



 **KOMPASS** 1:20 000

Per il percorso vedi mappa Kompas N. 54

# 1907

## Ferrovia del Renon - Bolzano

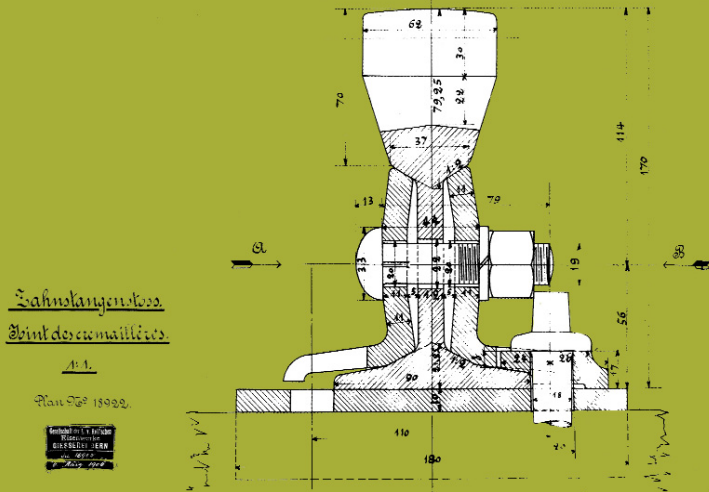
Nel 1907 entrò in esercizio la ferrovia a cremagliera da Bolzano a Collalbo su un tracciato di 11,7 km. Progettista e costruttore fu Josef Riehl, il padre delle ferrovie tirolesi. La ferrovia fu la prima ed unica cremagliera elettrica del Tirolo ed era considerata un capolavoro della tecnica, dato che lungo un tratto ripido di 4,1 km riusciva a superare una pendenza del 22,2 per cento. La ferrovia venne sostituita nel 1966 dalla funivia da Bolzano a Soprabolzano che, secondo il "Guinness dei primati", era "la più lunga funivia ininterrotta del mondo". Dall'autunno 2008 è entrata in funzione la nuova cabinovia. Per l'autunno 2008 è prevista la sostituzione della funivia con una cabinovia, mentre la vecchia ferrovia a scartamento ridotto da 1 metro percorre oggi solo il tratto tra Maria Assunta e Collalbo.

INDIRIZZO *Funivia del Renon, via Renon 12, Bolzano*

CONTATTI *Sad (Società di gestione), tel. 0471 450111*

*Associazione turistica Bolzano, tel. 0471 307000*

*Ferrovia del Renon, sezione del giunto a cremagliera;  
fonderia Roll'sche Eisenwerke, Berna 1906*





*La ferrovia del Renon fu la prima cremagliera elettrica del Tirolo; il tracciato di 11,7 km partiva da piazza Walther e portava sull'altipiano del Renon costeggiando i vigneti di Santa Maddalena. Cartolina del 1910*

*La cremagliera in un manifesto elaborato da Tony Grubhofer*

### **FERROVIA DEL RENON - BOLZANO**

A partire dal 1907 quella del complesso tecnico della Ferrovia del Renon (cremagliera, funivia e ferrovia a scartamento ridotto) è una storia fatta di successi. Progettista e costruttore della cremagliera da Bolzano a Soprabolzano fu Josef Riehl, il padre delle ferrovie tirolesi. La ferrovia (prima ed unica cremagliera elettrica del Tirolo ed in assoluto la seconda dell'Impero asburgico dopo la Trieste - Opicina) era considerata un capolavoro della tecnica.

Lungo un tracciato complessivo di 11,7 km superava tra l'altro un tratto ripido di 4,1 km con una pendenza del 22,2 per cento. La ferrovia portava il "bel mondo" sull'altipiano del Renon (1.190 m) che, con le sue ripide pareti di porfido, offre un fantastico ventaglio paesaggistico in cui si sposano imponenza alpina e clima mediterraneo.

Se fin dal Medioevo i signori e la borghesia benestante di Bolzano saliva alla mitica villeggiatura del Renon sulla "Rittner Penne", grazie ad uno specifico ma comunque lento carro trainato da cavalli, ora la ferrovia poteva portare i gitanti alle frescure dell'altipiano in poco più di un'ora e un quarto.

Sino a Maria Assunta la carrozza veniva spinta lungo il tratto a crema-

gliera da una motrice elettrica da 14 tonnellate, per poi proseguire con proprio motore sino a Soprabolzano e quindi al capolinea di Collalbo. Il dislivello da superare era di 850 metri.

A partire dal 1909 la tranvia Gries-Bolzano, soppressa dopo la seconda guerra mondiale, fungeva da navetta con una fermata in piazza Walter. Dopo l'incidente del 1964 che causò ben 4 morti e numerosi feriti, la società di gestione Fear decise di costruire una nuova e più economica funivia. Il 14 luglio del 1966 la cremagliera, sempre al limite della proprie capacità strutturali, cedette il passo alla funivia.

La vecchia ferrovia a scartamento ridotto da 1 metro oggi percorre solo il tratto sull'altipiano che parte dalla stazione a monte della funivia. Vetture storiche, di marcato fascino "retrò", portano da Soprabolzano verso est a Collalbo e verso ovest a Maria Assunta.

La vecchia funivia Bolzano- Soprabolzano è citata nel "Guinness dei primati" come "la più lunga funivia ininterrotta del mondo". L'impianto realizzato da Ceretti-Tanfani di Milano copriva in soli 12 minuti una distanza complessiva di 4,6 km con un dislivello di 951 metri.

Dall'autunno 2008 è entrata in funzione la nuova cabinovia che con 8 cabine da 35 persone consente una cadenza di 4 minuti.



*La motrice della ferrovia del Renon con il Catinaccio sullo sfondo*

*Lo sviluppo turistico determinò un'intensa attività edilizia sul Renon. Iniziarono ad evidenziarsi certe carenze strutturali della cremagliera. Il 3 dicembre 1964 una locomotiva deragliò rovesciandosi nei vigneti. Lungo il tratto Bolzano-Soprabolzano la cremagliera venne sostituita dalla funivia.*





*La funivia del Colle di Bolzano in un manifesto del 1913 di Albert Stolz. Si tratta di una litografia a colori stampata dalla "Wagnersche Universitätsdruckerei" di Innsbruck.*

*A destra un dettaglio del bozzetto per la funivia del Colle di Max von Esterle, mai pubblicato*

### **Funivia del Colle - Bolzano**

La funivia del Colle venne realizzata nel 1908, su iniziativa dell'albergatore bolzanino Josef Staffler, dalla "Simmeringer Maschinen- und Waggonbau Fabrik" di Vienna sotto la direzione dell'ing. Haas. Si trattava della prima funivia al mondo ufficialmente abilitata al trasporto di persone. Da allora è stata riadattata per ben tre volte e infine completamente ristrutturata nel 2006. La stazione a valle è ora di tipo automatizzato. Le nuove cabine possono ospitare 20 passeggeri, cioè 14 in più di quanti ce ne stessero in origine. La durata del tragitto si è ridotta a 5 minuti.

---

INDIRIZZO *Funivia del Colle, via Campiglio 4, Bolzano*

---

CONTATTI *Funivia del Colle s.r.l., tel. 0471 978545*

---



## **FUNIVIA DEL COLLE - BOLZANO**

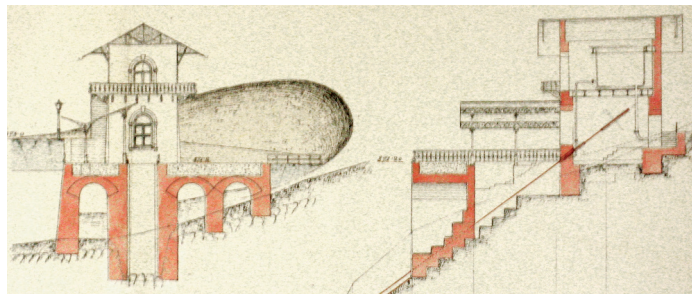
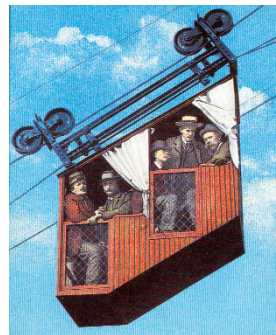
Il Colle è un luogo per intenditori nonché, soprattutto durante i mesi caldi, una meta idilliaca di escursioni per la popolazione locale ed i turisti: dopo soli 5 minuti di corsa in funivia infatti si può godere di una vista panoramica sulla conca di Bolzano.

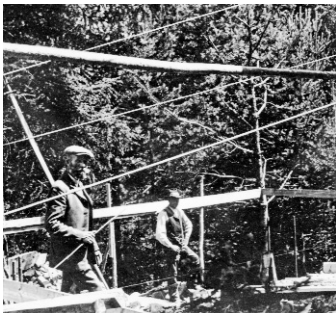
Quando nel 1899 l'albergatore bolzanino Josef Staffler acquistò qui una casa padronale in posizione stupenda e la trasformò in un albergo panoramico, il Colle poteva essere raggiunto solo a piedi lungo una ripida carraiccia. Sin dall'inizio Staffler pensò quindi alla realizzazione di una funivia che arrivasse al suo albergo. Per motivi di costi optò per una sorta di "ascensore a fune" elettrico che inizialmente, nel 1906, venne costruito come teleferica. Dopo due anni di ostinate trattative con l'imperialregio Ministero delle Ferrovie di Vienna fu finalmente possibile adattarlo per il trasporto di persone.

Quando entrò in esercizio il 29 giugno del 1908, quella del Colle fu la prima funivia sospesa al mondo abilitata ufficialmente al trasporto di persone, battendo di un mese la funivia del Wetterhorn a Grindelwald. Per superare una distanza di 1.640 metri ed un dislivello di 800 metri la funivia impiegava 14 minuti. Poiché quelle fornite dalla "Simmeringer Waggonfabrik" si

*La storia del Colle racconta lo sviluppo degli standard tecnici di sicurezza che hanno fatto poi scuola a livello mondiale. Mentre la prima edizione della funivia del Colle ricordava una teleferica adattata al trasporto persone, l'edizione numero 2, progettata tre anni dopo, era una funivia a doppia fune con disposizioni di sicurezza veramente innovativi.*

*Primo progetto mai realizzato della stazione a monte presentato dal committente Josef Staffler all'ente pubblico*





erano rivelate troppo pesanti, le cabine per sei passeggeri vennero realizzate in struttura leggera dal mastro carraio bolzanino Thomas Peer. Una ricostruzione della cabina del 1908 è oggi esposta nei pressi della stazione a monte della funivia.

L'afflusso alla "funivia elettrica" per il Colle superò ogni aspettativa: in soli due anni trasportò senza incidenti oltre 100 mila passeggeri. Nonostante ciò il servizio dovette essere sospeso nel 1910, dato che nel frattempo erano entrate in vigore norme di sicurezza più severe. Per questo motivo Staffler decise di costruire una funivia più capace e moderna, con due funi portan-



*Lavori di costruzione della funivia del Colle*

*I cavi dell'impianto trasportati da tiri di buoi e cavalli, 1906-07*

ti e traenti e cabine per 16 passeggeri più il conduttore. Questa seconda funivia del Colle entrò in esercizio nel maggio del 1913 e continuò le corse sino al 2 dicembre 1943 quando fu distrutta da un'incursione aerea alleata. La terza versione della funivia del Colle venne inaugurata il 18 gennaio 1965, dopo che il presidente dell'omonima società, Josef Rössler, si era tenacemente battuto per la sua ricostruzione.

Questo impianto a doppia fune, traente e portante, consentiva corse "va e vieni" lungo un tracciato costituito da soli 4 piloni. Il 12 gennaio 1985 anche questo impianto venne fermato a causa delle norme di sicurezza divenute più severe. Un comitato d'iniziativa cittadino si impegnò per la ristrutturazione della funivia che nel luglio del 1986 poté riprendere le corse.

Nel 2006 la funivia del Colle è stata infine completamente ammodernata e dotata di una stazione a valle automatizzata. Le nuove cabine offrono ora posto a 20 passeggeri e la durata della corsa è stata ridotta da 7,5 minuti a soli 5 minuti.

Alla funivia del Colle si accede attraverso il sottopasso dell'Autostrada del Brennero presso il ponte di Campiglio, raggiungibile dai Piani di Bolzano o dalla strada arginale.

*La funivia del Colle: richiamo pubblicitario su una cartolina postale degli anni Venti*



*In occasione dei festeggiamenti per 100 anni della funivia sono entrate in servizio nuove cabine capaci di portare al Colle 20 persone in soli 5 minuti; la stazione a valle è stata completamente automatizzata.*

