

Die ersten kuppelbaren Umlaufbahnen in Südtirol

Die folgenden Informationen der unten angeführten Bahnen stammen aus Erzählungen von älteren Leuten des Grödnertales, an die sie sich noch erinnern können und mit Freude erzählen. Aus den Bildern (aus: Die Grödner Bahn, Elfriede Perathoner 1992) ist die Entwicklung in der Technik und in der Arbeitsmethode klar zu erkennen.

All die ersten kuppelbaren Umlaufbahnen in Südtirol waren Bahnen für den Kriegsbedarf im ersten Weltkrieg. Es wurden damals viele, davon mehrere kuppelbare Umlaufbahnen gebaut und eingesetzt. Eine davon war die händisch kuppelbare Umlaufbahn von St.Ulrich (Accademiawiesen) bis nach Wolkenstein (Plan). Wie schon erwähnt, war damals die Talstation in der Accademiawiese (siehe Bild 1). Die Bahn fuhr mit mehreren leichten Kurven durch das Grödnertal bis nach Wolkenstein. Die Endstation stand in Plan, wo heutzutage das Gasthaus Dopo Lavoro (siehe Bild 2) steht. An der Endstation dieser Bahn wurden die Fahrbetriebsmittel händisch mit einem Zapinschlag ausgehängt und anschließend händisch mit einem Zapinschlag wieder eingehängt. Die Transportkiste setzte somit ihre Fahrt auf der zweiten Bahn mit händisch kuppelbaren Klemmen fort. Das Gleiche geschah dann auch in Corvara von wo diese dritte Bahn weiter bis Col di Lana fuhr. Dort startete die vierte Bahn über Piz Sorega nach St. Kassian und weiter ins Fenesgebiet.

Diese Bahnen wurden in den Jahren 1914 und 1915 gebaut. Die Grödner Umlaufbahn wurde erst im Frühjahr 1915 gebaut und fuhr nur bis Frühjahr 1916. Dann wurde sie von der Grödner Eisenbahn (Klausen-Plan) ersetzt, welche ihre Verwendung ausschließlich für Transporte von Kriegsmaterialien fand.

Die händisch kuppelbare Umlaufbahn St.Ulrich- Plan fuhr damals über viele Pfeiler und Stützen, die aus Holz gebaut waren. Es wurden seitlich schwenkbare Rollbatterien eingesetzt, um sich dem Gelände anzupassen weil die Bahnlinie nicht geradeaus lief. Bereits damals wurden somit Umlaufbahnen mit leichten Kurven gebaut. Nennenswert und sehr interessant ist die niedere Geschwindigkeit der Anlage und die elektrische Verbindung zwischen den Stationen.

Eine große Besonderheit dieser Zeit war der Einsatz elektrischer Telefone im Jahre 1915. Die elektrischen Kabel waren mit Gummi isoliert, die überall auf der Anlage angebracht wurden. Der Kabel war mit einem Querschnitt von 2,5 mm² Kupfer und vieradrig ausgelegt, damit konnte man telefonieren und telegrafieren. Nicht alle Antriebe der Umlaufbahnen waren damals mit Elektromotoren versehen, sondern nur an jenen Orten, wo elektrische Energie vorhanden war. Ansonsten wurden Benzinmotoren, Dieselmotoren oder mit Wasserdampf getriebene Motoren eingesetzt. Letztere wurden damals mit Holz bzw. mit Kohle beheizt. Die Geschwindigkeit der Anlage war laut Aussagen sehr gering, man schätzt ca. max.1m/Sek.