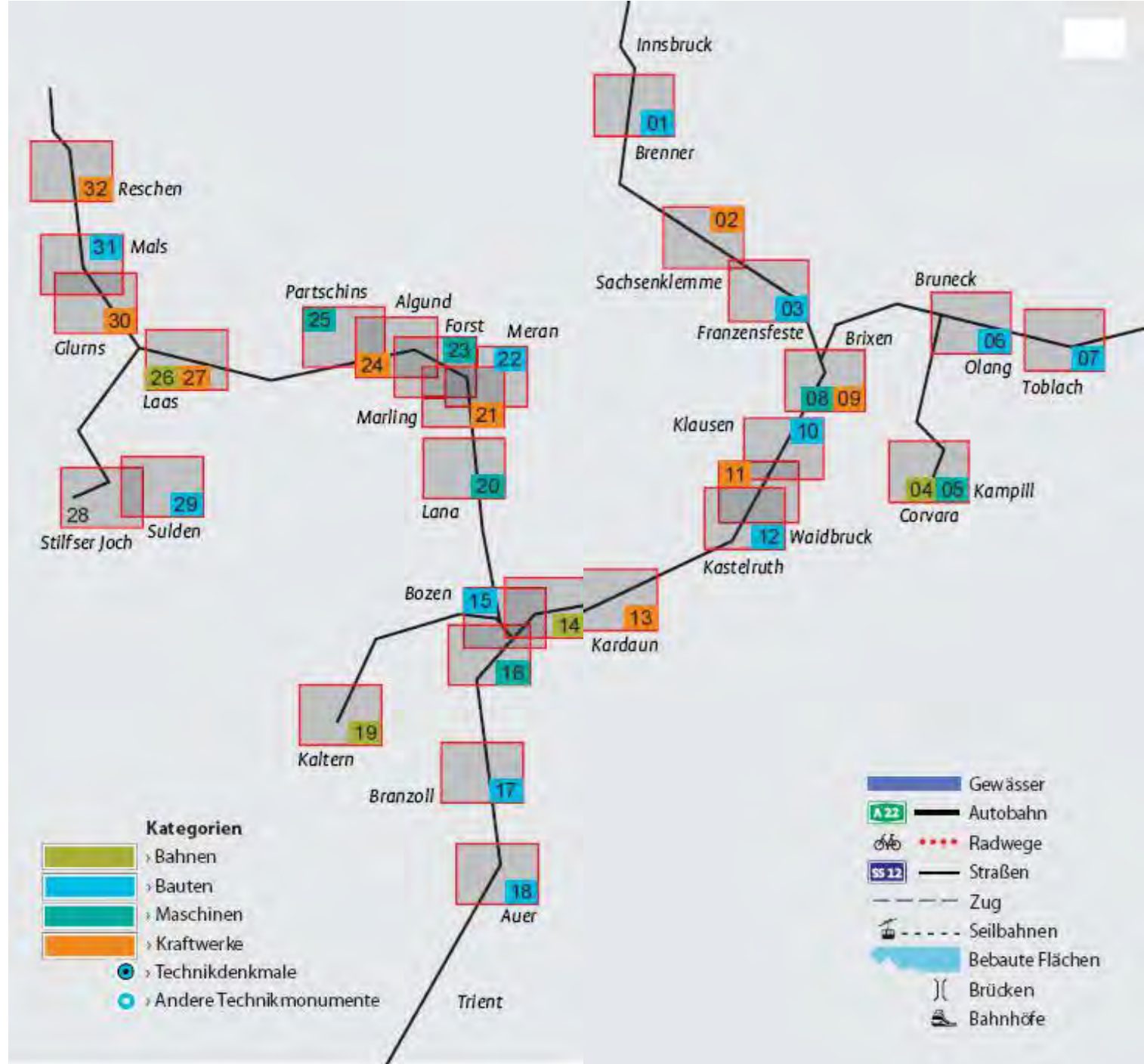


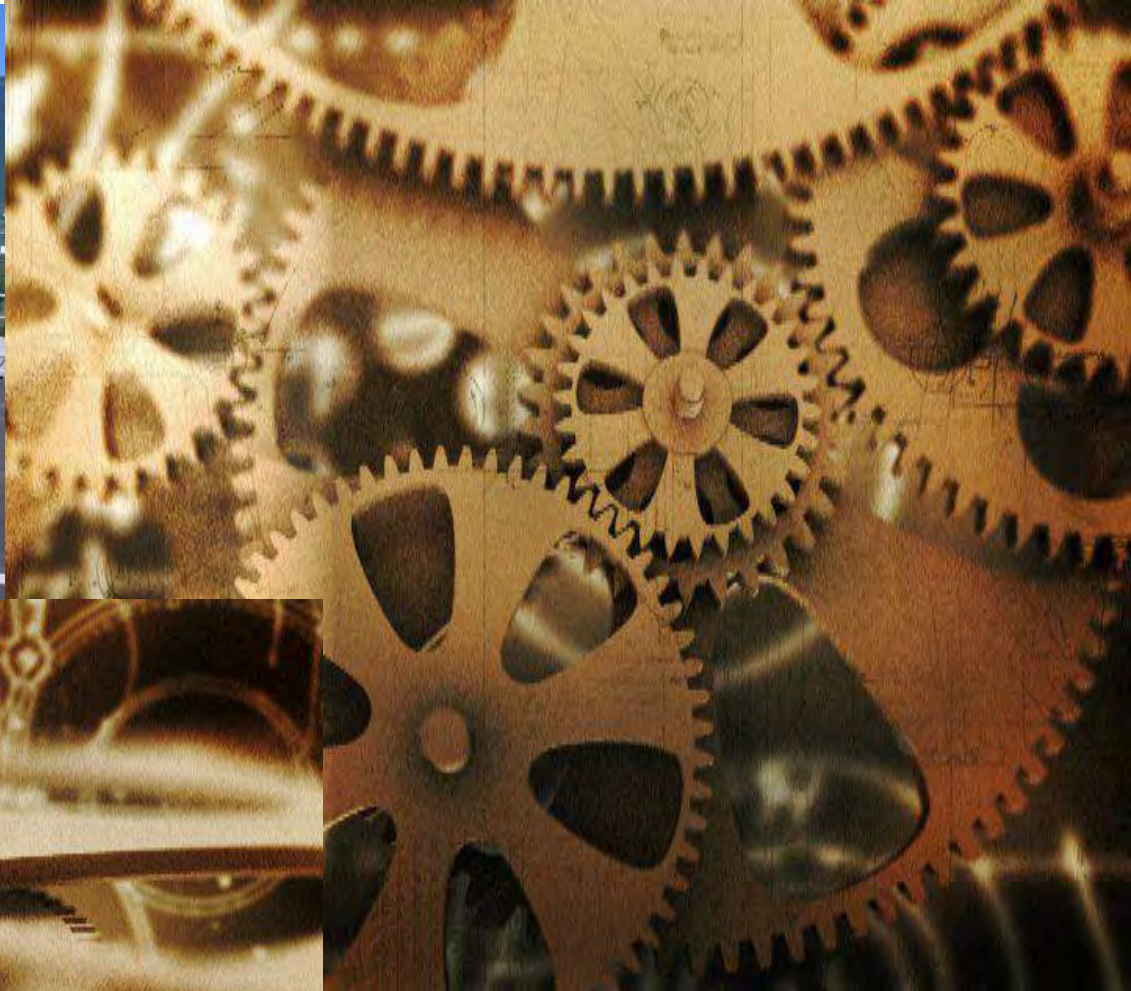
Bergwärts

Kuratorium für Technische Kulturgüter

OITAF 2017

Technikmeile Südtirol, Bahnen und Kraftwerke als erlebbare Technikschauplätze





**Dokumentarfilme vermitteln
Technikhighlights**



1908 E-Lok Lana Burgstall, Verlegung und Sanierung Eisenfachwerkbrücke über die Etsch





Wasserkraftwerk Bozen, 1900







Wasserkraftwerk Törl bei Meran, 1897
Transport der Generatoren

STROMPROMENADE PASSEGGIATA ELETTRICA



Kuratorium für technische Kulturgüter
Curatorium per i Beni Tecnici Culturali
Lauben / Portici 71, Bozen / Bolzano

Deutsches Museum



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE



MARLINGO, Hier möchte ich sein!
MARLENGO, Stanci & bello!



Stiftung Südtiroler Sparkasse
Fondazione Cassa di Risparmio





Strompromenade Oscar von Miller, Marling



PAESAGGIO FERROVIA: LA RETE DEL FUTURO

Regione alpina strategica

BAHNLANDSCHAFTEN: ZUKUNFT BAHN

Standvorteile für die Alpenregion

Verlängerung bis 30. August 2017

05.08.2015

31.10.2016



Fondazione Cassa di Risparmio Bolzano
Stiftung Südtiroler Sparkasse

AUTONOMIE REGIONE
BOZZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA
SÜDTIROL - AUTONOME



Karolinum für Technische Kulturen
Carabinieri per i Beni Tecnici Culturali



UNIVERSITÄT INNSBRUCK
UNIVERSITY OF INNSBRUCK

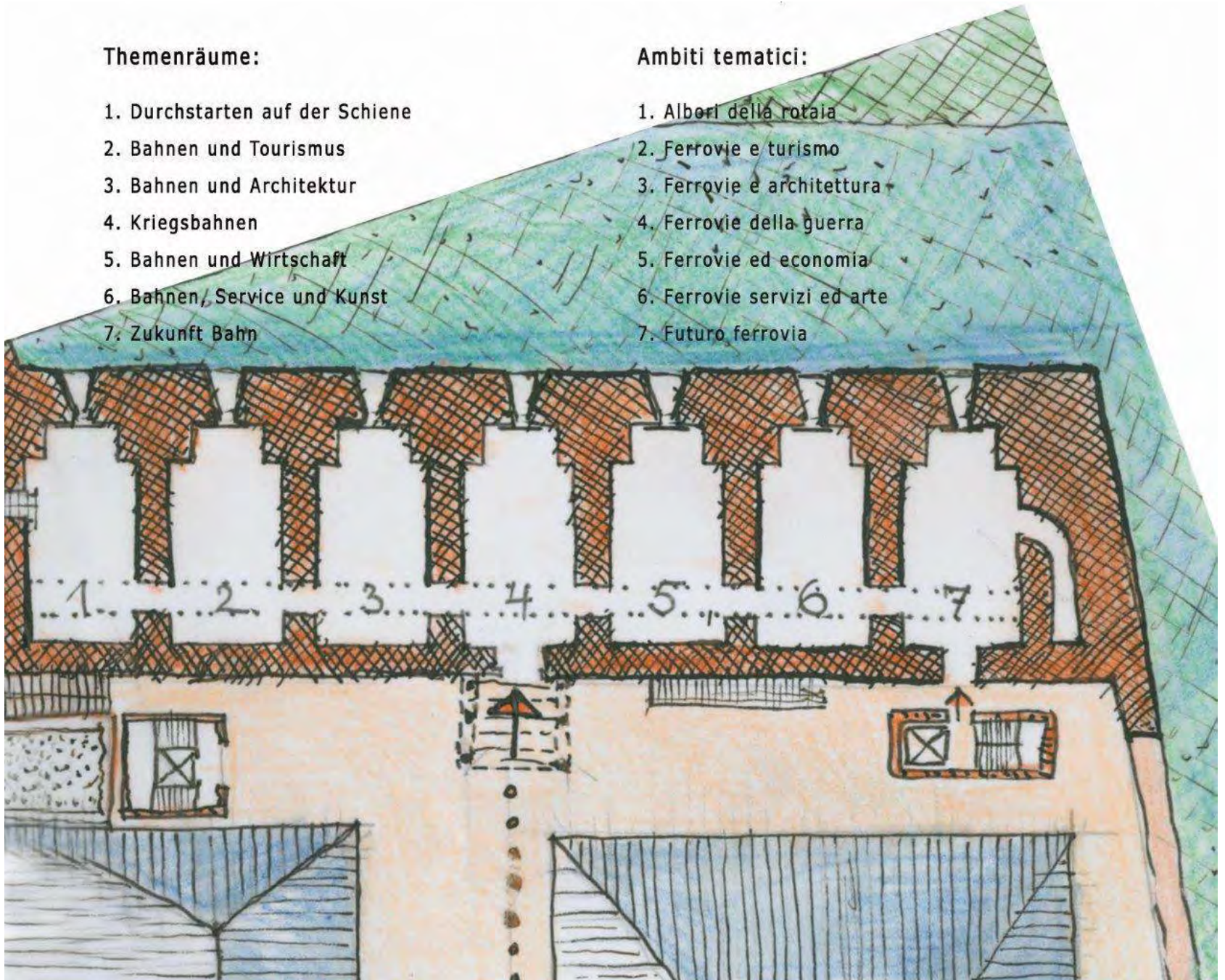


Themenräume:

1. Durchstarten auf der Schiene
2. Bahnen und Tourismus
3. Bahnen und Architektur
4. Kriegsbahnen
5. Bahnen und Wirtschaft
6. Bahnen, Service und Kunst
7. Zukunft Bahn

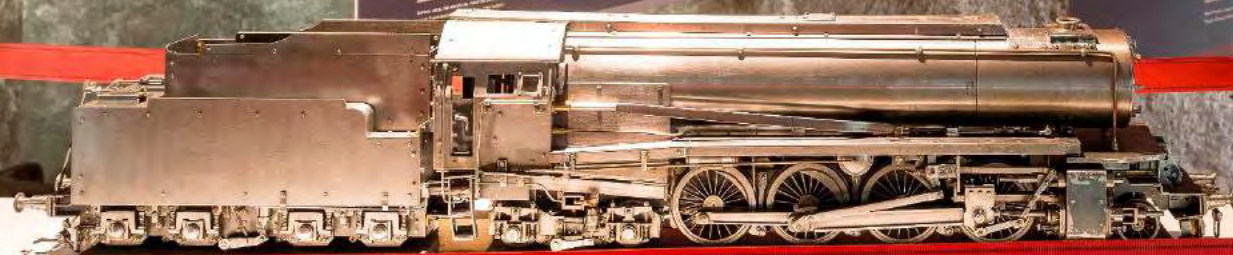
Ambiti tematici:

1. Alberi della rotaia
2. Ferrovie e turismo
3. Ferrovie e architettura
4. Ferrovie della guerra
5. Ferrovie ed economia
6. Ferrovie servizi ed arte
7. Futuro ferrovia







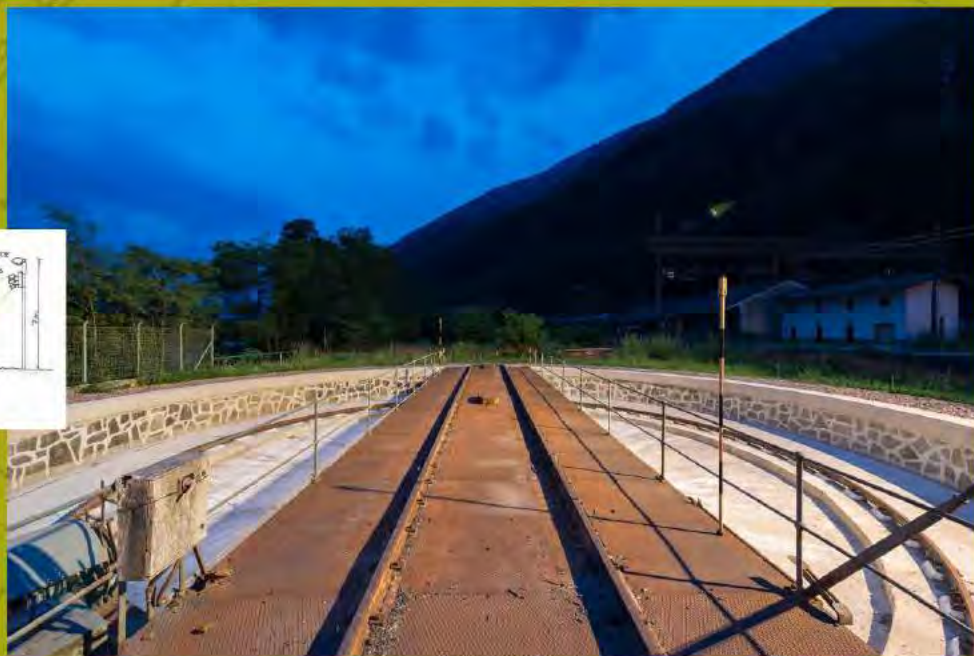
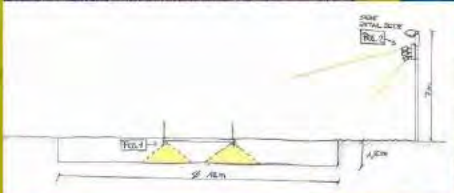


len
rechnet d
gen Plan
Jahrzehnt
schneller
Damals m
Projekt m
zu spät. D
Kriegsba
Schicksa
baut. 1956
Dolomiten
len. Nach
die Linie 1
rungsproj
immer wie

LA FER
DIE "D







1.08.2016

21.00-Uhr

**Inaugurazione piattaforma
girevole per locomotive
Stazione di Fortezza**

**Einweihung Historische
Lokomotiven-Drehscheibe
Bahnhof Franzensfeste**

con
**DANZATORI DEL FUOCO
PYROTERRA
FEUERSHOW**

Saluti di/es sprechen:

Arno Kompatscher, Landeshauptmann Südtirol

Presidente Provincia Autonoma di Bolzano

Thomas Klapfer, Bürgermeister

Gemeinde Franzensfeste

sindaco Comune di Fortezza

Carlo De Vito, AD di FS Sistemi Urbani

Pier Paolo Olla, RFI, Direktor Verona

direttore RFI, Verona

Raffaele Zurlo, Vorstand BBT-SE/direttore BBT-SE

Martin Ausserdorfer, President STA

Presidente STA

Witti Mitterer, Direktorin Kuratorium

Technische Kulturgüter

direttrice Curatorium Beni Tecnici Culturali

Musica, Musikalische Umrahmung,
St. Pauls Jazz-Band





Franzensfeste (747 m). an der Brennerbahn gegen die Plose (2242 m) Tirol.









Verbindung der Drehscheibe mit der
Militärhaltestelle in Festung



Viadukt Grödnerbahn, 1916, von 6.000 russischen Kriegsgefangenen im 1. Weltkrieg erbaut, um die Dolomitenfront mit Nachschub zu versorgen

K. u. K. GRÖDENBAHN:
VIADUKT BEI KLAUSEN.

AUSFÜHRUNGSPLAN : BLATT 1.

BLICK AUF DIE ANEINANDERGEREICHTEN SICHTFLÄCHEN.
AUSSEN-SEITE.

INNEN-SEITE.

DRAUF SICHT.
1:1000

SCHNITT in die STIRNENEHE des PFILERS.
TAL-SEITE

SCHNITT in GEWÖLBESCHÜTTEL

SCHNITT in die STIRNENEHE des PFILERS.
BERG-SEITE

RETTUNGSGANG,
AUSSEN

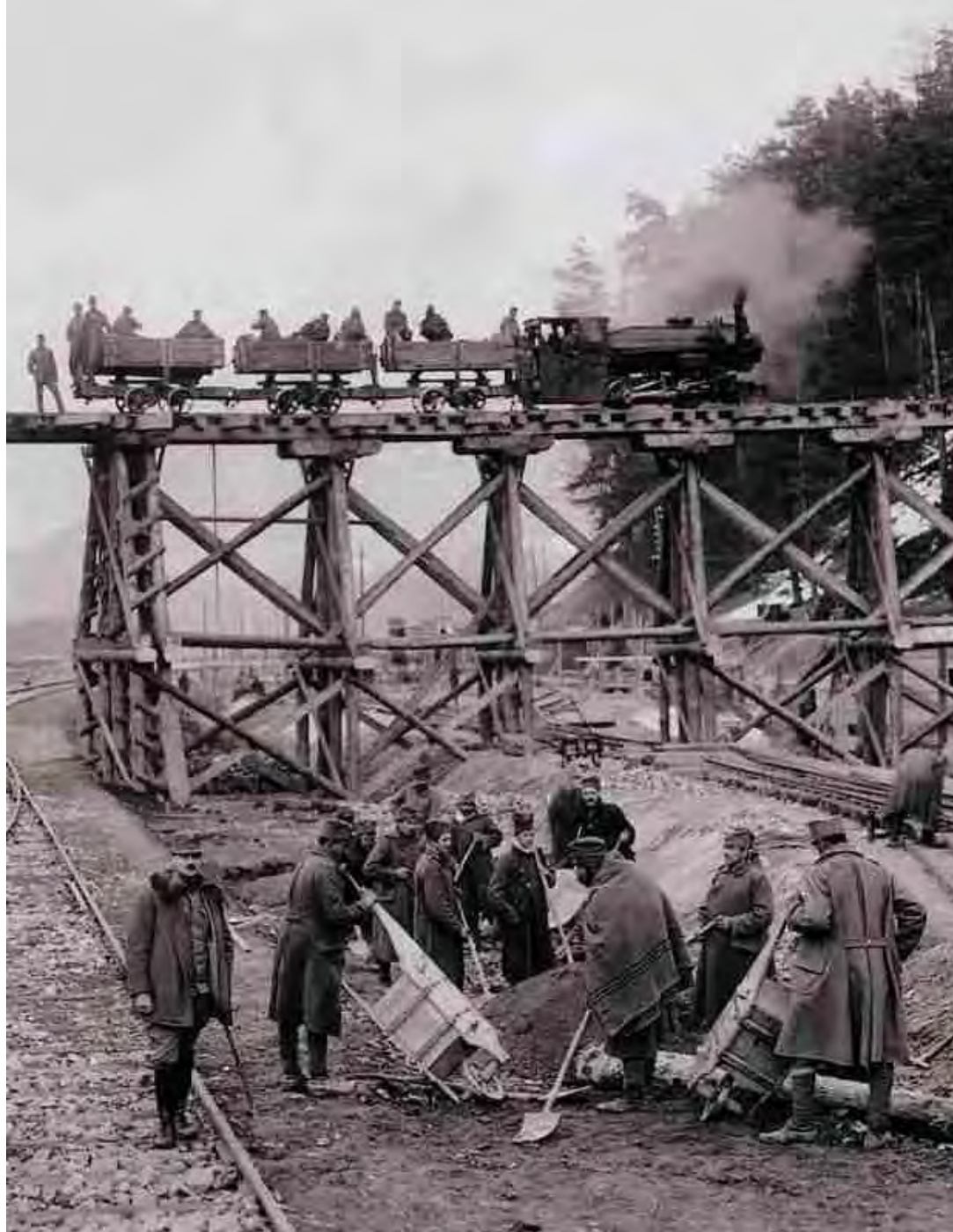
RETTUNGSGANG,
INNEN

BLATT - ZUSAMMENSTELLUNG:

Nr.	Bezeichnung	Vermaßstab
1.	Ansicht von der Tal-Seite	1:1000
2.	Ansicht von der Berg-Seite	1:1000
3.	Ansicht von oben	1:1000
4.	Schnitt in die Stirnenehe des Pfeilers, Tal-Seite	1:1000
5.	Schnitt in die Stirnenehe des Pfeilers, Berg-Seite	1:1000
6.	Schnitt in das Gewölbeschüttel	1:1000
7.	Plan der Rettungswege	1:1000

Nr.	Bezeichnung	Vermaßstab
1.	Ansicht von der Tal-Seite	1:1000
2.	Ansicht von der Berg-Seite	1:1000
3.	Ansicht von oben	1:1000
4.	Schnitt in die Stirnenehe des Pfeilers, Tal-Seite	1:1000
5.	Schnitt in die Stirnenehe des Pfeilers, Berg-Seite	1:1000
6.	Schnitt in das Gewölbeschüttel	1:1000
7.	Plan der Rettungswege	1:1000

Gezeichnet von	Architekt
Geprüft von	Architekt
Gezeichnet von	Architekt
Geprüft von	Architekt



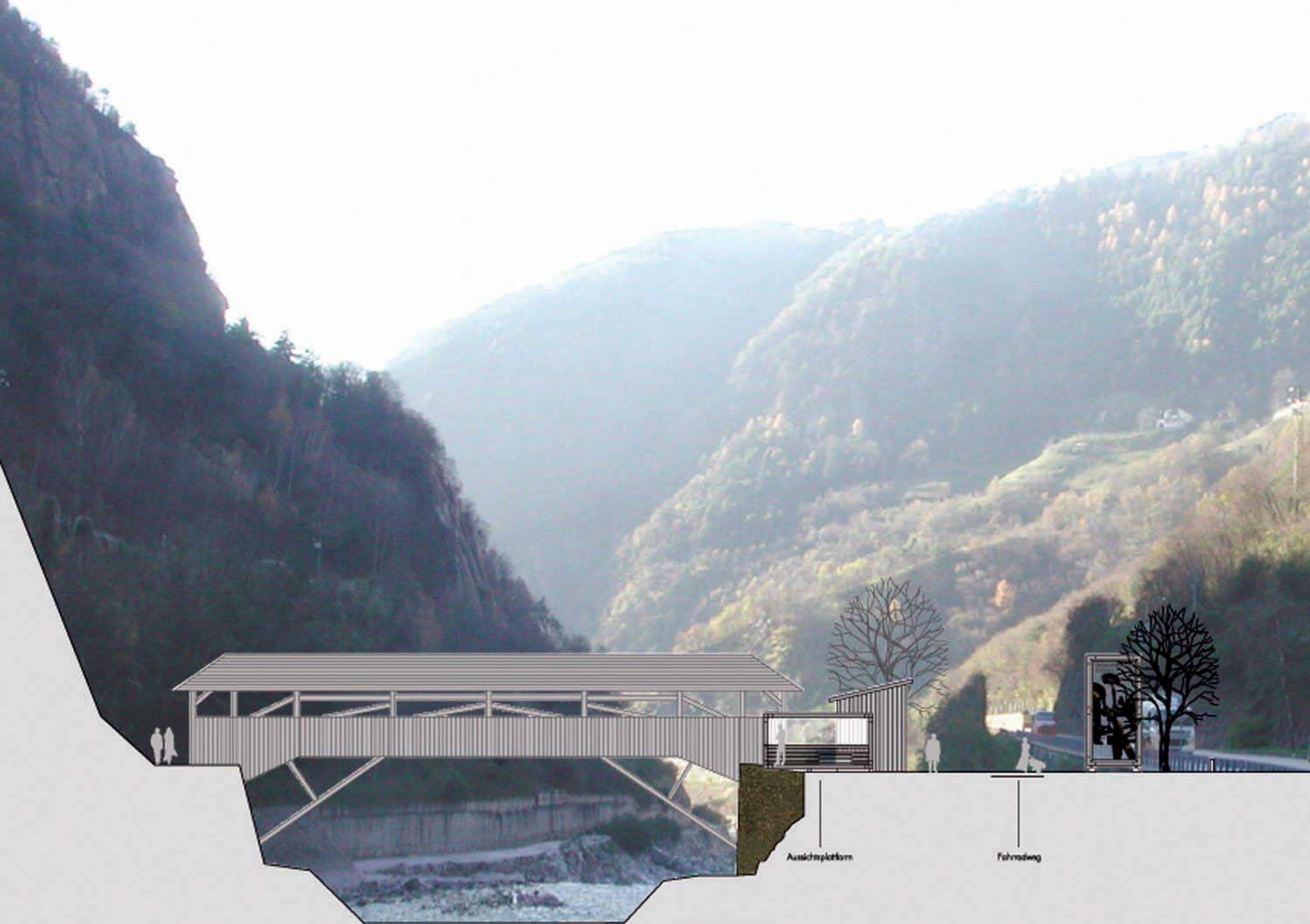








Kastelruther Haltestelle mit Holzbrücke, 1898, letzter erhaltener Kleinbahnhof der Brennerbahn



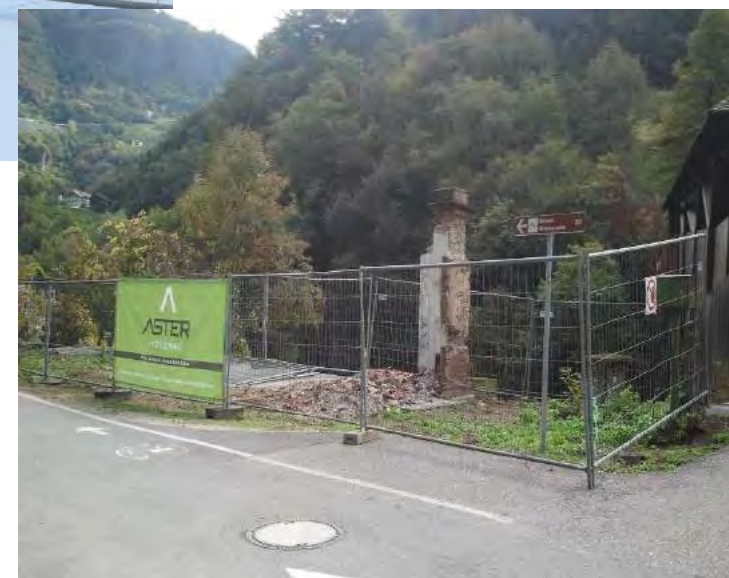


CASTELPOTTO - KASTELRUTH

CASTELPOTTO
KASTEL RUTH



Plakaten
verboten





Landmaschinen für die Kornverarbeitung 1903, heute schweben sie über Apfelplantagen

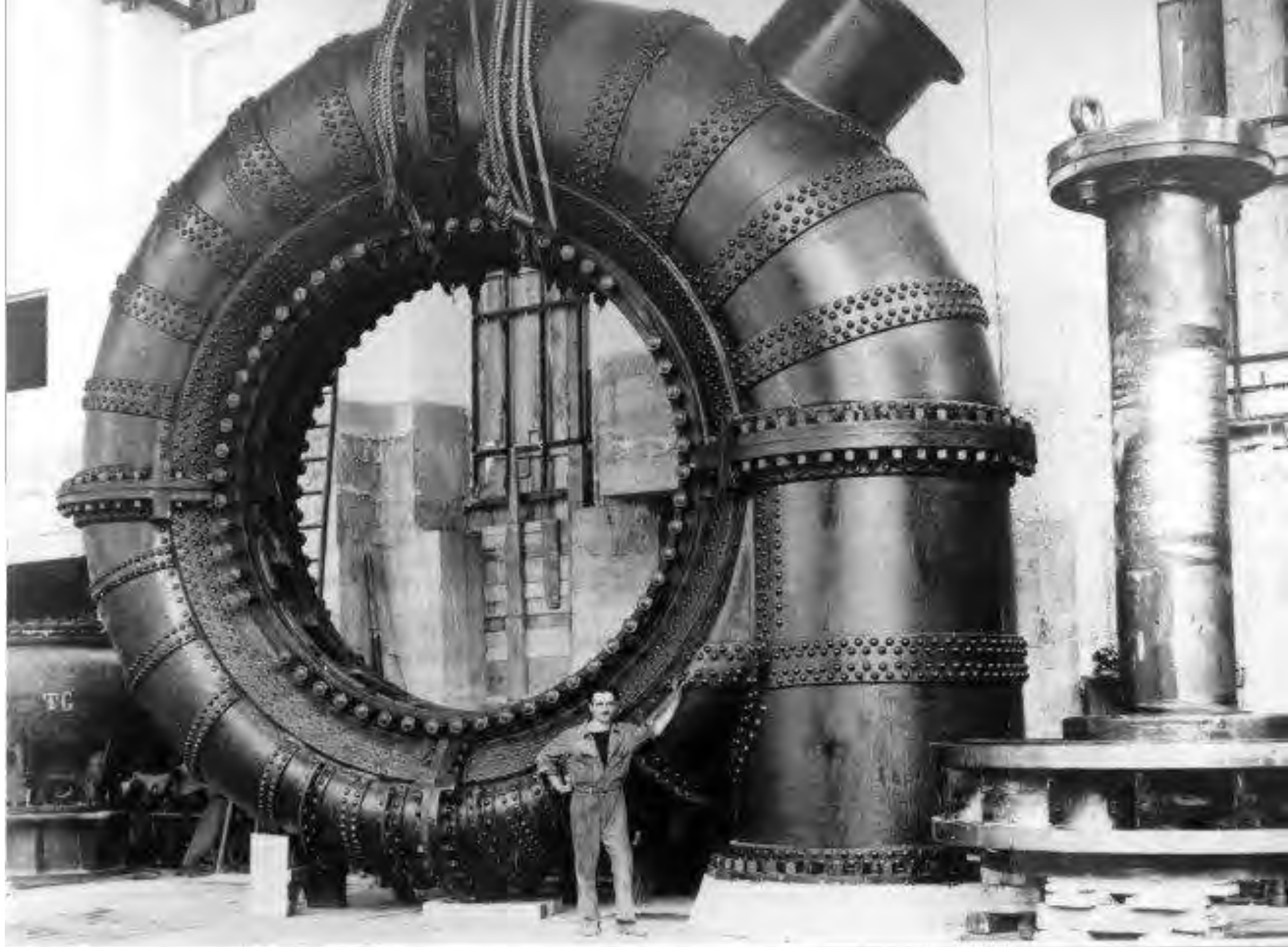






Wasserkraftwerk Kardaun, 1930. Seinerzeit das grösste Europas







INVITO EINLADUNG

16.05.2008
11.30-Uhr

MUSEODELLATECNICA.IT

Presentazione della prima centrale idroelettrica
inpresenziata dell'Arco Alpino

Centrale Idroelettrica Sacco
lungo la pista ciclabile
Le Cave - Mezzaselva
(Comune di Fortezza)

TECHNIKMUSEUM.IT

Präsentation des ersten unbemannten
Schaukraftwerkes im Alpenraum

Schaukraftwerk Sachsenklemme
am Fahrradweg
Graßstein - Mittewald
(Gemeinde Franzensfeste)

WWW.MUSEODELLATECNICA.IT
WWW.TECHNIKMUSEUM.IT

INVITO
EINLADUNG
16.05.2008

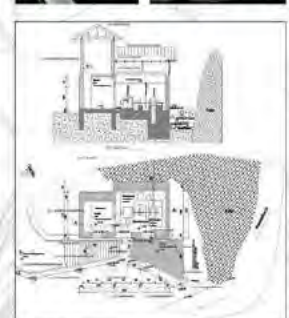
La prima centrale idroelettrica inpresenziata dell'Arco Alpino, rimasta in funzione fino al 2001, risale agli albori dell'elettrificazione rurale dell'Alto Adige. Il progetto del 1891 è di Adolph Schumacher, la realizzazione di Franz Fischer. Un pulsante esterno mette in funzione il gruppo macchine, ancora originale, restaurato con la collaborazione dell'Istituto professionale "Christian Tschuggnall" di Bressanone. Comprende turbina, volano, regolatore centrifugo, generatore, quadro elettrico, condutture. L'edificio, sotto tutela delle Belle Arti, è stato risanato a regola d'arte nel 2006. A scopo dimostrativo la centrale funziona ora con 1 l/s e potenza elettrica di 4 kW; in origine la potenza elettrica oscillava tra i 35 kW d'inverno e i 100 kW d'estate, a servizio di 30 abitazioni di Le Cave e dello storico albergo Sachsenklemme, sito nelle vicinanze. La condotta, con una caduta nominale di 444,6 m, corre lungo il rio Celino. L'acqua di scarico, data la purezza, veniva utilizzata dalla ditta Pretz per la produzione di cartone.

La centrale di Sacco in un'oasi verde

La piccola storica centrale a Sacco è situata su un cuozzolo che si affaccia sulla valle Isarco lungo la pista ciclabile tra Brennero e Fortezza, nei pressi di Le Cave-Mezzaselva: premendo dall'esterno un pulsante è possibile avviare la turbina e percepire i singoli passaggi della produzione della corrente elettrica. La relazione tra l'oasi naturalistica, ancora selvaggia e romantica, che avvolge questo "gioiello della tecnica" e la didattica presentazione dell'antica tecnologia, non manca di suscitare nei ciclisti, nelle scolaresche e nei passanti intense suggestioni. La centrale a Sacco è uno dei primi "siti della tecnica" che vengono realizzati step by step - in qualche caso attraverso semplici evidenziazioni scenografiche - lungo le piste ciclabili dell'Alto Adige. Dopo alcune analisi e rilievi architettonici condotti da un gruppo di studenti dell'Istituto Geometri di Bolzano nel 2002, è stata restaurata dal Comune di Fortezza su iniziativa del Curatorium per i Beni Tecnici.

Alla realizzazione del sito della tecnica hanno contribuito:

Committeente: Comune di Fortezza
Concetto Generale: Curatorium per i Beni Tecnici Culturali
Architettura: Markus Scherer, Mario Hägele, Dieter Barthenbach (lucé) - Progetto Tecnico: Fritz Starke
Provincia Autonoma di Bolzano / Stazione Forestale Campo di Trens / Ist. Professionale "Christian Tschuggnall", Bressanone / Azienda Servizi Municipalizzati Bressanone / Turbinenbau Tschurtschenthaler, Sesto / Elektro Reifer, Scioaves / Elwema, Fortezza / Costruzioni J. Rastner, Lusoi / Conciatori Mur, Renon / Frei + Runggaldier, Caldaro / Roland Ganterer, Sacco.



Schaukraftwerk Sachsenklemme in grüner Oase
Centrale idroelettrica di Sacco immersa nel verde
Restaurante Maschinenetz - Gruppo macchine restaurate
Progetto Kraftwerk, Fritz Starke - Progetto Centrale, Fritz Starke

Foto: 1. Monika Böhler - 2. Fritz Starke

16.05.08



Centrale Idroelettrica Sacco - Schaukraftwerk Sachsenklemme

Das erste unbemannte Schaukraftwerk im Alpenraum stammt aus der Frühzeit der ländlichen Elektrifizierung in Südtirol und war bis 2001 in Betrieb. Die Anlage zur Stromproduktion aus Wasserkraft wurde von Franz Fischer nach Plänen von Adolph Schumacher 1931 erbaut. Der Maschinensatz kann per Knopfdruck in Betrieb gesetzt werden und wurde im Zusammenarbeit mit Schülern der Berufsschule "Christian Tschuggnall" in Brixen restauriert. Turbine, Schwungrad, Fliehkraftregler, Steuerung, Generator, Schalttafel, und Leitungen sind nahezu perfekt im Original erhalten. Das denkmalgeschützte Gebäude wurde 2006 pfleglich saniert.

Das Kraftwerk versorgte ursprünglich an die 30 Haushalte in Graßstein sowie das nahe gelegene Hotel Sachsenklemme mit Strom. Das Abwasser des Werkes wurde wegen seiner Reinheit für die Pappeproduktion der Firma Pretz verwendet. Die Leistung des Werkes schwankte bei einer Nennfallhöhe von 444,6 m zwischen 35 kW im Winter und 100 kW während der Sommermonate. Die Druckrohrleitung wird aus dem Gedeibach gespeist. Das Schaukraftwerk wird heute mit einer maximalen Wassermenge von 1 l/s betrieben, die maximale elektrische Leistung beträgt 3 kW. Der Ablaufkanal wird als kleiner Speicher genutzt.

Schaukraftwerk Sachsenklemme in grüner Oase

Das historische Schaukraftwerk auf einem in das Eisacktal hineinragenden Schuttkegel ist als Technikhighlight an der Fahrradachse Brenner-Franzensfeste im Abschnitt Graßstein-Mittewald seit Mai 2008 öffentlich zugänglich. Die wildromantische Naturoase, dominiert von Kraftwerk und Wasserfall, ist ein stimmungsvoller Ort, in dem die Wechselwirkung von Natur und Technik hautnah erlebbar ist. Das Schaukraftwerk ist einer der zahlreichen Technikschauplätze, die längs der Südtiroler Fahrradwege attraktiv inszeniert werden.

Nach einer detaillierten Bauaufnahme im Jahr 2002 durch eine Gruppe der Geometerschüler aus Bozen wurde das kleine Krafthaus samt Innenleben im Auftrag der Gemeinde Franzensfeste restauriert. Das E-Werk wurde deshalb erhalten, weil es sehr kompakt ist und weil die einzelnen Funktionselemente leicht identifiziert werden können.

An der Sanierung des Technikjuwels haben mitgewirkt:

Bauherr: Gemeinde Franzensfeste
Gesamtkonzept: Curatorium für Technische Kulturgüter
Architektur: Markus Scherer, Mario Hägele, Dieter Barthenbach (Licht)
Technisches Projekt: Fritz Starke
Autonome Provinz Bozen / Forstation Freienfeld / Berufsschule "Christian Tschuggnall", Brixen / Stadtwerke Brixen / Turbinenbau Tschurtschenthaler, Sexten / Elektro Reifer, Scioaves / Elwema Metallbau Franzensfeste / Baufirma J. Rastner, Lusoi / Dachdeckerei Mur, Ritten / Frei + Runggaldier, Caldaro / Roland Ganterer, Sachsenklemme

16.05.08

Krafthaus (Höhe Turbinen
Centrale (Höhe Turbinen)

Druckrohrleitung Ø 150mm, Länge:

Druckrohrleitung Ø 150mm, Länge:

Curatorium per i Beni Tecnici Culturali
Curatorium für Technische Kulturgüter

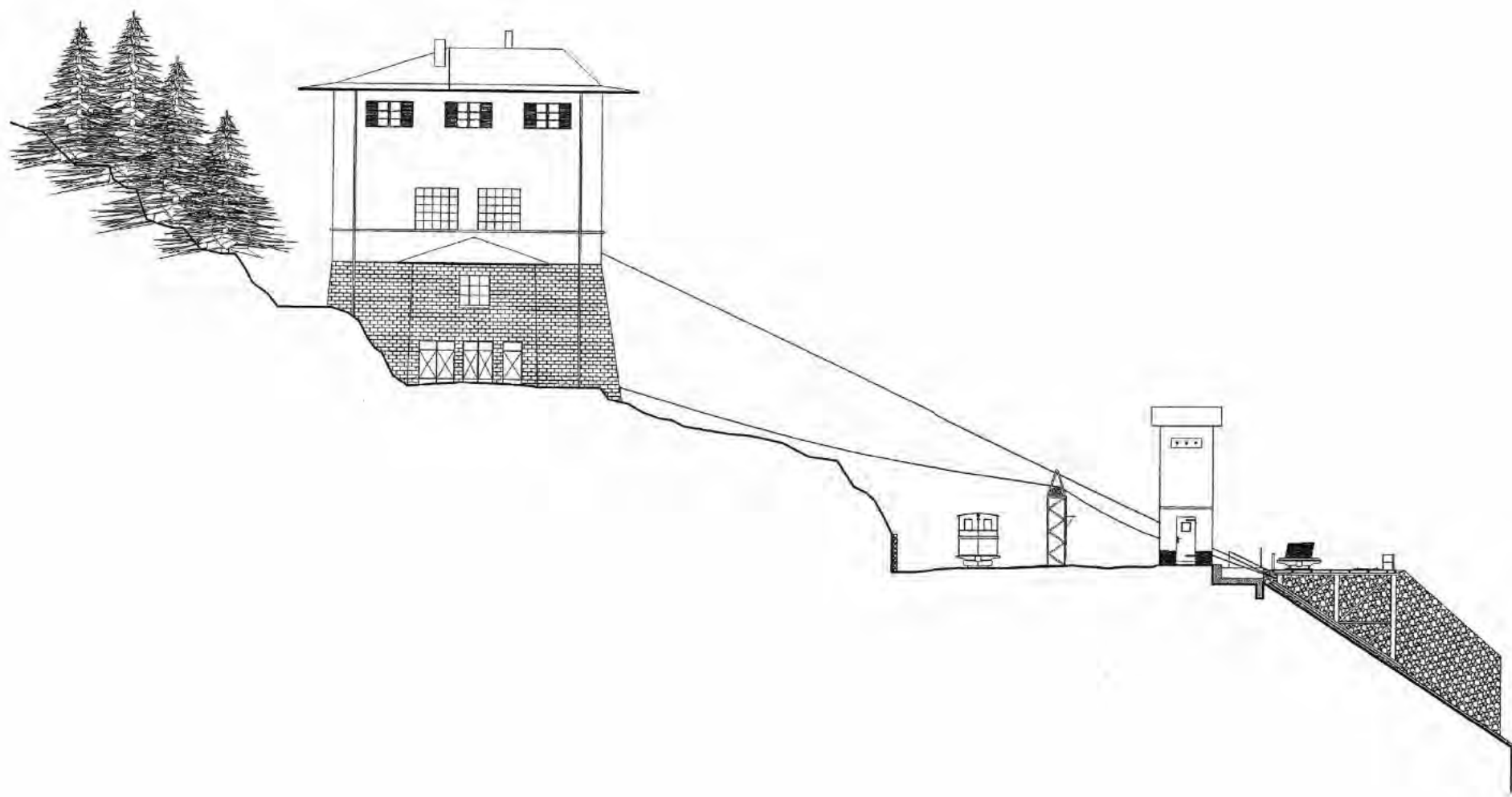
Autonome Provinz Bozen
Autonome Provinz Südtirol

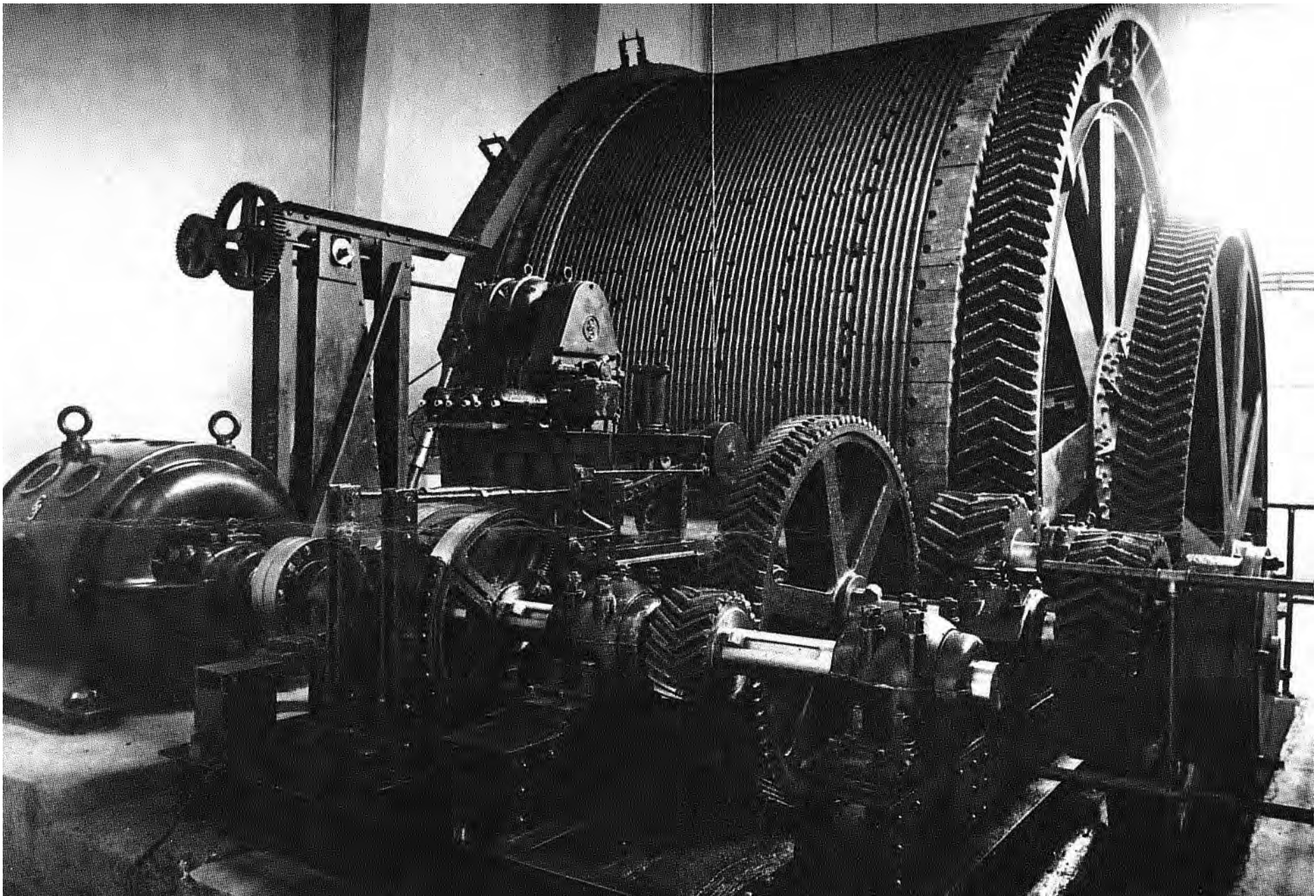
interreg III

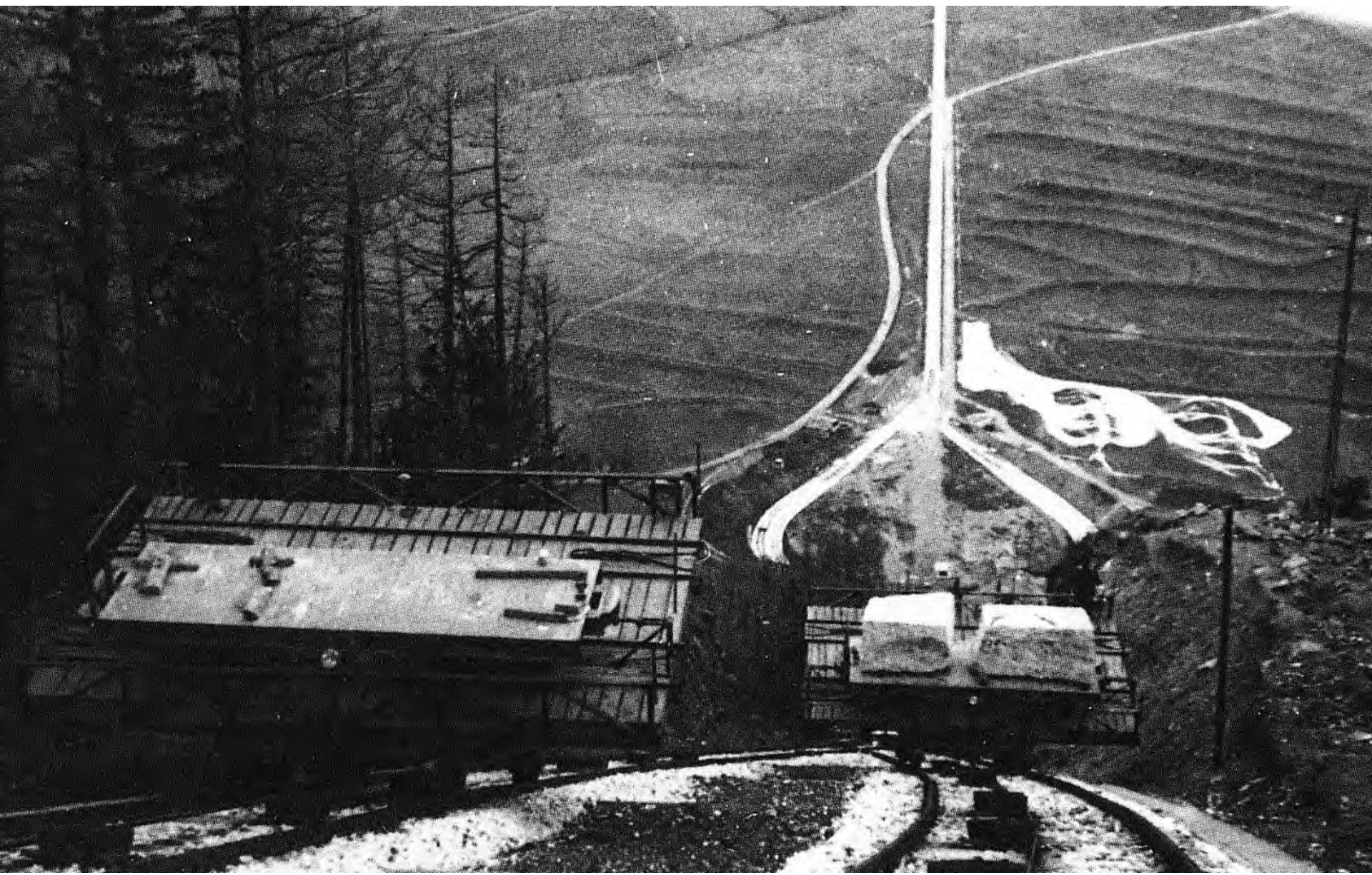




Marmorabtransport in Laas, längster Bremsberg Europas, vor dem Bau der Schrägbahn 1929





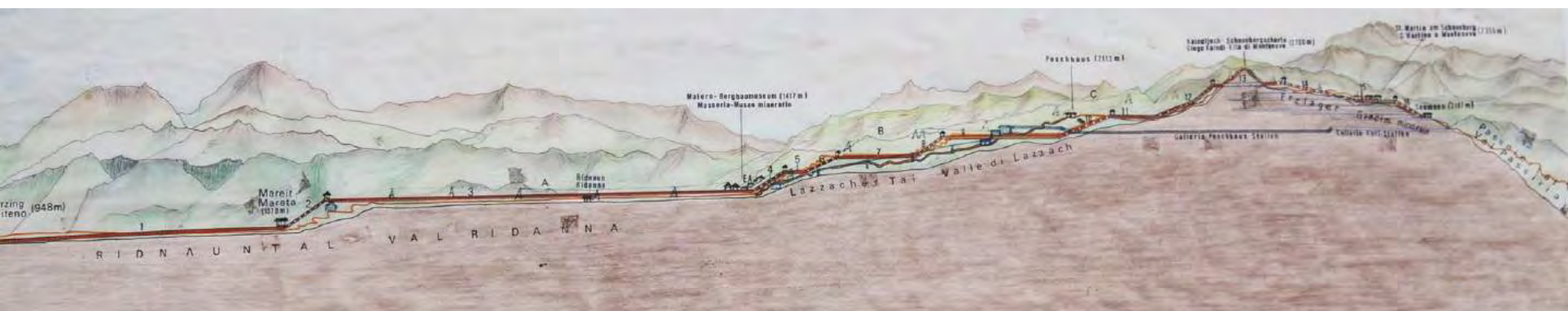








Wassertonnenaufzug am Schneeberg, 22km Schienenwege am höchstgelegenen Bergwerk Europas







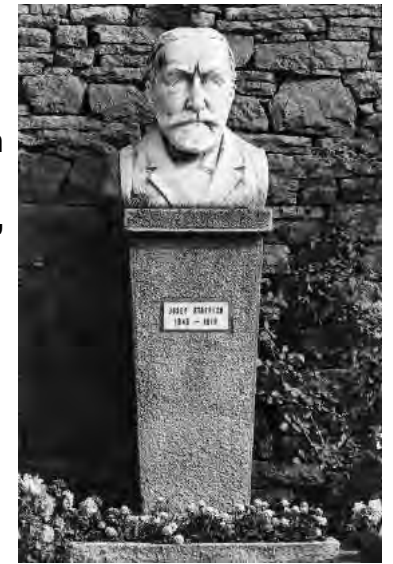




Unerlaubter Personentransport auf der Trasse der Kohlerer Bahn bei Bozen, 1903

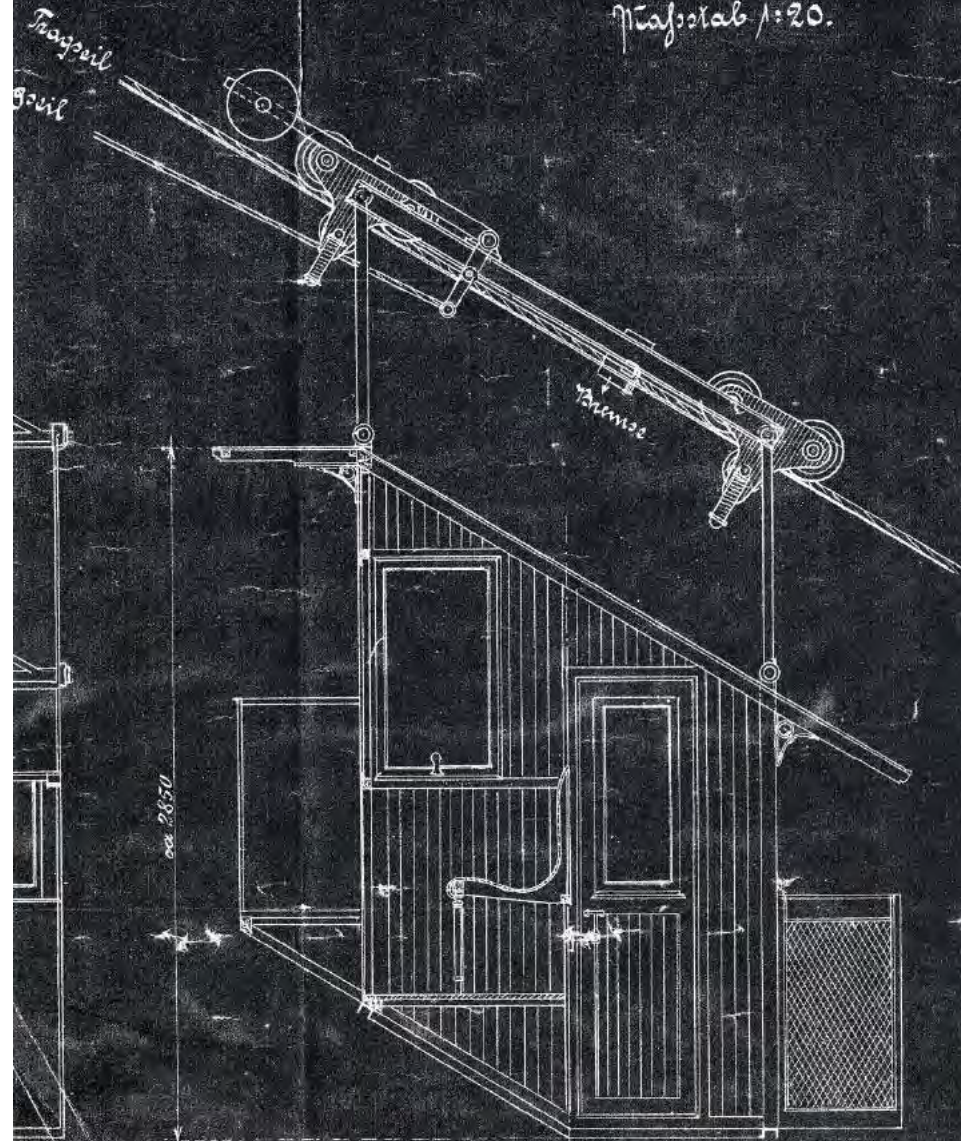


**Weltweit erste für
den Personen-
transport öffentlich
zugelassene
Bergschwebbahn,
1908**



mit 6 Sitzplätzen und 2 Plattformen für Gepäck. Gewicht ca 800 kg

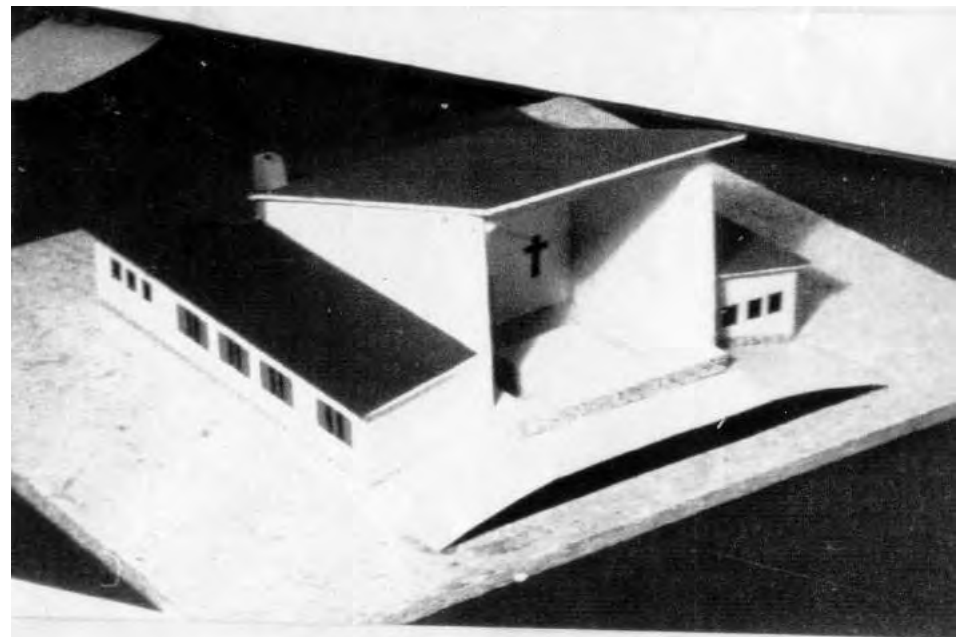
Maßstab 1:20.







die (vom) Krieg zerstörte Station
im



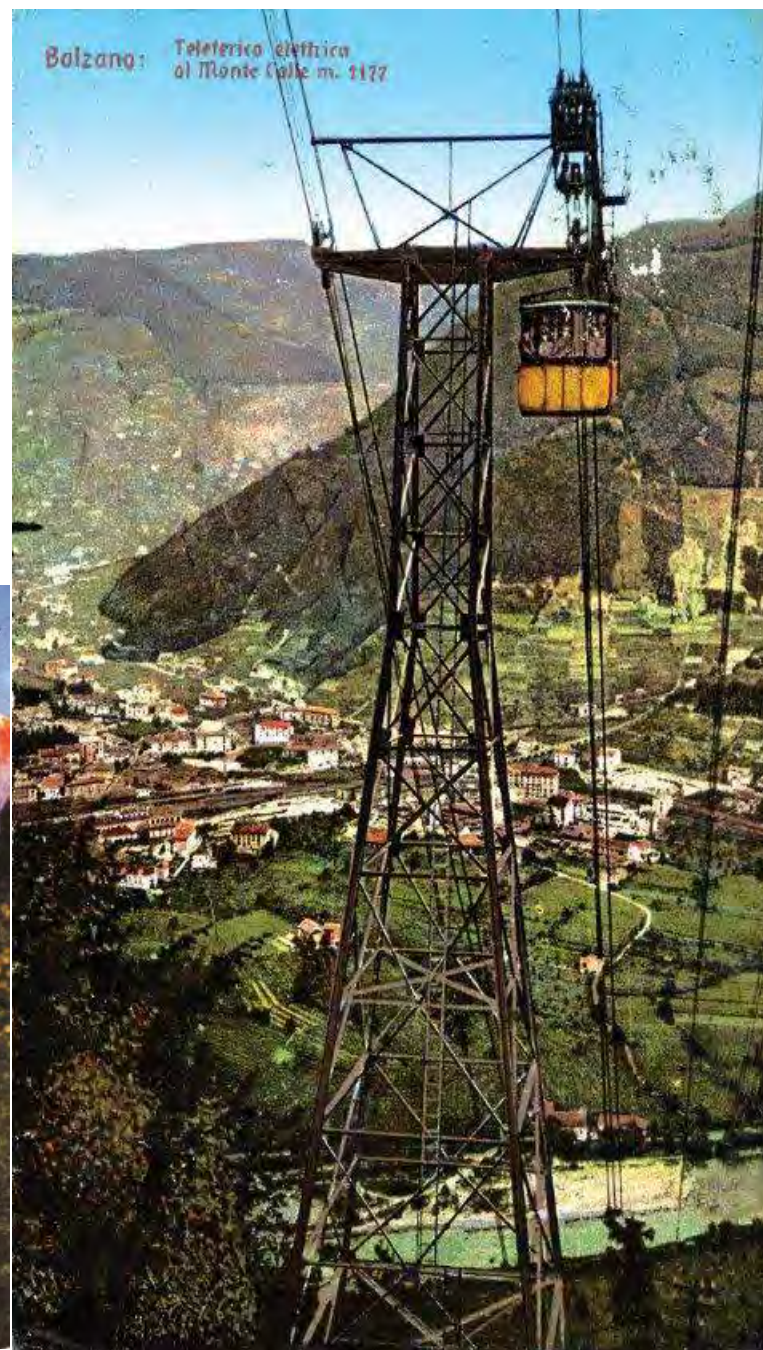
Wiederaufbau Grödel Arch. Faringer
Modell 1:100



Bozen

Bozano: Teleferica Kohlern.

Bozen 265 m.
nach Kohlern 1177 m.

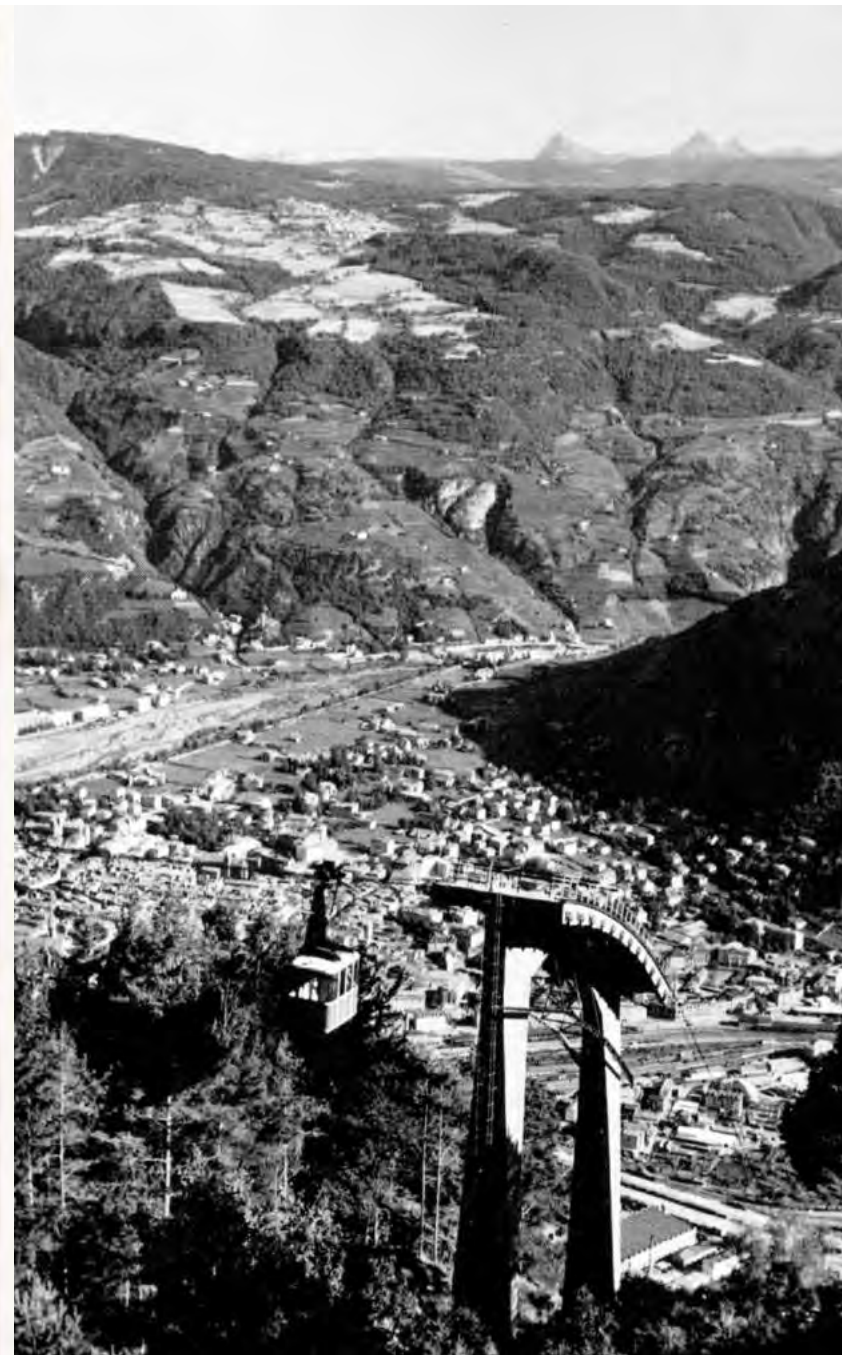




SÜDTIROL

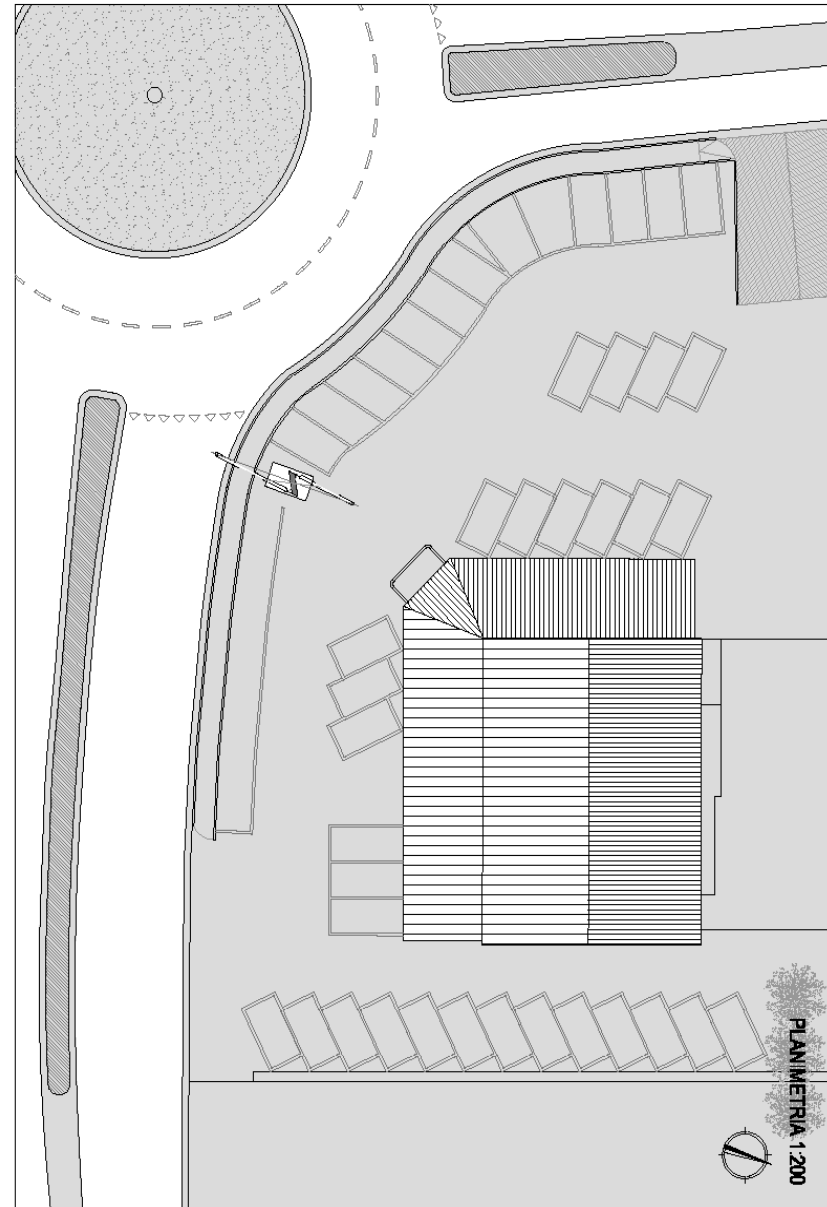
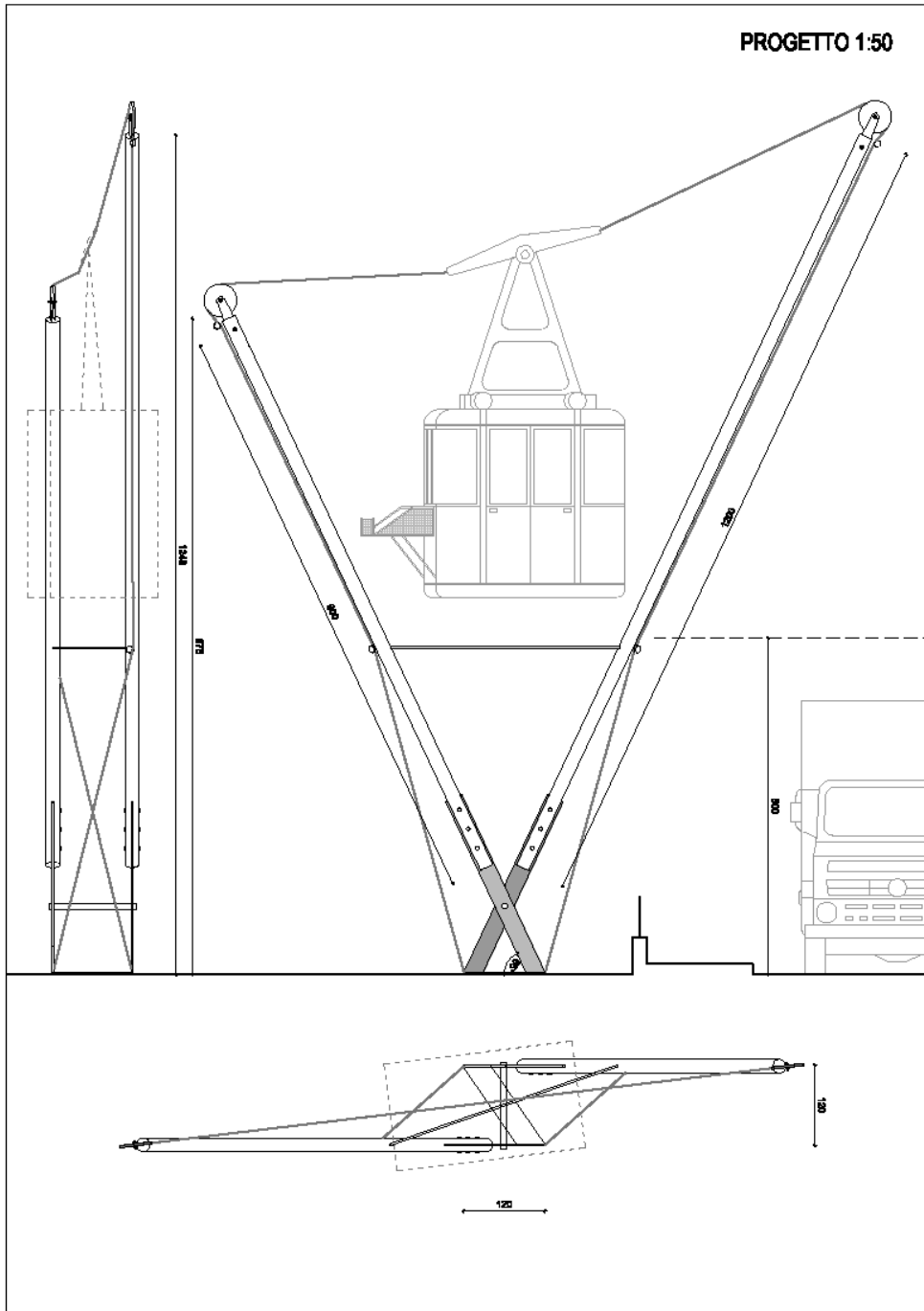
SCHWEBE-BAHN BOZEN-KOHLERN

WAGNER'SCHE K.K. UNIVERSITÄTS-BUCHDRUCKEREI, INNSBRUCK



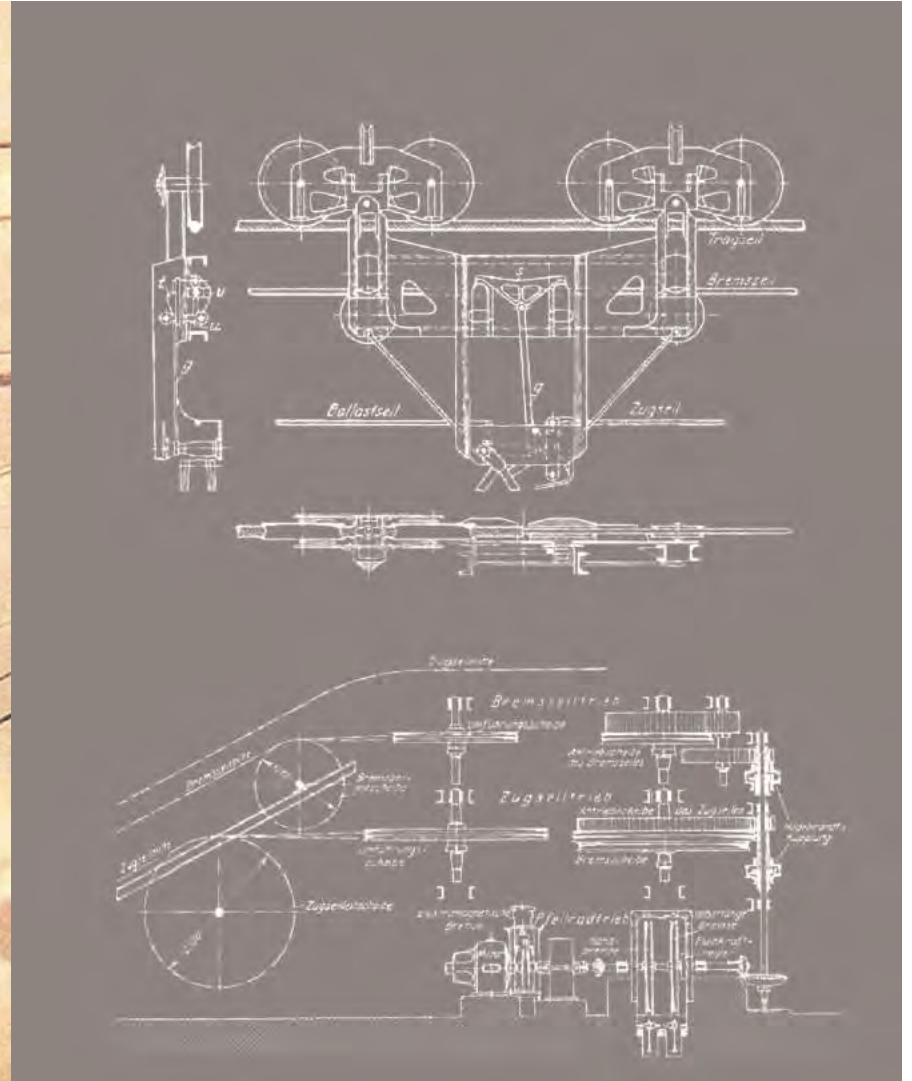


PROGETTO 1:50



PLANIMETRIA 1:200





Seilbahn Vigiljoch, 1912



VIGILIOH MIT SCHLERN D. PLATTNOFEL

HANS ERTSWITZ VON MERANER TYROL IN MÜNCHEN

SÜDTYROL (MERAN) SCHWEBEBAHN LANA-VIGIL-IOCH

1500 m. ü. d. M.



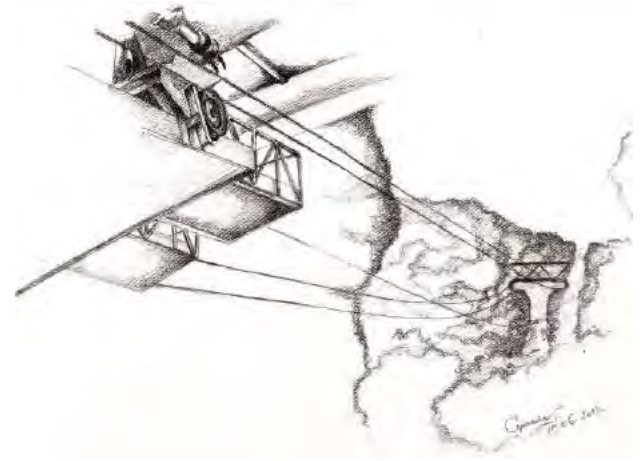
VIGILIOH MIT MEDEL

HANS ERTSWITZ VON MERANER TYROL IN MÜNCHEN

SÜDTYROL (MERAN) SCHWEBEBAHN LANA-VIGIL-IOCH

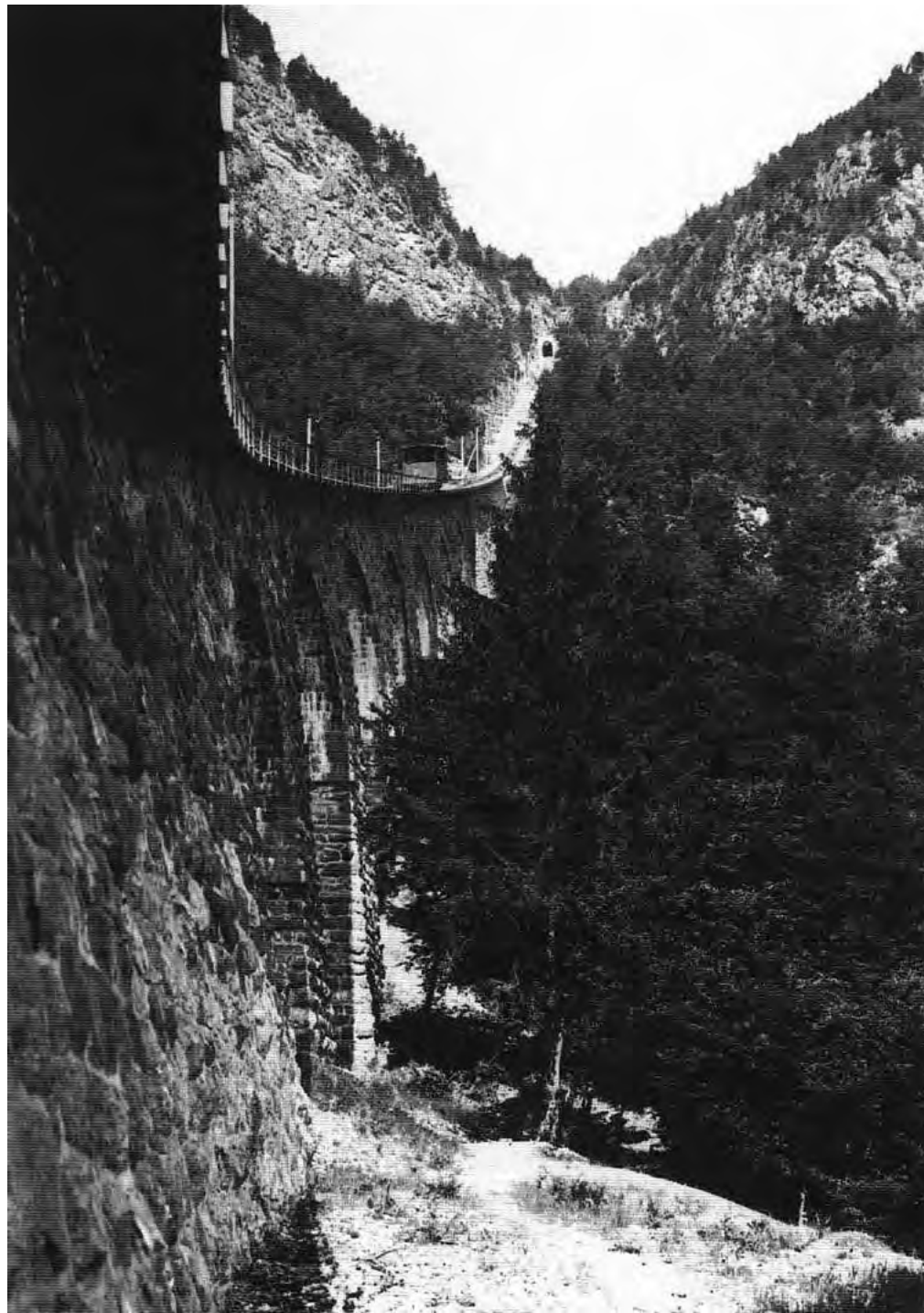
1500 m. ü. d. M.







**Standseilbahn auf die
Mendel, 1903, erste
elektrisch betriebene
Standseilbahn der k.k.
Monarchie**







Höhenluftkurort
Mendel - Dolomitengebiet

: Spreter's :
Mendelhof

und
Mendelpaß =
Hotel

Weltbekanntes Haus
 mitten im Walde gelegen

 Südtirol ♦ 1370 m ü. d. M.

Großes Restaurant ♦ Pension ♦ Prospekte gratis
 Besitzerin: Frau Marie Spreter

Gleiches Haus: Hotel Victoria, Bozen



MENDOLA 1400m

GRANDI ALBERGHI DELLA
Mendola
 PRESSO BOLZANO

50%
 con Familienkarte



Haltestelle der Rittnerbahn am Walterplatz in Bozen.

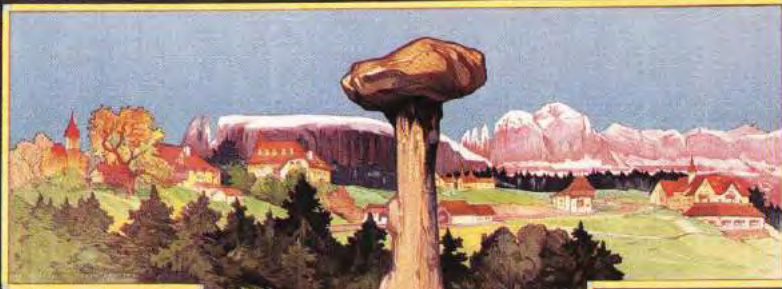




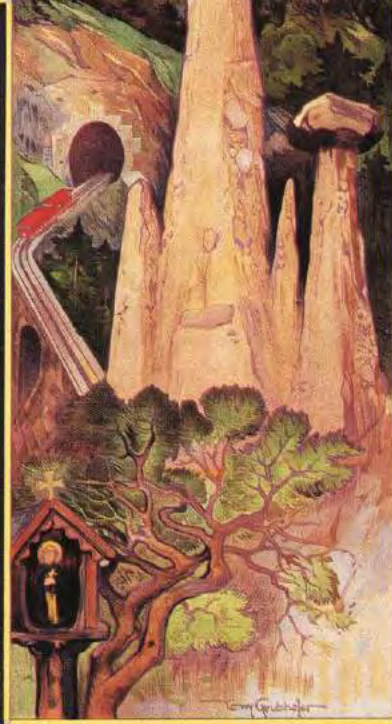
**Zahnradbahn auf den
Ritten, 1907. Heute durch
eine Dreiseil-Umlaufbahn
ersetzt**



TIROL



von
Bozen
nach
Oberbozen
1200^{meter}
ü.d.m.
über
Wolfsgruben
nach
Klobenstein



Betrieb:
ganzjährig,
elektrisch,
Zahnrad.
Fahrzeit:
1 Stunde
Abfahrt:
Waltherplatz
Bozen

Die Rittner Bahn



Bozano: La ferrovia del Rendn verso le Dolomiti.







EXTRAZUG

24

Land in Sicht
Die Trossenerbahn fährt Sie hin.

P



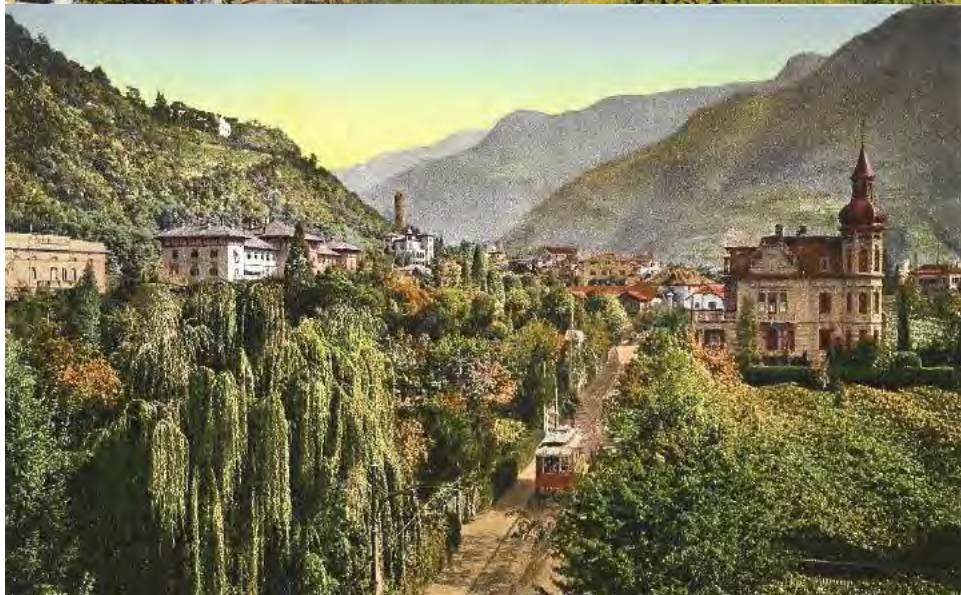
VIRGL-BAHN

BOZEN · SÜDTIROL



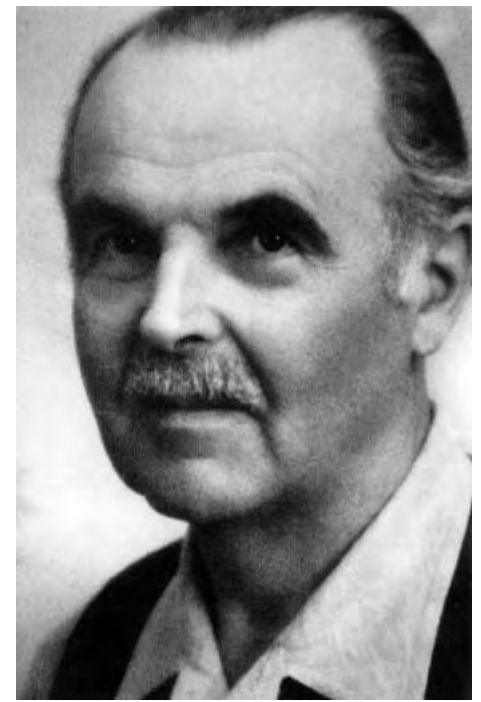
ART. INSTITUT ORELL FÜSSLI
ZÜRICH







Kriegsmaterial wird mittels Seilbahnen an die Dolomitenfront befördert, bis zu 250 T am Tag. Plan im hintersten Grödental war Ausgangspunkt eines weit verzweigten Seilbahnnetzes. Seilbahnpabst Luis Zuegg konnte als Landsturmingenieur beweisen, dass seine Theorien zur strafferen Seilspannung geringere Baukosten und höhere Fahrgeschwindigkeit ermöglichten.





Pescosta unter Artilleriebeschuß vom Col di Lana im Jahre 1916
Pescosta sotto il tiro dell'artiglieria dal Col di Lana nell'anno 1916

Le Funivie d'Italia, destinate al trasporto di persone

Comi della stazioni terminali		da a	Lana S. Vigilio	Belzano Colle	Chamlong Colonna	Cremona Sardagna	Lambana Fai	Cortina Pocol	Oropa Mourone	Merano Avelengo	Sanza de Busi Valcava	Depot Pia Catinal	Geo Monte di Guardia	Lecco Resinelli
Dati costruttivi	Anno dell'apertura		1912	1913	1924	1925	1925	1926	1926	1927	1928	1929	1929	1929
	Sistema o costruzione		Cretti-Baufani Rosa	Blusport	Cretti-Baufani	Rosa	Vinikka	Cretti-Baufani	Zuegg	Zuegg	Zuegg	Cretti-Baufani	Blusport-Zuegg	Padini-Fanti
	Lunghezza orizzontale in m		893+968	1375	1500	1096	1958	1932	2237	2369	2536		2617	1912
	Distanza tra le stazioni in m		515+630	834	794	385	763	311	654	879	796		682	779
	Lunghezza inclinata in m		1035+1155	1608	1697	1162	2101	1957	2330	2527	2658		2704	2065
	Pendenza media percentuale		57; 65	61	53	35	39	16	29	37	31		26	41
	Campata massima incl. in m		257	394	425	1162	489	1095	1188	1579	1036		850	969
Caratteristiche	Altitudine raggiunta m.s.l.d.m		1430	1124	2390	581	990	1537	1900	1250	1250			1265
	Velocità di marcia in m/sec.		2.0	2.0	2.5	2.9	2.5	3.4	3.6	3.6	3.6		3.6	3.6
	Numero		18+21	42	42	—	42	3	3	3	5		4	—
Capacità	Altezza massima in m		34	27.5	21	—	12	40	41	12.3	33.8		25	—
	Scartamento massimo in m		4.0	6.4	—	6.0	4.5	5.0	5.5	5.37	6.5		5	3.5
Prestazioni	Capacità (senza conduttore)		15	21	4	15	13	17	15	15	15		15	2 x 20
	Peso proprio in kg		2300	2200	685	775	800	1280	950	950	950		950	2 x 1150
	Peso lordo (Carico massimo) in kg		3500	3900	985	2100	1850	2600	2250	2250	2250		2250	2 x 2925
Funivie	1) Numero	Portante	1-60-160-145	2-44-165-77	1-34-140-435	1-42-170-77	1-36-168-57	1-45-174-80	1-40-174-64	1-42-202-78	1-40-180-64		1-40-180-64	1-40-180-64
	2) Diametro in mm	Traverso	1-30-175-30	2-24-180-22	1-18-150-145	2-22-160-175	1-20-150-139	1-22-175-54	1-24-173-19	1-23-211-17	1-24-190-18		1-24-190-18	2-26-200-245
	3) Resistenza alla trazione in kg/cm ²	Traverso	1-30-120-30	2-25-130-19	1-18-150-105	2-17-170-025	1-20-128-135	1-18-172-120	1-20-176-13	1-22-189-15	1-24-190-135		1-24-190-135	1-26-165-245
	4) Tipo di cavi al metro	Traverso o Guida	1-30-175-30	—	1-24-150-185	—	—	1-24-181-180	—	—	—		—	—
Economie		Guida	1-16-120-08	—	—	—	1-18-150-120	—	1-15-176-08	1-15-211-07	1-15-190-07		—	—
		Traverso	—	—	—	1-5-170-013	1-2-169-045	1-7-188-017	—	—	—		—	—
		Traverso	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
		Traverso	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
Dati economici	Costo medio della vettura da trasporto (per un passeggero) (minimo)		158.3	108.3	171.3	56.6	67.3	77.9	68.3	68.3	68.3		68.3	61.2
	Costo complessivo per metro lineare di tutta la fune di un lato della funivia		2135	19.5	8.3	9.93	8.75	11.34	8.8	10.16	8.7		12.5	—
	Capacità della funivia per ora in ciascun senso	Passeggeri a kg 75	75	76	9	90	46	85	66	65	60		60	170
		a. Bagaglio kg	—	—	—	450	—	—	225	220	200		200	630
	Rapporto tra tutti le funi per metro lineare (senza passeggeri) per vettura		1.56	0.93	2.07	0.66	0.67	0.66	0.59	0.68	0.58		0.31	—
	Rapporto tra tutte le funi per metro lineare (senza passeggeri) per vettura		0.284	0.256	0.922	0.110	0.190	0.123	0.129	0.156	0.145		0.074	—
	Costo effettivo di collaudo per ora per passeggero + 75 in chilometro in km. metri		859	626	596	28.9	57.2	23.3	49	65.9	59.7		51.2	58.4
	Costo del biglietto di andata e ritorno in lire		13	10	—	8	9	10	20	11	15		15	12
	Costo massimo per ora (senza bagaglio) - Lire		75 x 13 = 975	76 x 10 = 760	—	90 x 8 = 720	46 x 9 = 414	85 x 10 = 850	68 x 20 = 1360	65 x 11 = 715	60 x 15 = 900		60 x 15 = 900	170 x 12 = 2040

Dolomiten **ZEITBILDER & SPORT**

BEZUGS-Preise: Vierteljähr. L. 7.—, Einzelnummer 60 Cent. — ANZEIGEN: 1/4 Seite L. 300.—, 1/2 Seite L. 160.—, 1/3 Seite L. 85.—, 1/8 L. 45.—, Erscheint wöchentlich einmal. Redaktion und Verwaltung: Bozen, Museumsstraße 50. Post-Konto-Korrent.

Nr. 10

BOZEN, 7. NOVEMBER

1925

Moderne Technik in der Heimat

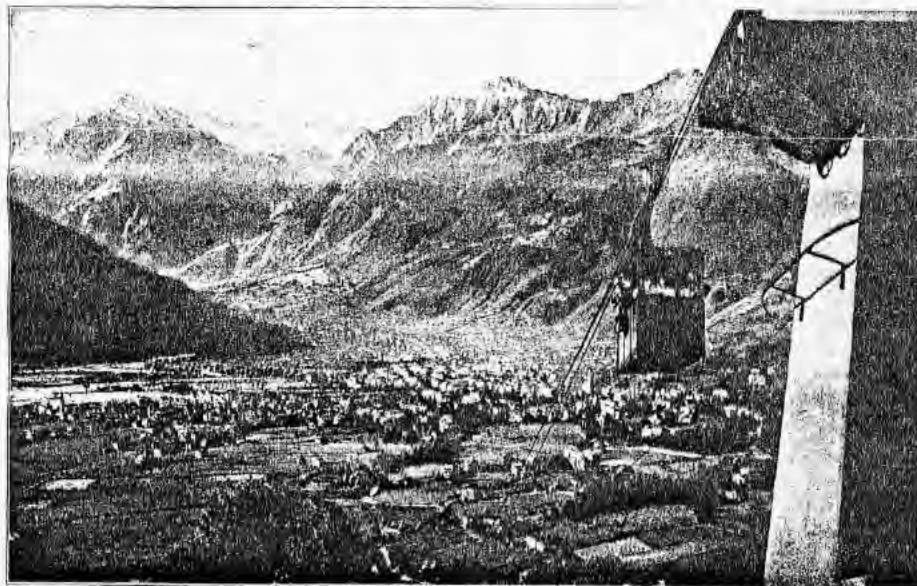


Foto: H. K. Schmid, Merano

Die Hafsling Schwebbahn

Freudlich scheint das alte Kirchlein „Santi Kathrein in der Scharie“ zu den Talbewohnern nieder und ladet zu einem Besuche auf die hohe Berghöhe. Nicht alle aber vermochte es hinaufzuladen, denn zu beschwerlich war für das verwöhnte Volkseck der steile Bergweg. Da kommt die neue Technik und baut einen Liftweg hinauf. Ein richtiger Liftweg ist die neue Seilbahn, die am 30. Otto-

ber nach langem, langem Harren und Hoffen in Betrieb genommen wurde.

Nächst der Trautmannsdorferbrücke grüßt die hübsch gebaute

Taststation, entworfen von Architekt Erlebach, vom herrlich gefärbten Weinacker heraus.

Wir steigen in den vollkommenen, leicht und luftig gehaltenen Wagen, ein Druck

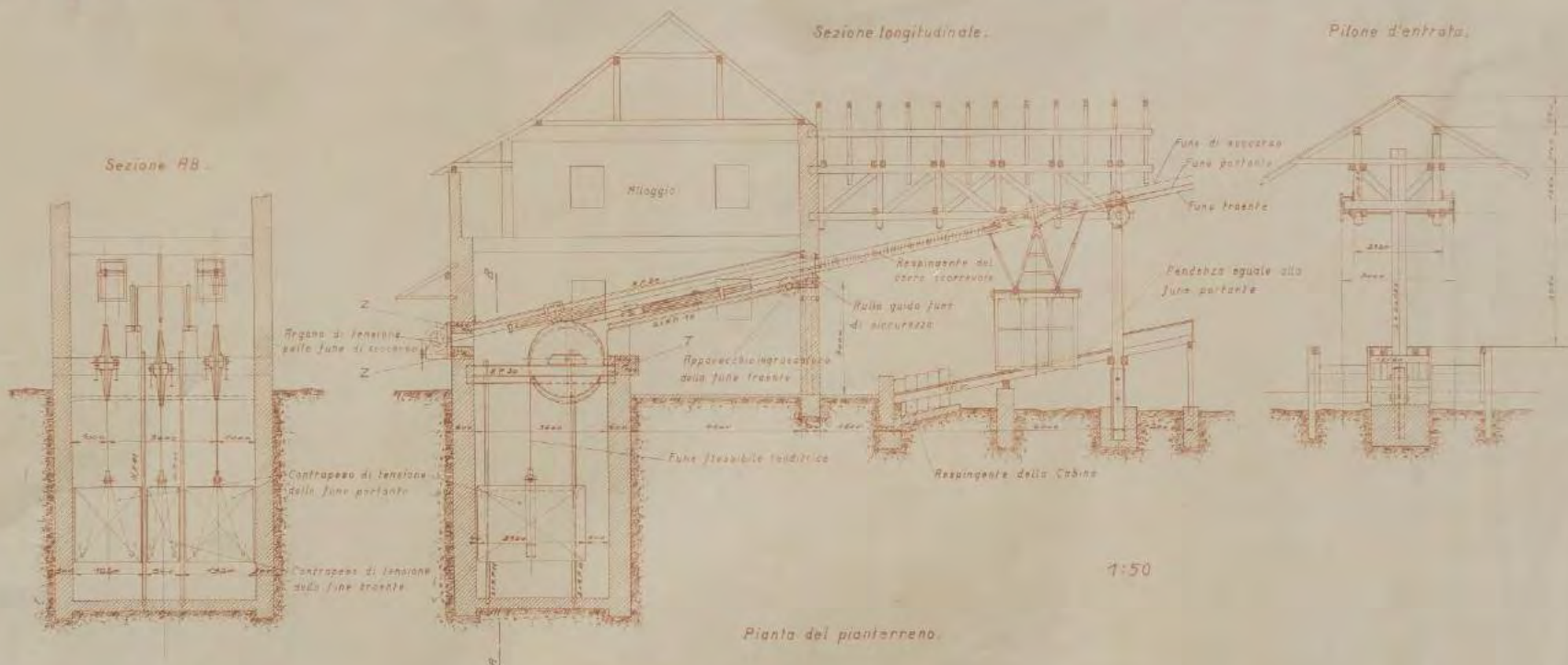
auf einen elektrischen Tasten und läuft wie eine Gondel leicht das Fahrseil in Bewegung, hinauf in die Höhe. Ueber Gärten, Wege und Dächer und über den milden Klüf- bach hinweg trägt es uns an der reizenden Burg Trautmannsdorf vorbei, immer höher hinaufführend. Schnell weitet sich der Blick und wir haben nicht Zeit, alle Wunder zu erfassen, die dem Auge sich erschließen. Da



Sezione longitudinale.

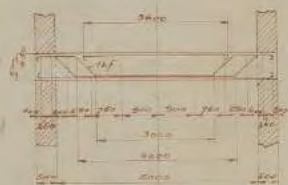
Pilone d'entrata.

Sezione AB.

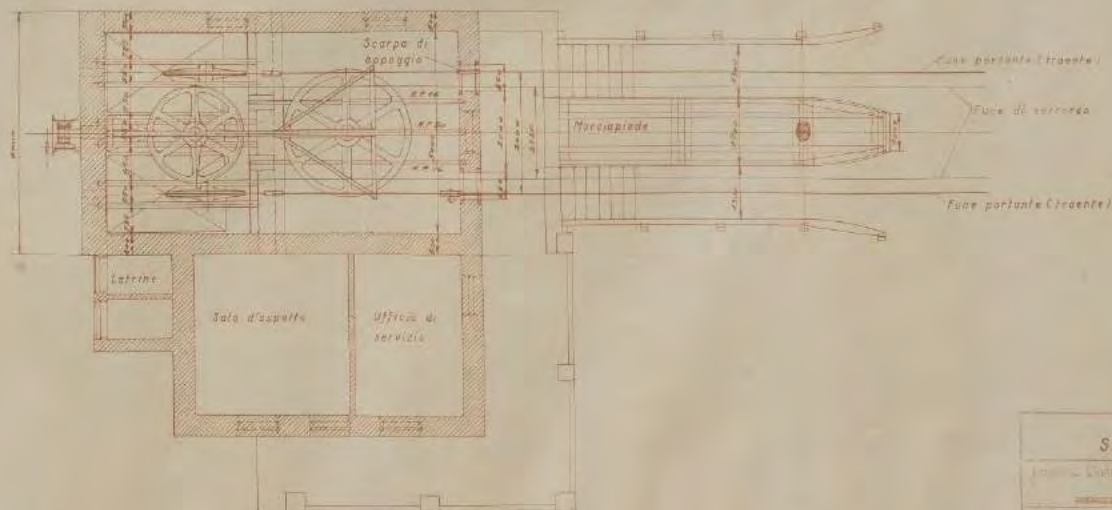


Pianta del pianterreno.

Trave T^a.



Trave Z^a.



Stazione tenditrice.

Ing. L. Cristofari. Telefono 20. Trapianti Strada.

STAZIONE TENDITRICE.

STAZIONE TENDITRICE.

N. 302 C

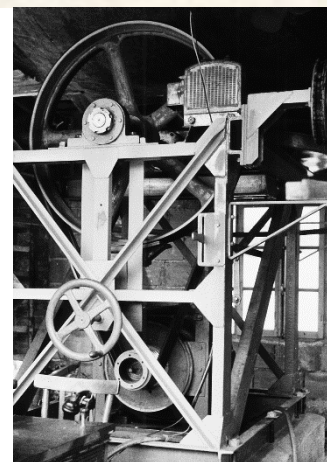








Col Alt, Corvara, 1947, erster öffentlich zugelassener Sessellift Italiens









Schlittenlift-Slittovia in Corvara, 1930



Schlittenlift, ein Freizeiterlebnis mit Nostalgie