



← Meran

Brenner →

SS 508

Taferpromenade

TALFER

Historische Promenaden-Beleuchtung

Max Valier Teleskop

Rittnerbahn

Bahnhof Bozen

Bozen

Freiheitsstraße

Drususallee

Bozner Boden

Schlachthof Str.

Rittner Straße

SP 73

EISACK

SS 12

Seilbahn Kohlern

Innsbrucker Straße

A22

← Trient

KOMPASS 1:20 000

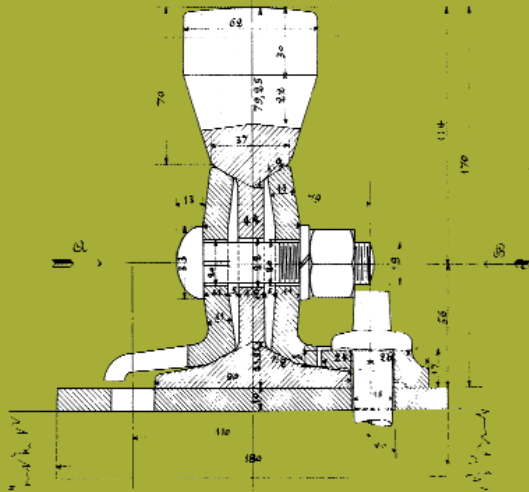
Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 54

1907

Zahnstangenstoss
Zweit der Form milléris

1.1.

Plan 268 13900



Rittner Bahn - Bozen

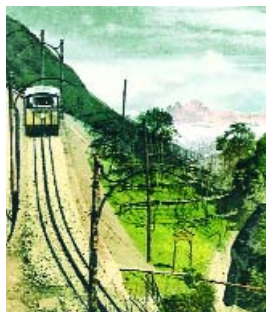
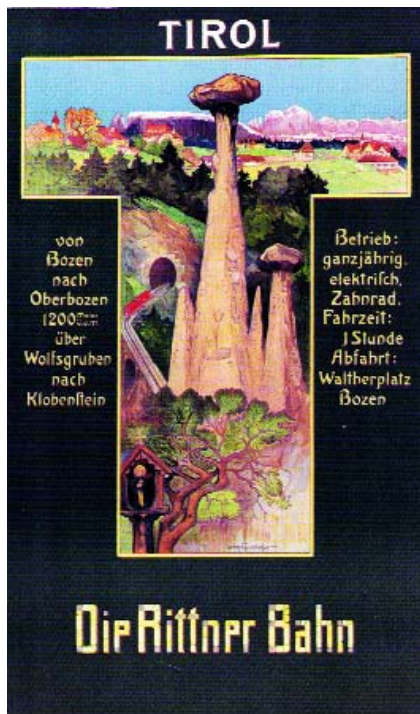
1907 wurde die Zahnradbahn von Bozen nach Klobenstein am Ritten mit einer Trassenlänge von 11,7 km in Betrieb genommen. Projektant und Erbauer war Tirols Eisenbahnvater Josef Riehl. Die Bahn war die erste und einzige elektrisch betriebene Zahnradbahn Tirols und galt als technische Meisterleistung, da sie im 4,1 km langen Steilstück eine Steigung von 22,2 Prozent überwand. Die Zahnradbahn wurde 1966 von einer Seilbahn von Bozen nach Oberbozen abgelöst, laut Guinness-Buch der Rekorde "die längste der Welt, ohne Unterbrechung". Diese Seilbahn wurde 2008 durch eine Umlaufbahn ersetzt. Die alte 1-Meter-Schmalspurbahn verkehrt nur noch zwischen Oberbozen und Klobenstein.

ADRESSE Rittnerbahn, Rittnerbahnstraße, 12

KONTAKT SAD (Fahrbetrieb), Tel. 0471 450111

Verkehrsamt Bozen, Tel. 0471 307000

Rittnerbahn: Zahnstangenstoss der alten Zahnradbahn im Querschnitt, Roll'sche Eisenwerke Gießerei, Bern, 1906



Die Rittnerbahn war die erste elektrisch betriebene Zahnradbahn Tirols. Die 11,7 km lange Trasse startete am Bozner Waltherplatz und führte an den Weingütern von St. Magdalena vorbei auf das Hochplateau am Ritten. Postkarte um 1910.

Die Zahnradbahn in einem Werbeplakat von 1908, gestaltet von Tony Grubhofer.

RITTNER BAHN - BOZEN

Das Technik-Ensemble Rittner Bahn (Personenschwebebahn und Schmalspurbahn) schrieb ab 1907 Erfolgsgeschichte. Projektant und Erbauer der Zahnradbahn von Bozen nach Oberbozen war Tirols Eisenbahnvater Josef Riehl. Die Bahn, erste und einzige elektrisch betriebene Zahnradbahn Tirols, und nach der Bahn Triest-Opcina die zweite in der Donau-Monarchie, galt als technische Meisterleistung. Sie überwand auf einer gesamten Trassenlänge von 11,7 km im 4,1 km langen Steilstück eine Steigung von 22,2 Prozent.

Die Bahn beförderte die „Haute Voleté“ auf das Rittner Hochplateau (1190 m), das mit seinen steil abfallenden Porphyrwänden einen fantastischen Rundblick auf das landschaftliche Kontrastprogramm von erhabener Bergwelt und südlichem Klima bietet. Begaben sich die Herrschaften und reichen Bozner Bürger seit dem späten Mittelalter mit der Rittner Penne, einem eigenen Pferdefuhrwerk, in die legendäre „Sommerfrische“, so beförderte die Bahn seit der Gründerzeit die Ausflügler in einer Stunde und zwanzig Minuten in die Höhe. Bis Maria Himmelfahrt wurde der Waggon von einer 14 t schweren E-Lok auf der 4,1 km langen Zahnstange geschoben, bevor er dann von Maria Himmelfahrt

über Oberbozen bis zur Endstation in Klobenstein mit eigenem Motor weiterfuhr. Zu überwinden war ein Höhenunterschied von 850 m.

Zubringer war seit 1909 die Bozner Straßenbahnlinie Gries-Bozen mit einer Haltestelle am Waltherplatz, die nach dem Zweiten Weltkrieg aber aufgelassen wurde. Nach dem Unfall im Jahre 1964 mit vier Toten und mehreren Verletzten beschloss die Betreibergesellschaft FEAR/Rittner Bahn AG die neue, kostengünstigere Seilbahn zu bauen. Die ständig überlastete Zahnradbahn wurde am 14. Juli 1966 von der Seilbahn abgelöst. Die alte 1-Meter-Schmalspurbahn fährt heute nur noch im Anschluss an die Seilbahn zum Teil mit historischen Originaltriebswagen aus der Belle Epoque von Oberbozen ostwärts nach Klobenstein und westwärts nach Maria Himmelfahrt.

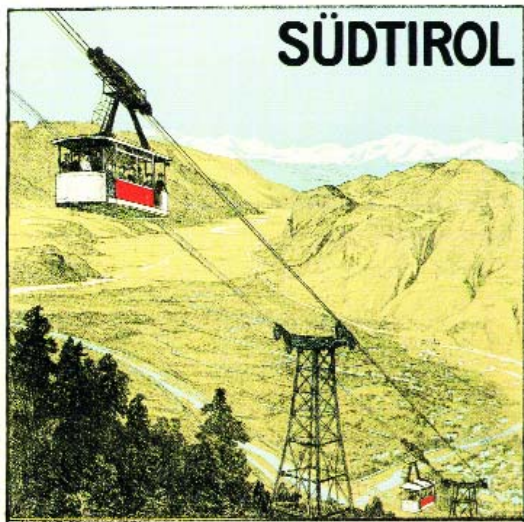
Die alte Seilbahn Bozen-Oberbozen (Anfang 2008 wurde mit dem Bau einer neuen Umlaufbahn begonnen, die nach rund einjähriger Bauzeit im 4-Minuten-Takt mit acht Kabinen für je 35 Personen verkehrt) wird im Guinness-Buch der Rekorde als „die längste der Welt, ohne Unterbrechung“ erwähnt. Die von Ceretti-Tanfani, Mailand, gebaute Seilbahn überwand in nur 12 Minuten eine Gesamtlänge von 4,6 km und einen Höhenunterschied von 951 m.



Der Triebwagen der Rittnerbahn mit dem Rosengarten im Hintergrund.

Mit dem aufblühenden Fremdenverkehr setzte am Ritten eine rege Bautätigkeit ein. Technische Verschleißerscheinungen an der Bahn machten sich bemerkbar. Am 3. 12. 1964 entgleiste eine Lokomotive und stürzte in den Weinberg. Die Zahnradbahn wurde von Bozen nach Oberbozen durch die Seilbahn ersetzt.





SÜDTIROL

**SCHWEBE-BAHN
BOZEN-KOHLERN**

WAGNERSCHEN UNIVERSITÄTS-DRUCKEREI, INNSBRUCK

SEILBAHN KOHLERN - BOZEN

Die 1908 auf Initiative des Gastwirtes Josef Staffler errichtete Kohlerer Seilbahn wurde von der Simmeringer Maschinen- und Waggonbau Fabrik AG unter der Leitung von Ing. Haas gebaut. Die Kohlerer Seilbahn ist die erste für den Personenverkehr öffentlich zugelassene Bergschwebebahn der Welt. Sie wurde inzwischen bereits dreimal durch eine neue Variante ersetzt und 2006 rundum erneuert. Die Talstation wurde vollautomatisiert. In den neuen Kabinen finden nun 20 und damit um 14 Personen mehr als ursprünglich Platz. Eine Fahrt dauert heute auch nur mehr 5 Minuten.

ADRESSE *Kohlererseilbahn, Kampennergweg Nr. 4, Bozen*

KONTAKT *Kohlererseilbahn GmbH, Bozen, Tel. 0471 978545*

Schwebe-Bahn Bozen-Kohlern, 1913, in einem Plakat von Albert Stolz; rechts der nie umgesetzte Entwurf für die erste Kohlerer-Bahn von Max von Esterle, um 1910. Das Plakat von Stolz ist eine Farblithographie und wurde von der Wagnerschen Universitätsdruckerei, Innsbruck, gedruckt.



SEILBAHN KOHLERN - BOZEN

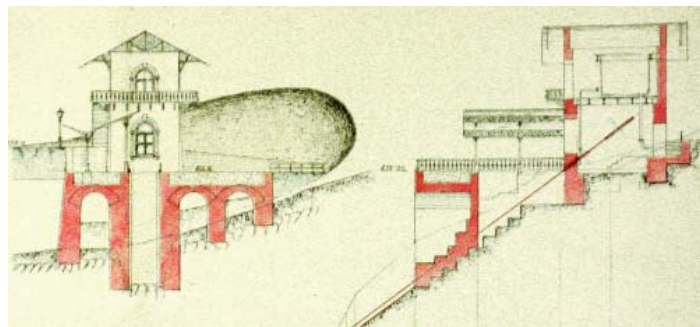
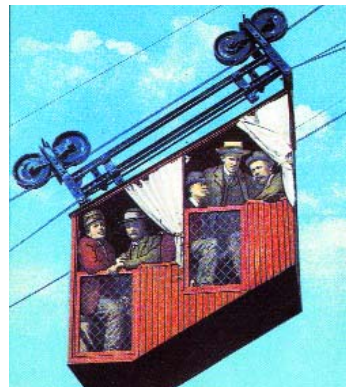
Kohlern ist ein Renner für Insider und besonders während der Hitze-monate ein idyllisches Ausflugsziel für die einheimische Bevölkerung, aber auch der Urlauber. Nach knapp fünf Fahrminuten mit der Seilbahn genießt man den Panoramablick auf die Talferstadt.

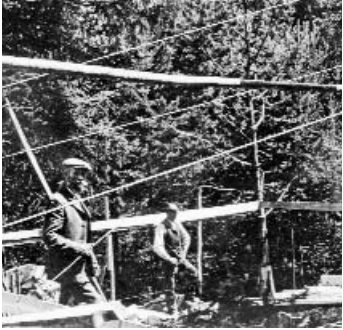
Als der Bozner Gastwirt Josef Staffler 1899 in Kohlern ein Herrenhaus in bester Aussichts-lage erwarb und zum Panorama- Gasthof umbaute, war Kohlern nur in zweistündigem Fußmarsch über einen steilen Karrenweg zu erreichen. Staffler plante deshalb von Anfang an eine Bergbahn zu seinem Gastbetrieb. Aus Kostengründen entschied er sich für einen elektrischen „Drahtseil-aufzug“. Dieser wurde 1906 zu-nächst als Materialseilbahn gebaut, aber schon nach zwei Jahren beharrlicher Verhandlungen mit dem k. k. Eisenbahnministerium in Wien für den Personenverkehr adaptiert.

Als die Kohlererbahn am 29. Juni 1908 den Betrieb aufnahm, war sie die erste offiziell für den Personenverkehr zugelassene Berg- schwebbahn der Welt. Einen Monat später folgte erst der Wetterhorn-aufzug in Grindelwald. Zur Überwindung von rund 800 Höhenmetern und einer schrägen Länge von 1640 Metern benötigte die Kohlerer-bahn 14 Minuten. Die Seilbahngondeln, die sechs Fahrgästen Platz boten, wurden vom Bozner Wagnermeister Thomas Peer in Leichtbau-

Die Geschichte der Kohlererbahn zeigt beispielhaft die rasante Entwicklung der technischen und sicherheitstechnischen Standards: Erinnerte die erste Kohlererbahn noch weitgehend an eine für den Personentransport adaptierte Materialseilbahn, so war die rund drei Jahre später projektierte zweite Kohlererbahn eine in allen Details weiter ausgereifte Zweiseilpendelbahn mit innovativen Sicherheitsvorrichtungen.

Der Plan für die Bergstation in Kohlern, wie er vom Bauherrn Josef Staffler den öffentlichen Stellen vorgelegt wurde.





weise gebaut, da sich die von der Simmeringer Waggonfabrik gelieferten Kabinen als zu schwer erwiesen hatten.

Ein Nachbau der Seilbahngondel von 1908 steht heute nahe der Bergstation der Kohlererbahn.

Der Ansturm auf die „elektrische Schwebbahn“ nach Kohlern übertraf alle Erwartungen. In zwei Jahren beförderte sie unfallfrei über 100.000 Fahrgäste. Trotzdem musste der Betrieb im Jahr 1910 eingestellt werden, da inzwischen strengere Sicherheitsbestimmungen in Kraft getreten waren. Deshalb beschloss Staffler den Bau einer modernen und größeren Bahn, mit Kabinen, die auf zwei Tragseilen liefen



Bauarbeiten für die Kohlererbahn.

Transport der Seilbahn-Kabel auf Ochsenkarren, 1906-07.

und die 16 Fahrgästen sowie einem Wagenführer Platz boten.

Diese zweite Kohlerer Bahn wurde im Mai 1913 in Betrieb genommen und verkehrte bis zum 2. Dezember 1943, als sie bei einem Luftangriff der Alliierten zerstört wurde.

Die dritte Auflage der Kohlerer Seilbahn erfolgte am 18. Jänner 1965, nachdem sich Josef Rössler, der damalige Obmann der Kohlererbahngesellschaft, intensiv um die Wiederherstellung bemüht hatte. Bei dieser Zweiseilpendelbahn, die nur noch vier Stützen brauchte, wurde das Fahrzeug durch ein Zugseil auf Tragseilen im Pendelbetrieb bewegt. Aber auch diese dritte Seilbahn wurde wegen strengerer gesetzlicher Bestimmungen am 12. Jänner 1985 stillgelegt.

Eine Bürgerinitiative bemühte sich jedoch um einen Umbau und im Juli 1986 konnte die Schwebebahn schließlich ihren Betrieb wieder aufnehmen. Im Jahr 2006 wurde die Kohlerer Seilbahn rundum erneuert und die Talstation vollautomatisiert. In den neuen Kabinen finden nun 20 Personen Platz und eine Fahrt dauert nur mehr 5 Minuten statt der früheren 7,5 Minuten. Die Talstation der Kohlerer Bahn erreicht man durch die Unterführung der Brennerautobahn an der Kampiller Brücke, zu der man entweder über den Bozner Boden oder über die Eisackuferstraße kommt.

„Elektrische Schwebebahn“, die Kohlerer-Bahn als Werbeschlager auf Bozner Postkarten aus den 1920er-Jahren.



Anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums, am 29. Juni 2008, wurden für den Personentransport neue Gondeln angeschafft.

Die neuen Kabinen befördern in nur 5 Minuten 20 Personen. Im Zuge der jährlichen Revision wurde die Talstation vollautomatisiert.

