

↑ Meran

Bozen ↓

FALSCHAUERBACH

MeBo  
Etsch

Seilbahn Vigiljoch

Oberlana

Elektro-Lokomotive  
Apfelexpress

Geburtshaus Kravogl

A. Hofer Straße

Tribus Platz

Lana

Eisenfachwerkbrücke

Bozner Straße

Bahnhof Lana-Burgstall

Ultental

Niederlana

SP 09

SP 69

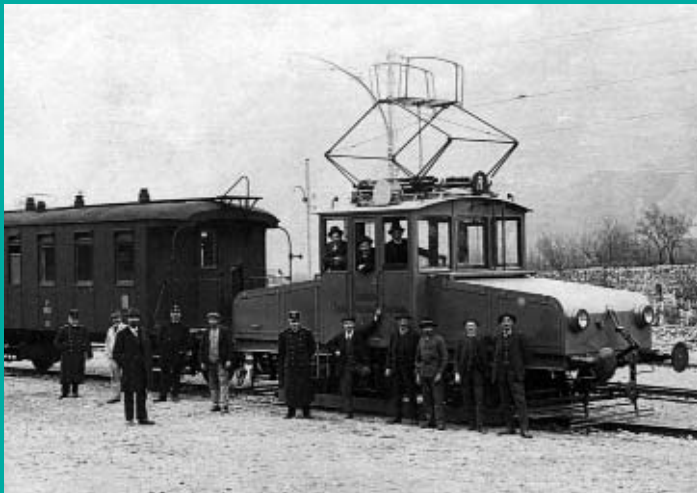
SS 238

SS 38

KOMPASS 1:20 000

Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 53

# 1913



## E-Lok der Lokalbahn Lana-Burgstall - Lana

Eine der E-Loks der 1913 in Betrieb genommenen Lokalbahn Lana-Burgstall ist auf Initiative des Kuratoriums für Technische Kulturgüter 1998 von Meraner Gewerbeoberschülern mit Unterstützung der Marktgemeinde Lana liebevoll restauriert worden. Seit November 1999 hat diese Lok vom ehemaligen „Apfelexpress“ auf dem neu gestalteten Johann-Tribus-Platz in Mitterlana ihren endgültigen Standort gefunden. Bis 1959 führten am Tribusplatz die Geleise vorbei. Dort befand sich auch ein Gütermagazin mit Verladebühne für die Station Mitterlana.

ADRESSE *Tribus Platz, Lana*

KONTAKT *Marktgemeinde Lana, Tel. 0473 567756*

*Tourismusverein Lana, Tel. 0473 561770*

*Lokalbahn Lana-Burgstall-Oberlana (Apfelexpress) Eröffnung 13. Dezember 1913. Einstellung der Personenbeförderung am 25. Juli 1959.*

*Lana erlebte zwischen 1870 und 1930 einen rasanten Technikschar. U. a. 1881 Erbauung der Eisenbahnlinie Bozen-Meran und damit Anschluss an das internationale Verkehrsnetz; 1884 Errichtung des ersten privaten Obstmagazins; 1885 Gründung der Oberetschtaler Früchte-Exportgesellschaft; 1893 der Obstproduzentengenossenschaft Meran-Burggrafenamt; 1900 Inbetriebnahme der Holzfabrik für Obstkisten; 1903 Ing. Luis Zuegg baut in der Gaulschlucht das Elektrizitätswerk; 1906 Eröffnung der ersten Straßenbahn Südtirols von Lana nach Meran; 1912 Bau der Personenseilschwebebahn Lana-Vigiljoch; 1913 Eröffnung der Trambahn Lana-Burgstall; Gründung der Marmeladenfabrik Zuegg.*

## E-LOK DER LOKALBAHN LANA-BURGSTALL - LANA

Der Fuhrpark der 1913 in Betrieb genommenen Lokalbahn Lana-Burgstall bestand einst aus drei zweiachsigen Triebwagen mit Gepäckabteil für den Personenverkehr, aus einem Gepäckwagen für sieben Tonnen Nutzlast und aus zwei Elektrolokomotiven mit Mittelführerstand. Die Triebwagen für den Personenverkehr hatten zwei Fahrmotoren zu je 35 PS. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 25 km/h. Die beiden Elektrolokomotiven hatten je zwei 50 PS starke Motoren. Das Dienstgewicht betrug 20 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Die Bahn wurde von dem von Ing. Luis Zuegg 1903 errichteten E-Werk in der Gaulschlucht mit Strom versorgt.

In den ersten Betriebsjahren florierte der Verkehr ausgezeichnet. Es gab in beide Richtungen 22 Personenzüge, die zwischen Lana und Burgstall mit einer Fahrzeit von 20 Minuten elf Haltestellen bedienten. Der „Apfelexpress“ lieferte Qualitätsobst erster Wahl von Lana sogar nach Petersburg an den Hof des russischen Zaren. Im Laufe des Krieges mit Italien wurde der Bahnbetrieb zeitweise eingestellt.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde der Verkehr zwar wieder aufgenommen, mit der Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs geriet die Bahn aber bald in die roten Zahlen. Als die Motorisierungswelle in den 1950er-Jahren den Bahnverkehr stark zurückdrängte, wurde der



*Im Rahmen eines Schulprojekts wurde die 1908 in Donauwitz gebaute E-Lok des Apfelexpress 1998 vorbildhaft restauriert und ist heute am Johann Tribus Platz ausgestellt.*

Personenverkehr 1959 endgültig eingestellt und im Frühjahr 1974 dann auch der Güterverkehr. Das größte Bauwerk der 1913 in Betrieb genommenen Lokalbahn Lana-Meran ist die Brücke über die Etsch unweit des Bahnhofs von Lana-Burgstall. Die von der Brücken-



*Die Etsch querende Eisenfachwerkbrücke, die 1913 von der Brückenbau-Anstalt Ing. Grindl aus Wien geliefert wurde, hatte eine maximale Steigung von 50 Prozent.*

„bau-Anstalt Ing. Grindl aus Wien gelieferte eiserne Fachwerkbrücke mit unterliegender Fahrbahn hatte eine maximale Steigung von 50 Prozent. Der kleinste Gleisbogenhalbmesser dieses technischen Denkmals aus der Gründerzeit betrug 40 Meter.

Eine der E-Loks, die 1908 in Donauwitz gebaut worden und bis zur Einstellung des Güterverkehrs in Betrieb war, haben auf Initiative des Kuratoriums für Technische Kulturgüter Meraner Gewerboverschüler 1998 mit Unterstützung der Marktgemeinde Lana in einer mehrwöchigen Projektarbeit liebevoll restauriert. Die Lok vom ehemaligen „Apfelexpress“ hat seit dem 8. November 1999 am neu gestalteten Johann-Tribus-Platz in Mitterlana ihren endgültigen Standort gefunden. Am Tribus-Platz führten bis 1959 die Geleise vorbei und dort stand auch ein Gütermagazin mit Verladebühne für die Station Mitterlana.

Lana ist das größte und zugleich eines der ältesten Obstbaugenden Südtirols. Im Larchgut (1301 erstmals urkundlich erwähnt) in Niederlana, Brandis-Waalweg Nr. 4, wird die Geschichte des Obstbaus in Südtirol in seinen verschiedenen Teilbereichen übersichtlich dargestellt. Zu den Exponaten zählt u.a. die aus dem Schloss Braunsberg stammende Torggl von 1570, die als älteste datierte Weinpresse des Landes gilt.

## SEILBAHN VIGILJOCH - LANA

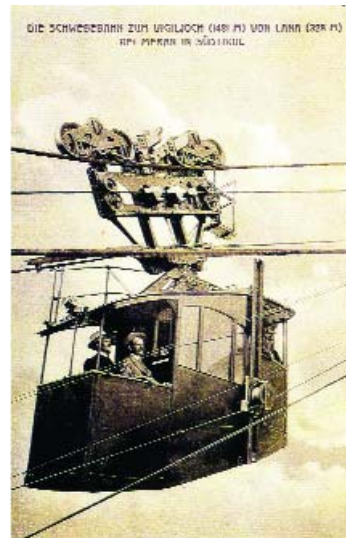
Als Schwebeseilbahn der Pioniergeneration, die zwei Weltkriege überstanden hat und heute noch (in modernisierter Form) in Betrieb ist, stellt die Vigiljochbahn ein Technikdenkmal von überregionaler Bedeutung dar. Die Vigiljochbahn - bei ihrer Inbetriebnahme am 31. August 1912 die einzige mit ministerieller Genehmigung erbaute und funktionstüchtige Seilschwebebahn in Österreich - galt mit dem von Ing. Emil Strub (CH) und der Seilbahnfirma Ceretti & Tanfani erarbeiteten Betriebssystem von Beginn an als technische Attraktion. Sie war auch eine der ersten Personenseilbahnen Europas.

Die Vigiljochbahn bildete die Voraussetzung für die geglückte Neuerschließung des heute noch weitgehend autofreien Naherholungsgebietes Vigiljoch. Bauingenieur Strub verstarb während der entscheidenden Bauphase. Das Wiener Ingenieurbüro Conrad brachte die Arbeiten nach drei Jahren Bauzeit zu Ende, doch bei der behördlichen Prüfung traten zahlreiche sicherheitstechnische Mängel auf. Daraufhin erging an den jungen Luis Zuegg aus Lana der Auftrag, die Bahn betriebstauglich zu machen. Am 31. August 1912 konnte die Schwebeseilbahn von Lana auf das Vigiljoch schließlich ihre Jungfernfahrt antreten.

Bei der ursprünglichen Anlage wurden 39 Stützen eingesetzt, um die



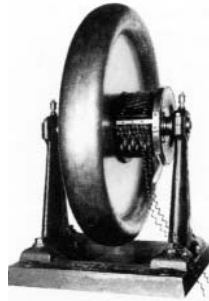
*In der Talstation sind die Bahnhofsräumlichkeiten mit Warteraum, Kasse und Buffet, der Bahnsteig sowie die technischen Funktionsräume für die Seilspannvorrichtungen untergebracht.*



*Jede der 2,2 Tonnen schweren Kabinen bestand aus einem Profleisengerüst und war in zwei Plattformen gegliedert. Die Außenwände waren mit Nussbaumholz gestaltet, während die Wände im Wageninneren im unteren Bereich mit Mahagoni und Ahorn verkleidet waren. Jede der vier Kabinen bot 15 Fahrgästen und dem Wagenführer Platz. Die Plattformen an den Wagenenden verfügten jeweils über drei Klappsitze und zwei Stehplätze, während im geschlossenen Mittelabteil sechs Sitzplätze untergebracht waren.*

2.210 m lange Bahnlinie mit einem Höhenunterschied von 1153 m zu überbrücken. Eine Mittelstation (861 m) gliederte die Strecke in zwei Teilstücke. Die größte Steigung betrug 39 Prozent. Die erste Seilbahn wurde 1951/52 eingestellt. Seit 1953 werden die Fahrzeuge der Seilbahn durch ein Zugseil auf Tragseilen im Pendelbetrieb bewegt. Es wurden nur noch vier Stützen errichtet, um die 2.210 m lange Bahnlinie mit einem Höhenunterschied von 1153 m bei einer größten Steigung von 79 Prozent zu überbrücken. Die Mittelstation wurde abgerissen und anstelle der ursprünglichen vier Fahrzeuge (je 15 Fahrgäste) verkehren nur noch zwei, die jeweils 25 Personen befördern. Den Strom liefert seit jeher das Gaulkraftwerk in Lana.

Der Seilbahnpionier Luis Zuegg ( geboren am 26. April 1876 in Lana, gestorben am 14. Januar 1955 im ligurischen Bordighera, Italien) plante und baute nicht nur die Vigilijochbahn. Ing. Zuegg war für die österreichischen Seilbahnen an der Dolomitenfront zuständig, die im Ersten Weltkrieg den Nachschub für die Gebirgstruppen garantierten. Seine Erfahrungen führten zu zahlreichen Verbesserungen und Erfindungen, die nach dem Krieg für zivile Bahnen verwendet wurden. Zuegg, der von seinen bahnbrechenden Erfindungen im Seilbahnbau insgesamt sieben Patente in Österreich, Italien und in der Schweiz anmeldete, war somit ein Vorreiter des Seilbahnwesens.



*Elektrisches Kraffrad.*

## **JOHANN KRAVOGL - ERFINDER DES KRAFTRADES - LANA**

Johann Kravogl aus Lana gilt als der Erfinder des Kraffrades. In der Liste seiner Erfindungen finden sich aber u. a. auch eine Präzisionswaage, eine lithografische Presse, ein Kondensator für Hochspannungen und eine elektrische Glocke. Für sein Kraffrad meldete Kravogl 1876 das Patent an und präsentierte es erstmals auf der Pariser Weltausstellung. Unter den Bewunderern befand sich kein geringerer als Werner von Siemens, Pionier der Elektrotechnik. Vom Kraffrad gibt es insgesamt vier Exemplare, eines davon befindet sich heute im Technischen Museum in Wien.

Johann Kravogl wurde am 24. Mai 1823 in Lana bei Meran geboren und starb am 1. Jänner 1889 in Brixen. Sein Geburtshaus - der Anstz Rosengarten - befindet sich in Oberlana, J. Kravoglstraße Nr. 3. Eine Gedenktafel erinnert heute an den Erfinder. Nach der Wanderschaft kehrte er nach Tirol zurück und baute 1844 in Zams eine Pressluftlokomotive, die sich heute im Besitz des Museums Ferdinandeum in Innsbruck befindet.