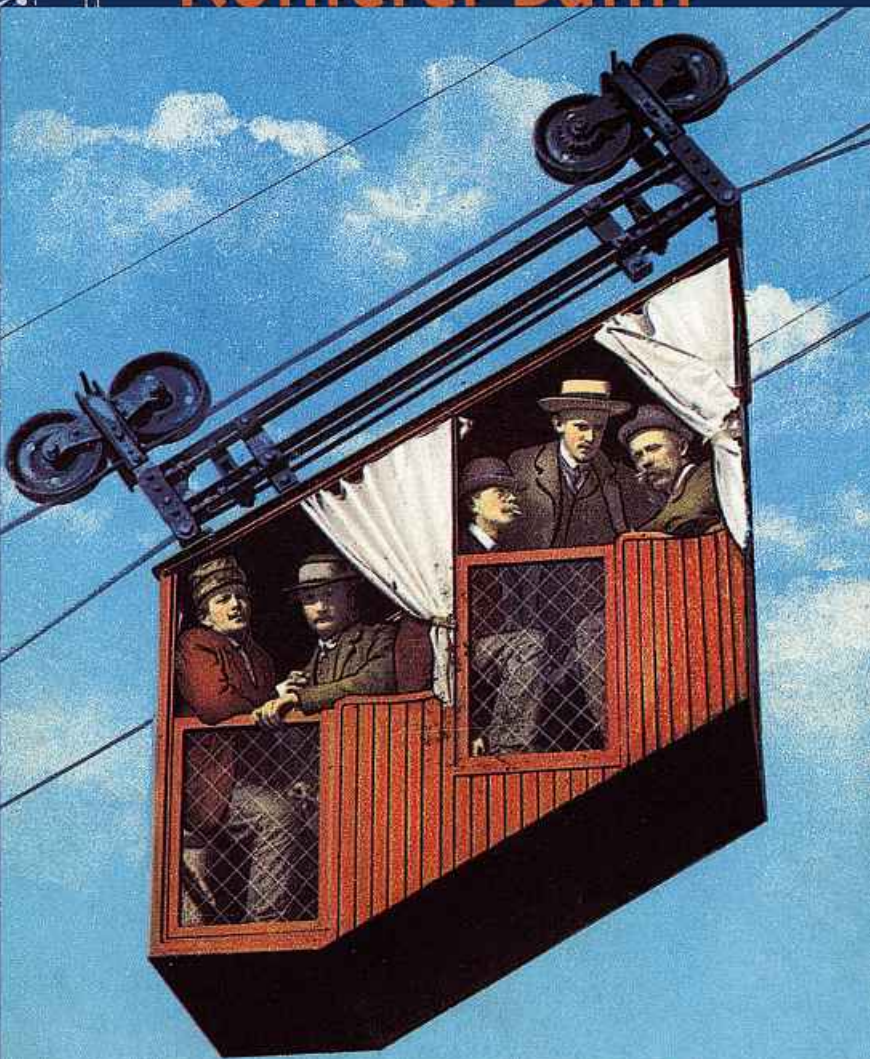


# 100 Jahre Kohlerer Bahn



## 1908-2008

AUTONOME PROVINZ  
BOZEN - SÜDTIROL

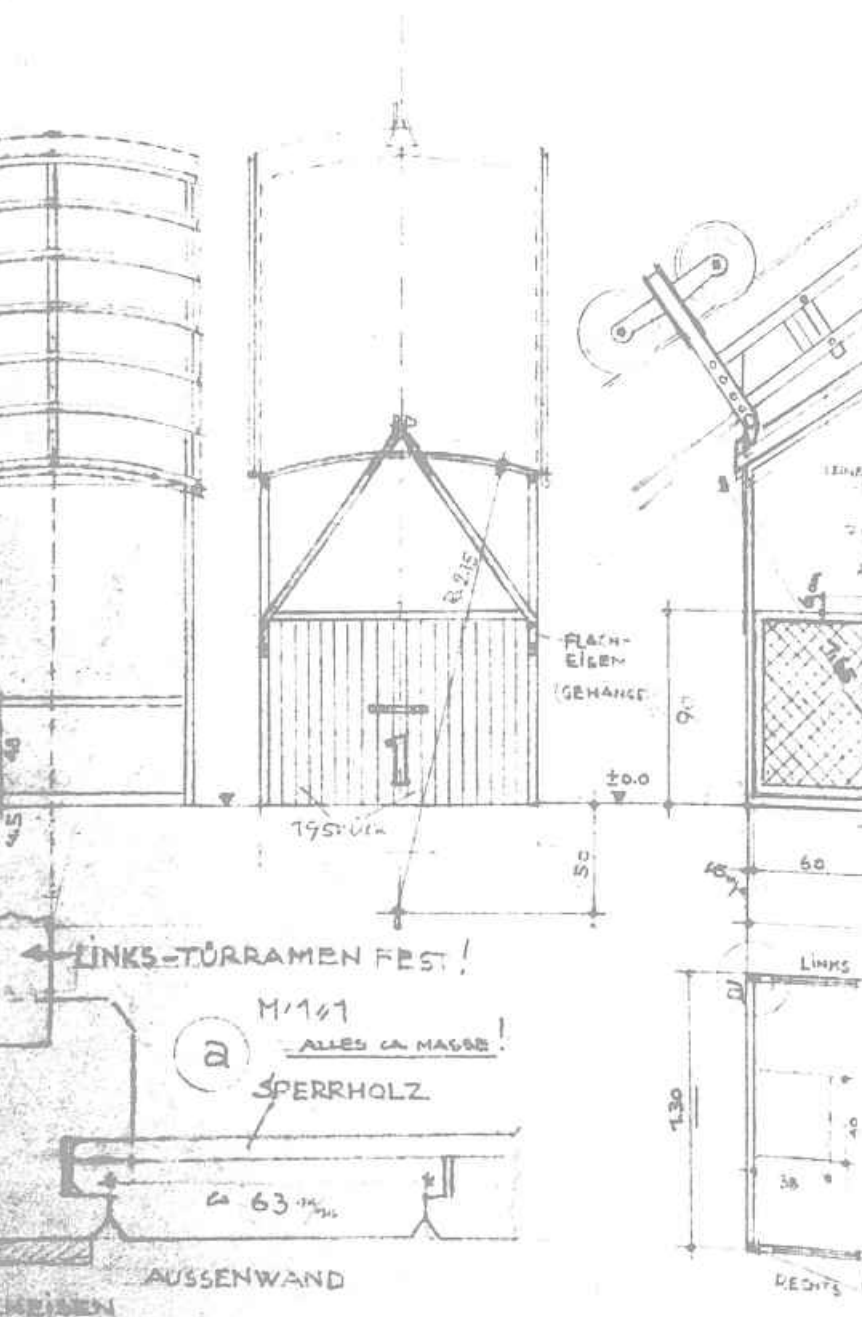
Abteilung 38 - Mobilität



PROVINCIA AUTONOMA  
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

Ripartizione 38 - Mobilità

PERSONENSEILBAH BOZEN-KOHL  
 KABINE BAUJAHR 1908 FÜR 6 PERSONEN



# 100 Jahre Kohlerer Bahn



## 1908-2008

# Dank

allen Institutionen, Leihgebern, Fachleuten und Zeitzeugen, die diese Publikation mit Rat und Tat unterstützt, ihre Archivbestände geöffnet und uns Informationen zur Verfügung gestellt haben, insbesondere:  
Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum und Zeughaus, Meinrad Pizzinini, Innsbruck

Stadtarchiv Gemeinde Bozen, Hannes Obermair, Bozen

Kuratorium für Technische Kulturgüter, Bozen

Arnaldo Loner, Bozen

Richard und Mädi Gabloner, Bozen

Margareth und Marialuise Peer, Reinswald und Kupferzell (D)

Bärbel Tutzer, Bozen

Ferdinand Trenker, Bozen

Ohne die Vorarbeiten, die der Bozner Heimatpfleger Norbert Mumelter in zahlreichen Veröffentlichungen über die Kohlerer Bahn geleistet hat, wäre diese Festschrift nicht möglich gewesen.

# Inhalt

Ein Stück Südtiroler Verkehrsgeschichte, Landeshauptmann Luis Durnwalder	6
Am Kohlerer Berg per Rad unterwegs, Landesrat Thomas Widmann	7
Öffentliches Verkehrsmittel im Aufschwung, Stadtrat Klaus Ladinser	8
Gründerjahre	10
... klein, aber fein	20
Der Pionier	23
Personenverkehr ausgeschlossen	29
Gewichtsbewusst	32
Sicherheit geht vor	39
„Ungemein wechselvoll und großartig ...“	44
Krieg und Frieden	46
Seilbahnpapst Louis Zuegg	50
Die „seilbahnlose“ Zeit 1943–1965	56
Sang- und klanglos	58
Kohlern III, quo vadis?	59
Zur Geschichte der „Kohlerer-Bahn-Gesellschaft“	64
100 Jahre Seilbahn Kohlern	66
Immer auf Draht	68
Literatur- und Quellennachweis	70
Bildnachweis	71
Personenregister	72
Technikmeile	73



## Die Kohlerer Bahn, ein Stück Südtiroler Verkehrsgeschichte

Einige Zeitgenossen bestehen darauf, dass die Ursprünge des Begriffs Sommerfrische in Kohlern zu finden sind. Wenn dies auch nicht gesichert sein mag, so bleibt der dunkle, bewaldete Buckelberg doch ein lohnendes Ausflugsziel für die Bewohner der Stadt und alle, die den Bozner Talkessel entdecken möchten. Daß die Seilschwebebahn nach Kohlern als älteste ihrer Art heuer hundert Jahre alt wird, ist ein besonderer Grund zur Freude und gereicht dem ganzen Land zur Ehre. Sie gehört zu jenen Bahnen rund um Bozen, die noch heute ihren Dienst versehen und allseits

geschätzt werden - sie stellt also auch ein wertvolles Stück der Südtiroler Verkehrschronik dar. Auf gut 1000 m Meereshöhe eröffnet sich den Fahrgästen eine üppige und vielfältige Natur mit guten Wander- und Erholungsmöglichkeiten, und auch das leibliche Wohl kommt nicht zu kurz. Das umfangreiche Panorama verleiht dem Ausflug noch eine ganz besondere Note. Ich wünsche der Kohlerer Bahn weiterhin einen guten Fortbestand.

*Luis Durnwalder*  
Landeshauptmann

## Am Kohlerer Berg per Rad unterwegs

### *Ein prominenter Radtipp zum 100-Jahr-Jubiläum*



Der Kohlerer Berg ist ein Bozner Sommerfrischgebiet und ein beliebtes Wander- und Erholungsziel obendrein. Ich persönlich beuge mich am liebsten mit dem Fahrrad nach Kohlern. Der Aufstieg gehört zwar nicht zu den bequemsten, aber die Straße wird sehr wenig befahren und lohnt sich als echte Trainingsstrecke. Wer es etwas sanfter liebt, fährt mit der ältesten Seilschwebbahn der Welt hinauf und kann oben eine wunderbare Radtour ins wildromantische Wolfstal unternehmen:

Auf 1200 Metern Meereshöhe angelangt fährt man die Teerstrasse rechterhand hinauf bis zur ersten Rechtskurve und folgt dem Schotterweg links mit der rot-weißen Markierung Nr. 4.

Nach rund 4 Kilometern winkt die Wolfstalalm (1350 Meter, höchster Punkt) mit einem alten Bauernhof. Hinter dem Stadel links halten und der weiß-blauen Markierung weni-

ge Meter unterhalb der Scheune folgen.

Es beginnt ein schöner Pfad auf griffigem Waldboden. Bei der Steinlawine bietet sich ein herrlicher Ausblick hinunter ins Eggental und zum Rosengarten. Vor dem Tennisplatz beim Röllhof hält man sich links und folgt der mit der Markierung „P“ gezeichneten Route nach Bad Isidor.

Abschließend lässt sich die angenehme Bergabfahrt zur Kohlerer Talstation in vollen Zügen genießen.

Gute Fahrt!

*Thomas Widmann*  
Landesrat für Tourismus  
und Mobilität

## Öffentliches Verkehrsmittel im Aufschwung



Die Stadt Bozen ist stolz auf die Kohlerer Seilbahn, weil sie weltweit die erste ist und weil dadurch die Innovation und das fortschrittliche Unternehmertum der Bozner Bürger um 1900 unterstrichen werden.

In den letzten Jahren sind die Fahrgastzahlen wieder deutlich angestiegen. Im Jahresdurchschnitt wurden in den letzten paar Jahren über 100.000 Personen mit der perfekt gewarteten Seilbahn befördert.

Mich freut besonders, dass die Bürger und Bürgerinnen unserer Stadt, unseres Landes aber auch viele Feriengäste Kohlern besuchen und kennen lernen, und damit die Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel nutzen.

Von Kohlern aus bietet sich ein phantastischer Rundblick auf den Bozner Talkessel, der vom Schlern, den Dolomiten, dem Rittner Hochplateau und dem Mendelzug

gesäumt wird. 100 Jahre Kohlerer Seilbahn bedeuten, den Auftrag an die Stadt Bozen zukunftsorientierte Verkehrspolitik zu verwirklichen und den Bürgern die Schönheit der Heimat näher zu bringen.

Herzlichen Glückwunsch!

*Klaus Ladinser*

Stadtrat für Verkehr und Umwelt

*Plakatentwurf, bislang unveröffentlicht, von  
Max von Esterle, 1910.*

*Das Original befindet sich im Zeughaus,  
Innsbruck.*





**BOZEN-KOHLERN**  
**ELEKTRISCHE SCHWEBEBEBAHN**



## Gründerjahre

### *Wirtschaft und Tourismus im Aufbruch*

**D**er Beginn des Eisenbahnzeitalters (1859 Bozen–Verona und 1867 über den Brenner nach Norden) brachte für die heimische Wirtschaft tiefgreifende Veränderungen. Über Nacht hatte sich die Zeit-Raum-Relation verändert, mit der Eisenbahn schrumpften die Distanzen, die Fahrzeiten reduzierten sich um ein Vielfaches und für den Tourismus und den Export heimischer Güter (Obst und Wein) eröffneten sich völlig neue Perspektiven.

Zur Jahrhundertwende herrschte allgemeine Aufbruchstimmung im Lande. 1895 wurde in Bozen Julius

Perathoner zum Bürgermeister gewählt. Er sollte das Amt 27 Jahre lang ausüben, ehe er von den Faschisten abgesetzt wurde.

Sein Programm setzte auf Modernisierung und sah den Bau von Schulen, Straßen, Promenaden und Brücken vor, ebenso die Elektrifizierung der Straßenbeleuchtung. Sie wurde möglich, nachdem Bozen 1898 gemeinsam mit Meran ein großes Wasserkraftwerk auf der Töll gebaut hatte.

Die Talferstadt hatte zu Beginn des 20. Jahrhunderts knapp 12.000 Einwohner, denn der Kurort Gries und auch Zwölfmalgreien waren damals noch selbstständige Gemeinden, die sich 1901 am Eingang ins Eggental ihr eigenes E-Werk bauten.

*Bahnhof Bozen, um die Jahrhundertwende, vor der Eingemeindung des Kurortes Gries*



Gries war bei zahlungskräftigen internationalen Gästen vor allem als Kurort für die Wintersaison beliebt. Russische Aristokraten schätzten die sonnige, windgeschützte Lage ebenso wie Königin Therese von Bayern und Herzog Franz von Österreich Este Modena. Seit dem 1. September 1899 konnte man zwischen Bozen und Meran

telefonieren; 3 Minuten für 30 Kreuzer. Bereits 1898 hatte die 15 Kilometer lange Dampfeisenbahn Bozen–Kaltern ihren Betrieb aufgenommen (ab 1911 elektrisch). Damit war der Weg frei für die erste große Bergbahn im Raum Bozen. Es war die vom Bozner Bankhaus Schwarz finanzierte Standseilbahn von St. Anton in



*Die Fagenstraße in Gries mit Trambahn als Zubringer zum Bahnhof und zur Rittnerbahn  
Bürgermeister Julius Perathoner*

*Historische Promenadenbeleuchtung auf der Bozner Wassermauer aus dem Jahr 1903*



Plakat mit Fahrplan der Überetscher Bahn und Anschluss an die Standseilbahn auf die Mendel. Das Werbeplakat wurde um 1910 von Tony Grubhofer gestaltet.



Kaltern auf die Mendel (1903). In nur zwölf Monaten Bauzeit verwirklichten 400 Arbeiter die bis zu 63 Prozent steile, elektrisch betriebene Bahn auf den Mendelpass. Prominentester Fahrgast war Kaiser Franz Joseph im Jahr 1905, aber auch Sissi, Karl May und in den 1920er-Jahren König Umberto II. weilten auf der Mendel.

Die einfache Bevölkerung fuhr weiterhin mit dem Ochsenkarren auf die Passhöhe, denn sie konnte sich den Fahrpreis einfach nicht leisten. Für die billigste Fahrt von Bozen auf die Mendel hin und retour wurden 6,40 Kronen verlangt. Im Vergleich dazu kostete eine Übernachtung mit Vollpension auf der Mendel 12 Kronen.



*Grand Hotel Penegal, ehemals k. k. Nobeltreff*

*Standseilbahn auf die Mendel, 1903*

*Zeitgenössische Hotelwerbung*



Die Standseilbahn auf die Mendel fährt heute noch. Die Zulaufstrecke von Bozen nach Kaltern wurde 1964 aufgelassen.

Ein Privileg der Wohlhabenden war im Jahr 1907 auch die Zahnradbahn auf den Ritten. Eine Hin- und Rückfahrkarte von Bozen nach Klobenstein kostete 5,10 Kronen. Ausgangspunkt war der Waltherplatz.

Mit der Straßenbahn ging es zum Rittner Bahnhof und weiter mit einer elektrischen Zahnradlokomotive die vier Kilometer lange Steilstrecke hinauf nach Maria Himmelfahrt (bis zu 25,5 Prozent Steigung).

Bis zur Endstation nach Klobenstein genügte dann wieder die heute noch funktionierende Adhäsions-



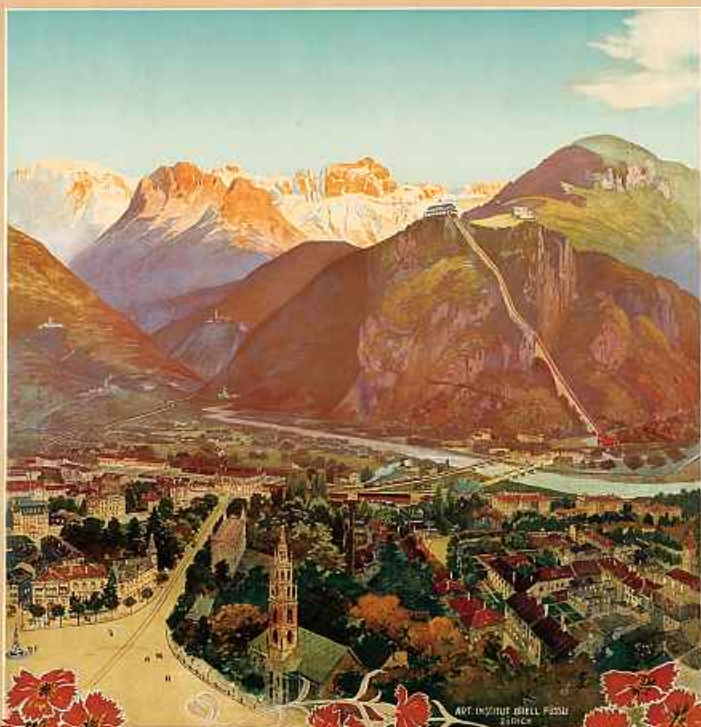
*Die alte Zahnradbahn in einer historischen Ansicht um 1910*

*Die Rittnerbahn am Hochplateau zwischen Oberbozen und Klobenstein*



# VIRGL-BAHN

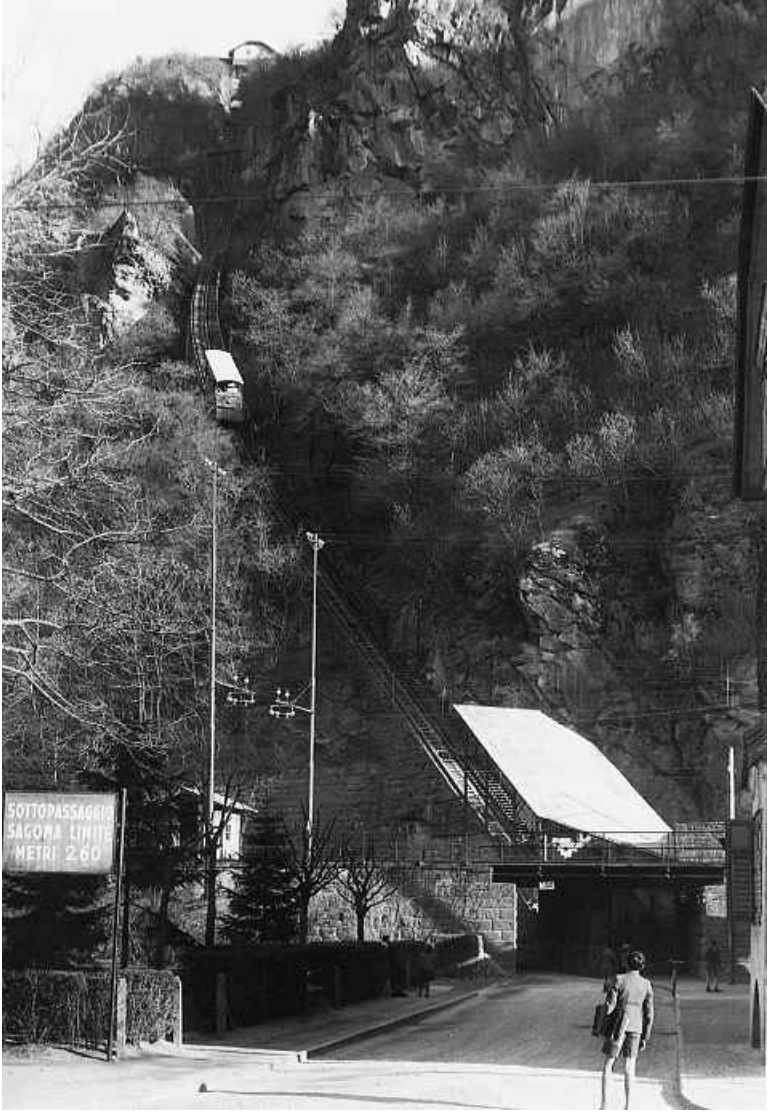
BOZEN · SÜDTIROL



Werbepplakat Virglbahn, Druck: Artistisches Institut Orell Füssli, Zürich, um 1910

Standseilbahn auf den Virgl, um 1940





Als die Virglbahn 1907 eröffnet wurde, galt sie mit 70 Prozent Steigung als steilste Standseilbahn Europas. In vier Minuten bewältigte sie die 200 Höhenmeter der 344 m langen Strecke. Die große Aussichtsveranda mit 450 Plätzen war an Wochenenden bei Abend-

konzerten und Tanzunterhaltung meist ausgebucht. Im Oktober 1943 wurde die Bahn durch Bomben zerstört. Von 1957 bis 1976 wurde sie durch eine Seilbahn ersetzt und dann eingestellt.



Die Bahnstrecke kurz nach dem Bau, 1913

Die Gunt Schnabahn war eine elektrische Standseilbahn, die in 4 Minuten Fahrzeit die Gäste von der unteren Station in der Fagenstraße zur oberen Station brachte. Durch Weingärten erreichte man das Restaurant „Reichrieglerhof“ mit einer herrlichen Aussichtsterrasse. Die Warteräume der Berg- und Talstation waren mit Landschaftsaufnahmen und Markierungstabellen des Gunt Schna- und Saltengebietes geschmückt. Im „Bozner Führer“ von 1926 sind außerdem auf der Gunt Schnaterrasse die Bauernweinschänken Drahtner und Föhmer als beliebte Ausflugsziele angeführt.



Vorwiegend lokalen Charakter hatten neben der Virgl- auch die Guntschnabahn, die kleinste der Bozner Bergbahnen. Sie überwand auf einer 303 Meter langen Strecke von Gries zum Streckerhof einen Höhenunterschied von 186 Metern. Sie verkehrte von 1912 bis 1963. Vor dem Ersten Weltkrieg fehlten jetzt nur noch Bergbahnen nach Jene-

sien (gebaut 1937) und Kohlern, wo man bereits seit der Jahrhundertwende an der Planung einer Bergbahn arbeitete.

*Guntschnapromenade mit Reichrieglerhof*

*Untere Station der Guntschnabahn mit Blick ins Überetsch und auf den Mendelzug*





## ... klein, aber fein!

### *Kohlerer Sommerfrischtradition*

Unter den traditionellen Bozner Sommerfrischorten war der Kohlerer Berg wohl der jüngste und bescheidenste. Weder landschaftlich noch gesellschaftlich konnte er mit dem „Ritten“, dem Sommerfrischparadies schlechthin, mithalten, wie Karl Theodor Höniger in seinem „Altbozner Bilderbuch“ bemerkte. Und doch entdeckten bereits im 18. Jahrhundert einige Bozner Familien niederer Adels den eigenen Reiz Kohlerns. So entstand 1745 an der östlichen Bergschulter (1190 m) beim „Pircherhof“ eine Kirche und drei dem Bozner Spital zinspflichtige „Sommerfrischbehausungen“, weshalb die Häusergruppe dann landläufig „Herrenkohlern“ genannt wurde. Im etwas tiefer gelegenen

„Bauernkohlern“ (1130 m) wurde erst 1880 eine Kapelle gebaut. Prägend waren hier die eng nebeneinander liegenden Höfe „Oberkoler“ und „Unterkoler“, später „Klaus“ und „Uhl“. Die Zahl der ansässigen Einwohner schwankte seit Jahrzehnten zwischen 50 und 60. Dazu kamen einige Dutzend Sommerfrischler und wechselnde Feriengäste. Vor dem Bau der Bahn war Kohlern nur zu Fuß in rund zwei Stunden, mit dem Pferd oder auf holprigem Ochsenkarren zu erreichen. Trotz aller Unannehmlichkeiten war der walddreiche Aussichtsberg im ausgehenden 19. Jahrhundert bei Natur- und Turnfreunden beliebt. Am 23. Juli 1889 wurde von der Sektion Bozen des österreichischen Touristenklubs am Titschengipfel (1616 m) eine aus



soliden Baumstämmen gefügte, mit doppeltem Schindeldach versehene Aussichtswarte errichtet.

Der zeitgenössische Bericht dazu: „Anlässlich der Fertigstellung der Aussichtswarte am Titschen fand nun am Sonntag ein gelungener Sektionsausflug statt, welchem sich Sommerfrischler in Kollern, Touristen und wackere Nimrode aus Bozen angeschlossen hatten. Man wanderte gruppenweise zu jenen luftigen Höhen hinauf, welche an diesem Tag von mehr als 30 Personen besucht worden waren. Der Steig, welchen Herr Ing. Stipeck mit einer vorzüglichen Markierung versehen ließ, ist sehr bequem, mit nicht allzu großer Steigung durch den Hochwald angelegt und wird die Aussichtswarte von Kollern aus in einer guten Stunde erreicht. Jung und Alt erfreute sich der weiten Aussicht bei prächtig klarem und fast windstillem Wetter. Erst nach 2 Uhr kam man nach Kollern

zurück, wo im altbewährten Gasthaus zum Klaus die ‚Knödel‘ vorzüglich schmeckten und dem trefflichen frischen Rothwein eifrig zugesprochen wurde. Unterdessen



Die Schwestern Öttl beim Pilzesuchen

Herrenkollern, 1190 m, und Bauernkollern, 1130 m



waren noch mehrere tapfere Nachzügler aus der Stadt erschienen, dass bald das fröhliche Treiben auf Kollern herrschte. Gegen den Abend erfolgte der Abschied von der frischen heiteren Höhe. Beim ‚Röll‘ und in Kampenn beim ‚Kofler‘ gingen die immerfort durstigen Touristenbrüder nicht gleichgültig vorbei. Alle Teilnehmer waren von die-

ser lohnenden Bergparthie durchaus befriedigt. Fernerhin wird dieses Ausflugsziel gewiss häufig erwähnt werden, denn es gibt in solcher Nähe zur Stadt keinen schöneren Aussichtspunkt, als der Titschen es ist.“



*Gasthof Klaus, Bauernkohlern*

*Der Bozner Turnverein versammelt sich in Kohlern, 1892.*



## Der Pionier

### *Ein Gastwirt mit Initiative*

**J**osef Staffler, als Sohn eines Gastwirts am 17. März 1846 in der Pfarre Lengmoos geboren, war schon als junger Mann recht unternehmungslustig. Mit 22 wurde er Schankpächter in Gries, heiratete und übernahm mit knapp 30 die damals florierende Bahnhofsgaststätte in Wörgl.

Die neuen Möglichkeiten der Eisenbahn hatten es ihm angetan und so kehrte er Anfang der 1880er-Jahre nach Bozen zurück, um auch hier die Bahnhofsgaststätte zu führen. Er leitete den Betrieb mit derartigem Geschick, dass bald nicht nur Fahrgäste, sondern auch Bozner Bürger den kleinen Spaziergang zum noch immer außerhalb der Stadt gelegenen

Bahnhof unternahmen, um vor allem abends bei ihm zu speisen. Nach wenigen Jahren konnte er bereits den Gasthof „Zum Riesen“ erwerben, 1899 kaufte Staffler den



*Bahnhof Bozen nach der Jahrhundertwende*

*Josef Staffler, Riesen-Wirt*



„Uhlenhof“ in Bauernkohlern mit den dazugehörigen Wiesen und Wäldern, einer Kapelle und einem Herrenhaus in herrlichster Aussichtslage über dem Bozner Talkessel. Er ließ das Herrenhaus in einen Höhengasthof umbauen und war jetzt für Gäste gerüstet. Doch wie sollten diese die 900 Höhenmeter bewältigen? Zur Wahl standen: ein

zweistündiger Fußmarsch oder ein ebenso anstrengender Transport auf holprigem Karrenweg.

Den Ausbau des Karrenweges schloss Staffler gleich als zu kostspielig aus. Was ihm vorschwebte, war eine elektrische Seilbahn. Bereits im Jahr 1900 ließ er sich in Budapest von Rössemann & Kühnemann ein Projekt ausarbeiten. Es handelte sich um eine einseitige Förderbahn mit 30 Eisenständern und je sechs hinauf- und hinunterfahrenden Coupés.

Die „approximative Offerte“ bezifferte die Kosten auf 170.000 Kronen. Das Projekt wurde fallengelassen, doch schon ein Jahr später ließ Staffler ein neues Projekt erstellen, diesmal für eine Standseilbahn. Den Auftrag dazu erhielt die Schweizer Firma Theodor Bell & Cie.

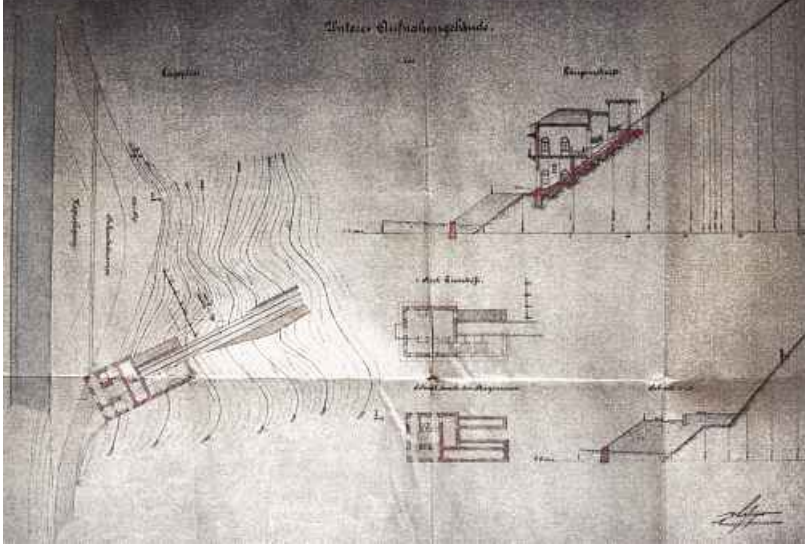
Bei der Planung gab es einen offenen Interessenkonflikt mit den Gastwirten am Virgl, die befürchteten, ins Abseits zu geraten, wenn



*Schlittenfahrt vor dem Bau der Kohlerer Bahn*

*Höhengasthof Kohlern*

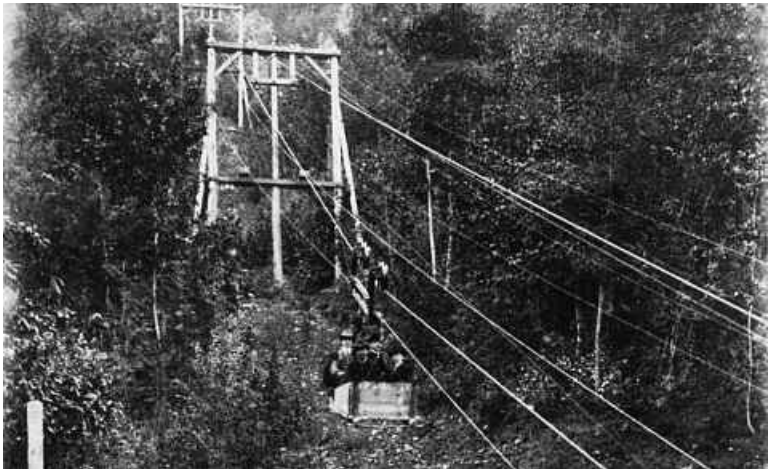




eine Bahn an ihnen vorbei nach Kohlern führte. Zudem drohten die Kosten beim Bau einer Virgl-Zwischenstation weiter zu explodieren. Mit 300.000 Kronen für die Standseilbahn lagen sie ohnehin schon außerhalb der finanziellen Möglichkeiten Stafflers. Jetzt wandte sich der unternehmungslustige Gastwirt dem Plan eines

*Unteres „Aufnahmegebäude“ im Projekt von Ingenieur M. Maurer aus Brixen für die Drahtseilbahn nach Kohlern, 1903*

*Materialseilbahn nach Kohlern mit insgesamt 16 Holzstützen, 1906*





„elektrisch betriebenen Drahtseil-  
aufzugs“ zu. Die Kosten betragen  
nur ein Drittel einer Standseil-  
bahn, die Technik war vorhanden,  
auch die elektrische Energie aus  
dem nahe gelegenen Kraftwerk in  
Kardaun. Nur das k. k. Eisenbahn-  
ministerium spielte nicht mit.

„Im Hinblick auf das nicht Vorhan-  
densein eines Gleises am Boden“

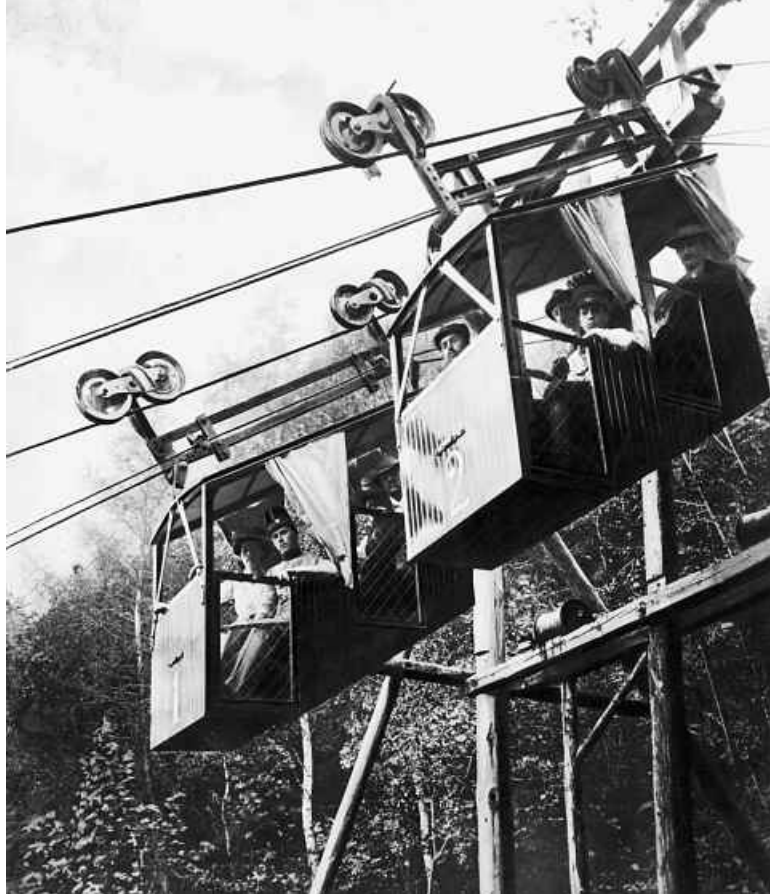
sei die Bahn im technischen Sinne  
keine Eisenbahn und falle damit  
auch nicht in den Zuständigkeits-  
bereich des Eisenbahnministeri-  
ums, hieß es dazu in Wien.

Immerhin erhielt Staffler nach der  
Kommissionierung seines Projekts  
im Juni 1905 von der Bezirks-  
hauptmannschaft Bozen die  
Genehmigung zum Bau eines



*Umbauarbeiten an der Materialseilbahn für die Zulassung als Personenschwebbahn*

*Transport des Tragseils für die erste Kohlerer Bahn, beide 1908*



Drahtseilauzugs für Materialtransporte unter Ausschluss der Personenbeförderung.

Am 11. Mai 1906 wurde die Seilbahn kollaudiert. Den Antrieb besorgte ein 45 PS starker Elektromotor, der an der Talstation (etwas oberhalb der heutigen) eingebaut war. In der Zwischenzeit hatten die zuständigen Behörden ihr „Nein“ zum Personenverkehr überdacht. Der unfallfreie Betrieb aller Bozner Bergbahnen hatte den Befürwortern einer Personenseilbahn Aufwind gegeben.

Die Bezirkshauptmannschaft Bozen formulierte nun die vorläufig provisorischen Zulassungsbestimmungen. So sollten die bestehenden Seilbahnstützen der Materialeilbahn verstärkt und als Sicherheitsvorkehrung eine Fangvorrichtung eingebaut werden.

Mit dem Umbau der Materialeilbahn wurde die Simmeringer

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



Maschinen- und Waggonbau-Fabrik in Wien beauftragt. Von den 16 Holzstützen wurden sechs durch eiserne ersetzt, die übrigen verstärkt.

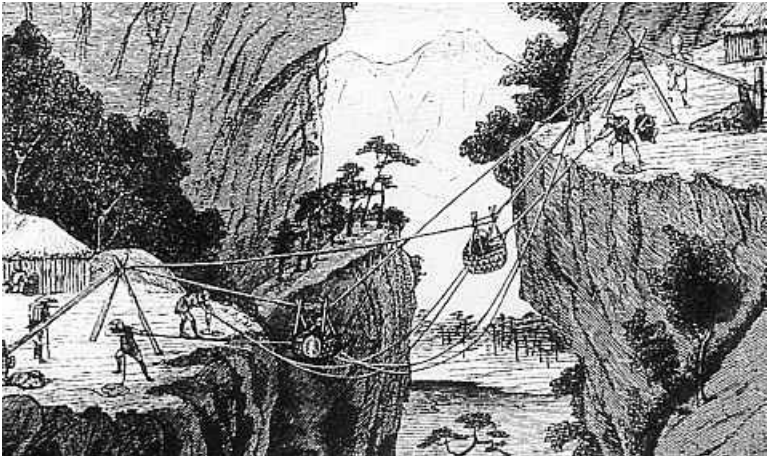
Die Fangvorrichtung bestand in einem zweiten Zugseil, das unbelastet mitlief und die Gondel bei einem allfälligen Zugseilriss halten sollte. Am Peter-und-Pauls-Fest 1908 war es endlich so weit: Josef Staffler konnte die erste offiziell für den Personenverkehr zugelassene Bergschwebebahn der Welt in Betrieb nehmen. Einen Monat später wurde der Wetterhornaufzug in Grindelwald in der Schweiz eröffnet.

Die Anlage besaß keine Zwischenstützen. Sie war derart steil, dass

die Kabine am Dach eine tiefe Schrägkerbe hatte, um nicht am Trageisil anzustoßen. Der Wetterhornaufzug wurde 1915 eingestellt und 1934 abgebaut.



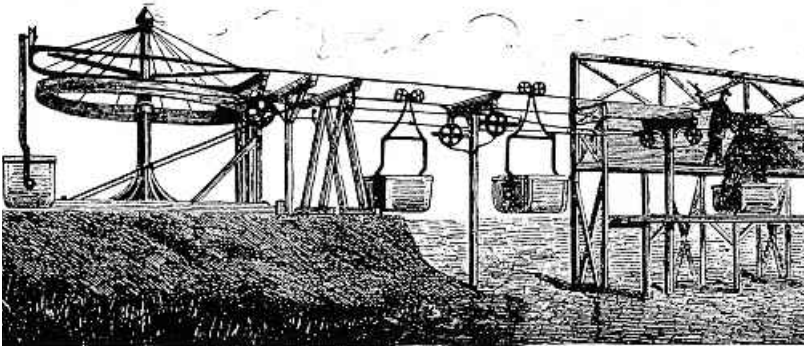
*Einen Monat nach der Kohlerer Bahn wurde der Wetterhornaufzug in Grindelwald in der Schweiz eröffnet. Der Aufzug wurde 1915 eingestellt und 1934 abgebaut.*



## Personenverkehr ausgeschlossen *Materialseilbahnen als Vorbild*

**E**infache Seilzüge aus Hanfseilen wurden bereits in der Antike zur Überwindung von Schluchten und Flüssen gebaut. Auch aus dem Mittelalter

liegen uns Schilderungen seilbahnähnlicher Anlagen vor, die für militärische Zwecke genutzt wurden, vor allem bei der Belagerung von Festungsanlagen. Der Beginn des



*Erste Bleichert-Drahtseilbahn in Teutschenthal bei Halle, 1874*

*Japanische Seilbahn mit Handbetrieb, um 1200*



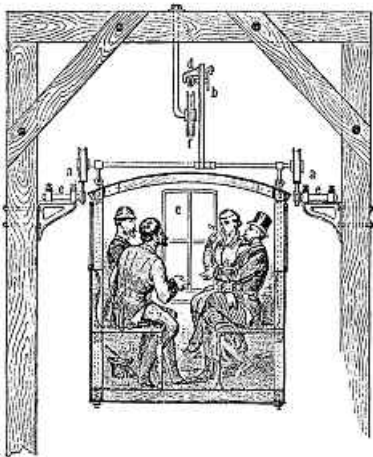
Seilbahnwesens im heutigen Sinne fällt in die Zeit der Erfindung des Drahtseils am Anfang des 19. Jahrhunderts.

Zunächst wurden ausschließlich Materialeilbahnen für Bergwerke vor allem in den USA gebaut.

In Europa wurden ab 1874 von Adolf Bleichert in Leipzig Drahtseilbahnen in Serie hergestellt. Die Jahres-

produktion erreichte ihren Höhepunkt im Jahr 1900 mit 345 ausgelieferten Drahtseilbahnen, ein Jahr bevor Adolf Bleichert starb und seine Söhne Max und Paul den Betrieb übernahmen. Sie expandierten bald weltweit und sorgten für Schlagzeilen, als sie 1905 in Argentinien eine 34 Kilometer lange Materialeilbahn bauten, die einen Höhenunterschied von 3528 Metern überwand.

Personentransporte in beschränktem Umfang gab es auch schon bei dieser Kordillerenbahn für die Seilbahnbediensteten, allerdings nur auf Verantwortung des Seilbahnbetreibers und ohne gesetzliche Genehmigung, da staatliche Vor-



*Personenschwebbahn für die Wiener Weltausstellung, Zeichnung, 1873*

*Nicht zugelassener Personenverkehr auf der Kohlerer Materialeilbahn*



schriften einfach noch fehlten. Dieses Manko machte auch dem Bozner Gastwirt Josef Staffler zu schaffen, der zur Versorgung seines Gastbetriebs in Kohlern im Jahr 1906 eine Materialeiseilbahn von Bozen nach Kohlern gebaut hatte. Diese Seilbahn war teilweise so niedrig geführt, dass man nahe der Talstation leicht in die Transportkiste hinein- und wieder herauspringen konnte.

„Dies trug sich so häufig zu, dass die Lastenseilbahn bald zu einer ausgiebig benützten und äußerst billigen, aber ganz unbefugt benützten Seilschwebebahn für Personenverkehr wurde“, schreibt Gunther Langes in seinem Jubiläumsartikel zum 50-jährigen Bestehen der Kohlerer Bahn. Es dauerte nicht lange und die Behörden verlangten vom Besitzer wirksame Maßnahmen, um das unbefugte Fahren mit der Lastenseilbahn zu unterbinden. Doch alle Verbotsta-

felnen und Hinweise nützten nichts. Die einzige Rettung sah Staffler schließlich in der Flucht nach vorne, um endlich die Genehmigung für eine offizielle Personenseilbahn zu erhalten.

*Die „Argentinische Goldbahn aus Leipzig“ in den Kordilleren, 1905 von Adolf Bleichert gebaut, war 34 Kilometer lang. Die Talstation der Bahn, auch als achtetes Weltwunder bekannt, befand sich auf einer Höhe von 1075 Meter. Die Bergstation war auf 4603 Meter.*



## **Gewichtsbewusst!** **Gondeln handgefertigt**

**D**ie Gondeln der ersten Kohlerer Bahn verdienen eine besondere Erwähnung: ihre fast einem Kutschkasten ähnliche Bauweise ist für den Fahrgäστεverkehr durch die Luft zunächst bezeichnend; den Übergang zur Metallkabine markierte dann, noch im selben Sommer, der Wetterhornaufzug bei Grindelwald. Nach der Erinnerung von Enkeln des Seilbahnerbauers Josef Staffler war die erste Kohlerer Bahn eigentlich schon 1907 fertiggestellt, aber die Abnahmebehörde hatte damals die zwei Gondeln wegen Sicherheits-

einwänden nicht genehmigt. Daraufhin hatte die Simmeringer Waggonfabrik in Wien neue Gondeln gebaut, aber auch sie entsprachen nicht. Nun griff Staffler zu einem Auftrag im Bereich des Handwerks. Wie Dr. Norbert Mumelter im Jahr 1965 im Gespräch mit dem damals 85-jährigen Wagnermeister Thomas Peer erfuhr, hatte sich der Riesenwirt eines Tages an ihn, den um eine Generation jüngeren gewandt, weil die von der Simmeringer Waggonfabrik gelieferten Gondeln so massiv gebaut waren, dass jede von ihnen 400 bis 500 Kilo wog und zudem ihre talseitige Unterkante an den Querbalken jener Seilbahnständer, die von der Materialbahn übernommen worden waren, hängen blieb.

*Wagnermeister Thomas Peer, Terlan, baute die Gondeln der ersten Kohlerer Bahn*



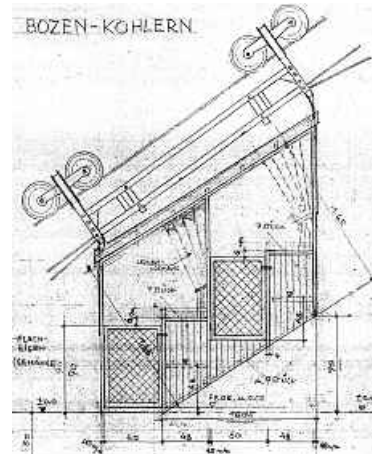
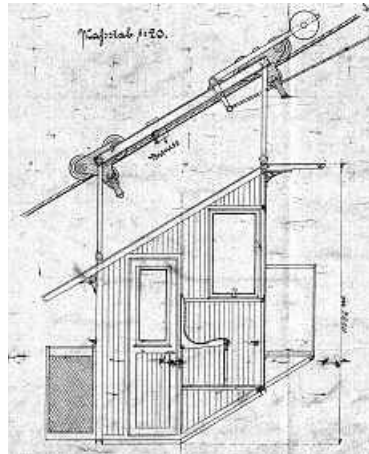


**Sicherheit geht vor**  
**Die zweite Kohlerer Bahn als Testanlage**

Zwei Jahre lang war die erste Kohlerer Bahn in Betrieb. Aus nah und fern strömten Neugierige herbei, um eine Fahrt mit ihr zu wagen. Über 100.000 Personen wurden in dieser Zeit unfallfrei befördert. Und trotzdem musste der Betrieb im Oktober 1910 eingestellt werden, weil die Aufsichtsbehörden neue Sicherheitsbestimmungen erlassen hatten. Gefordert wurde jetzt eine Seilbahn mit Pendelbetrieb, doppelten Trag- und Zugseilen sowie Fangbremsen an den Gondeln. Die Seilsicherheit sollte im Gegensatz zu Materialseilbahnen eine fünffache sein. Dies war die Stunde der Firma Bleichert aus Leipzig. Nun konnte sie ihre Erfahrung mit Materialseilbahnen ausspielen. Sie

erklärte sich bereit, alle Sicherheitsvorschriften zu erfüllen, und erhielt darauf den Zuschlag. Am 25. Januar 1911 fand die „kommissionelle“ Begehung der Seilbahntrasse statt. Am 4. April erließ der Stadtmagistrat Bozen die genauen Bauvorschriften und am 4. Juli begann die Firma Bleichert mit den Betonarbeiten für die Sockel der 12 Eisenstützen. Die neue Talstation befand sich jetzt nicht mehr am Kampener Weg, sondern 150 Meter tiefer, in der Talsohle. Der Entwurf stammte vom Münchner Architekten August Fingerle (1854–1949), welcher 1906

Max und Paul von Bleichert, um 1924. Max war für die Technik, Paul für den Verkauf zuständig.



Staffler verlangte von dem damals 28-jährigen Meister neue, viel leichtere Gondeln, wollte aber vorher deren voraussichtliches Gewicht wissen; unter Ausnutzung seiner Kenntnisse errechnete der junge Wagnermeister 200 kg je Gondel und bekam den Auftrag.

Zu schwer. Die Gondeln der Simmeringer Waggonfabrik mit zwei Plattformen für Gepäck wogen 500 kg (Zeichnung links). Das Gewicht der Gondeln von Wagnermeister Peer, hier in der Zeichnung rechts, konnte auf 195 kg reduziert werden.

Werkstatt und Wohnhaus des Wagnermeisters Thomas Peer in Kreuth, Terlan



Er hatte ja in seinen Lehr- und Wanderjahren unter anderem auch den Kutschenbau erlernt und baute nun fast in Kutschenbauweise zwei leichte Gondeln, deren Dach sogar nur aus einer Plache bestand, jede mit vier Sitz- und ein paar Stehplätzen, die bald zu weiteren Sitzplätzen umgestaltet wurden. Mitte Juni lieferte er sein Erzeugnis ab, die Zollwaage am Nordende der Eisackbrücke zeigte 195 kg für jede Gondel. Mit Ziegeln vollgeladen, machten sie eine zunächst etwas dramatisch aussehende Probefahrt, jedoch mit vollem Erfolg, sodass die Bahn am 27. Juni 1908 kollaudiert werden konnte.

Die vom Laufwerk herabtropfende Wagenschmiere machte bald die Ersetzung der Dachplache durch eine Sperrholzplatte notwendig, auch musste Peer bald Klappsitze einbauen, so dass die Beförderungskapazität der Bahn etwas anstieg.

(aus der Broschüre „Die erste Bergschwebbahn der Welt Bozen-Kohler“, 1983 herausgegeben vom Heimatschutzverein Bozen; Verfasser: Norbert Mumelter)

Originalmodell der Seilbahngondel. Es wurde nach dem Tod des Bauherrn Josef Staffler im Zeughaus in Innsbruck deponiert.

Gondel Nummer zwei auf Talfahrt

Lana–Vigiljoch 1912.  
Ab April 2008 vierte  
Version



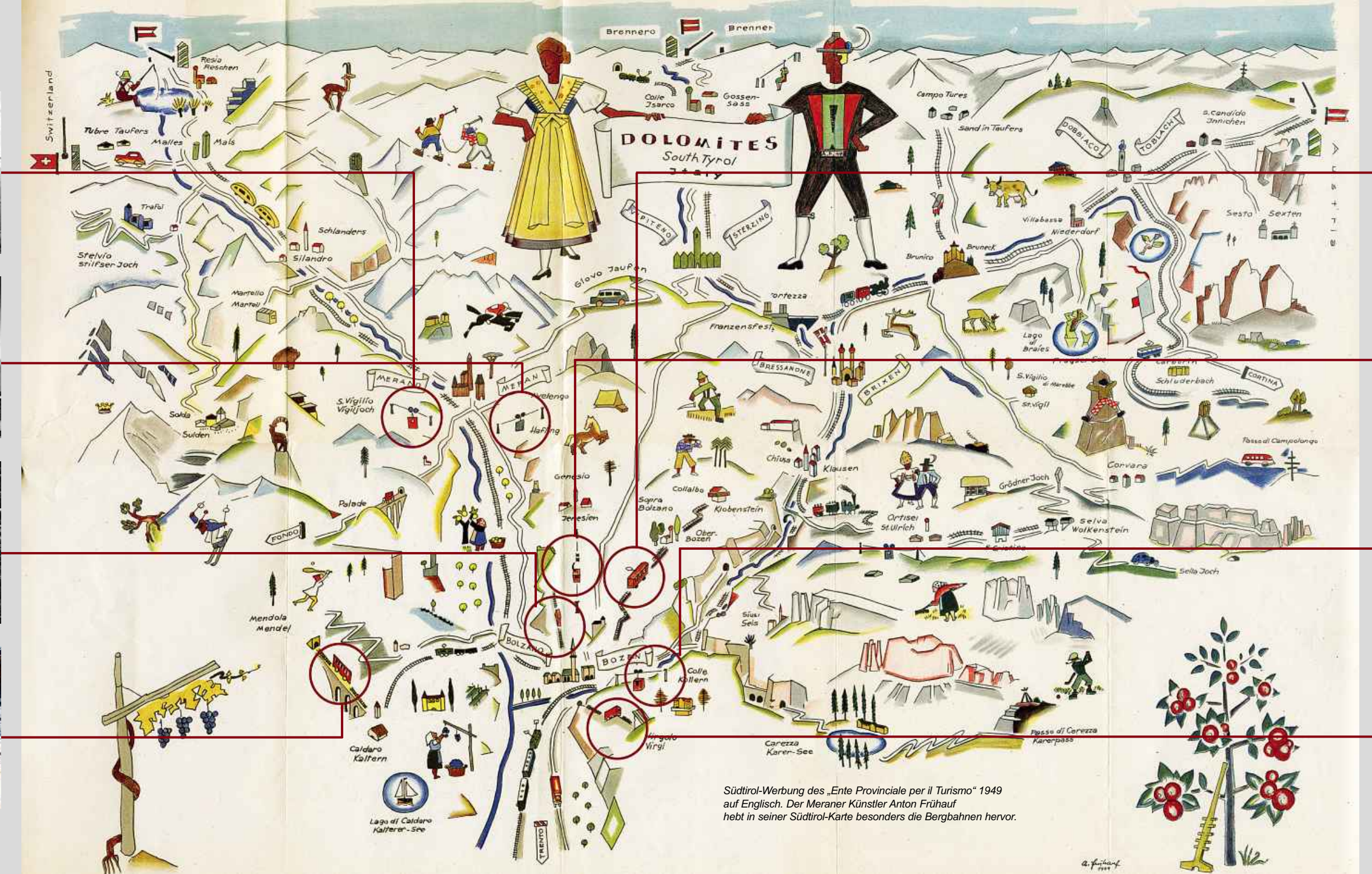
Meran–Hafling  
1923–1984



Guntschnabahn  
1912–1963



Mendelbahn 1903.  
1983 generalüberholt



Südtirol-Werbung des „Ente Provinciale per il Turismo“ 1949  
auf Englisch. Der Meraner Künstler Anton Frühhauf  
hebt in seiner Südtirol-Karte besonders die Bergbahnen hervor.



Rittnerbahn 1907.  
Zahnradstrecke 1966  
durch Seilbahn ersetzt.  
Umlaufbahn derzeit  
im Bau



Bozen–Jenesien 1937



Bozen–Kohlern 1908.  
2006 vierte Version



Bozen–Virgil 1907–1943.  
1957–1976 durch  
Seilbahn ersetzt

*Talstation der zweiten Kohlerer Bahn, gebaut nach einem Entwurf des Münchner Architekten August Fingerle (1854–1949). Die Talstation der Vigiljochseilbahn in Lana diente ihm dabei als Vorbild.*

*Verlegung des Stromkabels zur Bergstation nach der Hangsicherung durch Trockenmauern, 1912  
Der Antriebsmotor befand sich nun nicht mehr in der Tal-, sondern in der Bergstation.*

*Eine Kabine der Kohlerer Bahn bei einer „Schauübung“ in der Montagehalle 3/4 der Seilbahn-Fabrik Bleichert in Leipzig, 1913*

*Bergstation der zweiten Kohlerer Bahn*

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

nach Bozen gezogen war, wo er bereits am Sparkassenbau mitgewirkt hatte. Bei seinem Entwurf für die Stationsgebäude orientierte er sich an den bereits fertiggestellten Gebäuden der Vigiljochbahn. In den Stationen gab es jeweils einen Vorraum, einen Kassenraum und auch Wohnräume für das Personal. Nach den Erfahrungen mit den relativ kleinen Sechsergondeln der ersten Kohlerer Bahn gab der Bauherr Josef Staffler nun deutlich größere Kabinen in Auftrag, um die Stundenleistung der Bahn zu erhöhen. Die neuen Kabinen waren aus Aluminium und Edelhölzern, hatten große Aussichtsglasfenster und verfügten über 15 Sitzplätze und einen Stehplatz. Zusätzlich fuhr ein Wagenführer mit. Jede Gondel hatte ein Leergewicht von stattlichen drei Tonnen und fuhr auf zwei parallel



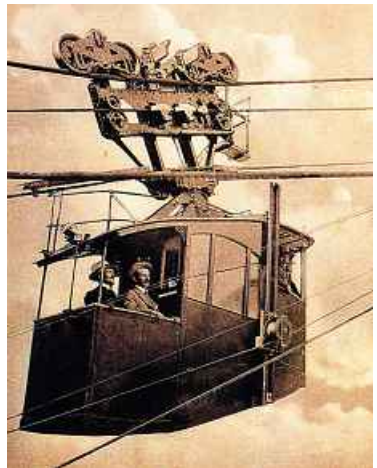


gespannten 44 Millimeter starken Tragseilen. In der Talstation konnten die Personenkabinen bei Bedarf mittels einer Schiebebühne gegen Lastengondeln ausgetauscht werden. Die im Jahr 1912 herausgegebene Betriebsordnung regelte jedes Detail und hatte 120 Paragraphen. Paragraph 13: „Unterhaltungen mit dem Wagenführer sind während der

Fahrt verboten!“ Das k. k. Eisenbahnministerium in Wien betrachtete die Kohlerer Bahn inzwischen als eine Art Testanlage für die Erarbeitung der „Vorschriften für den Bau der dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Schwebebahnen“. Alle hier gemachten Erfahrungen wurden bei der Formulierung der neuen Zulassungs-

*Kohlerer Bahn Nummer zwei mit Schlern*

*Die Bahn, hier in einer Fotomontage, fährt in die falsche Richtung.*



*I. Viglijobahn bei Lana (1912), gebaut von „Ceretti e Tanfani“, Mailand*



bestimmungen berücksichtigt. So ordnete das Ministerium nicht weniger als 96 Fangversuche und Spannungsmessungen an, was die Betriebseröffnung wieder um einiges verzögerte. Zwar fanden die ersten Probefahrten bereits am 20. August 1912 statt, die offizielle Eröffnungsfahrt aber erst am 10. Mai 1913.

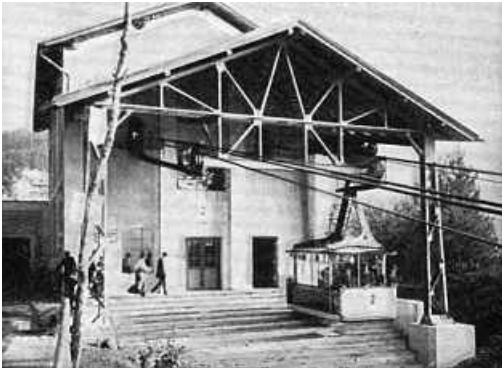
Weltweit verkehrten jetzt neben der zweiten Kohlerer Bahn lediglich drei weitere Personen-Seilschwebbahnen: der Wetterhornaufzug (1908) in Grindelwald (CH) – 1914 eingestellt, die erste Vigiljochbahn bei Lana, 31. 8. 1912, und die Seilbahn auf den Zuckerhut in Rio de Janeiro (12. 10. 1912).

Bis zum Bau neuer Anlagen sollten in Europa rund zehn Jahre vergehen, da während des Ersten Weltkrieges nur noch Materialseilbahnen für den militärischen Nachschub gefragt waren.



*Schwebebahn auf den Zuckerhut in Rio de Janeiro, 1912*

*Talstation der Vigiljochbahn nach dem Entwurf von Gustav von Birkenstaedt; unverkennbar die Ähnlichkeit mit der Talstation der Kohlerer Bahn*



## „Ungemein wechselvoll und großartig ...“ Die zweite Kohlerer Bahn (1913) in der Werbung

**I**n dem kurzen Zeitraume einer Viertelstunde wird die ganze Strecke durchfahren. Beim Überfahren der Ständer werden Kundige mit Genugtuung feststellen, daß die Kohlerer Bahn einen Fehler, der sich bisher bei Schwebebahnen sehr unangenehm bemerkbar machte, nicht mehr besitzt; es war nämlich eine berüchtigte Eigentümlichkeit der Schwebebahnen, daß ihre Fahrzeuge beim Überschreiten der Ständer, besonders in der Talfahrt, eine den Fahrgast sehr beunruhigende Schwingung machten. Diese lästige Erscheinung ist

nun bei der Kohlerer Bahn gänzlich verschwunden, was im Interesse der Fahrgäste nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Der Schaffner steht mit den Stationen stets in telephonischer Verbindung. Der Betrieb erfolgt elektrisch; sollte aber der elektrische Strom einmal ausbleiben, so ist eine Pufferbatterie vorhanden, die allein durch drei Stun-

Bergstation am Ochsenbühel, 1140 m

Werbroschüre, 1913



den die nötige Kraft abgeben kann. Übrigens lassen sich die Wagen auch mit einer Handwinde in die Station ziehen. Die Aussicht während der Fahrt ist ungemein wechsellvoll und großartig. Der Schlern und der Puflatsch, das Unterinner und Oberbozner Gehänge mit der Rittner Zahnradbahn liegen dicht vor uns, besonders sind es die Dreitausender der Texelgruppe bei Meran, die das Gesamtbild beherrschen. Rechts von ihnen erheben sich Hochwilde (3480 m), Hochfirst (3414 m) und andere Zinnen der Gurgler Eiswelt, links aber steigt die gewaltige Weißkugel, der zweithöchste Berg der Öztaler Gruppe, 3746 m hoch empor. Schauen wir dann zurück zur Talstation, so sehen wir den Eisackfluss in der furchtbaren Tiefe von 600–700 Meter fast senkrecht unter uns. Später führt uns die Bahn über flacheres reich mit Nadelbäumen bestocktes Gelände, und ehe wir noch all die flüchtigen Bilder voll erfassen können, ist die Bergstation erreicht.

Hier gibt es einen hübschen Wirtschaftsraum mit reizendem Ausblick auf das tief unten ausgebreitete Etschland; besonders wenn man auf die Abendzüge wartet und aus dem Tale die Lichter wie Perlen schnüre heraufglänzen, ist der Aufenthalt im Restaurant der Bergstation überaus angenehm.

Kohlern ist eine liebliche Sommerfrische mit herrlichen Wäldern und malerischer Fernsicht. In einigen Minuten geht man vom Bahnhofe der Schwebebahn erst durch Wald, dann über Wiesen zum „Gasthof Staffler“ mit vorzüglicher Restauration und zivilen Preisen. Eine Terrasse gewährt eine großartige Rundschau, insbesondere auf die lange Kette der Dolomiten; aus dem Nordosten grüssen noch einige Tauerngipfel herüber.

(aus „Die Schwebebahn Bozen–Kohlern“, 1913, gedruckt bei Tyrolia in Bozen)

Panoramablick von Kohlern aus





## Krieg und Frieden

### Zwei Weltkriege hinterlassen Spuren

**K**napp zwei Jahre nach der Eröffnung zeichneten sich für die zweite Kohlerer Bahn zunehmende Probleme ab. Als Italien 1915 Österreich den Krieg erklärte, mussten auch die Bediensteten der Kohlerer Bahn einrücken, selbst der damals unersetzliche Maschinist. Der Gästeverkehr hatte sich kriegsbedingt stark vermindert.

Am 2. Juni 1915 verfügte der Stadtmagistrat Bozen die Schließung der Bahn bis zur Einstellung eines Betriebsleiters, der ebenfalls fehlte. Doch Josef Staffler ließ die Bahn trotzdem fahren. 1917 erhielt er eine erste Verwarnung. Als es am 9. Juli 1918 zu einem Unfall mit Personenschaden kam, schritt der Statthalter von Tirol und Vorarl-

berg ein und verfügte erneut die Schließung der Bahn.

Staffler gab sich nicht geschlagen. Er verwies darauf, dass die Bahn von 1917 bis Juni 1918 nicht weniger als

*Franz Staffler (Enkel des Kohlerer-Bahn-Erbauers) als 16-jähriger Maschinist der Bahn*

*Verwarnung des „k.k. Statthalters“ nach einem Seilbahnunglück im Juni 1918*

*Der heute verlandete Kohlerer Weiher in der Zwischenkriegszeit*





Der k. k. Statthalter  
in Tirol und Vorarlberg

Innsbruck, am 24. Juni 1918.

Zl. 3626/1  
PPS.

Betreff: Kollererbahn,  
Unglücksfall.

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

Zeitungsnewschriften zufolge ist die Kollerer-  
bahn wegen Unsicherheit des Betriebes zwar behördlich  
gesperrt, es werden jedoch nichtsdestoweniger Per-  
sonen befördert. Die Folge davon war ein am 9. Juli  
l. Js. erfolgter Unglücksfall der Maria Gruber.

3000 Kubikmeter Holz von Kohlern nach Bozen befördert hatte, für das Stadtspital, für die Stadtgemeinde und für die Soldatenspitäler. Einige 1000 Kubikmeter Holz lägen in Bauernkohlern noch zum Abtransport bereit. Er bitte deshalb um Wiederaufnahme zumindest des Frachtenverkehrs. Am 20. August 1918 wurde ihm der Betrieb von unbegleiteten

Lastförderwagen genehmigt, die Beförderung von Personen blieb weiter verboten.

Ausgenommen von dem Verbot waren die Soldaten der österreichischen Luftabwehr am Titschen. Sie sollte vor Luftangriffen italienischer Flugzeuge und Luftschiffe schützen. Nach dem Krieg nahm die Kohlerer Bahn ihren





*Badegäste (die Bozner Familien Innerebner und Scrinzi) am Weiher, für viele die erste Schwimmerfahrung. Der Badebetrieb wurde in den 1970er-Jahren aufgelassen.*

Betrieb zwar wieder in vollem Umfang auf, konnte aber wegen der angewachsenen Schulden nicht mehr als Familienbetrieb geführt werden.

Die Nachfahren des im Jänner 1919 verstorbenen Seilbahnerbauers Josef Staffler gründeten nun eine Gesellschaft, in der sie noch ein Drittel des Kapitals hielten. In der

Zwischenkriegszeit wurde Kohlern vor allem von heimischen Gästen und Sommerfrischlern besucht. Ein kleiner Badeteich wurde ausgebaut und mit Umkleidekabinen ausgestattet. Eine Kegelbahn gab es jetzt auch und zahlreiche Wanderwege führten hinauf bis zum Aussichtsturm am Titschen. Über Nacht war es mit der Idylle dann vorbei.





Beim fünften großen Luftangriff der Alliierten auf Bozen am Christtag, dem 25. Dezember 1943, erhielt die Talstation einen Volltreffer, zwei Seilstützen wurden schwer beschädigt.

In den Gesellschaftsbüchern belegt sind insgesamt drei Bombardierungen: die erste am 5. Dezember 1943 mit leichten Beschädigungen, die

zweite am 15. Dezember bereits mit schwerwiegenderen Folgen und am 25. Dezember der Volltreffer.

*Talstation von Architekt August Fingerle vor (S. 48) und nach dem Volltreffer am 25. Dezember 1943 durch die Bomben der Alliierten*





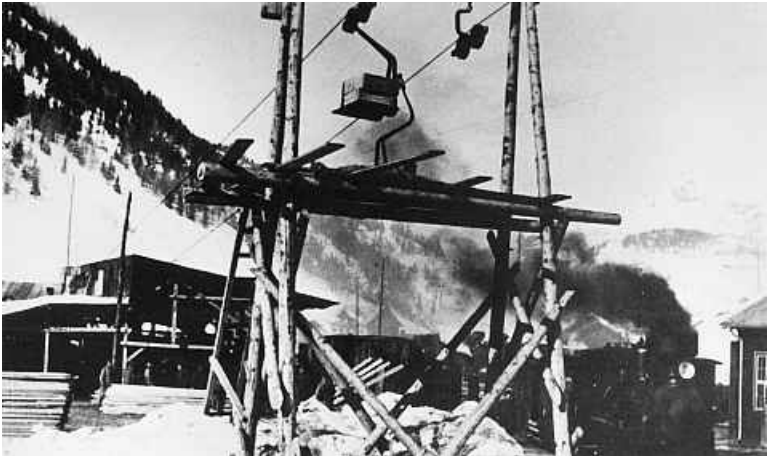
## Seilbahnpapst Louis Zuegg

### *Vormachtstellung durch Innovation*

**B**ereits vor dem Ersten Weltkrieg wurden in Südtirol bedeutende Erfahrungen auf dem Gebiet des Seilbahnwesens gesammelt. Neben der ersten

Bergschwebebahn der Welt von Bozen nach Kohlern (1908) sorgte auch die Vigiljochbahn bei Lana (1912) für Furore. Diese von Ceretti und Tanfani aus Mailand gebaute





Bahn hatte eine Zwischenstation und nicht weniger als 39 Stützen. Bei ihrem Bau sammelte der spätere Seilbahnpapst Louis Zuegg erste Erfahrungen. Kurz vorher hatte er die erste elektrische Straßenbahn Südtirols von Lana nach Meran verwirklicht. Der eigentliche Innovationsschub auf dem Seilbahnsektor jedoch

kam durch den Ersten Weltkrieg. Feldseilbahnen versorgten die Truppen an allen Fronten mit Nachschub; im flachen Gelände ebenso wie im Gebirge. Allein die Firma Bleichert aus Leipzig lieferte bis Kriegsende in Tag- und Nachtschichten nicht weniger als 630 Seilbahneinheiten mit einer Stundenleistung von 8500 Tonnen.



*Seilbahnpapst Louis Zuegg (1876–1955); seine Erfindungen prägten die Entwicklung des Seilbahnwesens.*

*Materialseilbahn beim Bau der Grödner Bahn, 1915*

*Kriegsmaterial wird mit der Feldseilbahn an die Dolomitenfront befördert, bis zu 250 Tonnen pro Tag.*

*Hölzerner Seilbahnbock am Martberg (Ortlerfront)*



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.  
PATENTSCHRIFT N<sup>o</sup> 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.

An der Südfront war Louis Zuegg aus Lana zu Kriegsbeginn als Landsturmingenieur einberufen worden. Im Herbst 1915 errichtete er die erste Kriegsseilbahn nach eigenen Plänen auf das Stilfser Joch. Wegen der hohen Lawinengefahr überbrückte er die Strecke von der Franzens- zur Ferdinandshöhe in einer einzigen Spannweite von 2300 Metern, ein für die damalige Zeit äußerst Kühnes Unterfangen. Als er 1916 den Auftrag zum Bau einer Materialseilbahn am Monte Rovere erhielt, kam ihm ein Missgeschick bei der Bestätigung seiner seit Jahren vertretenen Theorien entgegen. Die Lieferfirma hatte das Tragseil für die damals übliche, eher schlaaffe Spannung um 200 Meter zu kurz bemessen. Zuegg ließ die Spannung vorschriftswidrig stark anziehen und

sah seine Thesen bestätigt. Bei strafferer Spannung konnte auf mehrere Stützpfeiler verzichtet werden, die Lebensdauer der teuren Tragseile und auch die Sicherheit erhöhten sich und außerdem konnte die zulässige Fahrgeschwindigkeit merklich gesteigert werden. Weitere Erfindungen von Louis Zuegg betrafen die Fernsprechver-





bindung zwischen Tal- und Bergstationen sowie den Kabinen, die Entwicklung einer Tragseilbremse und einen zusätzlichen Entgleisungsschutz. All seine Erfindungen ließ er sich patentieren, so dass Zuegg nach Kriegsende wohl europaweit der wichtigste Ansprechpartner in Sachen Seilbahntechnik war. Der endgültige Durchbruch gelang

ihm mit dem Bau der Seilbahn von Meran nach Hafling (1923). Jetzt traten die Brüder Max und Paul von Bleichert an ihn heran und unterbreiteten ihm den Vorschlag, gemeinsam Seilbahnen nach dem System „Bleichert-Zuegg“ zu bauen. Die mit einem Vertrag besiegelte Zusammenarbeit wurde zu einer internationalen Erfolgsgeschichte. Bis 1940 wurden nach der Bauart Bleichert-Zuegg nicht weniger als 35 Personenschwebbahnen in ganz Europa, aber auch in den USA und in Südafrika gebaut. Einen besonderen Bezug zu Südtirol hatte Paul



*Versuchsfeld der Firma Bleichert in Leipzig. Im Ersten Weltkrieg werden 630 Feldseilbahnen gebaut.*

*Schwebebahn Meran–Hafling (1923) von Louis Zuegg. Dank zahlreicher Neuerungen war sie richtungweisend für die weitere Entwicklung im Seilbahnwesen.*

# Moderne Technik in der Heimat

Bleichert, nachdem seine Tochter Hilda kurz nach dem Ersten Weltkrieg den Grödner Schauspieler und Filmemacher Luis Trenker geheiratet hatte. Trenkers Heroisierung des alpinen Skifahrers entsprach zudem dem wachsenden Stellenwert des Wintersports in der Gesellschaft.

Die Skifahrer begnügten sich jetzt

nicht mehr nur mit Seilbahnen, sie verlangten nach zusätzlichen Aufstiegsanlagen. In den 1930er-Jahren hatten sogenannte Sklittenlifte – in der Schweiz „Funi“ genannt – Konjunktur. So auch in Corvara, Wolkenstein und auf der Seiser Alm. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen die Sessellifte in Mode. Die ersten Sessellifte Italiens wurden in



*Titelseite der Wochenzeitschrift „Dolomiten“ vom 7. November 1923 zur Eröffnung der Seilbahn nach Hafling. Vermittelt wird der Stolz auf die Technik in der Heimat.*

*Wer baute den ersten Sessellift? Erich Kostner am Col Alt (S. 54) oder Hans Trojer am Josefsberg (S. 55) Beide 1946? Links eine der Kollaudierungsfahrten des Col-Alt-Lifts, rechts die Bergstation am Josefsberg bei Meran.*





Südtirol gebaut, und zwar 1946 zum Josefsberg bei Forst vom damals führenden Seilbahnunternehmer Hans Trojer aus Algund und ein Jahr später von Karl Hölzl im Auftrag von Erich Kostner auf den Col Alt im Gadertal. Trojer und Hölzl prägten den Seilbahnbau in Südtirol bis in die 1960er-Jahre. Doch auch in der Folge blieben Südtirols Seilbahn-

bauer am Ball. Hundert Jahre nach der ersten Kohlerer Bahn, nach Zuegg, Hölzl, Trojer und Co. ist mit Leitner aus Sterzing ein weiteres Südtiroler Unternehmen federführend an der Entwicklung neuer Seilbahnsysteme beteiligt.

*Schlittenlift auf der Seiser Alm  
(1050 m Länge)*





## Die „seilbahnlose“ Zeit 1943–1965 *Erinnerungen von Norbert Mumelter*

**A**ls im Mai 1945 der Zweite Weltkrieg zu Ende war, lagen auf dem Titschen – wie in einem Frontgebiet – noch jahrelang Stahlhelme und anderes in großer Zahl, auch waren über den Nordhang des Kohlerer Berges Bombenreste und Splitter verstreut, bis im Zuge der Schrottverwertung alles gesammelt und wegbefördert wurde.

Über 20 Jahre währte dann die Pause, bis die Bemühungen der Seilbahngesellschaft um ein neues Projekt und – als Teil der erforderlichen Finanzierung – um die Zusage der staatlichen Bomben-

schadenvergütung oder einer sonstigen Beihilfe endlich zur Errichtung der neuen, dritten Kohlerer Bahn führten. Schon im Juni 1947 hatte die Seilbahngesellschaft durch den Tischlermeister Karl Franzelin hart neben der Schwebebahntrasse eine neue Materialeilbahn errichten lassen, die hauptsächlich zum Abtransport des Holzes aus den Kohlerer Wäldern diente, denn eine für Lastautos befahrbare Bergstraße Bozen–Kohlern gab es zunächst noch lange nicht.

Es war eine kleine, auch in der Zeitung erwähnte Sensation, als es in den 1950er-Jahren dem Tierarzt Dr. Insam gelang, mit einem gewöhnlichen, aber doch bergtüchtigen Pkw Bauernkohlern über den

Norbert Mumelter, Heimatpfleger  
(1913–1988)



*stellenweise sehr steilen Fahrweg zu erreichen.*

*Die Kohlerer, aber auch manche Sommerfrischler und Gäste fuhren zumindest bergaufwärts, auch wenn es eigentlich verboten war, in der Kiste der Materialseilbahn nach oben. Das mitunter stundenlange Warten nicht gerechnet, benötigten sie so nur eine Viertel-*

*stunde, statt der Anstrengung von eineinhalb bis zwei Stunden beim Fußmarsch. Als es dann wirklich streng verboten wurde, waren wieder die Füße an der Reihe.*



*Herrenkohlern. Warten auf die Seilbahn (1965) und den elektrischen Strom (1971)*

*Dornröschenschlaf in der seilbahnlosen Zeit*

## Sang- und klanglos 50

### *Gunther Langes würdigte 1958 das Jubiläum*

**G**anz ohne Sang und Klang ist der 50-jährige Gedenktag an ein Ereignis vorübergegangen, das aber für Südtirol und für Südtiroler Pioniergeist so großes und schönes Zeugnis ablegt, dass man doch an ihn erinnern muss.

... wenige Menschen, vielleicht gar nur einzelne, wissen, daß Südtirol die Geburtsstätte dieser damals so viel Aufsehen erregenden neuen technischen Errungenschaft war ... Wäre es also nicht ungerecht, der alten guten Kohlererbahn, die am 29. Juni 1908 feierlich eröffnet wurde, zu vergessen und ihr zum „50-jährigen“ ein paar Gedenkworte zu sagen, nur weil sie ein Opfer des letzten Krieges geworden ist? ... Das Wiedererstehen dieser ersten Personenseilschwebebahn erscheint geradezu als Verpflichtung gegenüber dem tatkräftigen Pioniergeist des ersten Erbauers. Um wieviel schöner wäre es, wenn eine neuzeitliche Ausführung dieses ersten Geschöpfes seiner Art den gleichen Luftraum durchschwebte, wo die alte Kohlererbahn, damals ein Höhepunkt technischen Denkens und Findens, ihren kühnen Weg auf den Kohlererberg ging. Vielleicht hatte damals bei ihrer

Eröffnung auch die Kohlererbahn brummelnde, ja geifernde Gegner, wie sie die ersten Eisenbahnen vor weit über hundert Jahren schon hatten. Davon ist nichts überliefert worden. Wäre es aber nicht ungerecht, gerade diesem Verkehrsmittel feindlich entgegen zu handeln, wenn man mit flatternden Trommelfellen und einer verstopften Nase die Auswüchse der Motorisierung miterleben muss?

Wie unaufdringlich, ja oft kaum erkennbar legt sich die Trasse einer Seilschwebebahn an die Berghänge und wie geräuschlos ist eine solche Fahrt durch die Luft.

(aus der Tageszeitung „Dolomiten“, 31. 7. 1958, S. 4, Verfasser Gunther Langes)



## Kohlern III, quo vadis? *Neuanfang mit Schwierigkeiten*

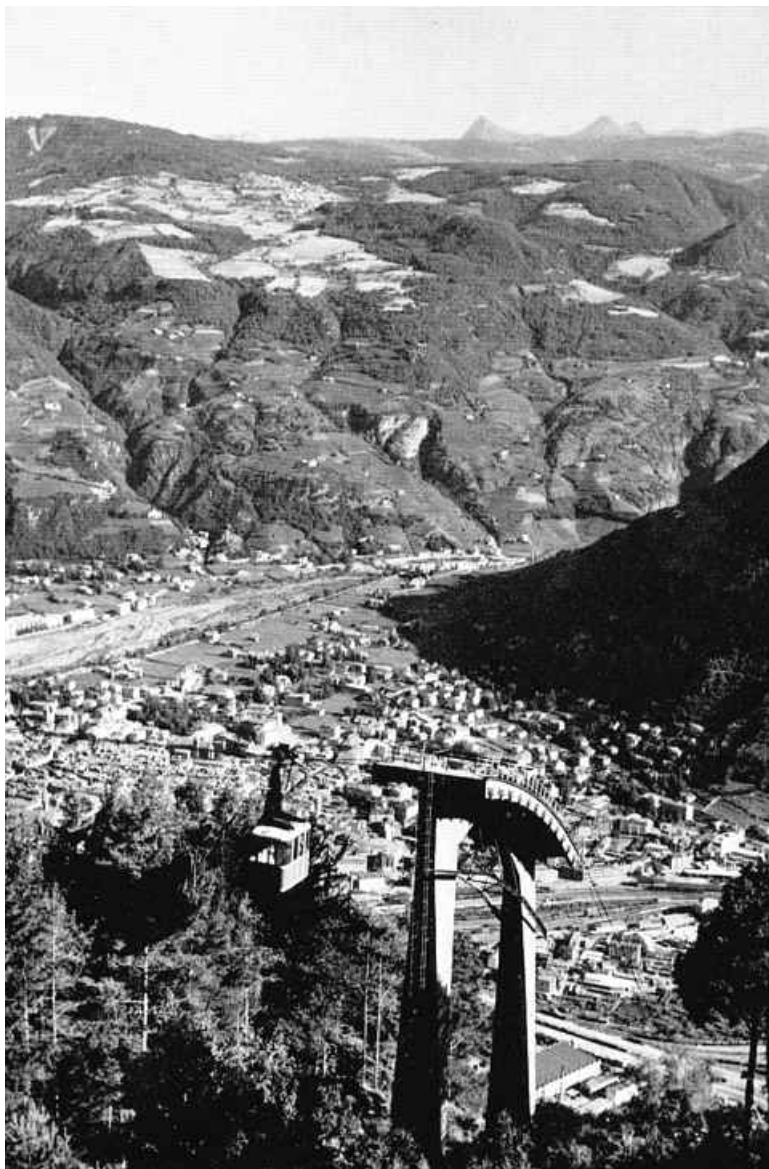
**E**s sollte 13 Jahre dauern, ehe die Firma Hölzl aus Meran am 14. August 1956 den Auftrag für die Planung zum Bau der dritten Kohlerer Bahn erhielt. Das Hauptproblem war die Finanzierung des Projekts. Nach zahlreichen Vorsprachen bei den zuständigen Behörden erhielt die Seilbahngesellschaft unter ihrem langjährigen Obmann Josef Rössler in Rom einen Staatsbeitrag von rund 4 Millionen Lire für die Dauer von 30 Jahren.

Der Großteil der Kosten aber – rund 70 Millionen Lire – wurde von den Gesellschaftern übernommen. Es waren über 1400 Anteile zu je 50.000 Lire. Das technische Kernstück der neuen Anlage waren zwei mit einem sanften Bogen verbun-

dene 28 Meter hohe Betonpfeiler, die einen flüssigeren Übergang vom Steilen ins Flache ermöglichten.

Mehrere Metallstützen wurden dadurch überflüssig, die Bahn konnte jetzt auch schneller fahren. Sie bewältigte die Strecke in der Hälfte der Fahrzeit ihrer Vorgängerin: nämlich in sieben statt in früher 15 Minuten. Zudem hatten die Kabinen ein Fassungsvermögen von 25 Fahrgästen und einer Begleitperson (später aus Kostengründen auf 15 ohne Begleitperson reduziert). Dem touristischen Aufschwung stand

*Am 18. Januar 1965 geht die dritte Kohlerer Bahn in Betrieb.*



*Betonpfeiler mit Bogen, 28 Meter hoch*

*Bergstation der dritten Kohlerer Bahn*

*Entwurf von Architekt Marius Scrinzi für die  
Talstation der dritten Kohlerer Bahn*

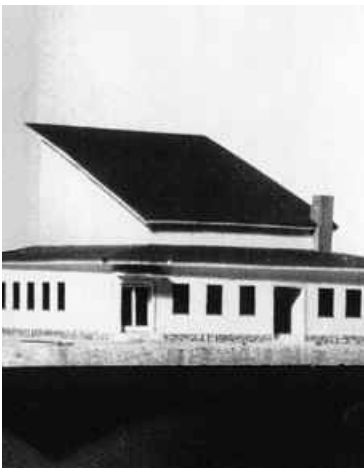


damit nichts mehr im Wege und man setzte sogar auf den Wintersport.

„Drei Skilifte ermöglichen hier in nächster Nähe von Bozen gute Skiübungsmöglichkeiten ...“, schrieb Gunther Langes noch 1974 in seinem „Autorama Südtirol“. Dann war es mit dem Schnee aber schon bald wieder zu Ende und die Lifte

wurden abgebaut. Die Seilbahngesellschaft setzte jetzt auf Werbung für Tages- und sogar Halbtagesausflüge. Ein Zubringerbus brachte die Fahrgäste vom Waltherplatz zur Talstation und von dort waren es nur mehr sieben Minuten bis nach Bauernkohlern.

Neue Attraktion war ein 35 Meter hoher Aussichtsturm aus Holz, der





*Der 35 m hohe Aussichtsturm aus Holz in Bauernkohlern*

*Der historische Uhlhof, heute Umweltzentrum der Gemeinde Bozen*

## Umweltzentrum "UHL"- Kohlern



den Blick von der Mendel über den Tschöggberg, das Rittner Hochplateau bis hin zum Schlern und dem Rosengarten ermöglichte. Kohlerer Sommerfrischler (Ferdinand Lauggas) hatten inzwischen den Tennisplatz aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wieder instand gesetzt und einen liebevoll angelegten Trimm-dich-Pfad eröffnet.

Vorübergehend wurde auch der inzwischen wieder begrabene Plan eines „Alpenzoos“ nach Innsbrucker Vorbild in Bauernkohlern diskutiert.

Doch die Auslastung der dritten Kohlerer Bahn entsprach nicht ganz den Erwartungen. Mit dem Ausbau der Straße hatte die Bahn inzwischen starke Konkurrenz erhalten.

Neue Impulse für die Bahn erwartet sich die Gemeinde nach dem Umbau des „Uhlhofes“ durch kulturelle Begegnungen, die Jugendarbeit in den Montessori-Einrich-





tungen und den zunehmenden Kongress-tourismus. Auch für Trendsportarten wie Mountain-bike und Nordic Walking ist Kohlern idealer Ausgangspunkt oder Zwischenstation. Die ersten Fahrgastzahlen der 2006 in Betrieb genommenen vierten Kohlerer Bahn stimmen zuversichtlich.

2007 wurden 111.000 Fahrgäste gezählt, viermal so viele wie im Krisenjahr 1973.

*Luftaufnahme von Herren- (links) und Bauernkohlern (rechts)*

*13. Februar 1966: Erstes Turner-Skirennen in Kohlern*





## Zur Geschichte der „Kohlerer-Bahn-Gesellschaft“

Von Reinhard Widmann, Präsident der Kohlerer-Bahn-Gesellschaft

**Z**ehn Jahre nach dem Bau der Kohlerer Bahn 1908 ging der Uhlhof samt Gasthof und Seilbahn aus dem Besitz der Familie Staffler in den Besitz der neugegründeten „Kohlerer-Bahn-Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Bozen“ über. Die Tilgung der Kosten für den Bahnbau von 1913 war nicht mehr finanzierbar. Josef Staffler starb wenige Monate nach Kriegsende am 18. Januar 1919 im Alter von 75 Jahren.

Gründungsmitglieder der neuen Gesellschaft waren die Stadtgemeinde Bozen, der Spitalfonds Bozen sowie 13 Bozner Bürgerinnen

und Bürger. Das Stammkapital betrug 850.000 Kronen, was einem Gegenwert von 350.000 Lire entsprach. Die Gesellschaft war von Anfang an um eine Aufwertung des Kohlerer Berges bemüht.

Wanderwege wurden angelegt und auf dem Titschen baute man 1928 einen Aussichtsturm, der die Bäume überragte. Er wurde im Herbst 1943 wieder abgetragen, um das Schussfeld für die Flugabwehrkanonen frei zu halten. Im Dezember 1943 musste die Seilbahn nach mehreren Bombentreffern den Betrieb einstellen. Nach dem Zweiten Weltkrieg bemühte sich die Gesellschaft um die notdürftige Wiederaufnahme des Seilbahnbetriebs mit einer Materialeilbahn, um schließlich 1955 bei der Generalversammlung

*Die neuen Gondeln der vierten Kohlerer Bahn, 2006*



im Hotel Mondschein den Neubau der Kohlerer Bahn zu beschließen. 1956 wurde Ing. Karl Hölzl mit der Planung beauftragt. 1963 erhielt die Firma Hans Tojer aus Algund den Auftrag für die Montagearbeiten, die Bauarbeiten an der Tal- und Bergstation führte die Firma Domus aus Bozen durch. Trotz eines Staatsbeitrages war die Gesellschaft 1964 zur Selbstfinanzierung durch die Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 525.000 Lire auf 70.000.000 Lire gezwungen.

Der Plan für den Bau eines Sesselliftes auf den Titschen wurde wieder fallengelassen, gebaut wurden jedoch insgesamt vier Skilifte, die von der neu gegründeten Kohlerer-Skilift-Gesellschaft betrieben wurden. Am 20. Januar 1965 konnte die dritte Kohlerer Bahn endlich ihren Betrieb aufnehmen. Am Anfang mit Erfolg (zum Kohlerer Kirchtage 1965 wurden 1420 Fahrgäste gezählt, im April 1966 wurde die 10.000ste Fahrt

durchgeführt). Die Schulden für den Neubau lasteten jedoch schwer auf der Gesellschaft, welche im Juli 1966 das in ihrem Besitz befindliche Hotel Kohlern an den Gastwirt Anton Schrott verkaufte. Das Gesellschaftskapital wurde auf nunmehr 140.000.000 Lire erhöht, doch die Finanzlage verschlechterte sich weiter. 1970 drohte die Schließung des Seilbahnbetriebs, die Fahrgastzahlen gingen weiter zurück und erreichten 1973 ihr Tief.

Der Konkurs wurde durch den Verkauf des Uhlhofes abgewendet; nach dem Ausstieg zahlreicher Gesellschafter wurde die Stadtgemeinde Bozen 1978 praktisch Alleineigentümerin der Bahn. Die Krise erlebte ihren Höhepunkt am

1919. Die Stempel sind noch österreichisch, die Stempelmarken bereits italienisch. Gründungsdokument der Kohlerer-Bahn-Gesellschaft.



12. Januar 1985. Für die nach 20 Jahren vorgeschriebene Revision fehlte das Geld und der Seilbahnbetrieb wurde eingestellt. Erst nach einer Bürgerinitiative veranlasste die Stadtgemeinde Bozen die Revisionsarbeiten und der Bahnbetrieb wurde am 4. Juli 1986 nach einjähriger Unterbrechung wieder aufgenommen. Aus Kostengründen wurde die Kapazität der Gondeln von 25 auf 15 Fahrgäste reduziert. Dadurch konnte der Schaffner in der Kabine eingespart werden. Seit dem Jahr 2002 ist die Gemeinde Alleineigentümerin der Seilbahngesellschaft mit einem nunmehrigen Gesellschaftskapital von 49.965 Euro, das im Jahr 2005 auf 100.000 Euro erhöht wurde. Im Jahr 2006 erfolgte in nur zwei Monaten die fällige Generalrevision.

Äußerlich veränderte sich die nunmehr vierte Kohlerer Bahn durch neue, moderne Kabinen. 2007, nur ein Jahr später, wurden bereits 111.000 Fahrgäste gezählt. Köhlern ist als Naherholungsgebiet und als Ausflugsziel wieder in!

*Aufwärtstrend. Steigende Fahrgastzahlen sagen der vierten Kohlerer Bahn eine rosige Zukunft voraus.*

# 100 Jahre Seilbahn Kohlern

## Ehrentafel

1908–1919

Erbauer und erster Eigentümer der  
Kohlerer Bahn

**Josef Staffler** und dessen Ehefrau  
**Katharina Staffler geb. Angermann**

### Obmänner und Präsidenten des Verwaltungsrates der Bahn ab 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 Walther Regele
seit 2004	Reinhard Widmann





## Immer auf Draht ...

### *Betrachtungen zur Seilbahngeschichte*

**S**eilbahngeschichte geschrieben hat Südtirol schon zu Kaisers Zeiten mit der ersten öffentlich zugelassenen Personenbergschwebbahn der Welt von Bozen nach Kohlern (1908). Der Erste Weltkrieg bereitete dem Aussichtstourismus ein jähes Ende. Seilbahningenieur Louis Zuegg baute nach der Vigiljochbahn (1912) Kriegsbahnen an der Dolomitenfront. Dank dieser Erfahrungen wurde Zuegg 1923 mit der Musterseilbahn Meran–Hafling zum Bahnbrecher. Louis Zuegg und Karl Hölzl waren auch Erbauer der für

die Winterspiele der faschistischen Hochschuljugend in Auftrag gegebenen Seilbahn von St. Ulrich auf die Seiser Alm (1937).

In Corvara gab es um diese Zeit eine „Slittovia“. 1947 baute der Hotelier Erich Kostner mit Karl Hölzl Italiens ersten kollaudierten Sessellift auf den Col Alt. Aus bescheidenen Anfängen heraus entwickelte sich auf Initiative von Erich Kastlunger und Kostner das größte Skikarussell der Welt. Der Tarifverbund wurde unter Gianni Marzola zum Hightech-Unternehmen mit inzwischen mehr als 460 Anlagen und einer Gesamtförderleistung von 580.000 Personen pro Stunde. Die Projekt- und Baugeschichte der Bergbahnen in Alt-Tirol gibt Einblick in ein ungewöhnlich interessantes Zeitbild. Die Aufbruchstimmung in Wirtschaft,

*Werbeplakat von Albert Stolz, 1913*

*Betonpfeiler für den Sessellift auf den Col Alt, Gadertal, 1947*



Politik und Kultur der ausklingenden Donaumonarchie prägte die Eisenbahn- und Fremdenverkehrsgeschichte im altösterreichischen Tirol. Das Tauziehen zwischen der Wiener und Tiroler Eisenbahnpolitik, der Konkurrenzkampf mit dem Fremdenverkehrsaufsteiger Schweiz und die nationale Konfliktsituation im mehrsprachigen Grenzland des südlichen Tirols machten die altösterreichische Bahnlandschaft von Kufstein bis zum Gardasee zu einem heißen Pflaster, das zu technischen Pionierleistungen anspornte. Das vielfach unwegsame und steile Gelände der Alpenregion Tirol hat es Planern, Ingenieuren, Bauherren und Arbeitern bei der technischen Erschließung nicht gerade leicht gemacht. Doch gerade diese widrigen geographischen Bedingungen, die Höhenunterschiede und die wilden, noch ungezähmten Wasserressourcen waren Herausforderung und Chance zugleich. Bergbahnen und Kraftwerke hierzulande zählen weltweit zu den

technischen Highlights des vorigen Jahrhunderts. Der geniale Lösungsansatz und das vorhandene Kreativitätspotenzial haben zu Meisterleistungen der Technik geführt. Die Entwicklung des Tourismus geht einher mit der technischen Entwicklung. Das 19. Jahrhundert wird deshalb zu Recht als ein ausgesprochen technisches Zeitalter bezeichnet. Die Eisenbahn wurde für Tirol nach der Jahrhundertmitte zu einem festen Begriff und die Seilbahnen sorgten für die Erschließung der Berge.

W.M.

*Improvisiert: Holzpfeiler für den ersten kollaudierten Sessellift und rudimentäres Rollmaterial am Col Alt*

*Erster Tellerlift im Gadertal*

## Literatur- und Quellennachweis

- Karl Theodor Höniger: *Altbozner Bilderbuch*, Ferrari-Auer, Bozen, 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), Edition Raetia, Bozen, 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, S. 4.
- Gunther Langes: *Autorama Südtirol*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck, 1974.
- Dieter Lauggas: *Beiträge zur Entstehungsgeschichte der Kohlerer Bahn*, 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 Seilschwebebahnen*, Diplomarbeit Universität Innsbruck, 1998.
- Stadtarchiv Bozen: Brief an den Herrn Statthaltereirat in Bozen.  
Betreff: Kollererbahn, Unglücksfall 24. 6. 1918.
- Stadtarchiv Bozen: Brief von Adolf Bleichert & Co. an den Stadtmagistrat in Bozen. Betrifft: Schwebebahn Kohlern, 11. Februar 1911.
- Betriebsordnung für die 2. Seilschwebebahn Bozen–Kohlern 1912, Tiroler Landesmuseen, Zeughaus, Innsbruck.
- Werbeschrift: Die Schwebebahn Bozen–Kohlern, Tyrolia, Bozen.



## Bildnachweis

- Bestand Kohlerer Bahn: S. 22, S. 23, S. 25, S. 32, S. 34, S. 35, S. 36, S. 42, S. 51, S. 53, S. 55, S. 56, S. 57, S. 60.
- Bestand Richard Gabloner: S. 11, S. 14, S. 15.
- Bestand Gotthard Andergassen: S. 10.
- Bestand Kuratorium für Technische Kulturgüter: S. 11, S. 13, S. 21.
- Bestand Tiroler Landesmuseen, Zeughaus: S. 9, S. 33 o., S. 34 r.
- Privatsammlung Arnaldo Loner: S. 10, S. 13, S. 16.
- Privatsammlung Mumelter: S. 19, S. 20, S. 22, S. 24, S. 40, S. 41, S. 42, S. 43, S. 51.
- Leo Bährend, *Südtirol – ein Land an der Schwelle zur Moderne*, Raetia Verlag: S. 17.
- Südtiroler Landesarchiv, Bestand Etschwerke, S. 11.
- Ente provinciale del turismo Bolzano, *For your holidays – South Tyrol Italy Dolomites*, 1949, Südtirol-Karte von Anton Frühauf: S. 35, S. 36, S. 37, S.38.
- Pierre Louis Roy, *L'aiguille du midi*, Edition Glenat 2004: S. 29.
- Gohliser historische Hefte 8, *Adolf Bleichert und sein Werk*: S. 27, S. 33, S. 34.
- Albert Innerhofer, Reinhold Staffler, *Stählerne Stege*, Der Seilbahnpionier Louis Zuegg, Edition Raetia 1996: S. 26, S. 27, S. 28, S. 36, S. 37, S. 44, S. 45, S. 46, S. 47.
- Gunther Langes, *Autorama Südtirol*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck, 1974: S. 54.
- Lia per natura y usanzas, *Die Grödner Bahn*, 1992, Athesia, Bozen: S. 44, S. 45.
- Werbeschrift 1913, *Die Schwebebahn Bozen–Kohlern*: S. 38, S. 39.

## Personenregister

- Birkenstaedt, Gustav von, 43.  
Bleichert, Adolf, 30, 31.  
Bleichert, Hilda von 54.  
Bleichert, Max von 30, 39, 53.  
Bleichert, Paul von 30, 39, 53, 54.  
Cardillo, Vittorio, 67.  
Cinquemani, Giuseppe, 67.  
Elisabeth von Österreich-Ungarn (Sissi), 13.  
Esterle, Max von, 9.  
Fingerle, August, 41, 49.  
Franz Joseph, 13.  
Franzelin, Karl, 56.  
Füstös, Ermanno, 67.  
Gostner, Hans, 67.  
Grieser, Hans, 67.  
Grubhofer, Tony, 12, 15.  
Herzog Franz von Österreich Este Modena, 11.  
Hölzl, Karl, 55, 65, 68.  
Höniger, Karl Theodor, 20.  
Kastlunger, Erich, 68.  
Kostner, Erich, 54, 55, 68.  
Langes, Gunther, 58, 62.  
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 Walther, 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.

## Technikmeile

Die Kohlerer Seilbahn zählt zu den interessantesten Technikschauplätzen Südtirols, die im virtuellen Technikmuseum erfasst sind. In der Schausammlung im Internet werden technikgeschichtlich interessante Objekte und Ensembles auf einer Zeitstrecke von zweihundert Jahren erhoben.

Die Objektdatenbank bildet den Grundstock des virtuellen Technikmuseums und umfasst Sparten, in denen Südtirol technikgeschichtlich eine besondere Rolle gespielt und daher internationale Bedeutung erlangt hat. Objekte oder Ensembles werden im historischen Kontext mit zeitgeschichtlichem Bezug und in ihrem natürlichen Strahlungsfeld erfasst und können zeit- und ortsunabhängig besucht werden.

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

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

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

Kontakt:

**Kuratorium für Technische Kulturgüter**

**Lauben 71**

**39100 Bozen**

**[www.technikmuseum.it](http://www.technikmuseum.it)**



**Herausgeber** Autonome Provinz Bozen, Abteilung Mobilität

**Konzept und Redaktion** Wittfrida Mitterer

**Texte** Gerd Staffler

**Grafik** Bruno Stefani

**Druck** Athesiadruck, Bozen

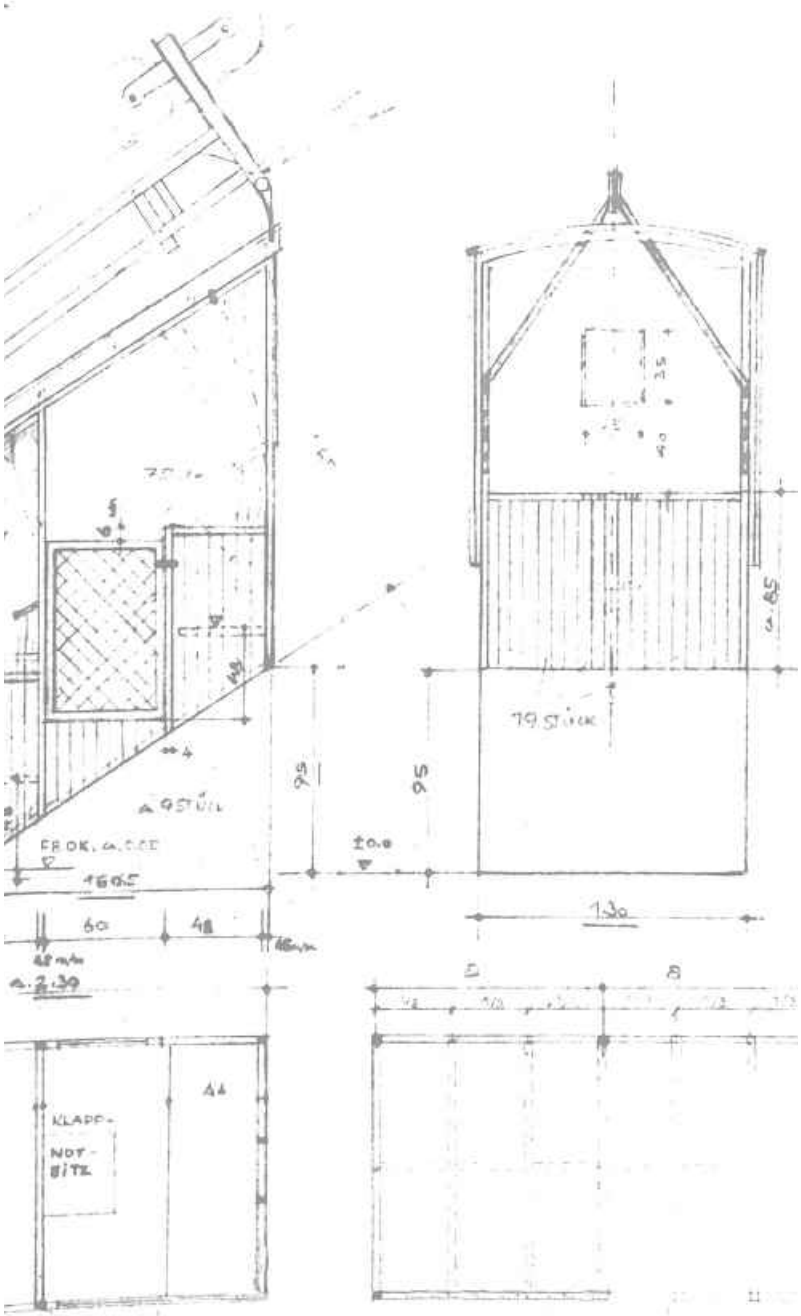
**Verlag** Ferrari-Auer GmbH – Spectrum Verlag, Bozen

**Copyright** Kuratorium für Technische Kulturgüter

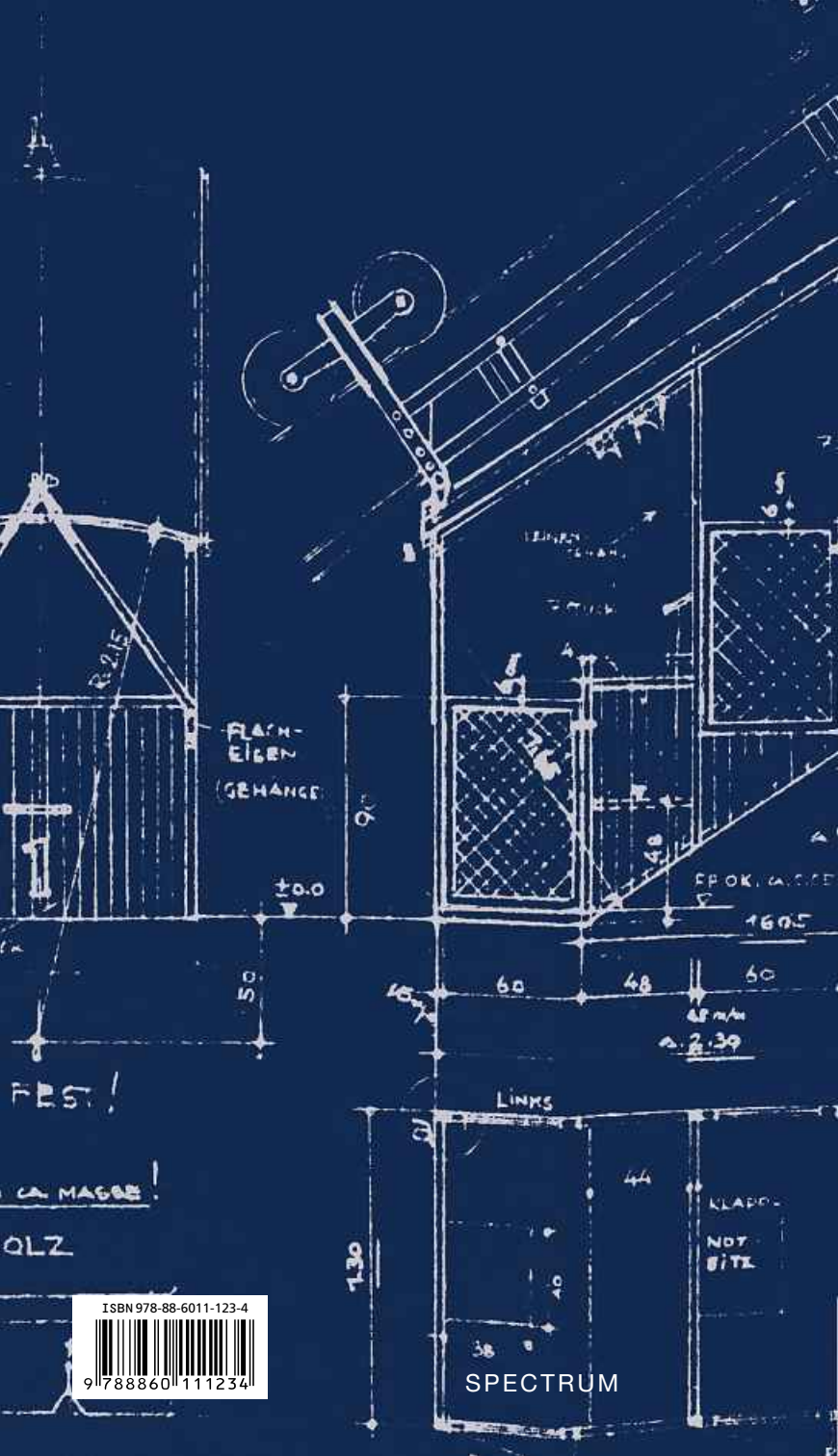
**Umschlagbild** Kohlerer Bahn, 1908, historische Postkarte

Mai 2008

ISBN 978-88-6011-123-4



REKONSTRUKTION NACH FOTO



FLACH-EISEN  
(GEHÄNGE)

±0.0

50

90

15

60

48

SPROK. A. D. D. E.

1605

48 mm  
2.39

FEST!

LA MASSE!

QLZ

LINKS

130

44

KLAPP-NOT-SITZ

SPECTRUM

ISBN 978-88-6011-123-4



9 788860 111234