Kronplatz

Skiberg mit Geschichte

Skiberg mit Geschichte

KRONPLATZ
PLAN DE CORONES

Kronplatz
Skiberg mit Geschichte

IMPRESSUM

Gestaltet von Hermann Battisti
Bildmaterial: Archive „Kronplatz Seilbahn AG",
„Olanger Seilbahnen AG",
„Seilbahnen St. Vigil in Enneberg AG",
„Skirama",
private Leihgeber,
Josef Gorfer
Druckvorbereitung und Druck: dipdruck Bruneck

Kronplatz
Skiberg mit Geschichte

Eine Chronik

AUFGEZEICHNET VON ISOLDE V. MERSI

BRUNECK, IM DEZEMBER 2003

Inhalt

1
Schöne Aussichten

Kronplatz mit seinem wunderbaren Panorama war schon in alten Zeiten ein Magnet: Für die Pioniere des Alpinismus, für Wanderer und Tourenskifahrer

2
Träume vom Schweben 1873 - 1953

Die ersten Seilbahnen in der alten Monarchie und in Südtirol, die ersten gescheiterten Projekte für eine Kronplatzseilbahn

3
Wünsche werden wahr 1954 - 1963

Mit vielen Visionen und wenig Geld erkunden die Orte rund um den Kronplatz die Erschließungsmöglichkeiten für ihren Hausberg. Bruneck macht den Anfang, 1963 geht die Kronplatz-Seilbahn in Betrieb

4
Ein Netzwerk entsteht
1964 - 1973
Im ersten Dezennium der Erschließung bekommt der Kronplatz im Norden, Osten und Süden eine Grundausstattung an Pisten und Liften

5
Konzentration und Konsolidierung
1974 - 1983
Im zweiten Jahrzehnt wird das Netz der Bahnen und Pisten zusehends dichter und leistungsstärker, die Kräfte von Bruneck, Olang und St. Vigil bündeln sich im Verband Skirama, im überregionalen „Superski Dolomiti" und in der touristischen Werbegemeinschaft „Crontour"

6
Technische Innovation und Expansion
1984-1993
Drei Jahrzehnte nach dem Seilbahnbau verfügt der Kronplatz über die modernsten Generationen leistungsstarker Aufstiegshilfen und über Beschneiungsanlagen, die ihn nahezu witterungsunabhängig machen

7
Auf der Welle des Erfolgs
1994-2003
Der Kronplatz bleibt auf Expansionskurs, technisch immer up to date. Im Zeitalter der Spaßgesellschaft ergänzen Unterhaltungs- und Kulturprogramme das sportliche Angebot. An die Wende zum 3. Jahrtausend und an vierzig Skijahre auf dem Kronplatz erinnert die Friedensglocke „Concordia 2000"

Vorwort

Der Kronplatz ist Südtirols modernstes Skigebiet, zugleich eines der leistungsstärksten im ganzen Alpenraum. Als Magnet für Wintersportler gab und gibt der Berg der Wirtschaft und dem Tourismus im mittleren Pustertal und Enneberg-Tal wesentliche Impulse.

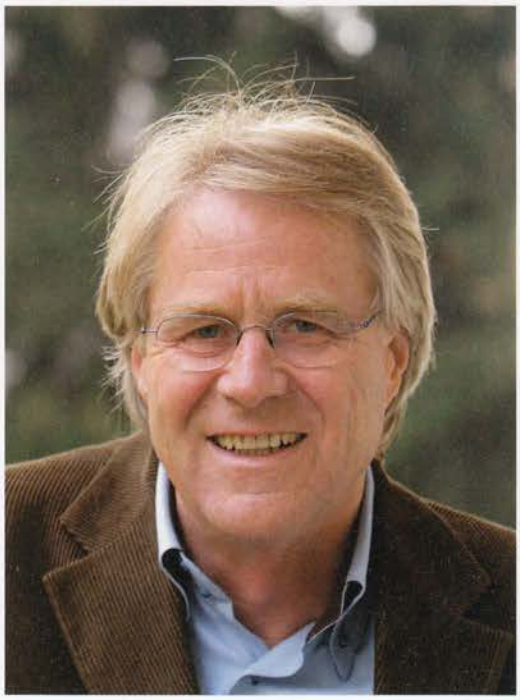
Seit Menschengedenken ist der Kronplatz der Hausberg der Brunecker und der Reischacher, der Olanger, der Geiselsberger und der ladinischen Enneberger gewesen. Mit der Eröffnung der Kronplatz-Seilbahn im Dezember 1963 hat eine Entwicklung begonnen, die ihn von lokaler Größe zu internationaler Bekanntheit geführt hat. Der Kronplatz ist heute Hausberg für Gäste aus ganz Italien, aus Deutschland und Österreich, aus Kroatien und Slowenien, aus den Niederlanden, der Schweiz und Frankreich. Mehr als drei Millionen Übernachtungen hat die jüngste Statistik aus dem Jahr 2002 in der Ferienregion Kronplatz registriert.

Vor vierzig Jahren hat es im Kronplatzgebiet keinen nennenswerten Wintertourismus gegeben. Von außen besehen, sind Entwicklung und Wachstum wie von Zauberhand erfolgt. Doch es gibt keine Erfolge aus dem Bilderbuch. Hinter der Bergkulisse, die alljährlich Millionen Menschen in ihren Bann zieht, stehen mittlerweile vier Jahrzehnte harter, oft genug auch hartnäckiger Arbeit einer vergleichsweise geringen Anzahl von Menschen. Ihre Visionen konnten und können sie nur durch unermüdlichen Einsatz, durch weitblickende Planung, durch Risikobereitschaft, durch Ehrgeiz und durch ein gesundes Konkurrenzstreben realisieren, das Kompromissbereitschaft und Konsensfähigkeit einschließt.

Dankbar in Erinnerung zu halten sind die mittlerweile verstorbenen Pioniere der Kronplatz-Erschließung. In Bruneck sind dies die Initiatoren und Motoren des Seilbahnbaus: Allen voran Brunecks Ehrenbürger Ernst Lüfter, mit ihm Peter Aichner, Hans Schönhuber und Josef Schönhuber, Georg Oberhammer, Eduard Stemberger, Paul Schifferegger und Adolf Nicolussi als Gründungsmitglieder der „Kronplatz Seilbahn Genossenschaft".

Olang gedenkt der verstorbenen Gesellschafter Johann Elzenbaumer und Franz Laner als Initiatoren des örtlichen Skibetriebs am Kronplatz.

St. Vigil hält Fritz Mutschlechner, Antonio Call, Giovanni Cristofolini, Pietro Flöss, Davide Z. Schanung, Franz Erlacher und Hadwiga Walde Demetz in ehrendem Gedenken.



Kurt Lüfter, Präsident „Skirama Kronplatz"

Mit Dank zu würdigen sind auch die Initiative und die Leistungen der derzeitigen Führungskräfte der einzelnen Gesellschaften. In Bruneck hält Werner Schönhuber als Präsident des Verwaltungsrats der „Kronplatz Seilbahn AG" den Kronplatz bereits seit 20 Jahren auf Erfolgskurs, in Olang führt Richard Prugger die „Olanger Seilbahnen AG" tatkräftig und zukunftsorientiert, seit 1970 als Vizepräsident, seit 15 Jahren als Präsident. Hans und Peter Erlacher, Erich Kastlunger und Fritz Mutschlechner sind die Pioniere der Anbindung von St. Vigil an den Kronplatz gewesen. Erich Kastlungers Gesellschaft „Skiarea Miara" und die „Seilbahnen St. Vigil AG" haben dem Berg auch wesentliche Impulse für die Einführung gemeinsamer Skipässe, der ersten automatisch kuppelbaren Anlagen oder der künstlichen Beschneiung gegeben.

In der Erkenntnis, dass der Kronplatz nur in Zusammenarbeit zu einem der führenden alpenländischen Skireviere werden könne, haben sich die mittlerweile vier Lift- und Bahngesellschaften am Kronplatz schon vor bald dreißig Jahren intern im Verbund „Skirama Kronplatz" zusammengeschlossen und durch die Mitbegründung der Dachorganisation „Superski Dolomiti" die Koordination und Kooperation mit anderen benachbarten Gebieten initiiert.

So viele Köpfe, so viele Meinungen. Jede Gesellschaft will das Beste für den Berg, und jede will die beste sein. Es liegt auf der Hand, dass mitunter die Vorstellungen darüber auseinandergehen, was wo zu welchem Zeitpunkt wohl das Beste sei. Nicht auf der Hand lagen bisher die vielen kleinen und großen, manchmal unscheinbaren, manchmal spektakulären Schritte, die über alle Kontroversen hinweg das Gültige und das Verbindende, damit auch den Erfolg geschaffen haben.

Zum vierzigjährigen Jubiläum der Kronplatz-Seilbahn und zum eigenen dreißigjährigen Jubiläum legt der Verband „Skirama Kronplatz" eine Chronik auf, die im Detail dokumentiert, wie der Kronplatz vom Aussichts- und Wanderberg zum rundum perfekten Skiberg geworden ist. Ergänzend dazu zeigt ein eigener Bildband den Kronplatz von heute als „Allrounder" unter den klassischen Skigebieten, als ideales Terrain für Anfänger jeden Alters, für Familien und für sportlich Ambitionierte. Denn schließlich gebührt auch unserem internationalen Hausberg ein Dankeschön. Sein vielseitiges Gelände und seine traumhafte Lage zwischen den Alpen und den Dolomiten sind die natürliche Grundvoraussetzung unseres Wachstums und Wohlstands.

Schöne Aussichten

Ungeahnte Bewegung ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ins Pustertal gekommen, in einen sehr stillen Winkel der Habsburger Monarchie. 1871 baute die Südbahngesellschaft mit 10.000 Akkordarbeitern in der Rekordzeit von nur 16 Monaten die 211 Kilometer lange Eisenbahnlinie von Franzensfeste nach Lienz. Die Züge brachten den Tourismus ins Rollen.

Der Schriftsteller Ludwig Steub berichtet in seinen „Lyrischen Briefen" sehr amüsant vom Urlaubsboom der ersten Stunde: „Die ganze Welt wirft sich jetzt, seit die Bahn eröffnet ist, auf das Pusterthal, aber die Pusterer sind auch die Männer, um den Stoß nicht nur ganz unschädlich, sondern auch angenehm und einträglich zu machen. Nicht leicht wird eine Landschaft in so kurzer Frist und mit solchem Nachdruck aus unbekannter Dunkelheit ins mitteleuropäische Hochlicht eingedrungen sein wie das lange, grüne, herrliche Pusterthal. Zu der Schönheit der Natur und seiner großen, weiten, fernhin leuchtenden Dörfer tritt hier aber noch ein anderer Umstand. Gute Menschen lieben gute Wirtshäuser, und in diesem Zweig haben sich die Pusterer, obwohl lange im Verborgenen blühend, immer ausgezeichnet."

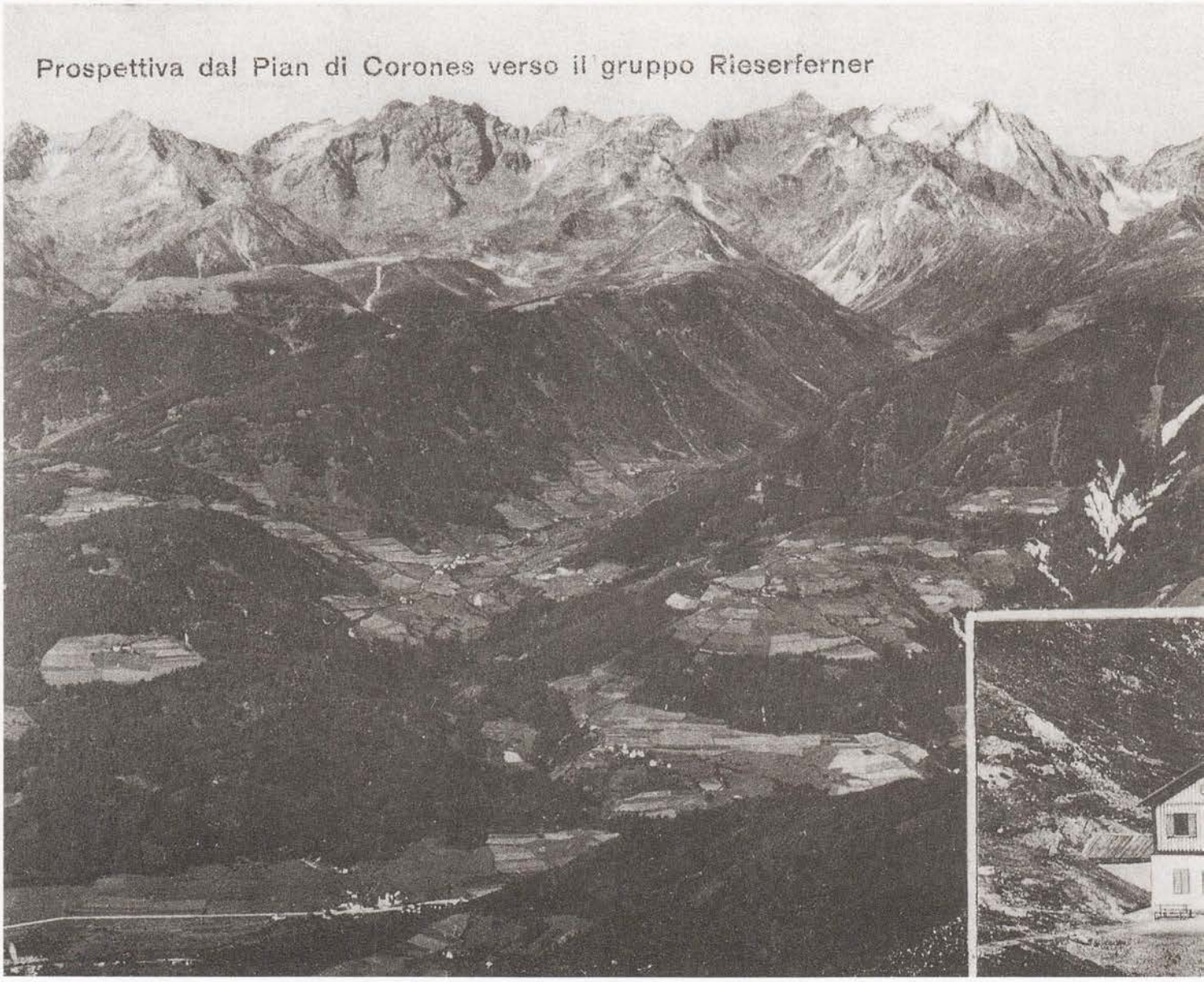
Im neu entdeckten Paradies der Bahn-Urlauber rückte natürlich auch der Kronplatz ins Rampenlicht. Bereits die Pioniere des Alpinismus hatten ihn als wunderbaren Panoramaberg gelobt. Der Österreicher Paul Grohmann etwa, Erstbesteiger anspruchsvoller Dolomitengipfel, hat notiert: „...es besteht für mich kein Zweifel, dass die Rundschau vom Kronplatz eine der schönsten in den Alpen ist, und kein Gipfel, den ich kenne, vereinigt wieder die beiden Gegenstücke Marmolada und Zillertaler Ferner in solcher Weise mit der schönsten Talsicht, die man sich denken kann."

Nach der Erschließung durch die Bahn legten auch die ersten professionellen Reiseführer ihren Lesern den Kronplatz als eines der lohnendsten Wanderziele ans Herz. Im Band „Deutsche Alpen, zweiter Teil" von „Meyers Reisebüchern", den das „Bibliographische Institut" 1899 in fünfter Auflage in Leipzig und Wien veröffentlicht hat, steht beispielsweise zu lesen: „Die Aussicht ist eine der schönsten der Dolomiten." Sorgfältig stellt das Buch die Gipfelprominenz rings um den Kronplatz vor: „Im Norden die Zillerthaler Gletscher, die Rieserfernergruppe, weiter östlich die Tauernkette, Glockner, Schobergruppe, im Osten der Helm. Im Südosten und Süden die Dolomiten von Ampezzo bis hinüber zum Schlern bei Bozen. Südwestlich die Berge von Meran, die Adamellogruppe und die Ortlergruppe. Im Westen die Ötzthaler Alpen."

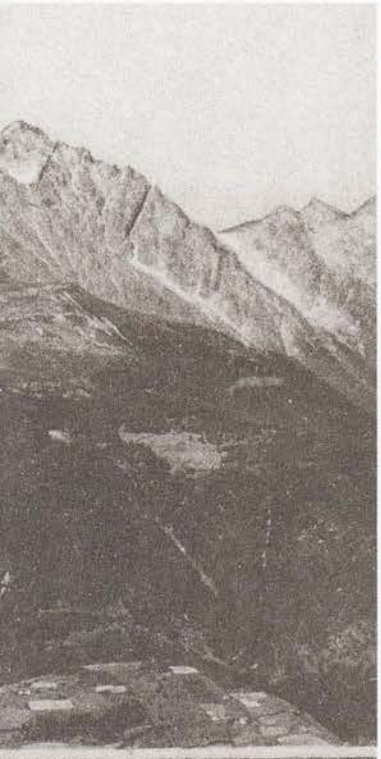
Pioniere des Alpinismus wie Paul Grohmann haben die herrliche Aussicht vom Kronplatz gepriesen. Auch die ältesten Ansichtskarten versuchen einen Eindruck von der vielfältigen Bergkulisse zu geben.

Der Deutsch-Österreichische Alpenverein baut 1894 das erste Schutzhaus auf dem Kronplatz, eine Einkehrstation mit 12 Betten. Sommers ist sie Ziel der Bergwanderer, im Winter kommen erste Skifahrer.

Der Aufstieg mit Fellen ist mühsam. Doch die Tourenskifahrer finden ihn lohnend. Unberührte weiße Pulverschneefelder verlocken zur Kontemplation der Natur und zu rasanten Abfahrten.



Der Erste Weltkrieg endet mit der Übernahme Südtirols durch Italien, aus dem „Brunecker Schutzhaus" wird nun der „Rifugio CAI" unter Führung des italienischen Alpenvereins „Club Alpino Italiano".

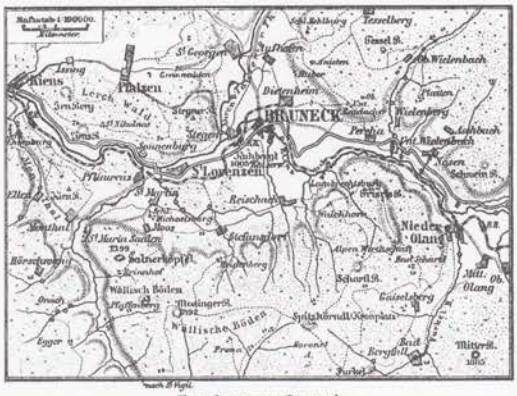


In der Rubrik „Ausflüge und Bergpartien" empfiehlt Meyers Führer durch die deutschen Alpen den Wanderern zwei offensichtlich schon damals markierte Aufstiege von Reischach zum Gipfel, einen über die Ochsenalpe, einen zweiten über die Kappler Alpe. „Bequemen" Leuten rät der Guide zu einer Bahnfahrt von Bruneck nach Olang, zu einem Fußmarsch bis Geiselsberg mit Übernachtung, zum Aufstieg über die Kappler Alpe zur Spitze. Als Abstieg wird der Pfad ins Enneberg-Tal nach St. Vigil genannt. „Wegweiser unnötig" kommentiert der mehr als hundert Jahre alte Reiseführer – ein Tipp, sich 7 Kronen für einen ortskundigen Begleiter zu sparen.

Die herrlichen Kronplatz-Perspektiven haben nach den Bergsteigern auch die ersten Skifahrer gesucht und zu schätzen gewusst. Mit Fellen stiegen sie im Schweiß ihres Angesichts bergan, am kräftezehrendsten war die steile Nordflanke von Reischach bei Bruneck, leichter ging's auf den sanfter geneigten Hängen von Olang und Geiselsberg im Osten und von Sankt Vigil an der Südseite. Die traditionelle Abfahrt führte nach Olang. Die Brunecker konnten dabei den Heimweg sogar auf Skiern bewältigen, sie fuhren von Niederolang nach Litschbach, von dort nach Unterwielenberg, das letzte Wegstück dann auf der alten Pustertaler Straße.

Wie die Wanderer konnten auch die Tourenskiläufer das Gipfelglück im Trockenen und Warmen begießen. Denn schon 1894 hatte der Deutsch-Österreichische Alpenverein (DÖAV) knapp unterhalb des Gipfels das „Major-Platter-Haus" als Einkehrstation mit 12 Betten erbaut. Diese älteste Berghütte mit Blick nach Bruneck und auf den gezackten Alpenkamm der Zillertaler und Rieserferner wurde allgemein „Brunecker Schutzhaus" genannt; sie war fast ganzjährig geöffnet. Nach dem Ersten Weltkrieg, als Südtirol im Vertrag von Saint-Germain an Italien fiel, übernahm sie der italienische Alpenverein Club Alpino Italiano" (CAI).

Lange Jahre ist die CAI-Hütte von der Familie Moser aus Bruneck bewirtschaftet worden. 1939 haben sie Sepp und Jetti Ellemunt übernommen. Mit seiner großen Berg-Erfahrung und seiner Gastfreundschaft ist „der Sepp" (Jahrgang 1913) als Hüttenwirt zeitlebens eine legendäre Persönlichkeit am Kronplatz gewesen. Die Familie Ellemunt hat das CAI-Schutzhaus 1970/71 zugunsten eines neuen eigenen Betriebs aufgegeben und auf dem Plateau ein großes Selbstbedienungslokal eröffnet, das „Gipfelrestaurant".



Umgebung von Bruneck.

Schon im fernen Jahr 1899 liefert der Band „Deutsche Alpen" von „Meyers Reisebüchern" detaillierte Karten und sorgfältig recherchierte Beschreibungen von Bruneck und der gesamten Kronplatzregion.

KAPITEL 2

1873 – 1953

Träume vom Schweben

Als neues und leistungsstarkes Verkehrsmittel führt die Eisenbahn immer mehr Besucher in die Alpenregionen. Das bringt die Vordenker des Fremdenverkehrs auf die Idee, die Gäste mit eigenen Bergbahnen schnell und bequem auch direkt auf die Gipfel zu bringen. Noch vor dem Ersten Weltkrieg nehmen die ersten Schwebeseilbahnen der Monarchie ihren Betrieb auf – in Südtirol. Doch es vergehen zwei Kriege, bis wieder ernsthaft an Seilbahn-Großprojekte gedacht werden kann. Auch Schlepp- und Sessellifte sind noch so kostspielig, dass sie sich im Kronplatz-Gebiet erst nach dem Zweiten Weltkrieg einbürgern.

Die älteste und traditionellste Abfahrt führt nach Olang. Die Tourenskifahrer erleben die winterliche Alm- und Waldlandschaft als stille Idylle mit Blick auf majestätische Dolomitenfelsen.

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit, der vom Fahren auf die Berge sehr viel jünger. Es handelt sich dabei um Visionen von Komfort und Bequemlichkeit, die im 19. Jahrhundert durch die Köpfe einiger Touristiker der ersten Stunde geisterten. Mit Bergbahnen, so dachten sie zu Recht, könnte man auch jene Besucher für die Schönheiten der Bergwelt begeistern, die nicht so sportlich unterwegs sein konnten oder wollten wie die abenteuerlustigen und waghalsigen Bergsteiger und Kletterer aus dem Ausland.

Südtirol gehörte zu jener Zeit noch zur österreichisch-ungarischen Monarchie. Die erste Seilbahn des Kaiserreichs war eine Standseilbahn. Sie erschloss Anno 1873 anlässlich der Weltausstellung in Wien den Leopoldsberg, eine Erhebung, die wohl jeder Alpenbewohner als harmlosen Hügel einstuft. Trotzdem: die neuartige Bahn war eine Sensation. Noch mehr Aufsehen aber machten die ersten Seilschwebebahnen für die öffentliche Personenbeförderung – sie

Skifahren ist jahrzehntelang der Sport einer passionierten Minderheit. Zu ihrem Glück braucht sie keine Bahnen und Lifte, sondern nur „zwoa Brettl'n und an g'führigen Schnee".

Auf dem Weg von Olang zum Kronplatzgipfel legen die Wintersportler gern beim Bergbauernhof in Geiselsberg eine gemütliche Verschnaufpause ein, sowohl bergauf als auch bergab.

Abenteuerlust, Leidenschaft für die Berge und den Skisport führt die Jugend im Kronplatzgebiet zu jeder Jahreszeit hoch hinaus. Beliebte Tourenziele sind außer den Flanken des Kronplatz auch die Dolomiten.

Lange vor der Einführung technischer Aufstiegshilfen haben die einheimischen Burschen ihr Können bei Skirennen gemessen. Stolz posiert die Mannschaft aus St. Vigil in Enneberg.

waren zunächst nämlich nur als Materialseilbahnen für den Berg- oder Festungsbau bekannt gewesen.

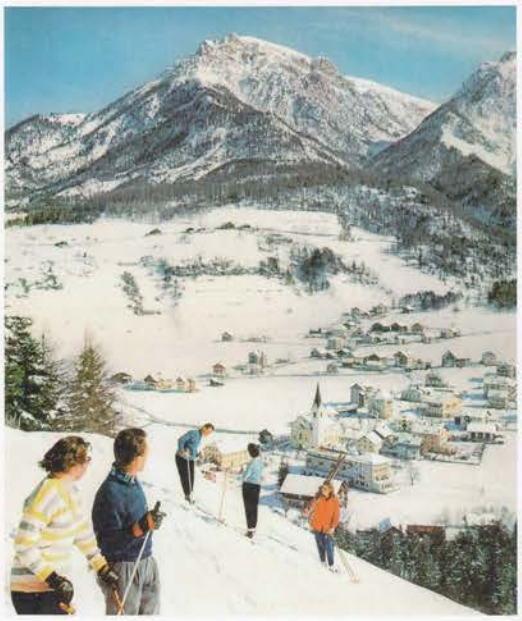
Als erste österreichische Schwebeseilbahn nahm die Kohlernbahn bei Bozen im Juni 1908 ihren Betrieb auf, die auf Initiative eines Bozner Gastwirts gebaut worden war. Sie galt als buchstäblich bahnbrechende Errungenschaft, fand großen Anklang und bald auch Nachfolger: 1910 eröffnete die Vigiljochbahn bei Meran. Beide Südtiroler Bahnen waren so beliebt und erfolgreich, dass auch für das Hafelekar oder den Patscherkofel bei Innsbruck Seilbahnprojekte entworfen wurden.

Auch in Bruneck gab es zu jener Zeit einen technisch versierten und innovativen Bürger mit Seilbahnplänen für den Kronplatz. Der Baumeister Dominikus Madile entwarf eine zweitrassige Bahn. Sie sollte die Talstation nördlich des Sternwaldeles in der Sternwiese haben. Der erste Abschnitt der Seilbahn sollte nach Reischach führen, der zweite auf den Kronplatzgipfel. Doch der Erste Weltkrieg machte diesem und allen anderen zivilen Bahnprojekten in der Habsburgermonarchie ein Ende.

Während der Kriegsjahre 1914 bis 1918 wurden zahlreiche Seilbahnen für militärische Zwecke errichtet. Dabei sammelten die Techniker wertvolle neue Erkenntnisse. Am wichtigsten war die Entdeckung, dass es vorteilhafter war, die Seile viel straffer zu spannen als zunächst üblich – so benötigte man weniger Stützen, erhöhte die Lebensdauer der Seile und erweiterte die bautechnischen Möglichkeiten.

Die Pionierleistungen der Kriegszeit vollbrachten zwei Südtiroler, die Brüder Josef und Louis Zuegg aus Meran. Sie bauten fünf Seilbahnen im Hochgebirge und entwickelten dafür jenes System, das für die sogenannten klassischen Seilbahnen noch heute bestimmend ist.

Nach dem Ersten Weltkrieg – Südtirol war nun ein Teil Italiens geworden – kamen die ersten Impulse für neue Seilbahnbauten aus der Wirtschaft und dem Fremdenverkehr. 1938 ließen mehrere einflussreiche Brunecker Bürger das Seilbahnprojekt für den Kronplatz wieder aufleben. Sie gründeten eine Aktiengesellschaft und gaben ein Projekt in Auftrag.



In der Zwischenkriegszeit haben deutsche Winterurlauber die ersten Ski nach St. Vigil gebracht. Das verwunschene Bergdorf wird erst durch die Erschließung des Kronplatz zum renommierten Wintersportort.

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg ist in St. Vigil eine der ersten Skischulen Südtirols und Italiens entstanden. Von Dauer ist freilich erst die Neugründung nach 1945 geworden, eine Initiative der örtlichen Pioniere.

Die Seilbahnpläne für den Kronplatz sind Ende der vierziger Jahre noch Visionen. Doch an seinem Fuß entstehen allmählich erste einfache Lifte wie der „Cianross"-Schlepper in St. Vigil.

Gedacht war an eine eintrassige Schwebebahn von Reischach bis zum Kronplatz. Sie wurde in erster Linie als Attraktion für den Sommer gesehen, doch man liebäugelte auch schon mit einem Winterbetrieb. Die Fremdenverkehrsbehörde genehmigte das Projekt, realisiert wurde es indessen nicht. Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Finanzierungskredits waren die erste große Hürde, an der es scheiterte. Die schweren Zeiten, die für Südtirol 1939 durch das Optionsabkommen zwischen Hitler und Mussolini und durch den Zweiten Weltkrieg begannen, ließen das Projekt platzen, die Seilbahngesellschaft löste sich auf.

Nach dem Zweiten Weltkrieg brachte Willi Kofler, der damalige Präsident des Brunecker Fremdenverkehrsamts, die Erschließung des Kronplatz ab 1950 wieder zur Sprache. Eine Studie ermittelte als günstigste Trasse eine Seilbahnstrecke, die vom Reischacher Schießstand zum Spitzhorn verlaufen sollte. Doch das nötige Kapital kam nicht zusammen, die Initiative stellte ihre Aktivitäten ein.

Stand- und Schwebeseilbahnen wurden zunächst völlig unabhängig vom Skisport entwickelt und realisiert. Der Bau von Schlepp- oder Sesselliften hingegen hängt eng mit dem Wachsen der Popularität dieser Sportart zusammen. In Südtirol kannte man die rutschigen Brettln von den Soldaten des Ersten Weltkriegs, die sich damit die Wege entlang der verschneiten Dolomitenfront erleichterten. In den Gebieten rund um den Kronplatz hatten nach dem Ersten Weltkrieg erste vereinzelte Winterurlauber einfache Skier im Schlepptau, sie alle stapften wacker zu Fuß bergan. In St. Vigil hielt 1923 ein Skilehrer aus Deutschland die ersten Skikurse für Feriengäste ab, als erster Einheimischer legte Hubert Mutschlechner 1926 die Skilehrerprüfung ab. Zehn Jahre später gründete er zusammen mit anderen eine der ersten Skischulen Südtirols.

Schon in den dreißiger Jahren gab es auf dem Kronplatz ein Skirennen. Die passioniertesten und ambitioniertesten Tourenskifahrer der damaligen Zeit stiegen von Reischach, Olang oder St. Vigil auf den Gipfel, um beim „Kronplatz-Rennen" Lorbeeren einzuheimsen. Die Rennstrecke nach Niederolang war weder präpariert noch genau abgesteckt, jeder sauste

Nach dem Zweiten Weltkrieg bieten einige Gasthöfe in St. Vigil den Wintergästen Skikurse an. Initiatoren der Gründung von Skiclub und Skischule sind die örtlichen Pioniere Hans Erlacher und Erich Kastlunger.

Die ersten Lifte sind das Werk von Tüftlern und Bastlern. Zur Bergfahrt haken sich die Skifahrer selbst mit einfachen Bügeln an das „fahrende" Seil von Fritz Mutschlechners „Cianross"-Lift in St. Vigil.

Viele alte Winterfotos zeigen die Kronplatzregion als Skiparadies in opulentem Weiß. Doch schneearme Winter waren schon damals keine Seltenheit – die Skisüchtigen sind dann auf Wiesen voller Raureif gefahren

so schnell er konnte zu Tal, manche fuhren in Geiselsberg geradewegs zwischen Scheune und Wohnhaus des „Rieper"-Hofs hindurch. Feuchtfröhliche Siegerehrung war dann im Gasthaus „Kronplatz" in Niederolang. Auch in St. Vigil waren Skirennen sehr beliebt, zum Beispiel auf dem ursprünglichen Hang der heutigen „Erta"-Piste.

Gleich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs boten einige Gasthöfe in St. Vigil wieder Skikurse an, 1946 entstand der Skiclub St. Vigil. Unter den Gründungsmitgliedern waren die beiden örtlichen Skipioniere der Nachkriegszeit, Erich Kastlunger und Hans Erlacher, der nun schon seit mehr als fünfzig Jahren Präsident des Clubs ist. Er begründete 1948 die Skischule neu, bald gesellte sich Erich Kastlunger als Skilehrer dazu. Vorbild der St. Vigiler beim Liftbau ist Erich Kostner gewesen, der Skipionier aus dem nahe gelegenen Dorf Corvara in Alta Badia, der den ersten Schlittenlift des Gadertals und 1947 den ersten Sessellift Italiens auf den Col Alt bauen ließ.

Auch St. Vigils erste Aufstiegshilfe ist ein Schlittenlift gewesen, ein recht abenteuerliches Gerät, Ende der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ausgeklügelt von Josef Erlacher. Mit Hilfe einer Seilwinde konnte ein großer, schwerer Holzschlitten eine Fuhre Skifahrer 250 Meter hoch bis zum Waldrand von Cianeis ziehen. Sehr simpel war auch das System von St. Vigils erstem Skilift, den Fritz Mutschlechner 1949 auf Cianross errichtete. Es war ein Stahlseil, das im Kreis fuhr, die Skifahrer konnten sich mit Haken ins Seil hängen und hochziehen lassen.

Ende der vierziger Jahre wurde in St. Vigil eine Gesellschaft gegründet in der Absicht, einen Sessellift auf den Piz de Plaies zu bauen, der 1950 in Betrieb gehen sollte. Es wurde auch bereits ein Auftrag vergeben. Doch in letzter Minute traten einige Gründungsmitglieder zurück. So mussten die Gesellschaft aufgelöst und die Sessellift-Pläne begraben werden.

Die Brunecker Skisportler bekamen Ende der 40er Jahre einen ersten Lift. Der Brunecker Metzger Pircher führte damals das Gasthaus in Waldheim und ließ in den nahen Wiesen einen kleinen Schlepplift bauen. Viele blieben dennoch einer altbewährten Touren-Route treu, stiegen auf zum „Korer"-Hof in Reischach und fuhren von dort in Richtung St.Lorenzen, in die „Tauern"-Hügel.

Schneearme Winter konnten die Freaks der Frühzeit vom Skifahren nicht abhalten. Ob in Bruneck, in Olang oder in St. Vigil: Man suchte und fand ganztags schattige Hänge, wo man auf dicken Raureif-Schichten bergab rutschen konnte.

Gaudi muss sein. Mit Pauken und Trompeten feiert St. Vigil die Siegerehrung der Dorfchampions beim beliebten Skirennen „Pröma Gara". Manchmal werden die Skirennen als spaßige Hindernisläufe inszeniert.

KAPITEL 3

1950 – 1963

Wünsche werden wahr

Viele Visionen, wenig Geld – das ist das Leitmotiv der Gründungsphase. Bruneck macht jetzt wirklich Ernst mit seinen Plänen, 1963 gehen die Kronplatz-Seilbahn und der „Belvedere"-Lift in Betrieb. In Olang gibt es seit Mitte der Fünfziger Jahre einige kleine Lifte, doch skibegeisterte Bürger streben nach Höherem, suchen die Kronplatzhänge nach einem geeigneten Liftstandort ab. Von St. Vigil surren zwei Schlepplifte Richtung Piz de Plaies, dem Kronplatz gegenüber entsteht ein erster Korblift.

Bevor mit dem Seilbahnbau begonnen werden kann, muss eine Materialseilbahn von Reischach zum Gipfel errichtet werden. Sie transportiert alles Nötige und auch manches Überflüssige- für den Bau von Mittel- und Bergstation.

Die Talstation der Kronplatz-Seilbahn wird in den Wiesen am Ortsrand von Reischach erbaut. Die Bauzeit für die gesamte Anlage beginnt im Herbst 1961 und dauert bis zur Eröffnung zu Weihnachten 1963.

Um 1955

Im Dunstkreis des Kronplatz surren einige wenige Lifte. In Bruneck der „Waldheim"-Lift, in Oberolang der „Keil"-Lift, der „Holzer"- und der „Kohlscherm"-Lift in Niederolang, in Geiselsberg ein kleiner Lift beim Gasthof „Arndt". In St. Vigil gibt es nach wie vor nur den Haken-Schlepplift auf Cianross.

1957

St. Vigils Skipionier Hans Erlacher baut den ersten veritablen Skilift im Dorf. Der Schlepplift „Pedagà" liegt in Dorfnähe auf den Wiesen an der Ostflanke des Piz de Plaies.

1959

Hans Erlacher übernimmt den alten „Cianross" – Schlepper von Fritz Mutschlechner und erneuert ihn.

1960

In Bruneck gründet auf Initiative von Ernst Lüfter eine Gruppe engagierter Bürger die „Kronplatz Seilbahn GmbH" mit Ernst Lüfter als Präsidenten.

In St. Vigil entsteht nach dem ersten gescheiterten Versuch im Jahr 1950 eine neue Aktiengesellschaft, die „Ski-Lift, Seggiovie e Funivie della Val di Marebbe AG". Den ersten Verwaltungsrat bilden Ing. Giuliano Goidanich als Präsident, Dr. Giuseppe Zincone und Carlo Sobrino als Verwaltungsräte. Sitz der Gesellschaft ist St. Vigil, der Verwaltungssitz jedoch befindet sich in Rom.

1961

Die Brunecker Seilbahn-Genossenschaft wird umgewandelt in die Aktiengesellschaft „Kronplatz Seilbahn AG ". Ernst Lüfter bleibt ihr Präsident. Im Herbst wird mit dem Bau einer Materialseilbahn als Transportmittel für den Seilbahnbau begonnen.

Die Sektion Bruneck des Alpenvereins Südtirol bringt der Seilbahnbau auf den Gedanken, nach dem Verlust der CAI-Hütte wieder ein eigenes Schutzhaus auf dem Kronplatz zu errichten. Sie nimmt den Bau des „Brunecker Hauses" in Angriff.

1962

Die Brunecker „Kronplatz Seilbahn AG" gibt den Seilbahnbau in Auftrag. Sie erwirbt Grundstücke für die Talstation und den Parkplatz in Reischach. Kreditaufnahmen sind nötig, die Finanzlage ist prekär.

In Olang werden erste Pläne für einen Lift am Kronplatz geschmiedet.

Die Aktiengesellschaft in St. Vigil baut die erste Piste und den ersten Skilift „Piz de Plaies", einen Korblift, der zu Weihnachten in Betrieb geht. Hans Erlacher und Erich Kastlunger hatten zuvor alle ihre Kräfte einsetzen müssen, um für Trasse und Piste die notwendigen Genehmigungen zur Durchfahrt zu erreichen.

1963

Die Brunecker Seilbahnaktionäre erwerben Grundstücke für Bergstation, Mittelstation und Parkplätze. Im Frühsommer beginnt der Bau des „Belvedere"-Lifts. Der Bau der Seilbahn geht zügig voran. Der 25. Dezember ist gleich mehrfach ein feierlicher Tag – die Seilbahn und der „Belvedere"-Lift werden mit Festakt eröffnet und gehen in Betrieb. Die erste Wintersaison beginnt. Die erste Kronplatzseilbahn überwindet in zwei Trassen insgesamt 1.261 Höhenmeter auf einer Gesamtstrecke von 3.738 Metern. Die Kabinen der ersten Trasse haben Platz für 35 Personen, die der zweiten Trasse für 25 Passagiere. Auf der ersten Trasse können pro Stunde 300 Personen, auf der zweiten 440 Personen zu Berg befördert werden.

Das „Brunecker Haus" der AVS-Sektion Bruneck wird offiziell eröffnet.

ZEITRAFFER

In den 50er Jahren gibt es im Kronplatzgebiet 5 einfache Schlepplifte. 1962 geht in St. Vigil der Korblift „Piz de Plaies" in Betrieb. 1963 eröffnet die Brunecker Kronplatz-Seilbahn.

Die Kronplatz-Seilbahn wird eine klassische Schwebe-Seilbahn mit zwei Trassen. Die Rohbauten von Mittel- und Bergstation sind Großbaustellen an für die damalige Zeit außergewöhnlichen Standorten.

Eine heikle Aufgabe für die Seilbahnarbeiter und daher auch für Zaungäste ein sehr spannender Augenblick ist der so genannte „Seilspleis".

Ernst Lüfters unermüdlicher Einsatz hat die technische Erschließung des Kronplatz überhaupt erst möglich gemacht. Zwanzig Jahre lang hat Brunecks Pionier als Präsident die „Kronplatz Seilbahn AG" geleitet.

GEGEN JEDEN WIDERSTAND

Wie sich der Skisport beim breiten Publikum durchsetzte

Skifahren – für die Mehrheit der Bevölkerung des Alpenraums war das ursprünglich einmal eine mehr als nur suspekte Angelegenheit. Die ersten Skifahrer kamen wie die ersten Bergsteiger aus dem Ausland, waren also Exoten, deren skurriles Treiben man nicht weiter ernst zu nehmen brauchte.

Kritischer wurde es dann schon, als die importierte Skibegeisterung auch einheimische Burschen packte. Sie wurden zur lokalen Minderheit, erfuhren als „Spinner" die verschiedensten Mittel und Mechanismen der Diskriminierung. Sie galten bestenfalls als „junge Wilde", die halt ihr Mütchen kühlen oder ihren Tatendrang irgendwie austoben mussten. Viele hielten Skifahren für gefährlich bis lebensbedrohlich, für ungesund und überflüssig, für Zeit- und Geldverschwendung. Nichts für anständige Leute, erst recht nichts für Kinder oder Frauen.

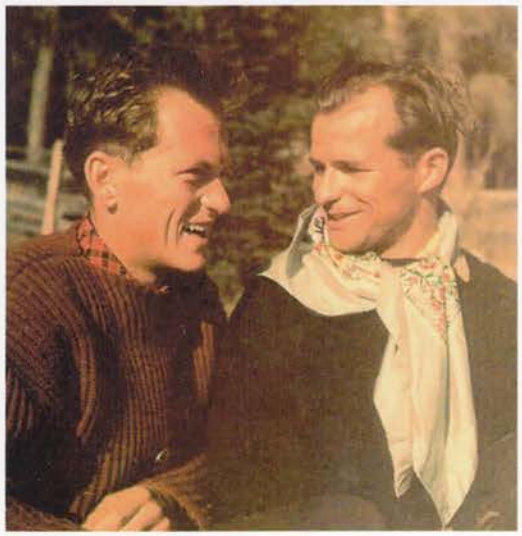
Doch solche Vorhaltungen konnten die frühen Skifreaks nicht bremsen. Nach dem Zweiten Weltkrieg ist ihre Sportart immer populärer geworden – auch in Südtirol, auch in den Gebieten rund um den Kronplatz, auch bei Kindern und Frauen. Trotzdem war der Weg zum Massensport noch weit. Skepsis und Misstrauen richteten sich nun gegen das technische Gerät, mit dem den Wintersportlern der Aufstieg erleichtert werden sollte.

Auf die Berge gondeln – das hielten die meisten Brunecker Bürger für „einen Blödsinn", und das sagten sie den Verfechtern der Seilbahn auch unumwunden ins Gesicht, als diese ihnen Seilbahnaktien verkaufen wollten. Den Liftplanern in Olang und St. Vigil erging es nicht besser. So viel Geld für ein fragwürdiges Vergnügen auszugeben, erschien der Mehrheit der Dorfbewohner nicht angebracht. Ein Enneberger Bauer äußerte sogar einmal den Verdacht, der Schatten von Liftmasten und Seilen könnte den Ertrag seiner Bergwiese mindern.

Fortgesetzter Bahn- und Pistenbau, vor allem aber auch der Bau von Beschneiungsanlagen haben auch die Umweltschützer als Gegner auf den Plan gerufen. Zu Recht, denn Sensibilität für die Ressource Natur ist in den fortschrittsgläubigen Nachkriegsjahrzehnten des 20. Jahrhunderts überall Mangelware gewesen. Auf dem Kronplatz hat man sich auch diesen Herausforderungen rasch gestellt. Abwasser- und Müllentsorgung, Pistenbegrünung und –beweidung, Trinkwasserqualität bei der Beschneiung, sachgerechte Entsorgung alter Anlagen sind eine Selbstverständlichkeit.

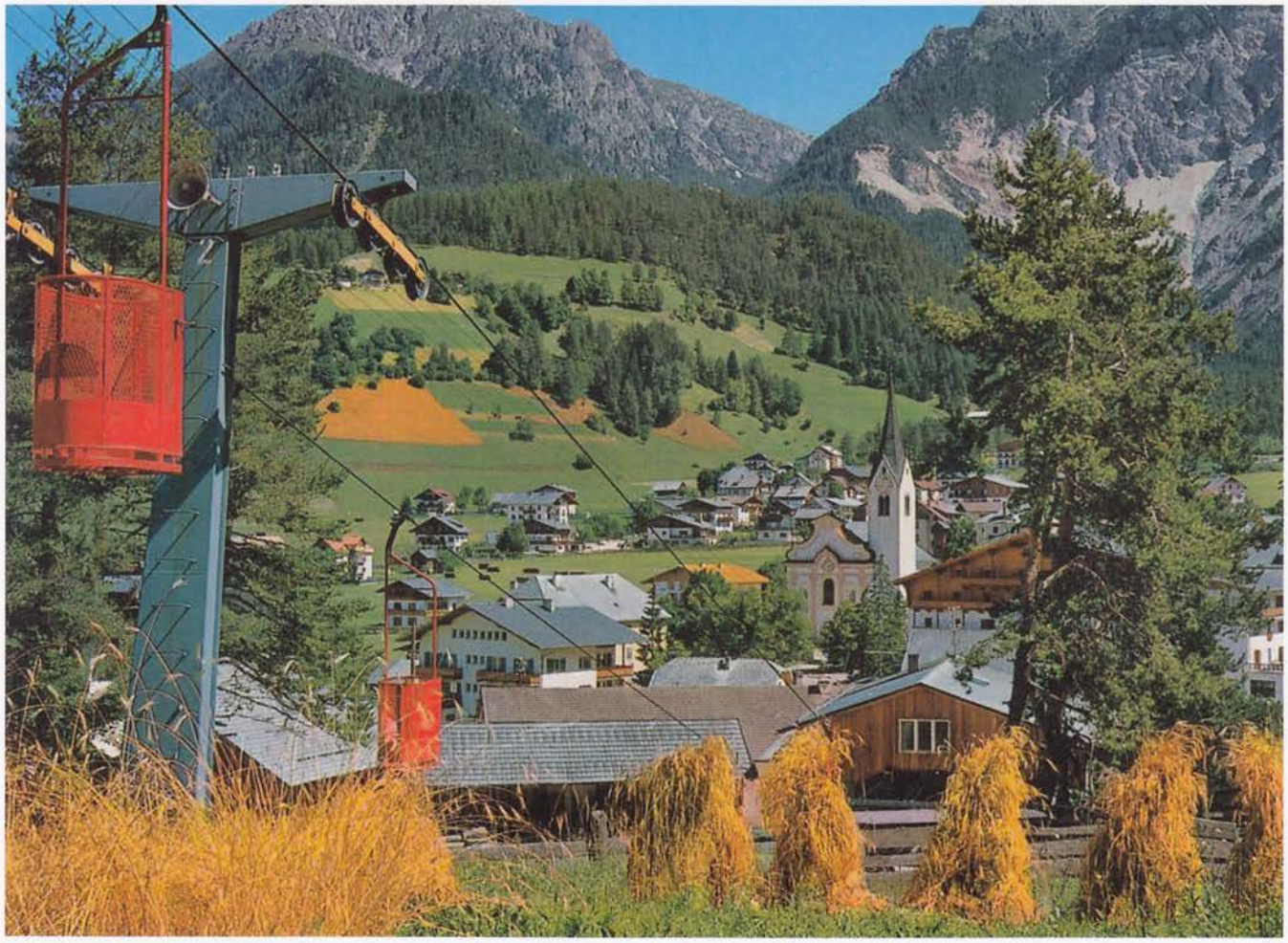
Großer Widerstand weckt starke Gegenkräfte, zum Beispiel Ausdauer und Beharrlichkeit, Begeisterungsfähigkeit, Einfallsreichtum und Zielstrebigkeit. Ohne diese Qualitäten wäre die Verwandlung des Kronplatz von der malerischen Aussichtsplattform in eine rundum perfekt ausgerüstete Skistation wohl nicht möglich gewesen.

Weitblick ist eine seltene menschliche Qualität, aber stärker als alle Widerstände. Die Wirklichkeit hat die Visionen der Skipioniere wahrscheinlich längst in den Schatten gestellt. Doch ohne diese Visionen und den Glauben an ihre Realisierung ist der Kronplatz als eines der größten und modernsten Skireviere des Alpenraums nicht zu denken.



Hans Erlacher (im Bild oben als lässiger Frühjahrssportler) und Erich Kastlunger (im Bild unten links an der Seite von Hans Erlacher) machen schon in jungen Jahren den Wintersport in ihrem Heimatdorf St. Vigil populär.

Jahrzehntelang stehen sich die beiden ladinischen Pioniere zur Seite, meistern mit zäher Ausdauer alle Schwierigkeiten auf dem Weg zur Erschließung der Kronplatz-Südflanke.



Mit dem Bau des Korblifts und der Piste am Piz de Plaies beginnt in St. Vigil im Jahr 1962 die technische Erschließung von Wintersportgelände in neuen größeren Dimensionen.

Auch als schon die ersten Lifte surren, bleibt das Tourengehen beliebt. Denn auf den eigenen Brettl'n ist die Freiheit fast grenzenlos, die Auswahl an herausfordernden Hängen folgt den eigenen Vorlieben.

" W E I S S E W O C H E "

am Kronplatz - Brunecker - Haus Jänner 1969
v. Norbert Mumelter.

Als uns vor nunmehr fast acht Tagen
Die Kronplatz-Bahn heraufgetragen,
War'n wir ein großer Kunterbund
Nach Alter, Stand und Urlaubsgrund.

Man kam nicht nur aus ganz Tirol,
Auch aus der Welt " von Pol zu Pol "
Dieweil man angezahlt schon hätt'
Ein gutes " Weißes Wochen " Bett,
Mit Ski-Kurs, Liften und Menü-
Der AVS führt die Regie !

Der Schnee war glänzend, weiß u.schnell,
Das Haus fast wie ein Kurhotel,
Das Essen gut, Portionen groß
Und die Bedienung tadellos !

Parallel zum Seilbahnbau nimmt die Sektion Bruneck des Alpenvereins Südtirol den Bau einer eigenen Schutzhütte in Angriff. Das neue „Brunecker Haus" organisiert bald „Weiße Wochen", die auch poetisch inspirieren.

Amüsant sind die Tage und Nächte in der Gaststube des „Brunecker Hauses" allemal. Sepp Ellemunt, der legendäre Wirt der CAI-Schutzhütte, gesellt sich gern zu den fröhlichen Runden im Nachbarhaus.

DAS BRUNECKER HAUS

Wie sich der Alpenverein Südtirol am Kronplatz seinen Stützpunkt schuf

„Das Seilbahn-Projekt für den Kronplatz hat viele Brunecker für den Gedanken begeistert, auf dem Kronplatz wieder ein eigenes Schutzhaus zu bauen", erzählt Hermann Lehmann, langjährige Führungskraft der Sektion Bruneck des Alpenvereins Südtirol (AVS). Es war den Bruneckern nämlich nicht möglich gewesen, das von den Faschisten enteignete und dem Club Alpino Italiano (CAI) übertragene Haus wieder zurückzukaufen. Einige Gegner aus den eigenen Reihen meinten zwar, mit einer Seilbahn sei der Kronplatz kein lohnendes Ziel mehr für die Bergsteiger. Doch der Bau des „Brunecker Hauses" wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen und schon 1961 zügig in Angriff genommen. Die Firstfeier war noch im gleichen Jahr.

Weil der AVS damals keine juristische Person gewesen war, wurde eine eigene AVS-Schutzhütten-Genossenschaft gegründet. Sie konnte von der Fraktion Geiselsberg das Grundstück kaufen und offiziell als Grundbesitzerin eingetragen werden. Für den Hausbau gab es einen kleinen Beitrag vom Land. Der viel größere Rest wurde mit Eigenmitteln des Alpenvereins finanziert, vor allem auch mit zahlreichen freiwilligen und kostenlosen Arbeitseinsätzen der Mitglieder. „Viele haben mit großer Begeisterung auf der Baustelle geholfen, haben Steine geschleppt, gemörtelt und verputzt. Die Identifikation mit dem neuen Haus ist sehr groß gewesen.Und natürlich wurde nach harter Arbeit auch anständig gefeiert", erinnert sich Hermann Lehmann.

Inoffiziell ist die Gastwirtschaft des „Brunecker Hauses" 1962 in Betrieb genommen worden, übernachten konnte man allerdings noch nicht. Die offizielle Einweihung war 1963. Nach der endgültigen Fertigstellung gab es im Haus 40 Betten und ein Schlaflager, sodass ungefähr 60 bis 70 Leute Platz hatten. Bis Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts führte der AVS Bruneck das „Brunecker Haus" in Eigenregie, dann wurde es verpachtet. Schon damals hatte es nicht mehr den Charakter eines typischen alpinen Schutzhauses. „Es ist daher auch keine schwere Entscheidung gewesen, das Haus Ende der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts an die „Kronplatz Gastronomie" zu verkaufen", sagt Hermann Lehmann.

Einen weitläufigen Platz an der Sonne genießen die Gäste auf der Terrasse des „Brunecker Hauses". Der Blick geht nach Südosten, fällt auf das faszinierende Felsenmeer der Dolomiten.

Das AVS-Haus ist auch im Sommer als Herberge für Wanderer geöffnet. Doch Ende der siebziger Jahre verliert es seine Bedeutung als klassischer alpiner Stützpunkt, der AVS verpachtet das „Brunecker Haus".

Warten auf Kundschaft ist eine Geduldsübung der Seilbahner im ersten schwierigen Betriebsjahr. Ohne freiwillige Helfer ist vor allem der Winterbetrieb undenkbar. „Alpini"-Soldaten und Seilbahnangestellte helfen beim Liftbau und beim Pistentreten.

Aller Anfang ist schwer

„Wir bauten zwar eine Seilbahn, hatten aber natürlich keinerlei Erfahrung im Umgang mit einer solchen Anlage. 1962 konnte ich ein Praktikum bei der Seilbahn von Zell am See machen. Der Ingenieur dort hat mich sehr gewissenhaft mit allen Details vertraut gemacht. Ich hatte Glück. Er erzählte mir nämlich später, wenn ich ihm nicht sympathisch gewesen wäre, hätte er mir gar nichts gezeigt.

Aber natürlich habe ich dann auch noch ganz offiziell die Dienstleiter-Prüfung abgelegt. Eine wichtige Sache ist durch die Jahrzehnte auch die jährliche Österreichische Seilbahntagung gewesen. Dort tauschen die Tüftler und Bastler bis heute ihre technischen Tricks und Hilfsmittel aus, denn jede Bahn hat ihre Tücken.

Als die Seilbahn im Winter 1963 eröffnet wurde, lag kaum Schnee. Wir hätten aber gern eine Abfahrt vom Gipfel bis zur Mittelstation gehabt. Da habe ich mich zusammen mit dem Skilehrer Heinz Wolf auf die Suche gemacht. Wir schnallten uns die Ski an und beschlossen, dort abzufahren, wo am meisten Schnee lag. Wir fanden ihn in der Mulde bei der CAI-Hütte, dann mussten wir etwas nach links fahren, anschließend wieder gerade runter. So haben wir auf experimentellem Weg die Route der Mittelstation-Piste gefunden, die es noch heute gibt.

Vor der Erfindung der Pistenraupen ist die Pistenpflege eine sehr mühsame Sache gewesen. Wir Seilbahn-Mitarbeiter haben alle zusammen jeden Tag in aller Herrgottsfrühe die Piste zur Mittelstation getreten. Wenn die ersten Skifahrer um neun Uhr in die Bahn gestiegen sind, waren wir die Strecke schon zwölf Mal auf- und abgestiegen. Es hat sich nie jemand beschwert über diese anstrengende Arbeit. Sie gehörte ganz selbstverständlich zum Seilbahner-Job. Wir konnten außerdem auch die „Alpini" des italienischen Heers fürs Pistentreten gewinnen. Die Soldaten bekamen dafür Essen und kostenloses Skifahren."

Max Stemberger aus Bruneck, mehr als ein Jahrzehnt Betriebsleiter der „Kronplatz Seilbahn AG", weitere zehn Jahre Berater im Ausschuss.

KAPITEL 4

4

1964 – 1973

Ein Netzwerk entsteht

Ein Jahrzehnt des Auf- und Ausbaus kennzeichnet den Berg. Von Norden, Osten und Süden her wird er langsam, aber sicher mit einer Reihe neuer Aufstiegshilfen zu einem immer vielseitigeren Skirevier gemacht. Bruneck, Olang und St. Vigil wetteifern um die Gunst der Wintersportler, die sich immer zahlreicher am Kronplatz einfinden und die altbekannte Erfahrung bestätigen, dass Konkurrenz das Geschäft belebt. Das erste Dezennium der Erschließung bringt den Durchbruch. Und angesichts der langen Warteschlangen an den Liften die Erkenntnis: die Entwicklung muss weitergehen.

Das offizielle Einweihungsfest für die Kronplatz-Seilbahn wird zu Beginn der Sommersaison 1964 zelebriert. Eine Gondel mit Girlande bringt die Festgemeinde von der Mittelstation zur Bergstation.

Präsident Ernst Lüfter hütet als Hausherr den bekränzten Eingang der Talstation. Honoratioren und Geistlichkeit würdigen den Seilbahnbau und den Einsatz der Brunecker Pioniere.

1964

Auf der Brunecker Seite entstehen der „Ochsenalpe"-Lift und der „Korer"-Lift, Seilbahn und Lifte werden mit Zählwerken ausgerüstet. Doch es ist ein Krisenjahr für die Seilbahn AG, nach der ersten schwachen Wintersaison retten sie nur Kredite aus Nordtirol, für die einige wagemutige Aktionäre persönlich die Haftung übernehmen.

In Olang wird zwecks Erbauung des „Alpen"-Lifts die „Alpenliftgesellschaft Olang" gegründet, Präsident wird Hans Elzenbaumer.

Die Skiliftgesellschaft in St. Vigil wählt ihren Verwaltungsrat jetzt unter einheimischer Führung. Fritz Mutschlechner wird Präsident, Erich Kastlunger Geschäftsführer. Drittes Ratsmitglied ist August Ties.

1965

Olang baut den Einzelbügel-Schlepper „Alpen"-Lift, daneben wird die „Prackenhütte" errichtet.

In St. Vigil ersetzt Hans Erlacher den Schlepplift „Pedagà" durch ein leistungsstärkeres Modell.

1966

Bruneck legt sich 1966 die erste motorisierte Schneeraupe zu, sie eignet sich allerdings nur für leicht geneigte Hänge. Es beginnt die mehrjährige Suche nach der optimalen Route für eine Talabfahrt.

In Olang gehen der „Alpen"-Lift und die „Prackenhütte" in Betrieb.

Bruneck und Olang geben nun gemeinsame Punktekarten, Tages- und Wochenkarten aus.

1967

Die Brunecker „Kronplatz Seilbahn AG" beteiligt sich am Bau des „Marchner"-Lifts auf der Olanger Seite. Die Saisonkarte wird eingeführt.

In St. Vigil lässt Erich Kastlunger den „Miara"-Lift vom Dorf bis in die Nähe der Schutzhütte „Miara" bauen und beginnt damit die Erschließung des Kronplatz-Südhangs zum Furkelpass.

Für die vier Liftanlagen von St. Vigil wird eine gemeinsame Punktekarte eingeführt. Auch mit Bruneck gibt es gemeinsame Punktekarten.

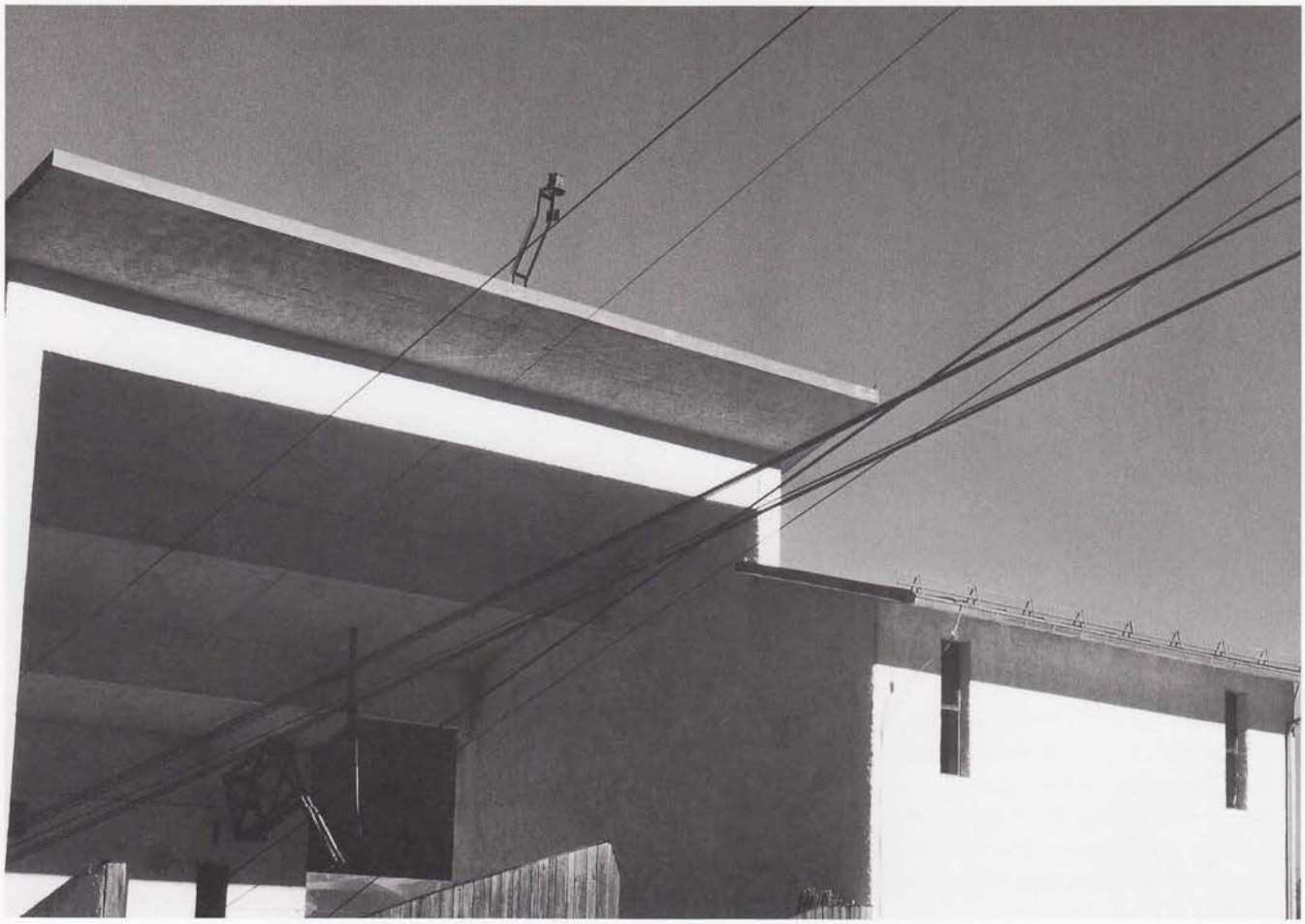
Die St. Vigiler Gesellschaft bildet einen neuen fünfköpfigen Verwaltungsrat. Präsident wird Hans Erlacher.

1968

Bruneck expandiert in südliche Richtung mit dem neuen „Sonnenlift".

Olang nimmt den Einzelbügel-Schlepper „Prackenlift" in Betrieb.

In St. Vigil gründen Erwin Demetz, Franz Feichter, Antonio Kehrer und Peter Erlacher die Aktiengesell-



Symbolisch weisen die Seile der Kronplatzbahn die Richtung: Langsam geht es bergauf mit dem jungen Skigebiet. Auf dem Gipfelplateau werden die ersten Wegweiser zu den Liften von Bruneck, Olang und St. Vigil aufgestellt.

schaft „Skilifte Furkel". Präsident wird Peter Erlacher. Auf Vorschlag von Erich Kastlunger aus St. Vigil und Max Stemberger aus Bruneck schließen alle Gesellschaften ein Kartenabkommen, das den Wintersportlern eine unkomplizierte Benützung aller Anlagen ermöglicht.

1969

Aus dem Brunecker Sportverein „SSV Bruneck" geht der „Skiclub Bruneck" hervor.

Olang und „Miara" in St. Vigil bekommen ihre ersten motorisierten Pistenwalzen.

Die „Skilifte Furkel AG" baut den „Furkellift" bis knapp unter den Kronplatz-Gipfel, den Sessellift „Col Toron" und den „Pre-da-Peres-Lift". Es wird ein gemeinsamer Skipass für alle Anlagen im Dorf und im Kronplatzgebiet eingeführt.

Zum ersten Mal geben die Seilbahngesellschaften zusammen mit dem Verkehrsamt Bruneck und mit den Verkehrsvereinen von Olang, St. Lorenzen und St. Vigil einen gemeinsamen Winterprospekt für den Kronplatz heraus.

1970

Nach mehrjährigen Geländeforschungen an der spröden Kronplatz-Nordflanke ist es soweit, mit der „Sylvester"-Piste bekommt Bruneck die erste Talabfahrt, sie ist 5,4 Kilometer lang.

St. Vigil schafft ein zweites Pistengerät an.

1971

Olang nimmt den „Kronplatz"-Lift mit Doppelbügeln in Betrieb.

St. Vigil rüstet sich mit einem dritten Pistengerät aus.

1972

Olang nimmt den Bau seiner Talabfahrt in Angriff und lässt dafür den Doppel-Sessellifts „Gassl-Oberegg" bauen. Ein weiterer Neubau ist der Doppelbügel-Skilift „Arndt".

Die „Alpenliftgesellschaft Olang" wird umgewandelt in die „Olanger Seilbahnen AG", Präsident wird Hans Elzenbaumer.

In St. Vigil schließen sich die Gesellschaften „Ski-Lift, Sessellifte und Seilbahnen" und „Skilift Furkel" zusammen, um die Errichtung des Sessellifts „Ruis" vom Furkelpass zum Gipfel in Angriff zu nehmen. Die neue Gesellschaft heißt „Seilbahnen St. Vigil in Enneberg", Präsident wird Hans Erlacher, Geschäftsführer Erich Kastlunger.

1973

Zur Entlastung der Seilbahn beschließt Bruneck den Bau des „Herrnegg"-Sessellifts von Reischach bis zur Herzlalm, außerdem wird der „Pramstall"-Schlepplift gebaut.

Olangs Lift-Neubauten „Arndt" und „Gassl-Oberegg" gehen in Betrieb, jetzt hat auch die Ostflanke eine eigene, 4,5 Kilometer lange Talabfahrt.

St. Vigil testet ein neuartiges Skipass-System.

ZEITRAFFER

1973, am Ende des ersten Jahrzehnts nach dem Seilbahnbau, gibt es auf dem Kronplatz insgesamt 17 Aufstiegshilfen. Zusammen haben sie eine Beförderungskapazität von 11.350 Personen pro Stunde. Den Skifahrern stehen 24 Pisten zur Wahl, sie können 32 Kilometer präparierte Hänge unter die Brettln nehmen. Auf dem Berg sind 5 Pistenfahrzeuge und 73 Mitarbeiter der Seilbahngesellschaften im Einsatz.

Die fast fünfeinhalb Kilometer lange „Sylvester"-Piste an der steilen Nordflanke ist die erste Talabfahrt am Kronplatz. Die Route nach Reischach ist das Resultat mehrjähriger Geländeforschungen.

Die drei ersten Skilehrer am Kronplatz sind Hermann Holzer, Hansjörg Weissteiner und Heinz Wolf. Das Trio gründet auch die „Ski-Schule Kronplatz" und organisiert den ersten Skiverleih.

Die ersten Skischüler sind interessierte Einheimische. Im Gebrauch der langen Latten werden sie zunächst einmal ganz ohne Aufstiegshilfen auf sanft geneigten Hängen geschult.

Mitte der siebziger Jahre ist das Skillehrerteam zu einer stattlichen Gruppe herangewachsen. 40 Jahre nach der Seilbahngründung unterrichten fünf Skischulen am Berg.

DAS ABC DES SKILAUFS

Wie die ersten Skilehrer auf den Kronplatz kamen

Drei junge Skilehrer, Hermann Holzer aus Olang, Hansjörg Weissteiner und Heinz Wolf aus Bruneck schlossen sich 1963 zusammen und gründeten zur Inbetriebnahme der Seilbahn die „Skischule Kronplatz". Indessen: „Bei der ersten Bergfahrt zu Weihnachten standen uns fast die Tränen in den Augen, es lag kaum Schnee, wo hätten wir unterrichten sollen?", erinnert sich Hansjörg Weissteiner, der die „Skischule Kronplatz" 35 Jahre lang geleitet hat. Das Skilehrertrio der ersten Stunde hatte bis zum Seilbahnbau in bereits etablierten Skigebieten gutes Geld verdient, Hansjörg und Hermann in Corvara, Heinz in San Martino di Castrozza.

Sie hatten die Skischule in der Hoffnung gegründet, fortan in der unmittelbaren Heimat ihrer Arbeit nachgehen zu können. Doch zunächst sahen die frischgebackenen Skischulbesitzer ungewissen Zeiten entgegen. Oft saßen sie beim Sepp, dem Wirt der CAI-Hütte, und warteten vergeblich auf Kundschaft. Um sich nicht zu Tode zu langweilen, halfen sie im nagelneuen Skigebiet, überall wo man sie brauchte: beim Pistentreten am „Belvedere"-Lift, bei der Suche nach geeigneten neuen Skiabfahrten.

Weil es den „Korer"-Lift in Reischach als Gelände für Anfänger noch nicht gab, ließen die drei Skilehrer ihre unerfahrenen Zöglinge zunächst auf dem Gipfelplateau den Umgang mit den langen Latten üben. „Die ersten Kunden waren Einheimische, die das Skifahren einmal ausprobieren wollten", erzählt Hansjörg Weissteiner. Und fügt hinzu: „Deswegen hat es auch gleich einen Skiverleih gebraucht. Hans Schönhuber, einer der Mitbegründer der Seilbahngesellschaft, hat diese Notwendigkeit als erster erkannt und aus seinem Sportgeschäft in Bruneck eine Auswahl an Ski, Stöcken und Schuhen zum Verleih zur Verfügung gestellt." Die drei Skilehrer übernahmen dann den Skiverleih und führten ihn in Kombination mit der Skischule.

Im zweiten Skiwinter am Kronplatz gab es den ersten Lichtblick: Der Skiclub Speyer kam erstmals nach Reischach und heuerte die „Skischule Kronplatz" für Kurse an. Auch der Alpenverein wurde bald Kunde, denn als die Zimmer im „Brunecker Haus" fertiggestellt waren, wurden „Weiße Wochen" mit Skikursen für die AVS-Jugend organisiert.

Hermann Heinz aus Olang war der erste angestellte Sklilehrer im kleinen Team, er hatte zuvor einige Frühlinge lang als Berg- und Tourenskiführer auf der Kassler Hütte gearbeitet und war dann Olangs erster Skilehrer am „Panorama"-Lift. „Die ersten Jahre auf dem Kronplatz waren sehr familiär, die Gruppen hatten meist nicht mehr als fünf bis sechs Teilnehmer, man kannte sich gut. Bei Schlechtwetter gingen wir mit unseren Schülern beim Sepp im CAI- Schutzhaus oder im „Brunecker Haus" vom Alpenverein zum Kartenspielen und Feiern", erzählt Heinz Hermann, der nach zehn Wintern bei der „Skischule Kronplatz" 1973 die „Skischule Olang" gegründet hat. Seine Bilanz der ersten Jahre: „Wir waren nur wenige Skilehrer, wir verdienten wenig Geld, haben aber trotzdem nicht schlecht gelebt."

St. Vigil hatte eine der ersten Skischulen Südtirols und mit den Liften in Dorfnähe auch ein brauchbares Übungsterrain für die Schüler. Doch Skipionier Erich Kastlunger , der auch als Skilehrer in der Skischule von St. Vigil tätig war, fand sich bald mit dem Neuling Hansjörg Weissteiner zusammen. Als Abgesandte des Südtiroler Skilehrerverbandes erkämpften sie in den siebziger Jahren ein eigenes Skilehrergesetz für Südtirol

Der 1963 mit der Seilbahn eröffnete „Belvedere"-Lift mit seinen nur leicht gewellten Hängen an der Ostflanke ist das ideale Übungsgelände für die Novizen des Skisports.

Von 1964 an können geübtere Skischüler ihre Künste an der anspruchsvolleren Piste des neuen „Ochsenalpe"-Lifts erproben. Der Einkehrschwung der Lehrer und ihrer Zöglinge führt häufig in die CAI-Hütte.

Die skibegeisterte Jugend von Olang und Geiselsberg steigt in den fünziger Jahren auf Tourenski zum Gipfel. Olangs erster Skilehrer Hermann Hainz denkt schon an einen Lift am Kronplatz.

Es dauert bis zur Mitte der sechziger Jahre, erfolgreich alle Verhandlungen über den Liftstandort zu führen. Die „Prackenhütte" und der „Alpenlift" sind Olangs erste Ski-Einrichtungen.

Der lange Weg zum ersten Lift

„Angefangen von den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts habe ich als erster Skilehrer unseres Dorfs beim „Panorama"-Lift im Oberolang Unterricht gegeben, 16 Winter lang. Schon damals bin ich mit den besten Skischülern jeden Donnerstag mit Tourenski auf den Kronplatz gegangen. Meine Gäste waren immer begeistert, welch ein schöner Skiberg der Kronplatz ist.

Ich hatte dann die Idee, zusätzlich zu den bestehenden Liften im schönen, nicht so steilen Rueperfeld in Geiselsberg einen neuen Lift zu bauen. Zuerst habe ich mit meinem Vater darüber gesprochen, er hat mir die Durchfahrt versprochen. Als nächstem habe ich meinem Nachbarn Franz Laner von meinem Plan erzählt und ihn auch bald gefragt, ob er bei der Realisierung mit dabei wäre. Franz Laner war damals Gastwirt in Bad Schartl, Gemeinderat und Mitglied im Fraktionsausschuss. Er war einverstanden, meinte aber, es sei wohl besser, den neuen Lift weiter oben am Kronplatz aufzustellen, um gleich eine Verbindung zur geplanten Seilbahn der Brunecker zu haben. Also haben wir im Sommer 1962 oberhalb der Waldgrenze eine Lifttrasse gesucht und erste Verhandlungen mit der Geiselsberger Fraktion wegen der Durchfahrten geführt. Doch als die Brunecker von unserem Vorhaben erfuhren, haben sie als Inhaber der Konzession für den Gipfel von ihrem Veto-Recht Gebrauch gemacht und unser Projekt abgelehnt.

Franz Laner war ein langjähriger Freund von Ernst Lüfter, dem Initiator des Brunecker Seilbahnbaus. Wir berieten uns mit ihm, er schlug vor, wir sollten den Lift unter der Waldgrenze bauen, die Brunecker würden dann bald einen Lift von der Waldgrenze zum Gipfel bauen, so käme die Verbindung doch zustande.

Wir aber mussten nun erneut eine geeignete Trasse finden und Durchfahrtsverhandlungen führen. Ausgangspunkt für den Lift – den wir von Anfang an „Alpenlift" nannten – und Standort für die „Prackenhütte" wurde ein Waldstück von Johann Brunner aus Niederolang.

Im Sommer 1963 haben wir Franz Laners Bruder Johann als dritten im Bund zur Finanzierung des Lifts gewonnen. Er vermittelte den Kontakt zu einem Schmied in Sand in Taufers, der den Lift für 17 Millionen Lire ohne Maurerarbeiten bauen wollte. Im Oktober 1963 haben wir ein Drittel der Summe für die Fertigung der Liftbügel bezahlt. Im Dezember 1963 haben wir Johann Elzenbaumer als weiteren Aktionär gewonnen.

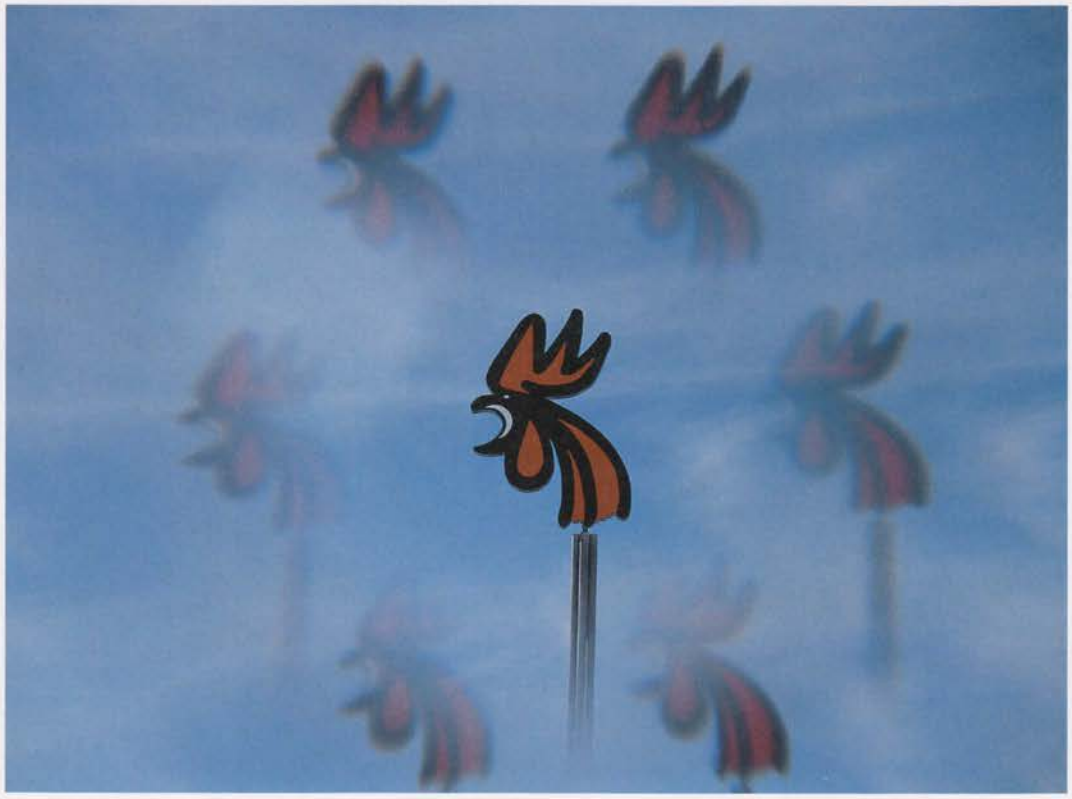
Meinungsverschiedenheiten mit der Fraktion Geiselsberg verzögerten freilich den Liftbau. Erst als sich Edmund Töchterle als Aktionär dazugesellte, gingen die Arbeiten reibungslos voran. 1964 wurde die „Alpen"-Piste ausgehackt und planiert. Die Aktionäre gründeten eine Gesellschaft. Franz Laner, schon bisher Präsident, blieb in diesem Amt. 1965 stellte der Schmied von Sand in Taufers den Schlepplift fertig, im gleichen Jahr wurde die „Prackenhütte" gebaut. So haben wir zwei volle Jahre gebraucht, bis unser erster Kronplatz-Lift in Betrieb gehen konnte."

Hermann Hainz, Olangs erster Skilehrer, Initiator und Mitbegründer der Erschließung von Olangs Kronplatz-Hängen und Gründer der Skischule Olang

1974 – 1983

Konzentration und Konsolidierung

Im zweiten Lebensjahrzehnt des Kronplatz als Skiberg bündeln sich die Kräfte. Die Seilbahngesellschaften von Bruneck, Olang und St. Vigil schließen sich in der Dachorganisation „Skirama Kronplatz" zusammen. Sie gehören zu den Gründungsmitgliedern des überregionalen Skiverbunds „Superski Dolomiti". Ein gemeinsamer Skipass wird eingeführt. Außerdem schließen sich die Gesellschaften und die Talorte in der Werbegemeinschaft „Crontour" zusammen. Bruneck gründet eine Dienstleistungsgesellschaft zur Entsorgung von Abwasser und Müll. So wird der Kronplatz der erste Südtiroler Berg mit Kanalisierung. Und einer der ersten mit künstlich beschneiten Pisten. Alle Gesellschaften bleiben auf Expansionskurs.



Der „Kronplatzgockel" ist eines der bekanntesten Markenzeichen Südtirols. 1975 hat ihn eine Innsbrucker Werbeagentur entworfen, seither kräht er für den guten Ruf der gesamten Ferienregion.

1974

Die Seilbahngesellschaft Bruneck vollendet die Bergstation der Seilbahn und eröffnet dort das Bergrestaurant.

In St. Vigil geht der Sessellift „Ruis" in Betrieb, damit ist die Verbindung vom Dorf zum Gipfel gesichert.

Bruneck, Olang und St. Vigil einigen sich auf ein gemeinsames, zuvor in St. Vigil getestetes Skipass-System. Die drei Orte organisieren sich gemeinsam im Dachverband „Skirama Kronplatz", der Verwaltungsrat wählt Erich Kastlunger zum Präsidenten, Sitz der Verwaltung ist St. Vigil. Mit den Talschaften Alta Badia, Arabba, Cortina, Fassa und Gröden gründet der Dachverband die neue Organisation „Superski Dolomiti".

Als erster Berg Südtirols bekommt der Kronplatz eine Kanalisierung für den Gipfelbereich und die Brunecker Seite, sie leitet die Abwasser aller Betriebe zu Tal. Verantwortlich dafür zeichnet eine Dienstleistungsgemeinschaft.

1975

Olang erhöht die Förderleistung des „Kronplatz"-Skilifts von 800 auf 1200 Personen pro Stunde.

Die Bahngesellschaften und die vier Talorte Brun-

Rege Bautätigkeit herrscht um die Mitte der siebziger Jahre. Auf der Nordflanke errichten die Brunecker 1973 den „Pramstall"-Schlepplift. Gearbeitet wird bei jedem Wetter, sogar bei Schneefall.

Zur Entlastung der Seilbahn baut Bruneck den „Herrnegg"-Sessellift. Keine Arbeit ohne Vergnügen: Auf der Baustelle zeigen sich die Bauarbeiter an der Rolle mit den Seilen so stark wie Herkules.

Der neue „Belvedere"-Sessellift soll 1977 in Betrieb gehen. Unter dem stürmischen Himmel erscheint die Baustelle für die neue Bergstation in ungewöhnlichem Licht.

Der „Ochsenalpe"-Lift gehört zur ersten Liftgeneration. Er hat ausgedient und wird abgebaut, als auf der Brunecker Seite immer mehr und immer schnellere Aufstiegshilfen entstehen.

Auch die Kapazitäten der Beförderungsanlagen auf der Olanger Seite werden laufend vergrößert. Der zuerst mit Dieselmotor betriebene „Kronplatz"-Lift bekommt einen Elektro-Antrieb.

eck, Olang, St. Lorenzen und St. Vigil geben einer Innsbrucker Werbeagentur den Auftrag, ein Signet für den Kronplatz zu entwerfen. Unter mehreren Entwürfen macht ein rot-schwarzer Hahn das Rennen. Der „Kronplatzgockel" wird rasch zu einem der bekanntesten Markenzeichen Südtirols.

1976

Olang elektrifiziert den „Kronplatz"-Lift. Auch der Skilift „Arndt" bekommt Elektroantrieb, seine Beförderungskapazität wird von 1028 auf 1200 Personen pro Stunde erhöht.

1977

Der Belvedere-Doppelschlepplift der „Kronplatz Seilbahn AG" wird durch zwei Doppel- Sessellifte ersetzt.

Olang erbaut den Doppel-Sessellift „Alpen" mit einer Kapazität von 1028 Personen pro Stunde. Der Skilift „Arndt" bekommt lange Doppelschleppbügel. Die Förderleistung des „Prackenlifts" wird von 600 auf 900 Personen pro Stunde erhöht.

In St. Vigil wird Erich Kastlungers Firma umgewandelt, aus ihr geht die Gesellschaft „Sessellift Miara von J. Erich Kastlunger und Co. OHG" hervor.

Nach vier Jahren loser Zusammenarbeit wird die Werbegemeinschaft „Crontour GmbH" gegründet. Mit dabei sind das Verkehrsamt von Bruneck, der Verkehrsverband Olang, die Verkehrsvereine St. Vigil und St. Lorenzen, das Konsortium „Skirama Kronplatz", die „Kronplatz Seilbahn AG", die „Olanger Seilbahnen AG", die „Seilbahnen St. Vigil AG", die „Sessellift Miara und Co. OHG" und ein Vertreter der Skischule „Kronplatz" für alle Skischulen am Berg. Obmann ist Brunecks damaliger Bürgermeister Haymo von Grebmer, der ebenfalls zu den Gründungsmitgliedern der „Kronplatz Seilbahn Genossenschaft" zählt. 1999 übernimmt Franz Call aus St. Vigil die Obmannfunktion.

1978

In St. Vigil werden mehrere Bauvorhaben realisiert. Der Skilift „Miara" wird durch einen leistungsstarken Dreier-Sessellift ersetzt, der zunächst 1300 Personen pro Stunde befördern kann und ein Erweiterungspotential auf 1500 Personen besitzt. Die Anlage ist eine Novität, der erste automatisch kuppelbare Sessellift Italiens. Er beschleunigt den Transport der Passagiere auf nie zuvor bekannte Weise und erleichtert erheblich den Einstieg. Es entstehen ferner die Anlagen

Die erste kuppelbare Umlaufbahn auf dem Kronplatz ist die „Ruis"-Kabinenbahn von St. Vigil. Sie geht 1981 in Betrieb.

Traumblicke in die Dolomiten, ganz neue Fahrgefühle und noch schnellere Beförderung offeriert die St. Vigiler Kabinenbahn „Ruis". Am Furkelpass gibt es jetzt für die Skifahrer kaum noch Wartezeiten.

Auch die Bauzeit der „Ruis"-Kabinenbahn bedeutet einen neuen Rekord für den Kronplatz. Sie wird im Lauf von nur einer einzigen Sommersaison hochgezogen.

„Costa" und „Rara", außerdem wird die Leistung der Anlage "Col Toron" verstärkt. Für die Piste „Costa" wird die erste Straßenunterführung der Furkelstraße gebaut.

Die Verkehrsvereine Welsberg/Taisten, Rasen/Antholz, Pfalzen und Percha treten der Werbegemeinschaft „Crontour" bei.

1979

Auf die Brunecker Seilbahn wird ein Sprengstoffattentat verübt.

Die Kapazität des Brunecker „Pramstall"-Lifts wird verdoppelt.

In Olang wird die Beförderungskapazität des Skilifts „Arndt" von 1028 Personen auf 1200 Personen erhöht.

In St. Vigil wird der „Pre-da-Peres"-Lift saniert. Es gibt zudem erste Pläne und Überlegungen zur Schnee-Erzeugung. Der erste Kroblift „Piz de Plaies" aus dem Jahr 1962 wird durch einen Doppel-Sessellift ersetzt.

Neue Mitglieder der „Crontour"-Werbegemeinschaft werden die Verkehrsvereine Kiens und Terenten.

1980

Bruneck plant den Bau eines Doppelsessellifts von der Herzlalm zum Gipfel.

Olang erhöht die Kapazität des „Gassl"-Lifts und baut den Doppelsessellift „Plateau". Der Sessellift „Gassl-Oberegg" wird umgebaut, seine Förderleistung von 720 auf 1028 Personen pro Stunde gesteigert.

Am „Marchner"-Lift wird die erste Schneekanone des Berges erprobt.

In St. Vigil wird die Gesellschaft „Sessellift Miara und Co. OHG" umgewandelt in die „Skiarea Miara GmbH" mit Erich Kastlunger als einzigem Verwalter. Er baut die erste komplett mit Leitungen und mehreren Schneeerzeugern ausgerüstete Beschneiungsanlage am Kronplatz. Das Gerät kommt aus den USA.

Die „Skiarea Rid AG" wird gegründet. Die eine Hälfte der Aktionäre ist aus St. Vigil, die andere aus Wengen. Ziel ist der Bau einer Skischaukel von St. Vigil nach Wengen. Der große Widerstand in der Gemeinde Wengen führt später zum Verzicht auf das Projekt.

1981

Auf die Kronplatz-Seilbahn wird ein zweites Sprengstoffattentat verübt.

In St. Vigil beschließt die Gesellschaft „Seilbahnen St. Vigil" nach ausführlichen Untersuchungen, den Sessellift „Ruis" schnellstens durch eine kuppelbare Umlaufbahn mit Sechser-Kabinen zu ersetzen. Beauftragt wird eine Firma aus Mailand, die den Austausch im Lauf einer einzigen Sommersaison garantiert. Zur Realisierung des Bauvorhabens muss die Gesellschaft ihr Kapital erhöhen. Für das notwendige Darlehen haften die Hauptaktionäre persönlich. Die neue Kabinenbahn nimmt nach extrem kurzer Bauzeit bereits am 19. Dezember ihren Betrieb auf. Sicherheitshalber bleibt der „Furkel"-Lift noch in Betrieb, er wird aber einen Sommer später abgetragen.

In der „Miara"-Talstation von St. Vigil wird ein kleines Elektrizitätswerk zur Nutzung von Wasser-Überfluss bei der Beschneiung errichtet.

1982

In St. Vigil erneuert Hans Erlacher die Anlage „Cianross".

Präsident des neuen Verwaltungsrats der Gesellschaft „Seilbahnen St. Vigil" wird Erich Kastlunger.

1983

Nach zwanzig Jahren als Präsident des Verwaltungsrats der „Kronplatz Seilbahn AG" legt Ernst Lüfter sein Amt nieder. Neuer Präsident wird Werner Schönhuber.

Die St. Vigiler Anlagen „Col Toron", „Rara" und „Pre-da-Peres" bekommen Beschneiungsanlagen.

ZEITRAFFER

1983, zwei Jahrzehnte nach dem Seilbahnbau, verfügt der Kronplatz über 25 Aufstiegshilfen. Ihre Beförderungskapazität beträgt 21.966 Personen pro Stunde, hat sich also seit dem Anfangsjahrzehnt fast verdoppelt. Im Skigelände stehen den Sportlern 35 Pisten von zusammen 49 Kilometern Länge zur Verfügung. Für die Pistenpflege sorgen 12 Pistenfahrzeuge, für den reibungslosen Ablauf des winterlichen Skibetriebs sind 121 Mitarbeiter verantwortlich. Mit Hilfe der ersten neun Schnee-Erzeuger können rund 13 Pistenkilometer ganz oder in Teilabschnitten beschneit werden.

Zur Sommerzeit ist der Kronplatz meistens Baustelle. Alte Lifte werden abgetragen, neue entstehen. Der technische Fortschritt macht es möglich, dass die neuen Anlagen in weniger als einem Jahr errichtet werden können.

An der Baustelle der Bergstation der neuen „Ruis"-Bahn wird ersichtlich, dass der Stationsbau auch deshalb zügig erfolgen kann, weil die Gebäude flacher und platzsparender sind als die der klassischen Seilbahnen.

Skipass-Systeme und ihre Tücken

„Den Lift- und Bahngesellschaften auf dem Kronplatz ist von Anfang an klar gewesen, dass es für die Skifahrer nicht zumutbar ist, mit mehreren verschiedenen Karten zu hantieren. Die Frage war nur, wie die Einnahmen gerecht an die Gesellschaften verteilt werden konnten. Am Anfang war ja alles noch halbwegs überschaubar, da konnte im voraus abgeschätzt werden, wie viele Fahrten auf jede Seite entfallen. Nach dieser Schätzung wurde schon vor Saisonbeginn abgerechnet.

Erich Kastlunger,
Skipionier von St. Vigil,
Bergführer, Skilehrer,
Techniker und Bahnbesitzer

Doch dann stiegen die Zahl der Lifte und die Einnahmen, die Aufteilung wurde immer schwieriger. Also haben wir bei 120 anderen Seilbahngesellschaften angefragt, nach welchem System sie abrechnen. Das Ergebnis war verwirrend: Jede Gesellschaft rechnete nach einer anderen Methode ab. Keine erschien uns passend oder gar befriedigend.

Der Zufall wollte es, dass ich zusammen mit meinem Kollegen Erich Kostner aus Corvara auf einer Messe in Zürich ein Skipass-System auf Lochkartenbasis entdeckte. Wir beauftragten Ingenieur Illing aus Cortina, diesem System auf den Zahn zu fühlen. Er hielt es für brauchbar, wir brauchten jetzt noch eine Firma, die es für uns realisieren konnte. Wir fanden ein italienisches Unternehmen, das ein Barcode-System für Strick- und Webmaschinen produzierte und uns ein Angebot für die Entwicklung eines Skipass-Systems machte.

St. Vigil wurde das Testgebiet. An vier Liften wurden vier Geräte der Herstellerfirma aufgestellt, zwei Techniker kontrollierten und warteten die neuen Maschinen. Es dauerte bis zum Frühling, bis das System gut funktionierte. Nach unserem positiven Gutachten haben sich 1974 alle Gesellschaften am Kronplatz mit den neuen Geräten ausgerüstet, außerdem auch alle sechs Gründergebiete des Verbands „Dolomiti Superski". Es wurde auch ein Ingenieur damit beauftragt, eine neue Formel für mehr Gerechtigkeit bei der Verteilung der Einnahmen zu entwickeln.

Die neuen Kartenlesegeräte wurden sehr knapp vor Weihnachten geliefert. Während der ersten Betriebstage gab es fast vierzig Prozent Ausfälle, ein Härtetest für die Männer an den Liftstationen. Ich selbst war in dieser komplizierten Startphase täglich bis Mitternacht als Betriebsfeuerwehr im telefonischen Einsatz. Glücklicherweise gingen die Ausfälle schon bis Neujahr auf vier Prozent zurück.

Das System hat sich bewährt. Die Skipässe waren mit Barcode ausgestattet. Sämtliche Daten wurden auf Lochstreifen gespeichert. Später gab es dann immer kleinere Datenträger. Dieses System ist erst 1991 durch ein neues ersetzt worden."

KAPITEL 6

1984-1993

Technische Innovation und Expansion

Schnee aus den Maschinen ist die Antwort der modernen Technik auf die niederschlagsarmen Winter im Alpenraum. Führend in Südtirol werden am Kronplatz konsequent und zielstrebig die Voraussetzungen für eine umfassende Pistenbeschneiung geschaffen. Durch den Bau von Speichern, Wasserleitungen und Kühlanlagen können immer mehr Pisten artifiziell beschneit werden, sorgfältigste Präparierung ist die positive Konsequenz für die Wintersportler. Die jeweils neuesten und leistungsstärksten Generationen von Aufstiegsanlagen sorgen dafür, dass es auch in der Hochsaison kaum noch Wartezeiten gibt.

Parallel zum Ausbau der Bahnen treiben die Bahngesellschaften überall auf dem Kronplatz die Pistenbeschneiung voran. 1993 können bereits mehr als achtzig Prozent der Abfahrten künstlich beschneit werden.

1984

Nach zwanzig Arbeitsjahren muss die Kronplatz-Seilbahn einer gründlichen Revision unterzogen werden. Gleichzeitig stellt die „ Kronplatz Seilbahn AG" erste Überlegungen an, die klassische Schwebeseilbahn durch eine moderne Kabinen-Umlaufbahn zu ersetzen. Ein Vorarlberger Ingenieurbüro arbeitet eine Studie für das Großprojekt aus.

St. Vigil erweitert die Beschneiungsanlagen an den Pisten „Pre-da-Peres" und „Furkel".

Im Oktober werden die bisherigen Veinigungen „Skirama" und „Dolomiti Superski" in Konsortien umgewandelt.

1985

Werner Schönhuber, Präsident des Verwaltungsrats der „Kronplatz Seilbahn AG" in Bruneck, stellt den Aktionären das Ersatzmodell für die Seilbahn vor, eine zweitrassige kuppelbare Umlaufbahn. Eigens für dieses Bahnmodell haben österreichische Ingenieure, Techniker der Südtiroler Landesverwaltung und die Baufirma Pionierarbeit durch die Entwicklung eines neuartigen Synchronmechanismus geleistet. Im Herbst beginnen die Bauarbeiten.

Olang beginnt mit dem Aufbau von Beschneiungsanlagen, zur Sicherung der Talabfahrt werden als erste die Pisten „Gassl" und „Arndt" mit Schnee-Erzeugern ausgerüstet.

St. Vigil erweitert und verbessert die Piste „Miara". Auf der Piste „Furkel 9" wird die Beschneiungsanlage ausgebaut und ein Unterflurspeicher errichtet. Da dank umfassender Beschneiung die „Pre-da-Peres"-Piste bereits Mitte November geöffnet werden kann, kommen von diesem Jahr an die Nationalmannschaften aus verschiedensten Ländern zum Weltcuptraining.

1986

Nicht zuletzt auch dank der Eigenleistung des Mitarbeiterteams der „Kronplatz Seilbahn AG" können am 25.Dezember anstelle der alten Seilbahn die beiden modernen Umlaufbahnen „Kronplatz I" und „Kronplatz II" ihren Betrieb aufnehmen, genau 23 Jahre nach dem Start der ersten Seilbahn.

200 Sechserkabinen bringen nun pro Stunde 2.250 Fahrgäste in 18 Minuten auf den Berg, die Gondeln überwinden dabei 1.295 Höhenmeter auf einer Länge von 3.945 Metern.

Der Blick in den Brunecker Talkessel ist für Skifahrer nur eine von vielen Perspektiven. Der Seilbahngesellschaft stellt er stets neue Herausforderungen: Wie kommen noch mehr Sportler schneller auf den Berg?

Als Verantwortliche der „Kronplatz Seilbahn AG" schauen Franz Gasser, Werner Schönhuber und Tonl Kronbichler optimistisch in die Zukunft. 1985 fährt die alte Seilbahn noch, doch schon stehen die Stützen für die neue Kabinen-Umlaufbahn.

An der Kronplatz-Nordflanke bringt die Kabinen-Umlaufbahn „Kronplatz II" seit 1986 die aus Reischach kommenden Skifahrer in Sechser-Gondeln direkt auf das Gipfelplateau .

Bergstationen für kuppelbare Sessellifte wie den „Marchner"-Lift an der Kronplatz-Ostseite sind kleiner, brauchen weniger Platz und sind schneller gebaut als herkömmliche Gebäude.

Olang erweitert die Kapazität des „Alpen"-Sessellifts von 1028 auf 1200 Personen.

In St. Vigil kauft Hans Erlacher ein eigenes Pistenfahrzeug zur Präparierung der Abfahrten „Pedagà" und „Cianross", die bisher von der Gesellschaft „Seilbahnen St. Vigil" gegen Bezahlung präpariert wurden.

Die Beschneiungsanlage für die Piste „Furkel 12" wird ergänzt.

1987

Olang steigert die Beförderungskapazität des „Plateau"-Lifts auf 1200 Personen pro Stunde. Die Pisten „Kronplatz" und „Alpen" bekommen Beschneiungsanlagen.

St. Vigil ersetzt den alten Skilift „Pre-da-Peres" durch einen Dreier-Sessellift und legt eine zweite „Rara"-Piste an.

1988

Im Winter 1988/89 fällt kaum Schnee. Weil die Beschneiungsanlagen am Kronplatz bereits gut ausgebaut sind, erzielt das Skigebiet Kronplatz im Gegensatz zu sehr vielen anderen Wintersportorten eine gute Saison.

Die „Olanger Seilbahnen AG" wählt Richard Prugger zum neuen Präsidenten.

St. Vigil richtet Beschneiungsanlagen für die Abfahrten „Pedagà" und „Cianross" ein.

Durch Fusion wird St. Vigils hoch verschuldete Hallenbad-Gesellschaft „Sport Center Mareo" in die Gesellschaft „Seilbahnen St. Vigil" integriert.

1989

Bruneck ersetzt den „Gipfel"-Sessellift und die Skilifte „Pramstall" und „Ochsenalpe" durch eine 12er-Kabinenumlaufbahn.

Olang baut als neue Gipfelzubringer die automatischen 6er-Kabinenumlaufbahnen „Olang I" und „Olang II" , zwei Anlagen mit Koppelung in der Mittelstation und einer Beförderungskapazität von 2.160 Personen pro Stunde. Im ersten Betriebswinter dürfen nur jeweils vier Personen eine Kabine benützen, weil an diesem Liftmodell erstmals eine einzige Einzelklemme anstelle der bisher üblichen zwei Klemmen ausprobiert wird.

Nach mehrjährigen Planungs- und Vorbereitungsarbeiten errichtet St. Vigil den „Skitrans Bronta", eine Umlaufbahn mit Zwölfer-Gondeln, die das Dorf durchquert als Verbindung der Pisten am Kronplatz und am Piz de Plaies. Die Anlage hat den Ortsverkehr drastisch gemindert. Drei Viertel der Skiurlauber können dank dieser Einrichtung die Pisten ohne den eigenen Pkw erreichen. Für die neue Bahn muss nicht nur eine Stromleitung der Elektrizitätsgesellschaft „Enel" unterirdisch verlegt werden, sondern auch ein starker Widerstand verschiedener Grundbesitzer überwunden werden. Die Beschneiungsanlagen für die Pisten „Piz de Plaies" und „Pre da Peres" werden ausgebaut.

Der Skilift „Rara" wird durch einen Vierer-Sessellift mit der Förderleistung von 2.400 Personen pro Stunde ersetzt.

1990

Auch dieser Winter ist extrem schneearm, die Temperaturen sind außergewöhnlich mild. Wiederum bewahren die Beschneiungsanlagen, vor allem

Die Winter 1988 bis 1990 sind extrem schneearm. Die besonders sonnige Südseite von St. Vigil macht mehr als deutlich, dass Skibetrieb in solchen Extremjahren nur mit künstlicher Beschneiung möglich ist.

Schnee aus den Kanonen hält auch auf der Olanger Seite die Talabfahrt und lange Abfahrten wie die „Marchner"-Piste bis weit in den Frühling hinein befahrbar.

aber auch das im Vorjahr erworbene gute Image die Seilbahngesellschaften vor großen finanziellen Verlusten.

Olang stattet die Pisten „Pracken" und" Plateau" mit Beschneiungsanlagen aus.

Die Gesellschaft „Seilbahnen St. Vigil" ersetzt den Dreier-Sessellift "Miara" durch eine Kabinenbahn mit Gondeln für zwölf Personen. Sie kann pro Stunde 3000 Skifahrer befördern und verfügt über eine avantgardistische Computer-Steuerung. Die neuen Kabinen sind nach Vorschlägen von Erich Kastlunger konstruiert, sie erleichtern den Einstieg erheblich. Den Skilift „Pedagà" ersetzt ein neuer Dreier-Sessellift mit einer Beförderungskapazität von 1800 Personen pro Stunde.

Nach 16 Jahren legt Erich Kastlunger sein Amt als Präsident des Verwaltungsrats des Konsortiums „Skirama Kronplatz" nieder. Sein Nachfolger wird Kurt Lüfter aus Bruneck. Der „Skirama"-Verwaltungssitz zieht von St. Vigil nach Bruneck um.

1991

Der seit 1990 zur Brunecker Seilbahngesellschaft gehörende „Marchner"-Skilift wird durch einen Sessellift ersetzt.

Im gesamten Skigebiet wird ein neues Skipass-Kontrollsystem mit verschiedenen Datenträgern wie Magnetkarten, später auch Chipkarten eingeführt. Der Kronplatz ist Testgebiet für das neuartige System, ein Jahr später übernehmen es alle Skigebiete im Dachverband „Superski Dolomiti".

1992

Olang errichtet einen großen Unterflurspeicher mit Wasserkühler und eine Beschneiungsanlage für die „Pracken"-Piste.

Am Col Toron in St. Vigil wird der alte Sessellift von einer Kabinenbahn mit Zwölfer-Gondeln abgelöst, die 2400 Personen pro Stunde transportieren kann. Bei Bedarf könnte die Leistungsstärke auf 3000 Personen pro Stunde erhöht werden.

Der Verkehrsverein Gsies tritt der „Crontour"-Werbegemeinschaft bei.

1993

Bruneck baut den „Belvedere"-Sessellift ab und ersetzt ihn durch eine Umlaufbahn. Die „Belvedere"-Piste wird mit einer vollautomatischen Beschneiungsanlage ausgerüstet, weltweit ist sie eine Neuheit in ihrer Art.

Olang errichtet die automatischen 6er-Kabinenbahnen „Alpen I und II" mit einer Mittelstation und einem Kabinen-Bahnhof in der Talstation. Die Leistungskapazität beträgt pro Stunde 2.200 Personen.

St. Vigil erhöht die Zahl der Schneekanonen und Pistenfahrzeuge.

Die Verkehrsvereine Taisten und Antholz werden Mitglieder der Werbegemeinschaft „Crontour".

Ein fast futuristisch wirkendes Design charakterisiert die Bergstation der 1989 erbauten „Gipfelbahn", die als Zwölfer-Kabinenbahn mehrere Anlagen auf der Brunecker Seite ersetzt.

ZEITRAFFER

1993, Bilanz des dritten Jahrzehnts: 26 leistungsstarke Aufstiegshilfen können pro Stunde mehr als 37.000 Passagiere befördern. Die Wintersportler können sich nunmehr auf 36 Pisten mit 52 Kilometern Gesamtlänge bewegen. 18 Pistenfahrzeuge halten die Abfahrten in Schuss, im Winter beschäftigen die Seilbahngesellschaften 170 Mitarbeiter. 50 Schnee-Erzeuger halten 43 Pistenkilometer Pisten weiß, auch wenn die Niederschläge auf sich warten lassen.

Als erste neue Olanger Bahn geht 1989 der zweitrassige Gipfelzubringer „Olang I und II" in Betrieb, die Beförderungskapazität übersteigt 2000 Personen pro Stunde.

1993 errichten die Olanger die automatisch kuppelbaren Sechser-Kabinenbahnen „Alpen I und II" mit Mittelstation. Auch diese Aufstiegshilfe bewältigt mehr als 2000 Skifahrer pro Stunde.

Bauszenarien aus Olang. Zwischen 1989 und 1993 stellt auch die Gesellschaft an der Ostseite auf automatisch kuppelbare Umlaufbahnen um und beschleunigt damit erheblich den Transport.

Das Streben nach Gipfelfreiheit

„ Auch in Olang wurden bald nach dem Zweiten Weltkrieg Pläne geschmiedet, eine Seilbahn vom „Spitzigen Stöckl" zum Gipfel zu führen. Promotoren waren Hermann Bacher, der damalige „Pro-Loco"-Präsident, Josef Prugger und ein deutscher Militärarzt namens Tangl. Der Gedanke an eine Bahn lag nah, denn es gab schon lange das berühmte Kronplatz-Rennen, bei dem die verwegensten Tourenskifahrer wie Plattner und Gartner aus Sterzing oder auch Erich Kastlunger aus Sankt Vigil vom Gipfel zu Tal sausten, zwischen Scheunen hindurch, mit Sprüngen über Wege und Zäune – sieben bis acht Minuten Fahrzeit brauchten die besten Champions von einst für die improvisierte Rennstrecke, weniger routinierte Fahrer waren 20 Minuten unterwegs. Doch leider war im Dorf kein Geld da für eine so kostspielige Anlage, man musste sich mit ein paar kleinen Liften in Dorfnähe begnügen.

Als wir dann die ersten Lifte an den Kronplatz-Hängen laufen hatten, richteten sich die Blicke natürlich auch wieder zum Gipfel. Doch es gab außer dem notorischen Geldmangel noch ein großes Hindernis, ein Gesetz, das die so genannte „Gipfel-Freiheit" regelte. Dieses Gesetz besagte, dass die Besitzer des Linien-Leitsystems ein Veto einlegen konnten, wenn eine andere Gesellschaft einen Lift bis zum Gipfel führen wollte. Unter dem abstrakten Begriff „Linien-Leitsystem" ist die geschlossene Verbindung vom Talboden bis zum Gipfel zu verstehen. Sie konnte durch eine oder mehrere Anlagen hergestellt werden, musste aber eben durchgängig in einer Linie sein.

Olang baute nun seinen „Kronplatz"-Schlepplift von der Waldgrenze bis zum Gipfel, ohne das besagte Linien-Leitsystem. Der Bau musste eingestellt werden. Denn die Brunecker machten von ihrem Veto-Recht Gebrauch. Da sie als einzige von Anfang an vom Tal bis zum Gipfel erschlossen hatten, waren sie damals die einzigen Besitzer des Linien-Leitsystems.

Damals gab es in Trient das Transport-Assessorat. Es bestimmte, dass der Bau des „Kronplatz"-Lifts erst dann weitergehen konnte, wenn Bruneck und Olang sich einigten. Es kam zu einer Verhandlung in Trient. Dabei einigten sich Bruneck und Olang darauf, dass der Bau des „Kronplatzlifts" fortgesetzt werden konnte, wenn Olang das Linienleitsystem gewährleistete. Also mussten wir vom „Gassl" bis „Lorenzi" einen Sessellift bauen, und von „Lorenzi" bis zur Waldgrenze auf der Höhe der Talstation des halbvollendeten „Kronplatzlifts" einen Doppelschlepplift. So hat Olang ebenfalls die Linie vom Tal bis zum Gipfel bekommen.

Die größte Leistung unseres Dorfs war danach sicherlich der Bau der Kabinenbahnen „Olang I" und „Olang II". Wieder war die Finanzierung das größte Problem, wir mussten damals 13 Milliarden Lire lockermachen. Glücklicherweise hat uns die Sparkasse einen Kredit genehmigt, bei dem nicht wie bis dahin üblich die einzelnen Gesellschafter die Haftung übernehmen mussten, sondern für den die Gesellschaft als solche haften konnte.

Richard Prugger aus Olang, langjähriger Vizepräsident und Präsident der „Olanger Seilbahnen AG"

1994 – 2003

Auf der Welle des Erfolgs

Bahnbau und Beschneiung, die Pflege und Sicherung der Pisten werden im vierten Wintersport-Jahrzehnt auf dem modernsten Stand gehalten. Den technisch-sportlichen Dienstleistungsbereich ergänzen seit Mitte der neunziger Jahre auch Unterhaltungs- und Kulturangebote. Der Kronplatz wird Schauplatz von Festen und Veranstaltungen. Zur Jahrtausendwende gibt der Dachverband „Skirama Kronplatz" die symbolträchtige Friedensglocke „Concordia 2000" in Auftrag. Im Juli 2003 läutet sie erstmals für Eintracht, Frieden und Harmonie.

Exakt vierzig Jahre nach dem Bau der ersten Kronplatz-Seilbahn nimmt 2003 die neue Kabinen-Umlaufbahn „Kronplatz I und II" als Nachfolgerin der 1986 erbauten Umlaufbahn ihren Betrieb auf.

1994

Bruneck baut in der Mittelstation ein Gebäude für die Pistenfahrzeuge und eine moderne Pumpstation für den geplanten Speichersee zur Versorgung der Beschneiungsanlagen.

Olang steigert die Kapazität der Kabinenbahnen „Alpen I und II" auf 2.400 Personen pro Stunde.

St. Vigil macht den Doppel-Sessellift „Costa" zum automatisch kuppelbaren Vierer-Sessellift. Aus Platzmangel werden Talstation und Magazin unter eine Pisten-Überführung gesetzt und ein seitlicher Einstieg geschaffen.

Hans Erlacher gründet die neue Gesellschaft „Pedagà GmbH" mit mehreren Teilhabern und Robert Walterscheid als Präsidenten zur Führung und Verwaltung des Sessellifts „Pedagà" und des Skilifts „Cianross".

Der Pistendienst am Berg wird neu geregelt. Von der neuen Zentrale am Gipfel aus kann die Pistenrettung besser koordiniert werden.

1995

Bruneck rüstet den „Sonnenlift" zu einem Vierer-Sessellift mit schützenden Hauben um.

Olang stattet die „Spitzhorn"-Piste mit Beschneiungsanlagen aus.

Star beim ersten großen musikalischen Eröffnungsfest im Dezember ist der österreichische Liedermacher Reinhard Fendrich.

1996

Bruneck wandelt den „Marchner"-Sessellift in einen Haubenlift um. Für die künstliche Beschneiung wird ein Speichersee mit einem Fassungsvermögen von 40.000 Kubikmetern gebaut.

Die Brunecker „Kronplatz Seilbahn AG" und die „Olanger Seilbahn AG" gründen gemeinsam die „Kronplatz Gastronomie GmbH", um dem gastronomischen Angebot am Berg die notwendigen neuen Impulse zu geben. Die „Kronplatz Seilbahn AG" bringt dabei das Bergrestaurant neben der Bergstation und die Herzlalm-Hütte ein. Geplant wird ein moder-

Auch in der Gastronomie werden am Berg neue Maßstäbe gesetzt. Das 1997 eröffnete Bergrestaurant „Kron" hat 1000 Innen- und Terrassensitzplätze. Das Rundgebäude ist 23000 Kubikmeter groß.

Kronplatz-Impressionen: Das einst karstige Gipfelplateau prägen heute große Bahnstationen.

Nur vom Tal aus sieht der Berg an manchen Stellen noch fast so aus wie in alten Zeiten.

Blick ins Pustertal, Blick in die Statistik: Binnen 40 Jahren sind die Übernachtungen um das 44fache gestiegen.

nes Zentrum an der Stelle des alten, vom Alpenverein geführten „Brunecker Hauses".

Olang errichtet den automatischen 6er-Sessellift „Plateau" mit Hauben, seine Beförderungskapazität liegt bei 2400 Personen pro Stunde.

Die Gesellschaft „Seilbahnen St. Vigil AG" ersetzt die technisch überholte Kabinenbahn „Ruis" durch eine neue Achter-Kabinenbahn mit einer Beförderungsleistung von 2.600 Personen pro Stunde, die später auf 3.000 Personen erhöht wird. Die Anlage ist eine absolute Neuheit. Ihre Kabinen sind von der Gesellschaft so konzipiert, dass die Skifahrer darin mitsamt ihrem Sportgerät bequem Platz nehmen und die Ski in speziellen Halterungen abstellen können. Die Herstellerfirma baut die Gondeln aus einem speziell verarbeiteten Aluminium, das auch im Flugzeugbau eingesetzt wird. Dieses Material ist zwar teurer, aber auch widerstandsfähiger und vielseitiger in der Formgebung. Dadurch ergibt sich ein sehr gutes Verhalten im Wind. Besonders geachtet wird auch auf eine ästhetische Gestaltung der Stationen.

Superstar Zucchero macht beim Skiopening im Dezember Furore.

1997

Bruneck verbreitert die „Marchner"- und die „Ochsenalm"-Piste.

Im Dezember eröffnet die „Kronplatz Gastronomie GmbH" das neue Bergrestaurant „Kron". Es hat 1000 Innen- und Terrassensitzplätze. In dem 23.000 Kubikmeter großen Gebäude sind außerdem verschiedene Service-Räume, die Skischule, der Skikindergarten mit dem Kinderrestaurant „Kroni" , eine Erste-Hilfe-Station und mehrere Lagerräume untergebracht.

Zum zwanzigjährigen Jubiläum seines Bestehens zieht der Tourismusverband „Crontour" Bilanz: Im Zeichen des Kronplatzgockels sind mehr als 15 Millionen Prospekte, Aufkleber, Drucksorten und Gadgets produziert und verteilt worden.

1998

Die Förderleistung der Brunecker Anlagen „Marchner" und „Sonnenlift" wird erhöht. Gleichzeitig beginnt die Suche nach einem geeigneten Ersatz für den überlasteten Sessellift „Herrnegg" in Reischach.

Olang baut eine Halfpipe für Snowboarder beim „Plateau"-Sesselift.

St. Vigil automatisiert seine Beschneiung und das

Während die Skifahrer bequem im Sessellift auf die Höhen schaukeln, sind hinter den Kulissen 195 Angestellte auf dem Berg im Arbeitseinsatz.

Umweltgerechte Pistenpflege: Im Sommer weiden die Kronplatzkühe friedlich auf den sachgerecht begrünten Hängen.

Das Gebäude des „Kron"-Restaurants beherbergt auch Service-Einrichtungen, Erste-Hilfe-Station und ein Kinderrestaurant.

Pumpen-Kontrollsystem, auch der Pistenfuhrpark wird erweitert. Das Gebäude der Talstation „Miara" wird vergrößert, um neue Büros, ein Ambulatorium, Räumlichkeiten für die Skischulen und ein neues Skipass-Büro zu schaffen.

Antonello Venditti und Peter Maffei sind die Musikstars der Eröffnung im Dezember.

1999

In Bruneck beschließt die „Kronplatz Seilbahn AG", anstelle des alten „Herrnegg"-Sessellifts direkt neben der 1986 errichteten zweitrassigen Gondel-Umlaufbahn von Reischach eine eintrassige Achter-Einseilumlaufbahn zum Gipfel zu führen. Der ehemalige Schweizer Skirennläufer Bernhard Russi plant die Trasse für eine zweite Talabfahrt nach Reischach.

Olang nimmt sich den „Arndt"-Lift vor, er wird ein automatischer 6er-Sessellift mit Haube und kann pro Stunde 2.000 Skifahrer befördern. Die Piste wird verbreitert, mit Schneeerzeugern ausgestattet. Ein weiterer Unterflurspeicher entsteht.

Die Gesellschaft „Seilbahnen St Vigil" kauft die Aufstiegsanlagen „Pedagà" und „Cianross" von der Gesellschaft „Pedagà" und übernimmt deren Führung und Verwaltung in der Wintersaison 1999/2000. Die Pisten „Col Toron" und „Furkel 12" werden verbreitert.

2000

Brunecks neue Einseilumlaufbahn „Kronplatz 2000" nimmt zu Beginn der Wintersaison den Betrieb auf. Die größte Einseilumlaufbahn der Welt überwindet einen Höhenunterschied von 1.313,8 Metern, sie kann in einer Stunde 2000 Passagiere transportieren, die Fahrzeit einer Gondel ist 11 Minuten und 25 Sekunden.

St. Vigil erweitert die Piste „Pre-da-Peres" ein weiteres Mal. Der neue Pistenabschnitt wird für Trainings und Skirennen genutzt.

Am Ortsrand von St. Vigil wird ein neuer Parkplatz für das Skiareal am Piz de Plaies eingerichtet.

Die „Seilbahnen St. Vigil AG" wählt einen neuen Verwaltungsrat mit Ing. Zeno Kastlunger als Präsidenten und Geom. Alexander Ties als Vizepräsidenten.

Die neue Gesellschaft „Piculin Ski GmbH" wird gegründet. Mitglieder sind die Gesellschaften am Kronplatz aus Bruneck, Olang und St. Vigil sowie Interessenten der Gemeinde St. Martin. Ziel ist die Errichtung eines Verbindungslifts von Pikkolein zum Piz de Plaies und damit auch zum Kronplatz.

Das Gipfelplateau mit dem 360-Grad-Panorama gehört zu den schönsten Aussichtsplattformen der Alpen. Die Sportler erreichen es von Norden, Osten und Süden.

1999 saniert Olang beim „Arndt". Aus dem Lift wird ein kuppelbarer Hauben-Sessellift für 2000 Skifahrer pro Stunde. Die Piste wird verbreitert und Schnee-Erzeugern ausgerüstet

Olangs automatisch kuppelbarer Sessellift „Plateau" führt seit 1996 pro Stunde 2.600 Wintersportler auf den Gipfel.

1996 ersetzt St. Vigil die erste Kabinenumlaufbahn am Berg durch die neue „Ruis"-Kabinenbahn. Bergwelt und Besucher spiegeln sich in der effektvollen Glasfassade der Bergstation.

„Skirama Kronplatz" beschließt, die Milleniums-Idee von Erich Kastlunger zu realisieren: Eine große Glocke soll auf dem Gipfel des Kronplatz Symbol und Denkmal für den Frieden werden und ein Zeichen des Dankes an alle, die mitgewirkt haben am Ausbau des Kronplatz zum Skiberg. Die Salzburger Glockengießerei Franz Oberascher wird beauftragt, dem künstlerischen Entwurf von Paul de Doss-Moroder aus St. Ulrich Gestalt zu geben, doch die ersten beiden Gussversuche gelingen nicht.

2001

Die zweite Brunecker Talabfahrt wird gebaut mit dem Bestreben, die Begrünung den Vegetationsformen der verschiedenen Höhenstufen anzugleichen. Parallel zur Piste werden eine neue Schneewasserleitung, eine zweite Stromleitung und ein Glasfaserkabel verlegt. Die neue, vollautomatisch beschneite Piste erhält den Namen „Herrnegg-Piste", sie wird am 1. Dezember eröffnet, ist breiter, teilweise steiler und anspruchsvoller als die „Sylvester"-Piste.

St. Vigil schließt die Arbeiten an der Piste „Pré da Peres" ab. In einer Bauzeit von knapp vier Monaten wird der Dreier-Sessellift „Pre-da-Peres" in eine kuppelbare Umlaufbahn mit den gleichen Kabinen wie bei der Anlage „Ruis" verwandelt. Neu ist der Antrieb über einen Synchronmotor.

Auf dem Gipfelplateau und an verschiedenen Bahnstationen in Bruneck, Olang und St. Vigil sind während der Wintersaison 2001/02 42 Gemälde der internationale Bilderausstellung „Kids Guernica" zu sehen. Der Kronplatz ist der erste europäische Ausstellungsort. „Kinder malen den Frieden" ist ein 1995 in Japan gegründetes Projekt zum 50jährigen Gedenken an die Atombomben von Hiroshima und Nagasaki.

Auf dem Gipfel wird das Gehäuse für die Friedensglocke „Concordia 2000" errichtet. Es besteht aus einer Panoramaplattform von 11 Metern Durchmesser und aus einem Glockenturm aus Stahl, dessen Spitze der Kronplatz-Hahn als Wetterfahne ziert.

2002

Olang saniert die „Gassl"-Piste.

In St. Vigil kann der Bau der neuen Piste „Erta" in Angriff genommen werden.

Das Weiße Kreuz unterstützt nun die Carabinieri im Rettungsdienst.

Im September wird der „Concordia"-Glockenturm

Die ovalen Kabinen der neuen „Ruis"-Bahn sind aus einem Aluminium, das zuvor nur im Flugzeugbau verwendet worden ist. So zeigen sie ein besonders günstiges Verhalten im Wind.

38 Pisten, 90 Kilometer Abfahrten: Das gesamte Netz wird Nacht für Nacht von 23 Pistenfahrzeugen frisch gewalzt, gerollt, gefräst und mit Kunstschnee präpariert.

Südtirols modernster Skiberg hat es möglich gemacht: Die direkte Wertschöpfung der Kronplatz-Region beträgt acht Prozent des Südtiroler Landeshaushalts.

Im Winter 2001 sind auf dem Gipfelplateau und in den Kronplatz-Orten Bruneck, Olang und St. Vigil Friedensgemälde von Kindern ausgestellt, die sich am internationalen Projekt „Kids Guernica" beteiligt haben.

ZEITRAFFER

2003, genau 40 Jahre nach dem Bau der ersten Seilbahn, surren 24 Aufstiegshilfen auf dem Kronplatz, davon sind 14 Umlauf-Kabinenbahnen. Es können pro Stunde 55.800 Personen befördert werden. Das Pistennetz besteht nun aus 38 Abfahrten mit einer Gesamtlänge von 90 Kilometern. Es wird von einer Flotte von 23 Pistenfahrzeugen gepflegt. 195 Mitarbeiter stehen bei den Seilbahngesellschaften im Einsatz. Rund 200 Kompakt-Schnee-Erzeuger garantieren Schneesicherheit von Anfang Dezember bis Ende April auf mittlerweile allen Pisten.

mit dem 36 Meter langen 360-Grad-Panoramarelief geschmückt, einer Kreation des Studios Pante in Gröden, in Bronze gegossen von der Glockengießerei Franz Oberascher in Salzburg.

Nach zwei fehlgeschlagenen Versuchen gelingt ihr in Salzburg am 4. Oktober der Guss der Glocke „Concordia 2000".

2003

Die 1986 erbauten Umlaufbahnen „Kronplatz I und II" werden abgetragen und im Lauf der Sommermonate durch zwei neue koppelbare Umlaufbahnen ersetzt. Sie nehmen genau vierzig Jahre nach dem Start der ersten Seilbahn am Beginn des Skiwinters 2003/04 ihren Betrieb auf. 119 neue Gondeln können pro Stunde 2.250 Passagiere von Reischach auf den Gipfel bringen. Die Fahrzeiten: 7 Minuten und 58 Sekunden für „Kronplatz I" und drei Minuten und 14 Sekunden für „Kronplatz II". Die neue Einseilumlaufbahn hat weltweit den stärksten Antrieb. Die Mittelstation bleibt als Ein- oder Ausstieg erhalten, ebenso die gemeinsame Bergstation mit der parallel geführten Umlaufbahn „Kronplatz 2000".

Beide Bahnen bekommen eine völlig neue gemeinsame Talstation. Integriert ist ein modernes Service- und Bürozentrum.

Olang macht die „Alpen"-Skipiste breiter und setzt den Ausbau der Beschneiungsanlagen fort.

Im Januar nimmt St. Vigil die „Erta"-Piste in Betrieb. Im Sommer werden auf der Piste noch zwei Unterflurspeicher errichtet. Damit sind die Arbeiten an der neuen Piste endgültig abgeschlossen. Ebenfalls im Sommer baut St. Vigil am Furkelpass einen Speichersee mit einem Volumen von 49.000 Kubikmetern. Dazu kommen eine neue Pumpstation und ein neues Beschneiungssystem.

An der Stelle der abgerissenen „Herzlalm"-Hütte aus den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eröffnet die „Kronplatz Gastronomie GmbH" ein neues Restaurant.

Die Glocke „Concordia 2000", bis Ende Januar in Salzburg zur Schau gestellt, wird bis zum Sommer nacheinander an zentralen Plätzen in St. Vigil, Olang und Bruneck ausgestellt. Am 26. Juli wird sie auf dem Kronplatzgipfel feierlich eingesegnet.

Die Friedensglocke „Concordia" auf dem Gipfelplateau läutet im Sommer 2003 zum ersten Mal. Zur festlichen Eröffnung am 26. Juli finden sich mehr als zehntausend Besucher ein.

EINE KARRIERE IN ZAHLEN

Wie sich der Tourismus in der Kronplatzregion entwickelt hat

Statistiken sind an sich eine staubtrockene und nüchterne Angelegenheit. Nicht zufällig benützen wir im Zusammenhang mit dem Wort „Erfolg" am liebsten das Wort „Geheimnis" : Die Voraussetzungen, Ursachen und Wirkungen von Erfolg lassen sich durch Messen und Zählen nie vollends ergründen. Trotzdem haben Zahlen eine magische Anziehungskraft, wenn sie auch Aussagekraft besitzen.

Die statistischen Aufzeichnungen über vierzig Jahre Fremdenverkehr in den drei Hauptorten der Kronplatzregion sprechen Bände. Deutlich legen sie zutage, dass vor allem der systematische Auf- und Ausbau der Wintersport-Einrichtungen die Gäste fast magnetisch angezogen und damit auch den Ausbau der gesamten touristischen Infrastruktur wesentlich beeinflusst hat.

Zu Beginn der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts sind Bruneck, St. Vigil und Olang zwar bereits recht beliebte Sommerfrischeorte gewesen, einen Wintertourismus im eigentlichen Sinn gab es freilich nicht. Nach den noch recht summarischen Aufzeichnungen von ASTAT sind in der Wintersaison 1963/64 2.403 Urlauber nach Bruneck gekommen, 1.447 nach St. Vigil und gar nur 159 nach Olang. An Übernachtungen registriert diese erste Informationsquelle 10.032 in Bruneck, 5.669 in St. Vigil und 2.046 in Olang.

Zehn Jahre später, im Winter 73/ 74, werden für Bruneck bereits 14.320 Wintergäste gezählt, für St. Vigil 6.397 und für Olang 3.707 Gäste. Noch deutlicher wird der erste Entwicklungsschub nach dem Seilbahnbau, wenn man sich die Übernachtungszahlen anschaut: 93.198 Übernachtungen wurden in Bruneck verzeichnet, 72.611 in St. Vigil, 37.216 in Olang.

Im Winter 1983/84, zwanzig Jahre nach dem Beginn der Erschließung der Kronplatz-Region als Skirevier, kommen 25.926 Besucher nach Bruneck. In St. Vigil vervierfacht sich die Zahl der Ankünfte innerhalb des dritten Ski-Jahrzehnts, es kommen in der genannten Saison 26.725 Besucher. Ähnlich ist es in Olang, wo die Zahl der Ankünfte auf 15.188 gestiegen ist. Die Übernachtungen liegen bei 162.101 in Bruneck, 200.652 in St. Vigil und 134.812 in Olang.

St. Vigil ist bereits im Winter 1978/79 mit 24.253 Ankünften und 189.222 Übernachtungen zum beliebtesten Urlaubsort im Dunstkreis des Kronplatz geworden.

Vom Jahr 1987 an liegen regelmäßige Aufzeichnungen über den Winter- und Sommertourismus in allen Orten vor, die sich im Kronplatzgebiet und in der Werbegemeinschaft „Crontour" nach und nach zusammengefunden haben. Diesen Aufzeichnungen ist beispielsweise zu entnehmen, dass im Gebiet der damals zehn Kronplatz-Orte der Sommertourismus von 1988 insgesamt mit einer Million und 261.005 Übernachtungen stärker war als der Wintertourismus mit 970.429 Übernachtungen im Winterhalbjahr 1987/88. Doch in den drei wichtigsten Orten direkt am Kronplatz verhielt es sich umgekehrt. Bruneck, St. Vigil und Olang kamen zusammen auf 640.985 Übernachtungen im Winterhalbjahr 1987/88 und auf 557.491 Übernachtungen im Sommer 1988.

Winter 93/94, der Kronplatz hat das dritte Jahrzehnt als Skiberg auf seinem mächtigen Buckel.
St. Vigil ist anhaltend das beliebteste Urlaubsziel im Gebiet, dort übernachten insgesamt 279.412 Wintertouristen. In Bruneck sind es 215.381 und in Olang, das mächtig aufgeholt hat, nächtigen 202.020 Gäste, zusammen sind das 696.813 Urlauber.

Die aktuellsten verfügbaren Winter-Statistiken der Kronplatzregion für das vierte Jahrzehnt stammen aus der Saison 2001/2002. Sie verzeichnen 304.149 Übernachtungen für St. Vigil, 262.465 Übernachtungen für Bruneck und 222.483 für Olang.

Ziehen wir Bilanz: Im ersten Skiwinter am Kronplatz übernachteten insgesamt 17.747 Wintergaste in Bruneck, Olang und St. Vigil. Zur Halbzeit zwei Jahrzehnte später gab es zusammen bereits fast eine halbe Million Übernachtungen in den drei Orten. Das bedeutet: Es hat in dieser Jubiläumssaison 28mal mehr Übernachtungen gegeben als im ersten Skiwinter.

Insgesamt 789.097 Übernachtungen weist die jüngste Statistik für die drei führenden Kronplatz-Destinationen aus. Das sind – passend zum 40jährigen Jubiläum – 44mal mehr als zu jener Zeit, als der Wintersport am Kronplatz begonnen hat.

Visionen für die Kronplatzregion

Werner Schönhuber,
Kaufmann in Bruneck, seit 20 Jahren Präsident des Verwaltungsrats der Kronplatz Seilbahn AG

„Die direkte Wertschöpfung der Kronplatzregion beträgt in der Wintersaison schon seit ungefähr zehn Jahren acht Prozent des Landeshaushalts von Südtirol. Diesen sehr beachtlichen Anteil hat nur die entsprechende touristische Infrastruktur möglich gemacht. Als es am Beginn der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts überall in Europa intensive Klima-Diskussionen gab, haben auch die Seilbahngesellschaften am Kronplatz zahlreiche Grundsatzdiskussionen geführt. Die Frage hieß: Soll die Bremse gezogen oder weiter investiert werden?

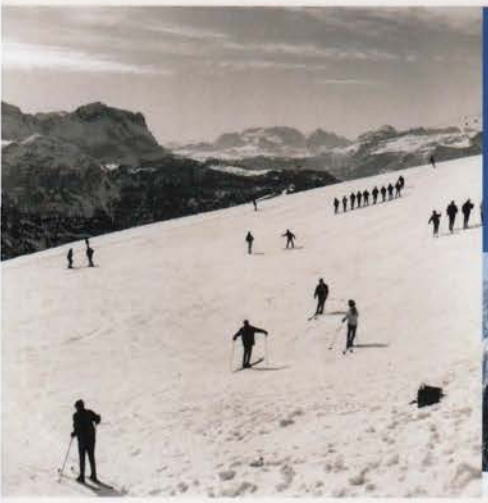
Die einstimmige Antwort lautete: Als bedeutender Wirtschaftsfaktor tragen die Gesellschaften eine große Verantwortung für die Prosperität der Kronplatz-Region. Es gibt im Pustertal keine ernsthafte Alternative zum Tourismus, also auch keine andere Chance als die zur Investition in diesen Wirtschaftszweig. Daher ist auch am Kronplatz noch nie so viel investiert worden wie in den vergangenen zehn Jahren. Denn das Bestehende kann nur durch stetige Investitionen erhalten und gesichert werden. Oder, um es mit dem Paradoxon des Fürsten von Lampedusa auszudrücken: „Alles muss sich ändern, damit alles so bleibt, wie es ist."

Wir sind im Alpenraum nicht das einzige Skigebiet mit dieser Sichtweise. Außerdem erwächst uns aus den Ländern im Osten neue Konkurrenz. Die Zukunft trägt die Gefahr in sich, dass die alte und die neue Konkurrenz das Investieren zu einer Art Wettrüsten ausarten lassen – das wäre langfristig wirtschaftlich nicht zu verkraften.

Die Erderwärmung erscheint mir für unser Gebiet nicht als das bedenklichste der Zukunftsprobleme. Eine der größten Herausforderungen wird die demographische Krise sein. In allen europäischen Ländern gibt es deutliche Bevölkerungsrückgänge. Wir haben am Kronplatz die Erfahrung gemacht, dass es in aller Regel zehn Jahre dauert, bis neue Maßnahmen greifen. Das bedeutet, dass wir uns schon jetzt auf die Suche nach neuen Märkten begeben müssen, damit künftig die Zahl der Besucher nicht drastisch sinkt.

Die wichtigsten Märkte werden Übersee und Russland sein.

Ich gehe davon aus, dass es in Zukunft weltweit nicht mehr als 50 bekannte Skiregionen geben wird. In Südtirol wird dazu nicht ein einzelnes Skigebiet zählen können, sondern nur der Großraum „Dolomiti Superski". Das bedeutet : Die Großregion kann sich nicht darauf beschränken, ein Skipassverbund zu sein, es muss auch eine touristische Weiterentwicklung geben. Ein Schritt in diese Richtung ist beispielsweise die bereits genehmigte Verbindung von St. Vigil und Pikkolein/St. Martin. Damit wird eine bessere Anbindung an das Skigebiet Alta Badia ermöglicht.

Der nächste anzustrebende Schritt ist die direkte Verbindung des Kronplatzgebietes – mittels einer Bahnverbindung Reischach-Talboden Bruneck – mit den Skigebieten Hochpustertal und vielleicht Cortina per Eisenbahn. Der Bahnhof Vierschach liegt in unmittelbarer Nähe der Helmbahnen.

Unser künftiges Angebot muss eine großräumige, abwechslungsreiche Region mit schnellen öffentlichen Verkehrsanbindungen sein, die den Individualverkehr in den Tälern deutlich reduziert. Nur ein solches Angebot kann international vermarktet werden. Das öffentliche Transportsystem ist leider monopolisiert. Selbst wenn die Seilbahngesellschaften wollten, könnten sie keine eigenen Busse oder Züge als Zu- und Heimbringer für die Skifahrer einsetzen. Hier wäre eine Entbürokratisierung sehr wünschenswert. Auch die Politik ist gefordert – schließlich ist im Pustertal das wichtigste Standbein der Wintersport. Auch wirtschaftlich gesunde Unternehmen wie die Bahngesellschaften am Kronplatz brauchen politische Unterstützung – nicht in Form von Subventionen, sondern bei der Schaffung einer modernen, leistungsfähigen Infrastruktur."