949	Hans Grieser
1949–1955	Josef Staffler
1955–1965	Josef Rössler
1965–1972	Ivo Varesco
1972–1974	Ermanno Füstös
1974–1976	Ivo Varesco
1976–1978	Vittorio Cardillo
1978–1990	Giuseppe Cinquemani
1990–2004	Ludwig Walter Regele
dal 2004	Reinhard Widmann





Funi audaci ...

Uno sguardo alla storia delle funivie

La storia delle funivie è strettamente legata all'epopea delle grandi innovazioni tecnologiche pionieristiche dei primi anni del '900 che consentirono il decollo turistico del Tirolo.

Molti tra gli interventi più decisivi in questo settore coinvolsero proprio l'Alto Adige.

Nel 1908 fu costruita la Bolzano-Colle, prima teleferica al mondo adibita al trasporto di persone.

Nel 1912, nei pressi di Lana, entrò in funzione la funivia di Monte San Vigilio, alla cui realizzazione colla-

borò Louis Zuegg, imprenditore altoatesino con ampia notorietà e comprovata esperienza.

Anche se lo scoppio della prima guerra mondiale segna il brusco arresto di un turismo già fiorente, le numerose teleferiche, sperimentate al fronte per il trasporto dei materiali, porteranno innovazione al settore. Nel 1915 l'ingegner Zuegg dimostrò, con la costruzione di una funivia al Passo dello Stelvio, che le funi in tensione diminuivano i costi di costruzione e aumentavano la velocità di percorrenza. Brevettate le sue invenzioni, insieme alla ditta Bleichert di Lipsia realizzò dopo la fine della guerra almeno 35 funivie in tutto il mondo.

Nel 1937 il sistema Bleichert/Zuegg venne applicato alla costruzione

Manifesto pubblicitario di Albert Stolz, 1913.

Pilastro in cemento per la seggiovia del Col Alto, Alta Badia, 1947



della funivia che da Ortisei porta all'Alpe di Siusi. Con gli anni '30 il turismo invernale portò alla realizzazione di numerose slittovie a Corvara, a Selva Gardena e all'Alpe di Siusi.

Un ulteriore salto di qualità si ebbe dopo la seconda guerra mondiale grazie all'invenzione della seggiovia. La prima fu costruita sul Col Alto in Val Badia da Erich Kostner e Karl Hölzl insieme alla Leitner, oggi azienda leader nel mondo nel settore degli impianti a fune. Trascorsero comunque ancora parecchi anni prima che nel comprensorio delle Dolomiti sorgesse il carosello sciistico più grande del mondo. Si deve a Gianni Marzola l'idea del sistema unificato di tariffazione che ben presto portò alla realizzazione di un vero e proprio impero, che oggi comprende più di 460 impianti con una portata oraria di 580.000 persone.

Non fu facile per progettisti, inge-



gnieri, impresari ed operai rendere accessibili aree impraticabili e pendii scoscesi. Tuttavia ad un certo punto parve che le stesse caratteristiche orografiche, come gli sbalzi di quota e l'abbondanza di corsi d'acqua, potessero trasformarsi in risorsa per la popolazione e per il territorio. Con approcci geniali e indomita creatività vennero realizzate ferrovie d'alta quota e centrali elettriche ardite e spettacolari; tali interventi e soluzioni sono considerati veri e propri capolavori per lo standard tecnologico dell'epoca. Poi nel XIX e nel XX secolo il settore del turismo, sviluppatosi insieme con quello tecnologico, rappresenterà uno dei fenomeni più significativi della società.

Pilastro in legno realizzato alla meglio, per la prima seggiovia collaudata sul Col Alto

Primo skilift in Val Badia

Bibliografia

- Karl Theodor Höniger: *Altbozner Bilderbuch*, Ferrari-Auer, Bolzano, 1968.
- Manfred Hötzel: *Biographisches zu Adolf Bleichert*, Gohliser historische Hefte 8, Sax-Verlag Beucha, 2002.
- Albert Innerhofer, Reinhold Staffler: *Stählerne Stege* (Der Seilbahnpionier Louis Zuegg), Edizioni Raetia, Bolzano, 1996.
- Angela Jursitzka, Helmuth Pawelka: *Tirols Schienenweg in den Süden*, Alba Publikation, Düsseldorf, 2007.
- Gunther Langes: *Gedenken an eine große Tat*, „Dolomiten“ 31.7.58, pagina 4.
- Gunther Langes: *Autorama-Südtirol*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck, 1974.
- Dieter Lauggas: *Beiträge zur Entstehungsgeschichte der Kohlererbahn*, Der Schlern, 1966.
- Norbert Mumelter: *Die erste Bergschwebebahn der Welt Bozen–Kohlern*, Heimatschutzverein Bozen, 1983.
- Norbert Mumelter: *Bauern und Herrenkohlern*, „Dolomiten“ 30.9.1967.
- Norbert Mumelter: *Die Kohlererbahn und ihr Begründer*, Der Schlern 39. Jg., 1965.
- Oliver Werner: *Das Familienunternehmen Adolf Bleichert 1874–1932*, Gohliser historische Hefte 8, Sax-Verlag Beucha, 2002.
- Barbara Zöpfel: *Die Entwicklung der Seilschwebbahnen*, Tesi di laurea, Università di Innsbruck, 1998.
- Archivio storico, Comune di Bolzano. Lettera al luogotenente in Bolzano riguardo: Funivia del Colle, incidente 24.6.1918.
- Archivio storico, Comune di Bolzano: Lettera di Adolf Bleichert & Co. An den Stadtmagistrat in Bozen. Betrifft Schwebebahn Kohlern, 11. febbraio 1911.
- Regolamento di conduzione per la seconda funivia Bolzano-Colle, 1912, Tiroler Landesmuseen, Zeughaus, Innsbruck
- Opuscolo pubblicitario: Die Schwebebahn Bozen–Kohlern Tyrolia Bozen 1913

Indice iconografico

Collezione Kohlererbahn: p. 22, p. 23, p. 25, p. 32, p. 34, p. 35, p. 36, p. 42, p. 51, p. 53, p. 55, p. 56, p. 57, p. 60.

Collezione Richard Gabloner: p. 11, p. 14, p. 15.

Collezione Gotthard Andergassen: p. 10.

Collezione Curatorium per i beni tecnici: p. 11, p. 13, p. 21.

Collezione Tiroler Landesmuseen, Zeughaus: p. 9, p. 33 a., p. 34 dx.

Collezione Arnaldo Loner: p. 12, p. 13, p. 16.

Collezione Mumelter: p. 19, p. 20, p. 22, p. 24, p. 40, p. 41, p. 42, p. 43, p. 51.

Leo Bährend, *Südtirol – ein Land an der Schwelle zur Moderne* (Edizioni Raetia): p. 17.

Archivio Provinciale, Collezione Azienda Energetica

Ente provinciale del turismo Bolzano, *For your holidays - South Tyrol Italy Dolomites*, 1949, Mappa turistica dell'Alto Adige di Anton Frühauf: p. 35, p. 36, p. 37, p. 38.

Pierre Louis Roy, *L' aiguille du midi*, Edition Glenat 2004: p. 29.

Gohliser historische Hefte 8, *Adolf Bleichert und sein Werk*: p. 27, p. 33, p. 34.

Albert Innerhofer, Reinhold Staffler, *Stählerne Stege*, Der Seilbahnpionier Louis Zuegg, Edizioni Raetia 1996: p. 26, p. 27, p. 28, p. 36, p. 37, p. 44, p. 45, p. 46, p. 47.

Gunther Langes, *Autorama Südtirol*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck 1974: p. 54.

Lia per natura y usanzas, *Die Grödner Bahn*, 1992 Athesia: p. 44, p. 45.

Opuscolo pubblicitario 1913, *Die Schwebebahn Bozen-Kohlern*: p. 38, p. 39.

Personaggi citati

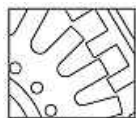
- Birkenstaedt von Gustav, 43.
Bleichert Adolf, 30, 31.
Bleichert von Hilda, 54.
Bleichert von Max, 30, 39, 53.
Bleichert von Paul, 30, 39, 53, 54.
Cardillo Vittorio, 67.
Cinquemani Giuseppe, 67.
Elisabeth von Österreich-Ungarn (Sissi), 13.
Esterle von Max, 7.
Fingerle August, 41, 49.
Francesco Giuseppe, 13.
Franzelin Karl, 56.
Füstös Ermanno, 67.
Gostner Hans, 67.
Grieser Hans, 67.
Grubhofer Tony, 12, 15.
Herzog Francesco d'Austria-Este-Modena, 11.
Hölzl Karl, 55, 65, 68.
Höniger Karl Theodor, 20.
Langes Gunther, 58, 62.
Kastlunger Erich, 68.
Kostner Erich, 54, 55, 68.
Marzola Gianni, 68.
May Karl, 13.
Mumelter Norbert, 32, 34, 56.
Nagele Hans, 67.
Öttl Otto, 67.
Peer Thomas, 32, 33.
Perathoner Julius, 10, 11.
Regele Ludwig Walter, 67.
Rössler Josef, 59, 67.
Schrott Anton, 65.
Scrinzi Marius, 60.
Staffler Franz, 46, 67.
Staffler Josef, 23, 24, 28, 31, 32, 34, 41, 46, 48, 64, 67.
Staffler Katharina, 67.
Stolz Albert, 68.
Therese von Bayern, 11.
Trenker Luis, 54.
Trojer Hans, 54, 55, 65.
Umberto II, 13.
Varesco Ivo, 67.
Waldthaler Anton, 67.
Widmann Reinhard, 66, 67.
Zuegg Louis, 50, 51, 52, 53, 54, 68.

Il Percorso della Tecnica

La funivia del Colle 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.

Contatto:

Curatorium per i Beni Tecnici Culturali
via Portici 71
39100 Bolzano
www.museodellatecnica.it



Editore Provincia Autonoma di Bolzano, Ripartizione mobilità

Concetto e redazione Wittfrida Mitterer

Testi Gerd Staffler

Traduzioni Karin Campaner

Grafica Bruno Stefani

Lettorato Sandra Bortolin

Stampa Athesiadruck, Bolzano-Bozen

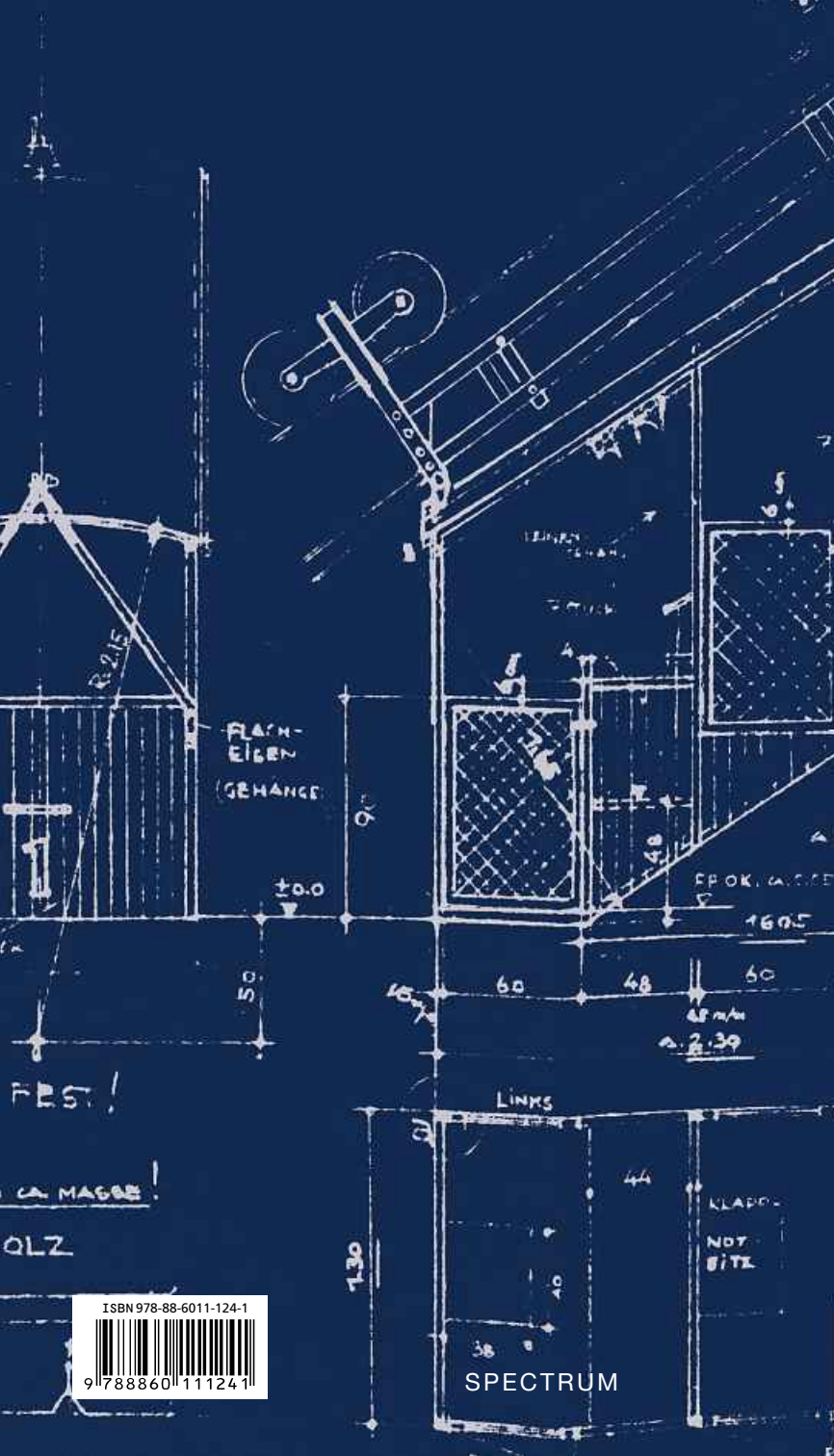
Produzione Ferrari Auer Srl – Spectrum, Bolzano

Copyright Curatorio per i Beni Tecnici Culturali

Foto di copertina Funivia del Colle, 1908, cartolina storica

Maggio 2008

ISBN 978-88-6011-124-1



ISBN 978-88-6011-124-1



9 788860 111241

SPECTRUM