

1963-1988

25

Jahre  
Kronplatzseilbahnen



# 25 Jahre Kronplatzseilbahnen



## Zum Geleit

Der rasante Aufstieg des Gebietes rund um den Kronplatz zu einem international bekannten und gleichermaßen beliebten Erholungsraum mit einem beachtlichen Winter- und Sommerfremdenverkehr ist eng mit der Erschließung des Kronplatzes als Skiparadies verbunden. Gab es in den frühen 60er Jahren noch keinen Wintertourismus in Bruneck und im mittleren Pustertal, so kann man heute im Crontourgebiet mit berechtigtem Stolz auf rund eine Million Übernachtungen im Winter und auf über 2,2 Millionen im gesamten Jahr verweisen; von einigen hundert Fremdenbetten in der Zeit um 1960, die vorwiegend in der „Sommerfrischzeit“ genutzt werden konnten, hat man es im Erholungsraum rund um den Kronplatz in den beiden letzten Jahrzehnten auf etwa 18.000 Fremdenbetten gebracht. Allein in Bruneck zählt man nun jährlich 420.000 Nächtigungen, davon etwa 210.000 im Winter.

Dieser enorme Aufschwung, den die Fremdenverkehrswirtschaft erlebt und der sich wesentlich belebend auf die anderen Erwerbszweige ausgewirkt hat, bescherte vielen Menschen Arbeit und dem Tal eine wirtschaftliche Blüte. Am Anfang dieser erfreulichen Entwicklung aber standen die Initiative, der Fleiß, das persönliche finanzielle Engagement und erhebliche Risiko, ein unerschütterlicher Optimismus und das dynamische, von Weitblick gekennzeichnete Schaffen einer Gruppe von Brunecker Bürgern, die mit Präsident Ernst Lüfter an der Spitze, 1960 die Kronplatz-Seilbahn-Genossenschaft gründeten, aus der später die heutige Aktiengesellschaft hervorging, und den Bau der Kronplatzseilbahn sowie die Erschließung des Skigebietes Kronplatz durchsetzten. Zu Weihnachten 1963 konnte der erste Skifahrer von Reischach zum Kronplatz hinauf befördert werden. Ein Vierteljahrhundert ist seitdem vergangen, und der Brunecker Hausberg ist inzwischen zu einem sehr gut erschlossenen und in ganz Europa renommierten Skigebiet herangewachsen, das letztendlich ein wichtiger Motor für die Wirtschaft eines großen Teiles unseres Tales ist. Das 25-Jahre-Jubiläum soll in erster Linie Anlaß sein, allen Kronplatz-Pionieren, die sich um den Bau der Seilbahn und der weiteren Aufstiegsanlagen Verdienste erworben haben, Anerkennung und



Dank für ihr durch viel Weitblick geprägtes Schaffen und ihre Leistung auszudrücken; ganz besonderer Dank gebührt dem langjährigen Präsidenten und nunmehrigen Ehrenpräsidenten der Kronplatz-Seilbahn AG, Herrn Ernst Lüfter, Ehrenbürger der Stadtgemeinde Bruneck.

Ein großes Bedürfnis ist es mir, der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitern unseres Unternehmens für die außerordentlich gute Zusammenarbeit zu danken. Zu Dank verpflichtet sind wir auch der Tiroler Landesregierung und der Südtiroler Landesverwaltung, der Gemeinde- und Fraktionsverwaltung, den Grundeigentümern, sowie allen, die uns geholfen haben, den Kronplatz zu dem zu machen, was er heute ist.

Rag. Werner Schönhuber  
Präsident der Kronplatz-Seilbahn AG





## Der Kronplatz heute

Im Telegrammstil präsentiert sich der Kronplatz heute etwa folgen dermaßen: 100 km bestens präparierte Pisten, 35 Aufstiegsanlagen (drei Umlaufbahnen, eine Pendelseilbahn, zwei Dreiersessellifte, elf Doppelsessellifte, 18 Skilifte) mit der geradezu phantastisch anmutenden Gesamtbeförderungskapazität von fast 35.000 Personen in der Stunde; 36 Schneekanonen für die künstliche Beschneigung von 60 km Pisten mit einer Fläche von 215 Hektar; drei jeweils etwa 5 km lange herrliche Talabfahrten (nach Reischach, Olang und St. Vigil), die zum nachhaltigen Skivergnügen werden, ein ausgezeichneter Pistenservice, der vom ADAC mit vier Sternen bedacht worden ist. Der Kronplatz, unter dem Signet des Crontour-Gockels fremdenverkehrsmäßig erfolgreich vermarktet, ist von drei Seiten mit Aufstiegsanlagen erschlossen.

Dies war aber nicht immer so und ist Frucht einer mutigen, mitunter risikoreichen und sehr schwierigen, engagierten Aufbauarbeit, die vor etwas mehr als einem Vierteljahrhundert einsetzte.

Der Kronplatz vor der Erschließung,  
von der Schafalm aus gesehen



## Die Vorläufer

Schon immer gab es den Wunsch, den Kronplatz den Bruneckern näherzubringen. Erstmals konkret wurde bereits vor dem 1. Weltkrieg die Planung einer Seilbahn betrieben. Damals war es der Baumeister Dominikus Madile, ein technisch versierter und innovativer Bürger, der sich an den Zeichentisch setzte und ein Projekt ausarbeitete, zu dessen Verwirklichung es aber wegen der Kriegswirren und der nachfolgenden schlechten Zeit nicht mehr kommen konnte. Dominikus Madile hatte ein zweitrassige Bahn vorgesehen, welche die Talstation nördlich des Sternwaldeles in der Sternwiese haben sollte. Über das erste Teilstück hätte man Reischach erreicht; die zweite Trasse führte von Reischach bis zum Kronplatzgipfel.

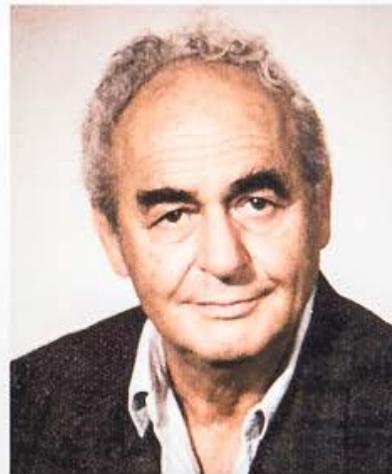
Am 19. Jänner 1938 war es abermals soweit. Im Büro des Brunecker Rechtsanwaltes Dr. Luis Hölzl, der selbst auch Gesellschafter war, fand eine Sitzung des Verwaltungsrates der „Funivia Dolomiti Monte Corona“-Aktiengesellschaft statt, wobei über deren Gründung und Eintragung beim Tribunal berichtet wurde. Präsident des Verwaltungsrates war Cav. Dr. Antonio Di Stefano, weitere Mitglieder des Verwaltungsrates waren Dr. Luis Hölzl, der mit geschäftsführenden Funktionen betraut wurde, Eduard von Grebmer, Hans Hinterhuber und Carlo Marcati. Das bei Ing. Hölzl aus Meran in Auftrag gegebene Projekt für den Bau einer Seilbahn sah die Talstation oberhalb des Lanerhofes in Reischach vor, von wo aus man mit einer eintrassigen Schwebebahn zum Kronplatz gelangen sollte; der Seilbahnbetrieb war nur für den Sommer ausgelegt. Trotzdem dachte man auch an einen Winterbetrieb und trug sich daher mit dem Gedanken, eine „intensive Propaganda“ einzuleiten. Man wollte deshalb Photographien mit Winter- und Sommeransichten anfertigen lassen.

Bei der erwähnten Aufsichtsratssitzung der „Funivia Dolomiti Monte Corona“ verzichtete man vorerst auf eine Überprüfung der Angebote für den Seilbahnbau, weil sich die Firma Badoni aus dem Wettbewerb zurückgezogen und die Firma Tanfani & Ceretti den angeforderten Kostenvoranschlag noch nicht hinterlegt hatte. Zu diesem Zeitpunkt lag bereits die Genehmigung des Seil-

bahnprojektes durch die übergeordnete Fremdenverkehrsbehörde vor. Bei einer weiteren Verwaltungsratssitzung am 19. Dezember 1938 wurde - wie aus den Sitzungsprotokollen hervorgeht - von Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Finanzierungskredites in Höhe von 1 Million Lire berichtet; Dr. Di Stefano und Rechtsanwalt Dr. Hölzl traten bei dieser Sitzung von ihren Ämtern zurück. Zu der für den 18. Februar 1939 einberufenen Vollversammlung der AG, bei der es vor allem um eine Auflösung der Gesellschaft ging, kamen Dr. Di Stefano, Ing. Adolf Beikircher, Karl Grohe, Franz Mark, Dr. Konrad Erlacher, Adelino Enzi, Carlo Marcati, Anton Mariner, Hans Schönhuber und Dr. Luis Hölzl. Auf Vorschlag von Franz Mark sah man von der sofortigen Auflösung ab und beschloß die Weiterführung der Gesellschaft für mindestens ein Jahr: Mark wurde nun als Präsident bestellt. Am 11. November 1939 - hinzugekommen war erschwerend auch noch das Problem der Option - wurde endgültig das Handtuch geworfen, d.h. die Vollversammlung beschloß bei Stimmeneinheit die Auflösung der Seilbahngesellschaft.

In den 50er Jahren war Willy Kofler, damals Präsident des Brunecker Fremdenverkehrsamtes, die treibende Kraft für die Erschließung des Kronplatzes durch eine Seilbahn. Doch auch sein Bemühen war zum Scheitern verurteilt, da die Unterstützung vor allem jener Kreise fehlte, die über das nötige Kapital verfügten hätten. Eine Studie hatte als günstigsten Standort für die Talstation der abermals eintrassig vorgesehenen Seilbahn ein Areal in der Nähe des ehemaligen Schießstandes von Reischach vorgesehen, wobei die Trasse über die Kappler-Kaser zum Spitzhorn verlief.

Wenngleich für diese Bahn bereits Karten gedruckt worden waren, verlief sich die Initiative sehr bald wieder im Sand. Erfolg war erst dem Bestreben Ernst Lüfters und einer Gruppe weitblickender Bürger beschieden, die Ende der 50er Jahre den Seilbahnbau erneut aufgriffen und lancierten.



Ernst Lüfter  
Peter Aichner  
Hans Schönhuber †  
Josef Schönhuber  
Josef Gatterer  
Haymo von Grebmer  
Georg Oberhammer †  
Eduard Stemberger  
Paul Schifferegger  
Adolf Nicolussi †

## Der Bau der Kronplatzseilbahn

1959 ergriff Ernst Lüfter die Initiative, der seine Tatkraft und sein organisatorisches Talent zum Wohle der Brunecker Bürgerschaft sowohl als Bürgermeister als auch in mehreren Vereinen schon vielfach bewiesen hatte und bei der Bevölkerung Vertrauen und Achtung genoß. Mit der Verwirklichung der Kronplatzseilbahn und der damit verbundenen Erschließung des Brunecker Hausberges für den Wintersport vollbrachte Lüfter wohl die größte Leistung im Rahmen seiner zahlreichen ehrenamtlichen Tätigkeiten, wie auch im Ratsbeschuß des Brunecker Gemeinderates festgehalten wird, mit dem ihm am 19.11.1981 die Ehrenbürgerschaft der Stadtgemeinde Bruneck zuerkannt worden ist.

Ernst Lüfter gewann für seine Idee einige Mitbürger seines Vertrauens, und diesmal waren alle Voraussetzungen zur richtigen Zeit gegeben, um endlich den Seilbahnbau in die Tat umzusetzen. Am 7. Mai 1960 wurde die „Kronplatz Seilbahn Genossenschaft m.b.H.“ von folgenden Personen gegründet: Ernst Lüfter, Peter Aichner, Hans Schönhuber, Josef Schönhuber, Josef Gatterer, Haymo von Grebmer, Georg Oberhammer, Karl Grohe, Eduard Stemberger, Paul Schifferegger und Dr. Adolf Nicolussi. Das Genossenschaftskapital betrug 550.000 Lire. Zum ersten Obmann wurde Ernst Lüfter gewählt, ihm zur Seite stand als Obmannstellvertreter Peter Aichner.

Alle Mitglieder bildeten eine echte Arbeitsgemeinschaft, in der jeder einzelne ganz bestimmte Aufgaben zur Erreichung des Genossenschaftszieles übernahm.

Bereits 16 Monate später, am 9. September 1961, erfolgte die Umwandlung der Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft mit der Benennung „Kronplatz Seilbahn AG Bruneck“. Das Gesellschaftskapital war 1 Million Lire.

Gründungsmitglieder und Aktionäre waren alle Genossenschafter bis auf Karl Grohe, der sich aus persönlichen Gründen zurückgezogen hatte. Auch die Führungsspitze blieb mit Präsident Ernst Lüfter und Vizepräsident Peter Aichner gleich besetzt wie vorher. Noch vor der Bildung der Aktiengesellschaft hatten sich mehrere weitere Bürger zur Zeichnung von Anteilen verpflichtet, und zwar

Bruno Mahl, August Ties, Willy Webhofer, Alois Peintner, Josef Moser, Rudi Wohlfarter, Richard Leitner, Franz Mölgg, Josef Baumgartner, Johann Habicher, Dante Pocchiesa, Ernst Innerhofer, Anton Mariner, Anton Walter, August Kainzwalder, Mario De Martin, Johann Plankensteiner, Paul Mair-Waibl, Otto Woyta, August Pircher, Roland Cimadom, Anton Marchetti und Josef Pedevilla. Bei der ersten ordentlichen Hauptversammlung der AG sprach der Fremdenverkehrsexperte und Publizist Dr. Gunther Langes über wirtschaftliche Aspekte des Vorhabens und die Auswirkungen der Kronplatzerschließung auf den Fremdenverkehr; Oberbaurat Dipl. Ing. Walter Suchanka aus Innsbruck, den man als Berater gewonnen hatte, gab zusätzlich technische Erläuterungen zum Seilbahnbau.

Am 27. September 1961 erging an die Baufirma der Gebrüder Reichegger aus Sand in Taufers eine erste Anzahlung für den Bau einer Materialeilbahn von Reischach zum Kronplatz.

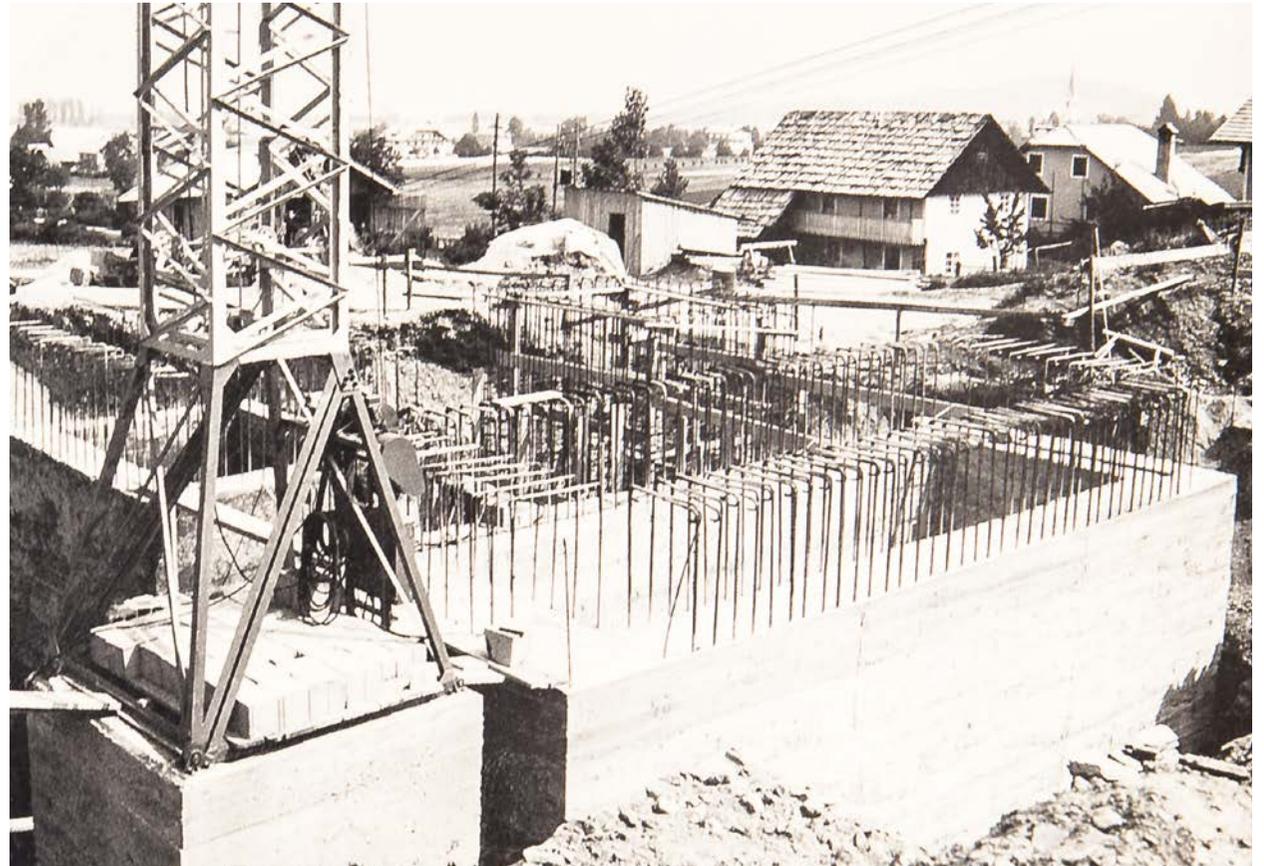
Mit dem eigentlichen Seilbahnprojekt aber gab es zu diesem Zeitpunkt noch Probleme, da der Projektant (Dr. Ing. Karl Hölzl aus Meran) von seinem Konzept einer eintrassigen Seilbahn trotz negativer Gutachten kompetenter Stellen nicht abzubringen war. Das Hölzl-Projekt sah eine eintrassige Bahn mit fünf Stahlbetonstützpfählen bei einer schiefen Länge von 3.780 m von Reischach bis in die Nähe des Kronplatzgipfels vor; die stündliche Förderleistung war bei einem Fassungsvermögen von 35 Personen je Kabine mit 220 Personen je Stunde veranschlagt. Die Verwirklichung dieses Projektes hätte rund 283 Millionen Lire gekostet.

Vom römischen Transportministerium erhielt das Vorhaben wegen zu geringer Förderleistung aber kein grünes Licht; auch ein in Wien eingeholtes Gutachten ergab Bedenken aus dem gleichen Grund. Mit dem Seilbahnplaner aus Meran kam es schließlich am 3. Oktober 1961 zum Bruch, und man mußte sich anderweitig umsehen.

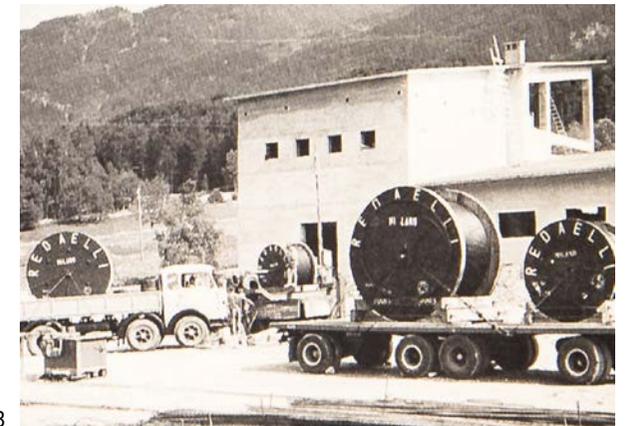
In der Folge wurden mehrere spezialisierte Betriebe eingeladen, Offerte für den Bau einer zweitrassigen Seilbahn von Reischach zum Kronplatz einzureichen. Bei der Überprüfung der Angebote



1

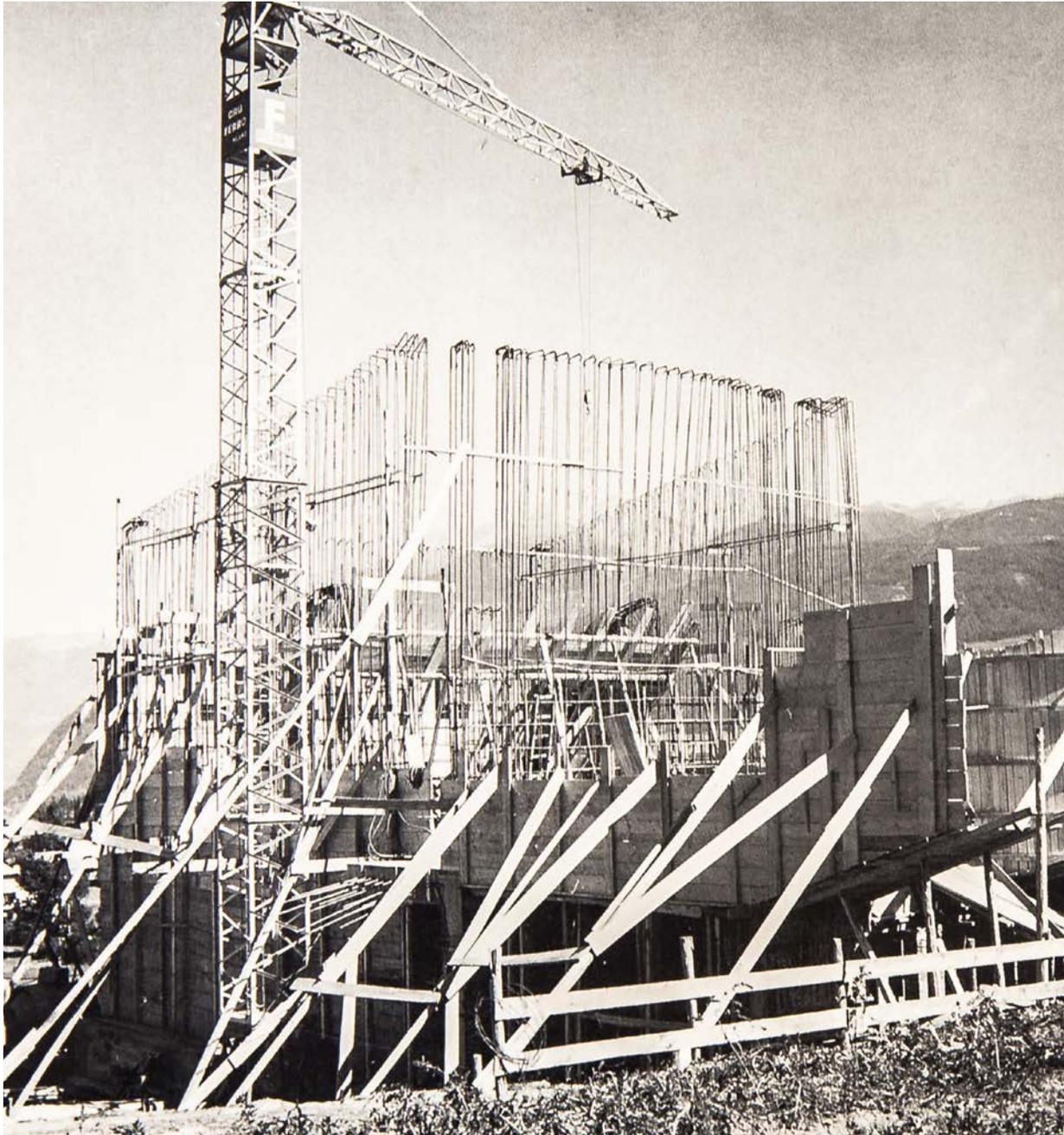


2



3

- 1 – Der Baubeginn an der Mittelstation
- 2 – Der Baubeginn an der Talstation
- 3 – Die Trag- und Zugseile werden geliefert



am 29. Jänner 1962 erhielt schließlich die Firma Ceretti & Tanfani den Zuschlag, die für die eigentliche Seilbahn 137 Millionen Lire verlangte.

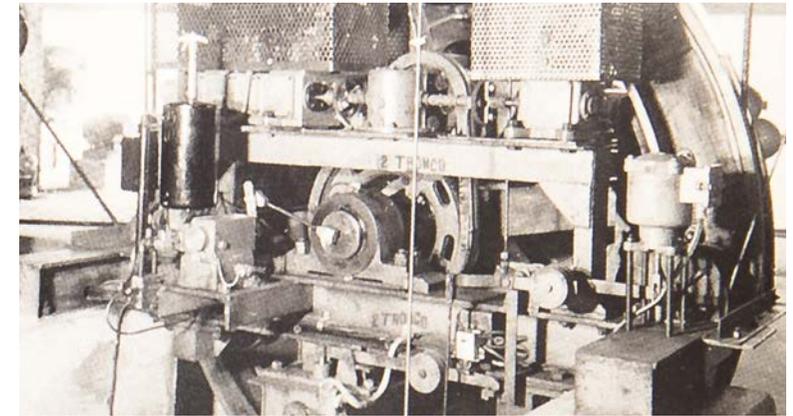
Groß waren von Beginn an die finanziellen Schwierigkeiten, da vorerst lediglich 38 Prozent des gezeichneten Aktienkapitals (100 Millionen Lire) eingezahlt waren. Weitermachen aber konnte man angesichts der Zusicherung des „Mediocredito“ in Trient für ein Darlehen von 180 Millionen Lire. Ein Vierteljahr später war die Aktienzeichnung zwar etwas angestiegen, aber dennoch bedurfte es dringend eines Übergangskredites von 40 Millionen Lire, den die Sparkasse in Bruneck bereitstellte. Nun konnte man die Stahlseile bei Redaelli-Mailand (44 Millionen Lire) und die Metallstützen bei Schiavon-Bozen (50 Millionen Lire) bestellen und einen Bauauftrag an die Tauferer Baufirma Reichegger vergeben; die Bauaufsicht hatte Geom. Ivo Beikircher inne.

Hatte man bereits Anfang 1962 den Grund für die Talstation und für einen Autoparkplatz von den Besitzern Niederbacher, Mair und Irschara erwerben können, so kaufte man am 3. Juli 1963 das nötige Areal für die Bergstation von der Reischacher Fraktionsverwaltung an, aber erst am 16. Jänner 1963 gelang es, langwierige und zähe Verhandlungen mit Johann Mairhofer, Harasserbauer in Reischach, erfolgreich abzuschließen und den Grund für die Mittelstation erstehen.

Um die Aktionäre in der ohnedies sehr prekären wirtschaftlichen Situation nicht weiter zu verunsichern, wurde der Erwerb von weiteren 1.250 Quadratmetern Grund für einen zusätzlichen Autoparkplatz fast als Geheimaktion durchgeführt.



1



2



3



4

- 2 – Ein Maschinensatz in der Mittelstation
- 3 – Die Steuerzentrale
- 1-4-5 – Die Seilbahn fährt und leitet damit einen enormen Aufstieg der Fremdenverkehrswirtschaft des mittleren Pustertales ein
- 6 – Belvedere, der erste Schlepplift am Kronplatz



5



6

Im Frühsommer 1963, als man absehen konnte, daß - falls es nicht unüberwindbare Hindernisse geben sollte - die Seilbahn termingerecht mit Beginn des Winters fahren würde, gab man den Bau des ersten Skiliftes, des „Belvedere“, bei Leitner Sterzing in Auftrag; der Kostenvoranschlag sah eine Ausgabe von 11,5 Millionen Lire vor.

Trotz verschiedener Schwierigkeiten, die vor allem finanzieller Natur waren, wurden die Seilbahn und der Belvedere Skilift zu Weihnachten 1963, und zwar am 25. Dezember in Betrieb genommen.

Damit war der wichtigste erste Schritt abgeschlossen und die Erschließung des Brunecker Hausberges für den Wintersport konkret eingeleitet.

Es bedurfte aber einer steten weiteren, von Weitblick getragenen Investitionspolitik und viel Durchstehvermögen in wirtschaftlich kritischen Zeiten, bis der Kronplatz zu dem wurde, was er heute ist.

### Die 1. Kronplatzseilbahn

	I. Trasse	2. Trasse
Schräge Länge	2.703 m	1.035 m
Höhenunterschied	866 m	395 m
Geschwindigkeit	8 m/sec	8 m/sec
Kabine/Fassungsvermögen	35 +   Personen	25 +   Personen
Förderleistung	300 Personen je Stunde	440 Personen je Stunde





## Ernst Lüfter - Pionier der Kronplatzseilbahn

Am 19. November 1981 beschloß der Brunecker Gemeinderat, die Ehrenbürgerschaft der Stadt Bruneck an Herrn Ernst Lüfter „als Zeichen der Anerkennung und Dankbarkeit seitens der Gemeindeverwaltung und im Namen der gesamten Bevölkerung für die Leistungen... in Bruneck“ zu verleihen. Diese Ehrung des am 1. Juni 1909 in Meran geborenen Bürgers wurde u.a. auch mit den großen Leistungen Lüfters bei der Erschließung des Kronplatzes für den Wintersport begründet, die der Rienzstadt und dem gesamten mittleren Pustertal eine zweite Fremdenverkehrssaison ermöglichte und dadurch zahlreiche neue Arbeitsplätze schaffen ließ, was letztendlich direkt oder indirekt in entscheidendem Maße zum Aufschwung der Pusterer Wirtschaft beitrug.

Schon mehrmals hatte es den Versuch gegeben, eine Seilbahn zum Kronplatz zu bauen, doch es bedurfte der Tatkraft eines Ernst Lüfter, dessen stets von Optimismus geprägten dynamischen Vorgehens und Organisationstalents sowie einer gesunden Portion Hartnäckigkeit und Durchhaltevermögen während der gar nicht so seltenen, sehr schwierigen Phasen bei der Verwirklichung des Vorhabens.

Ernst Lüfter, langjähriger Präsident der Seilbahngesellschaft und heute deren Ehrenpräsident, erinnert sich gerne an die Zeit, als alles langsam, aber sicher konkret wurde: „Da viele Brunecker im Sommer fast an jedem Samstag, aber auch im Winter zum Kronplatz hinaufwanderten, war der Wunsch nach einer Seilbahn verständlich, um die landschaftlichen Schönheiten, die sich vom Kronplatz auf erschließen, besser und vor allem einer größeren Anzahl von Personen zugänglich zu machen.

Nicht nur in Bruneck sprachen wir von einer Seilbahn, auch Olang wollte etwas unternehmen, und in St. Lorenzen liebäugelte man mit einer Seilbahn zum Völler Joch.

Wir waren sicher, daß am Kronplatz ein schönes Skigebiet entstehen könne, mit dem Vorteil, daß im tiefen Winter die Seite nach Olang hin besonders geeignet wäre, im Spätwinter aber die nordseitigen Brunecker Pisten.

Wenn die Voraussetzung des Skigebietes erst einmal gegeben

sein würde, dann kämen auch die Gäste, dessen waren wir uns eigentlich sicher. Und doch gab es anfangs große Schwierigkeiten, vor allem wirtschaftlicher Art, weil es zunächst nur eine Handvoll überzeugter Initiatoren gab, während andere, die wohl auch finanzkräftig genug gewesen wären, nicht mitmachen wollten oder gar bremsen. Mit den ersten Erfolgen wurde dann auch der Zusammenhalt besser, und auch jene, die zuerst etwas gemurrt hatten, waren schließlich zum Mitmachen bereit.“

Die Finanzierung war - wie Ernst Lüfter nachdenklich feststellt - die mit Abstand schwierigste Phase. Was blieb da anderes übrig, als mit dem Bau einfach zu beginnen, und zwar von oben herunter bis zur Mittelstation, denn dann mußte es nämlich zwangsläufig weitergehen. Die Rechnung ging auf, aber es bedurfte vieler persönlicher Opfer. Ehrenpräsident Lüfter erinnert sich an den Schock, als ein Geldinstitut, das zunächst die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zugesichert hatte, sich plötzlich und unerwartet zurückzog: „So manchen Lohn für die Arbeiter mußte ich damals aus eigener Tasche zahlen, damit es weiterging. Senator Dr. Peter Brugger und vor allem Landeshauptmann Eduard Wallnöfer halfen aus einer fast aussichtslosen Lage heraus, die durch die Kreditrestriktionen der frühen 60er verschärft worden war. Landeshauptmann Wallnöfer schickte einen Fachmann, um den Kronplatz auf seine Eignung als Skigebiet zu überprüfen, und nach dessen positiver Berichterstattung holte er mehrere Bankdirektoren aus Nordtirol zu sich und überzeugte sie davon, daß man den Bruneckern unbedingt und bedenkenlos unter die Arme greifen müsse.“

Was inzwischen aus dem Skigebiet Kronplatz geworden ist, ist bekannt. Ernst Lüfter räumt ein, daß er sich nicht einmal in seinen kühnsten Erwartungen eine für das mittlere Pustertal derart bedeutsame Entwicklung vorgestellt habe, von der so viele Nutzen ziehen könnten. „Eigentlich ist es aber immer aufwärts gegangen, ich hatte ausgezeichnete und engagierte Mitstreiter, wir können - so glaube ich - alle recht zufrieden sein.“



1

1 – Der Skibetrieb läuft zaghaf an  
2-3 – Begehung durch Behördenvertreter



2



3

## Am Rande der Zahlungsunfähigkeit

Enttäuschend waren die Einnahmen im ersten Skiwinter, so daß man den Verpflichtungen nur durch die Aufnahme eines Kredites in Höhe von 125 Millionen Lire nachkommen konnte.

Trotzdem ging der Verwaltungsrat der AG unbeirrt seinen Weg nach vorne, damals mit viel Mut in eine wirtschaftlich sehr ungewisse Zukunft. Der Bau des Ochsenalm-Skiliftes an der Kronplatznordseite und des Korner-Skiliftes bei der Talstation in Reischach wurde beschlossen.

Am 20. September 1964 wurde die neue Kronplatzseilbahn offiziell eingeweiht und von Weihbischof Monsignor Heinrich Forer gesegnet.

1964 lag eigentlich der finanzielle Zusammenbruch der AG förmlich in der Luft, da einerseits die Verschuldung bereits beachtliche, fast dramatische Ausmaße angenommen hatte und wegen der durch die inländischen Banken generell praktizierte Kreditsperre zunächst alle Mittel fehlten, um die laufenden und unaufschiebbaren Verpflichtungen abzudecken.

In dieser schier ausweglosen Not wandte man sich - gute politische Beziehungen nützend - nach Nordtirol, fand Verständnis vor und bekam am 2. Oktober 1964 bei der Raiffeisen-Zentralkasse in Innsbruck ein Darlehen in Höhe von 5.000.000.- öS; möglich war dies aber nur, weil die Gründungsmitglieder und einige (wenige) überzeugte Aktionäre für die Wechselkredite und für die Auslandsdarlehen eine persönliche Haftung bei Verpfändung ihres Besitzes übernahmen. Dies war zweifellos ein großes Risiko, denn die Aussichten auf eine Sanierung der Situation waren keineswegs rosig, und da bedurfte es einer festen Überzeugung, einer gehörigen Portion des Vertrauens und eines ungebrochenen Optimismus.

In diesem wohl kritischsten Moment sprangen folgende Aktionäre mit ihrem Vermögen als Pfand in die Bresche: Präsident Ernst Lüfter als Darlehensnehmer sowie als Bürgen Dr. Adolf Nicolussi-Leck, Peter Aichner, Johann Schönhuber, Josef Schönhuber, Josef Gatterer, Haymo von Grebmer, Paul Schifferegger, Eduard Stemberger, Georg Oberhammer, Johann Hinterhuber,

Anton Mariner, Geom. Josef Reichegger, Walter Reichegger und Vinzenz Reichegger. Ihnen ist es zu danken, daß es seinerzeit weitergehen konnte.

Dieses kompromißlose Einstehen für eine Idee, nämlich für die Erschließung des Kronplatzes hinterließ bei den Spitzenpolitikern in Nordtirol einen derart guten Eindruck, daß weitere Hilfe folgte. Landeshauptmann Eduard Wallnöfer entsandte Ökonomierat Schuler, der zuvor schon das Skigebiet Serfaus im Oberinntal lanciert hatte, als Fachmann zu einem Lokalausganschein ins Pustertal, um den Kronplatz auf seine Eignung als Skigebiet zu überprüfen.

Das Ergebnis dieses Besuches war äußerst positiv, so daß am 9. August 1965 durch die Bank für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck ein neuerlicher Kredit von 4.400.000.- öS gewährt wurde. Senator Dr. Peter Brugger, der in Nordtirol für die Kronplatz-Kredite politisches Schönwetter geschaffen hatte, war schließlich auch für den am 29. April 1966 aus Innsbruck zugesicherten Kredit in Höhe von umgerechnet 50 Millionen Lire interveniert, obwohl die Kronplatz-Seilbahn AG den bereits fälligen Rückzahlungsverpflichtungen nur zögernd nachgekommen war und wiederholt um Terminverschiebungen und Stundungen nachgesucht hatte.

Festgestellt muß im Zusammenhang mit den Darlehen aus Nordtirol werden, daß diese ohne die Befürwortung von Landeshauptmann Wallnöfer, der sich im Alleingang über die geäußerten, durchaus berechtigten Bedenken seiner Funktionäre einfach hinweggesetzt hatte, Utopie geblieben wären.

## Es geht aufwärts

Das Jahr 1967 brachte die Planung des Sonnenliftes auf der Kronplatzsüdseite, so daß man im folgenden Winter eine weitere Aufstiegsanlage anbieten konnte. Im selben Jahr wurde auch die Fertigstellung der Bergstation samt dem Restaurant ins Auge gefaßt, und gegen Jahresende ging man in Zusammenarbeit mit Ing. Hubert Spieß, einem international anerkannten Fachmann aus Innsbruck, an die Schaffung einer anspruchsvollen Talabfahrt nach Reischach, die eine weitere Aufwertung des noch in den Kinderschuhen steckenden Skigebietes bewirken sollte. Die Durchfahrtsgenehmigungen für die 5,4 km lange „Silvester“ wurden allerdings erst im März 1970 erlangt, so daß diese einmalig schöne Abfahrt, damals nur von Könnern befahrbar und zudem nur für wenige Wochen in gutem Zustand, ab dem Winter 1970/71 genutzt werden konnte.

Wesentlich mehr in die Länge zogen sich noch der Bau des Bergrestaurants und die Fertigstellung der Seilbahnbergstation. Um Mittel dafür freizumachen, beschloß man 1972 den Bau eines Appartementhauses am Kronplatz und den Verkauf der Wohnungen. Dieses Vorhaben war langwieriger als angenommen, und so wurden die 1973 in Angriff genommenen Fertigstellungsarbeiten an der Bergstation und der Bau des Restaurants erst 1974 abgeschlossen.

Aber es ging - wenngleich mit kleinen Schritten - stetig aufwärts. Den finanziellen Druck hatte man schon Jahre zuvor etwas lockern können, dies vor allem dank zunehmender Erfolge mit der Skisaison und dank der in einer noch sehr kritischen Phase von Hans Schönhuber angeregten Initiative, Aktien gegen Zahlungsverpflichtungen abzugeben. Nach und nach - dies war nun schon deutlich abzusehen - entwickelte sich der Kronplatz zum Senkrechtstarter unter den Skigebieten unseres Landes.

Einen regen Winterbetrieb erlebte der Kronplatz bereits in den späten 60er Jahren. Die Seilbahngesellschaft hatte die Skilifte „Belvedere“, „Ochsenalm“ und „Korer“ am Berg in Betrieb; dazu kamen noch die anderen Gesellschaften gehörenden Lifte „Alpen“, „Furkel“ und „Marchner“. - 1973 war das Skigebiet Kron-

platz bereits derart bekannt und beliebt, daß die bestehenden Aufstiegsanlagen den Ansturm fast nicht mehr bewältigten.

Vor allem die Wartezeiten an der Seilbahn waren unerträglich lange geworden, so daß man Gefahr lief, Gäste zu verlieren. Eine zweite Aufstiegslinie von Reischach aus sollte Entlastung bringen, und so beschloß der Verwaltungsrat der Seilbahngesellschaft noch 1973 den Bau des Hernegg-Sesselliftes und des Pramstall-Schlepliftes. Im selben Jahr erwarb man von Josef Niederbacher weiteren Grund im Bereich der Talstation in Reischach für Parkplätze und für die Errichtung des Skistalles.

## Richtungweisend im Umweltschutz - Entsorgung des Kronplatzes

Richtungweisend für ganz Südtirol war man am Kronplatz bereits vergleichsweise früh in Sachen Umweltschutz. Die von Jahr zu Jahr immer stärker werdende Belastung des Brunecker Hausberges, der inzwischen von allen drei Seiten (Reischach, Olang, St. Vigil) her weitgehend erschlossen war, durch Abfall und Abwasser zwang zu Maßnahmen, da man sonst wohl früher oder später mit Umweltschäden hätte rechnen müssen. 1974 wurde eine Dienstleistungsinteressentschaft zur Entsorgung des Berges von Abwasser und Müll gegründet.

Zunächst wurden alle Betriebe am Berg mit einer Kläranlage verbunden, die an der Kronplatznordseite angelegt wurde, aber wegen der Höhenlage nicht den erwarteten Wirkungsgrad hatte; daher leitete man in der Folge alle Abwässer über einen Kanalisierungsstrang bis in die Talsohle und schob damit rechtzeitig einer möglichen Verschmutzung des Kronplatz-Quellwassers einen Riegel vor. Der Kronplatz ist übrigens der erste durch Kanalisierung entsorgte Skiberg Südtirols.

Soweit dies möglich war, beachtete man in all den Jahren bis heute am Kronplatz die Richtlinien eines konkreten Umweltschutzes, so beim Anlegen von Pisten und deren winterlichen wie sommer-

lichen Pflege | beispielsweise hob man bei jüngst erfolgten Pistenverbesserungsarbeiten die gesamte Vegetationsdecke im betroffenen Bereich ab und setzte sie nach erfolgter Geländekorrektur wieder intakt auf; die Bepflanzung, Bearbeitung, die Beweidung in geeigneter Form wird in engster Zusammenarbeit mit einem sachverständigen Landwirt und mit zuständigen Stellen betrieben, auf Schneesement wird im Winter völlig verzichtet, usw.).

## Potenzierung und Modernisierung der Anlagen ab Mitte der 70er

Mitter der 70er Jahre hatte sich die finanzielle Situation der Seilbahngesellschaft entspannt, spürbar verbessert und konsolidiert, so daß nach 13 Jahren sogar erstmals eine Dividende ausbezahlt wurde. Nun ging man auch zielstrebig an die Potenzierung der bestehenden Anlagen oder an die Ersetzung derselben durch zeitgemäßere. Am 28. Februar 1977 beschloß man, anstelle des Belvedere-Doppelskiliftes einen Doppel-Doppelsessellift zu errichten; den Auftrag erhielt die Firma Doppelmaier (Gesamtkosten: 216 Millionen Lire).

Ende 1978 wurde der Umbau des Ochsenalmliftes in einen Doppelsessellift ins Auge gefaßt, ein halbes Jahr später die Verdoppelung des Pramstalliftes. Unumgänglich schien zudem eine zweite Aufstiegslinie bis zum Kronplatzplateau, und daher gab man grünes Licht für den Bau eines Doppelsesselliftes von der Herzlalm zum Gipfel; letztgenannte Maßnahme sollte in den folgenden Jahren eine wesentliche Belebung der Pramstallpiste mit sich bringen.

Obwohl man 1984 die kostspielige 20-Jahre-Revision der Seilbahn in jedem Falle durchführen mußte, zog man einen Qualitätssprung bzw. die Ersetzung der alten Bahn durch eine moderne Umlaufbahn in Betracht. Das spezialisierte Büro des Ing. Salzmann aus Dornbirn wurde daher vom Verwaltungsrat

der Seilbahngesellschaft, an deren Spitze seit dem 15. April 1983 der Brunecker Geschäftsmann Werner Schönhuber als Präsident steht, mit der Ausarbeitung einer Studie für eine Einseil-Umlaufbahn von Reischach zum Kronplatz betraut.

Im Mai 1985 entschied man sich vorerst für die Ersetzung der alten Bahn nur auf der unteren Trasse und für den Weiterbetrieb der bestehenden Seilbahn auf dem Teilstück Mittelstation-Bergstation. Im Zuge weiterer Untersuchungen gab man aber dann dem Bau von zwei aneinander koppelbaren Umlaufbahnen - es handelte sich um eine Neuentwicklung - von Reischach bis zum Gipfel den Vorzug. In einer außerordentlichen Generalversammlung wurde den Aktionären am 26. Juli 1985 das Projekt für die koppelbaren Umlaufbahnen vorgestellt; das Vorhaben wurde, wie vom Vorstand vorgeschlagen, gutgeheißen.

Der Auftrag zum Bau erging an die Firma Leitner - Sterzing. Im Herbst 1985 begann die Firma Hobag - Sand mit der Verankerung der Fundamente für die Seilbahnstützen, und nach Beendigung der Wintersaison 1985/86 setzten die Arbeiten mit allen verfügbaren Mitteln und Kräften ein, wobei die große Eigenleistung des Mitarbeiterteams der Kronplatzseilbahn besonders hervorzuheben ist.

Durch größtmöglichen Einsatz aller Beteiligten, es wurden fast ausschließlich einheimische Firmen beauftragt (insgesamt rund 90), und des eigenen Personals gelang es, beide Bahnen termingerecht zu Beginn des Winters 1986/87 in Betrieb zu nehmen.

Es war schon ein historischer Augenblick, als am 31. Oktober 1986 die erste der formschönen und bequemen Sechser-Kabinen eingeklinkt wurde und wenig später nach einer glänzend verlaufenen Testfahrt in die neue Bergstation einfuhr. Danach folgten noch wenige Wochen der minutiösen Einstell- und Feinarbeiten sowie die behördliche seilbahntechnische Abnahme der neuen Umlaufseilbahnen durch die zuständigen Behörden von Staat und Land.



1



2

4



3



5



6



7



8

Am 25. Dezember 1986, also auf den Tag genau 23 Jahre nach der Jungfernfahrt der ersten Seilbahn, nahm die moderne Umlaufbahn mit den CWA-Omega-Kabinen als damals größte Seilbahn ihrer Art den Betrieb auf und setzte damit eine neue Dimension mit beachtlichem Qualitätssprung am Kronplatz.

Von der alten Schwebeseilbahn, die übrigens am 5. Dezember 1979 und Mitte Oktober 1981 Ziel verbrecherischer Sprengstoffanschläge gewesen ist, bleibt nach dem Bau der Umlaufbahn die Anlage der oberen Trasse mit einer Förderkapazität von 440 Personen in der Stunde bestehen, gewissermaßen als Reserveaufstiegsanlage.



9



10

- 1-2 – Skibetrieb in den ersten Jahren
- 3 – Der Ausbau des Bergrestaurants zieht sich in die Länge
- 4 – Nach wenigen Jahren geht's aufwärts; sichtbares Zeichen dafür: die Schlange der Wartenden bei der Seilbahntalstation in Reischach
- 5 – In der zweiten Hälfte der 70er Jahre wird ein Modernisierungsprogramm eingeleitet; mit dem Ausbau des „Belvedere“ zu einem Doppel-Doppelsessellift ist der erste Schritt getan.
- 6 – Präsident Ernst Lüfter gibt anlässlich einer Hauptversammlung Einblick in die Geschicke der Aktiengesellschaft
- 7-8 – Nach verbrecherischen Anschlägen werden Trag- und Zugseil der Seilbahn auf der unteren Trasse ausgetauscht und eingezogen.
- 9 – Lokalaugenschein mit Behördenvertretern nach erfolgter Modernisierung der Seilbahnanlage anlässlich der 20 Jahre Revision.
- 10 – Präsident Werner Schönhuber hat gut lachen: Nach erfolgter Revision ist das erste Bähnchen wieder in die Bergstation eingefahren, in Gedanken ist Präsident Schönhuber aber bereits einen Schritt weiter, nämlich bei einer Umlaufbahn, die den langen Wartezeiten in Reischach endlich den Garaus machen soll.



1



2

- 1-2 – Die hervorragende Pistenpflege und die künstliche Beschneigung vieler Abfahrten festigen den ausgezeichneten Ruf des Kronplatzes als Dorado für Skifahrer und sorgen für immer mehr Gäste. Der Ausbau der Silvester-Talabfahrt, die somit von Saisonbeginn bis Saisonabschluss schneesicher bleibt, ist eine wesentliche Voraussetzung für eine ökonomisch interessante Auslastung einer neuen Aufstiegsanlage von Reischach aus, der 1984 ins Auge gefassten Umlaufbahn.
- 3 – Modell der Umlaufbahn (Mittelstation)



3



4



5



6



7

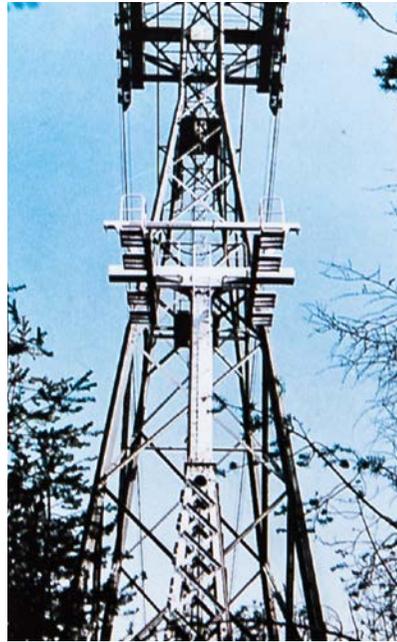
- 4-5 – Das Vorhaben Umlaufbahn wird im Verwaltungsrat besprochen, bevor es der außerordentlichen Vollversammlung zur Genehmigung vorgelegt wird.
- 6 – Probesitzen in einer Sechserkabine; der Andrang am Graben ist beachtlich
- 7 – Es wird konkret: die angelieferten Träger für die Umlaufbahn



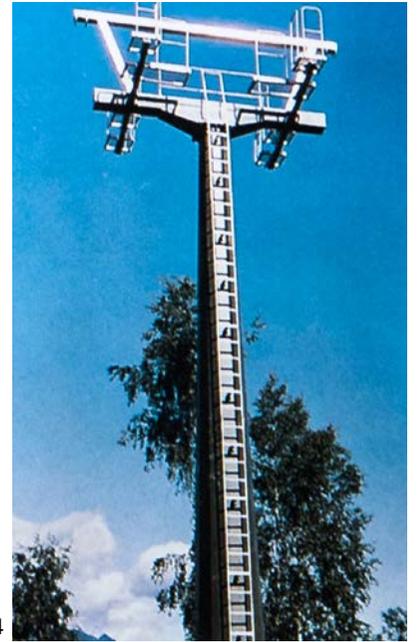
1



2



3



4



5



6



7



8



## Die neue Umlaufbahn - Krönung der Technologie

Ein Skivergnügen ohne Warteschlangen, absoluter Komfort und eine höchstmögliche Sicherheit, auch dies bedeutet die neue Kabinenumlaufbahn von Reischach zum Kronplatz, die eine Transportleistung von 2.250 Personen je Stunde hat, also rund das Siebenfache der Kapazität der alten Schwebebahn. Die Anlage gehörte bei ihrer Inbetriebnahme mit einer Antriebsleistung von rund 3.000 PS und mit 200 einklinkbaren Sechserkabinen der Schweizer Firma CWA zu den leistungsstärksten der Welt; in ihrer technischen Konzeption war sie weltweit auch richtungweisend. Die Kronplatzumlaufbahn bringt in knapp 18 Minuten ohne Umsteigen (Aus- und Zusteigen in der Mittelstation ist aber möglich) bei Überwindung von 1.295 Höhenmetern und einer 3.945 m langen Strecke von der 975 m hoch gelegenen Talstation in Reischach über 40 Stützen zur Bergstation auf 2.270 m Höhe am Kronplatzplateau. Die Leistung der Antriebsmotoren liegt bei 2x 1.080 kW, jene der Hilfsantriebe bei 2 x 265 kW. Im unteren Teilstück von Reischach bis zur Mittelstation werden bei einer schrägen Länge von 2.747m genau 886,4 Höhenmeter überwunden, im oberen Teilstück bei einer schrägen Länge von 1.198 m etwa 408 Höhenmeter.

Die beiden synchron laufenden Anlagen können bei Bedarf entkoppelt und autonom voneinander gesteuert werden. Mit dem eigens für die Kronplatzumlaufbahn entwickelten Synchronmechanismus haben österreichische Ingenieure, Techniker der Südtiroler Landesverwaltung und der Sterzinger Seilbahnbaufirma Leitner Pionierarbeit in diesem Bereich der Technologie geleistet. Für die moderne Anlage mußten drei neue Kabinenbahnhöfe mit einer Gesamtbaumasse von etwa 40.000 Raummetern erstellt werden.

Durch die erhöhte Beförderungskapazität ergab sich zwangsläufig ein wesentlich größerer Andrang an Skifahrern, welche die neue Umlaufbahn gerne in Anspruch nehmen; die Parkplätze bei der Talstation reichten nicht mehr, und so mußte man eine zusätzliche Parkfläche, die im Sommer begrünt ist, bereitstellen. Nunmehr können bei der Talstation in Reischach etwa 1.800

Autos abgestellt werden. Wie richtig die Entscheidung zugunsten einer den letzten Erkenntnissen der Seilbahntechnik entsprechenden Aufstiegsanlage war, dies beweist u.a. auch die Zahl der beförderten Personen. Im vergangenen Winter 1987/88 fuhren insgesamt 825.725 mit der Umlaufbahn, deren Bau übrigens bei 14 Milliarden Lire kostete, bergwärts und 308.011 talwärts; mit den übrigen Anlagen der Kronplatz Seilbahn AG, die im Winter rund 70 Mitarbeiter beschäftigt, wurden 2.248.716 Personen befördert.

## Die Umlaufseilbahn

Technische Daten:		Kronplatz I	Kronplatz II	Materialaufwand:	
Horizontale Länge		2.557 m	1.106 m	Betonstahl	205 t
Schräge Bahnlänge		2.747 m	1.198 m	Baustahl	216,5 t
Höhenunterschied		886,4 m	407,9 m	Beton	3.640 m <sup>3</sup>
Mittlere Neigung		34,66%	36,88%	Aushub für Bauwerke	38.000 m <sup>3</sup>
Endlose Seillänge		5.820 m	2.680 m		
Seildurchmesser		50 mm	50 mm	Verbaute Fläche m <sup>2</sup>	Umbauter Raum m <sup>3</sup>
Antriebsstation	am Berg		im Tal	Talstation	1.420
Gegenstation	im Tal		am Berg	Mittelstation	14.100
Stützen	27		13	Bergstation	490
Stützenrollen	416		228	GESAMT	3.380
Motor- bzw. Antriebsleistung		2x 1.080 kW			
Notantrieb		2x 265 kW			
Fahrbetriebsmittel				Zeitplan:	
Anzahl	140		60	Arbeitsbeginn:	Aushub- Erste Beton-
Abstand	48		48		Abbruch Lieferung
Fahrtgeschwindigkeit				Talstation:	14.05.1986 22.05.1986
max.	5 m/sec.		5 m/sec.	Mittelstation:	26.05.1986 30.05.1986
				Bergstation:	04.06.1986 23.06.1986
				Erste Fahrt:	31. 10. 1986
				Behördliche Abnahme:	19. 12. 1986
				Inbetriebnahme:	25. 12. 1986

1 - 20. April 1987: Pistenservice der gehobenen Klasse ermöglicht Skifahren bis tief in den Frühling hinein

# Aufstellung der bisherigen Verwaltungs- und Aufsichtsräte der Kronplatz Seilbahn AG

Funktion:	06.09.1961	05.03.1965	29.02.1968	23.04.1971	24.04.1974	29.04.1977	21.04.1978	07.03.1980	15.04.1983	22.05.1986	
Präsident des VWR	Lüfter Ernst	Lüfter Ernst	Lüfter Ernst	Lüfter Ernst	Lüfter Ernst	Lüfter Ernst		Lüfter Ernst	Schönhuber Werner	Schönhuber Werner	
Vizepräsident des VWR	Aichner Peter	Aichner Peter	Aichner Peter	Aichner Peter	Aichner Peter	Aichner Peter		Gasser Franz	Gasser Franz	Gasser Franz	
Verwaltungsräte	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef Schifferegger Paul	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef	Schönhuber Hans Schönhuber Josef Gatterer Josef Schifferegger Paul Gasser Franz		Schönhuber Josef Gatterer Josef Schifferegger Paul v. Grebner Haymo Kronbichler Anton	Schönhuber Josef Schifferegger Paul v. Grebner Haymo Kronbichler Anton Lüfter Dr. Walter	Schönhuber Josef Schifferegger Paul v. Grebner Haymo Kronbichler Anton Lüfter Dr. Walter
Aufsichtsrat Präsident	Giera Dr. Josef	Giera Dr. Josef	Lun Dr. Anton	Lun Dr. Anton	Lun Dr. Anton	Lun Dr. Anton	Rieder Rag. Konrad	Baumgartner Dr. Alfred	Baumgartner Dr. Alfred	Baumgartner Dr. Alfred	
Aufsichtsräte	Stemberger Edi v. Grebner Haymo	Stemberger Edi Dr. Schlenk	Stemberger Edi Dr. Schlenk	Stemberger Edi Dr. Schlenk	v. Grebner Haymo Gasser Haymo	Stemberger Edi v. Grebner Haymo		Stemberger Edi Moser Franz Josef	Moser Franz Josef Gasser Robert	Moser Franz Josef Gasser Robert	
Ersatz-aufsichtsräte	Lun Dr. Anton Schifferegger Paul	Lun Dr. Anton v. Grebner Haymo	Dr. Kritzinger v. Grebner Haymo	Dr. Mutschlechner v. Grebner Haymo	Rieder Rag. Konrad Stemberger Edi	Rieder Rag. Konrad Moser Franz Josef	Baumgartner Dr. Alfred	Gutmann Dr. S. Gasser Robert	Schramm Dr. Dieter Außerhofer Dr. Walter	Schramm Dr. Dieter Außerhofer Dr. Walter	
Beiräte						Lageder Ing. Anton Stemberger Max Adams Ing. Helmut		Lageder Ing. Anton Stemberger Max Adams Ing. Helmut			

Zum 25-jährigen Bestehen der Kronplatz-Seilbahn-Gesellschaft im Jahre 1988 stehen folgende Anlagen in Betrieb:

Anlage Name	Art	Höhendifferenz Meter	schräge Länge Meter	Leistung Pers./Std.	Letzte Revision	1. Inbetriebnahme Winter
SEILBAHN 1	Einseil-Umlaufbahn	886,4 m	2.747 m	4 m/sec 1.800 5 m/sec 2.250	25.12.1986	1986/87
	Einseil-Umlaufbahn	407,9 m	1.106 m	5 m/sec 2.250	25.12.1986	1986/87
SEILBAHN 2	Pendelbahn	395 m	1.035 m	400	22.07.1984	1963/64
	Doppelsessellift	705,07 m	1.941 m	720	23.12.1974	1974/75
HERNEGG	Doppelsessellift	546,6 m	1.756 m	1.028	05.01.1982	1981/82
GIPFEL	Doppelsessellift	321,2 m	1.027,31 m	1.028	16.01.1982	1981/82
OCHSENALM	Doppelsessellift	269 m	1.146,36 m	2 x 1.200	16.12.1978	1978/79
BELVEDERE	Doppel-Doppelsessellift	205,26 m	784 m	720	26.02.1988	1967/68
SONNEN	Doppelskilift	368,85 m	1.193 m	883	15.04.1985	1974/75
PRAMSTALL	Doppelskilift	103,72 m	714,17 m	900	22.12.1981	1964/65
KORER	Einzel-Skilift					

dazu Mehrheitsbeteiligung an:

MARCHNER	Doppelskilift	484,16 m	1.792,21 m	1.200	05.02.1988	1967/68
----------	---------------	----------	------------	-------	------------	---------

## Bisherige Geschäftsführer:

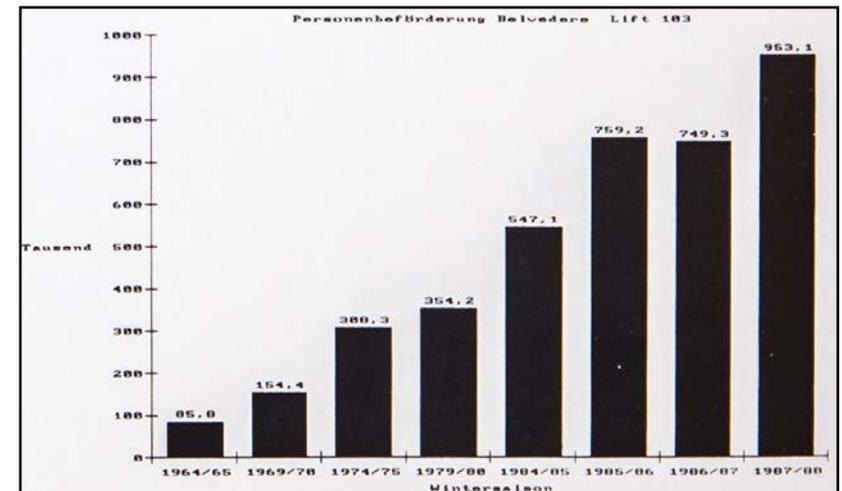
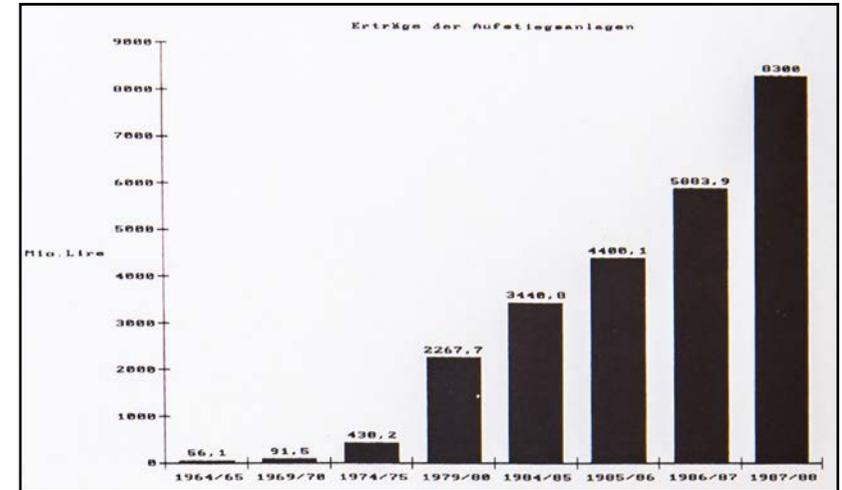
Stoll Erich Gründung bis 1963  
Stemberger Max 01.01.1963 bis 06.01.1971  
Longariva Josef 01.02.1971 bis 01.03.1979  
Steger Dr.Ehard ab 01.03.1979

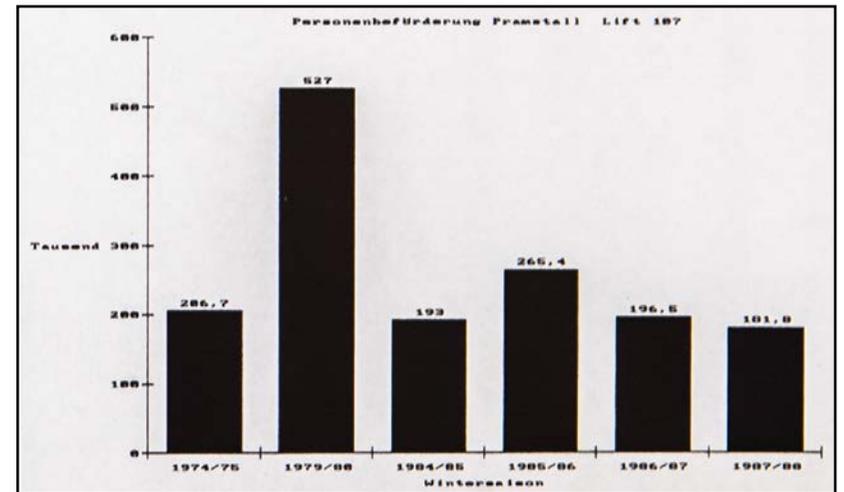
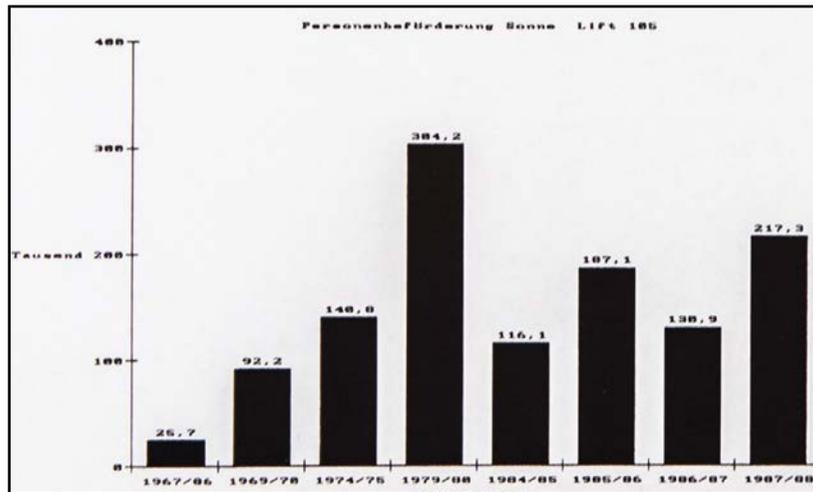
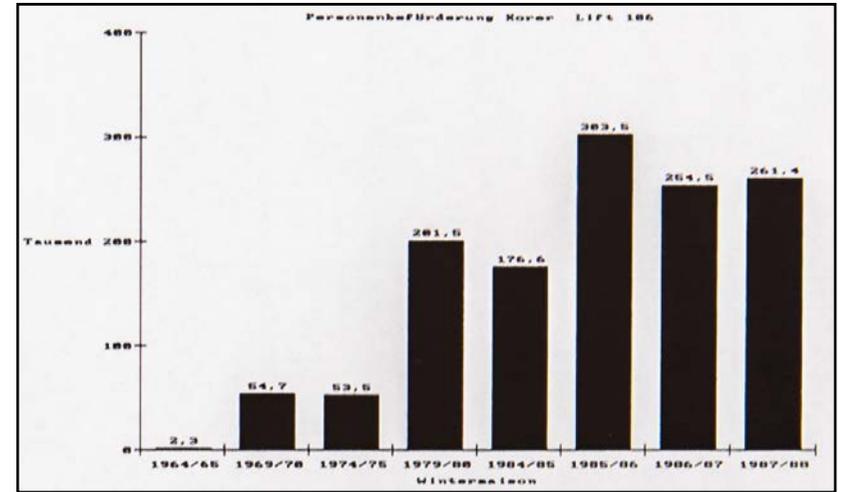
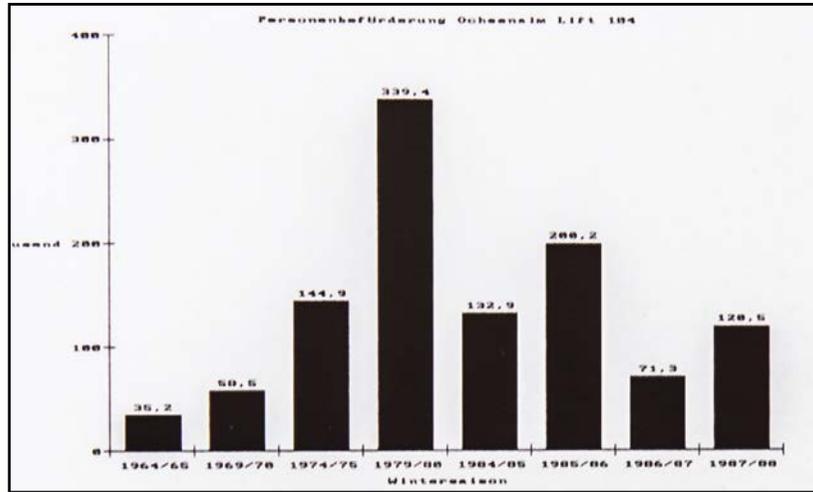
## Seilbahn Dienstleiter:

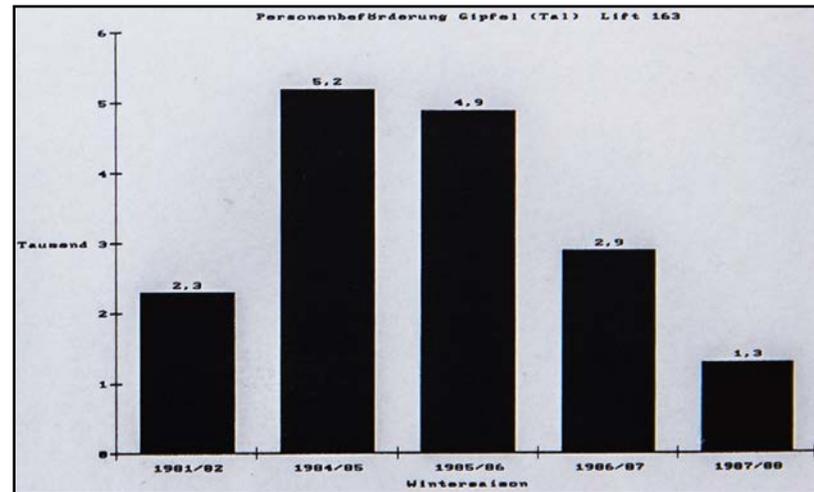
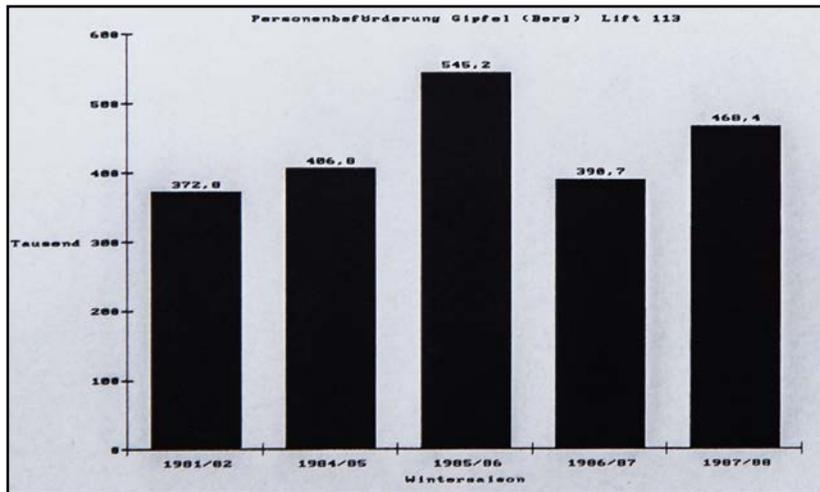
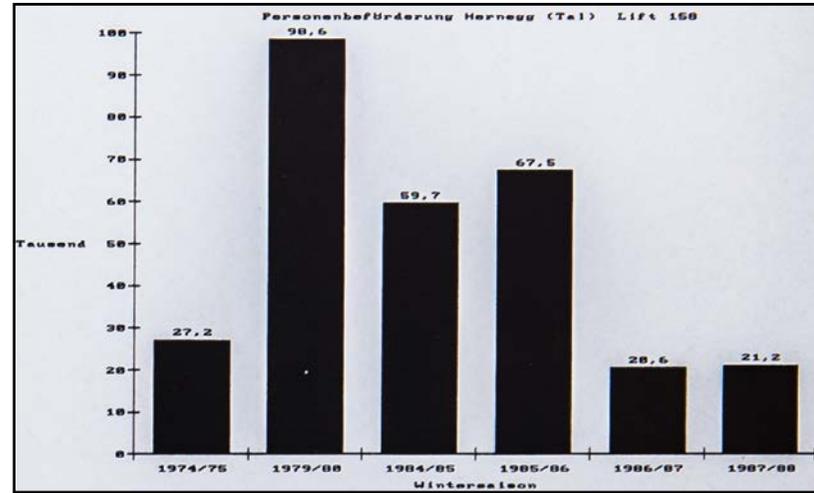
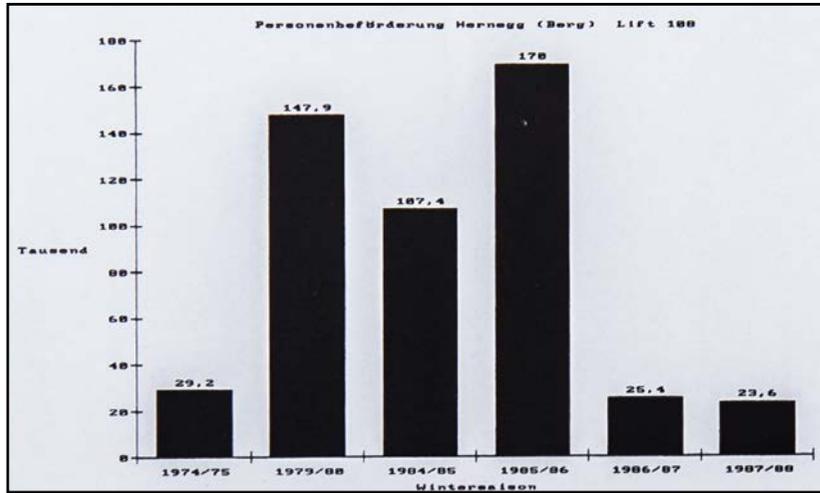
Gallini Enzo 14.02.1964 bis 31.10.1984

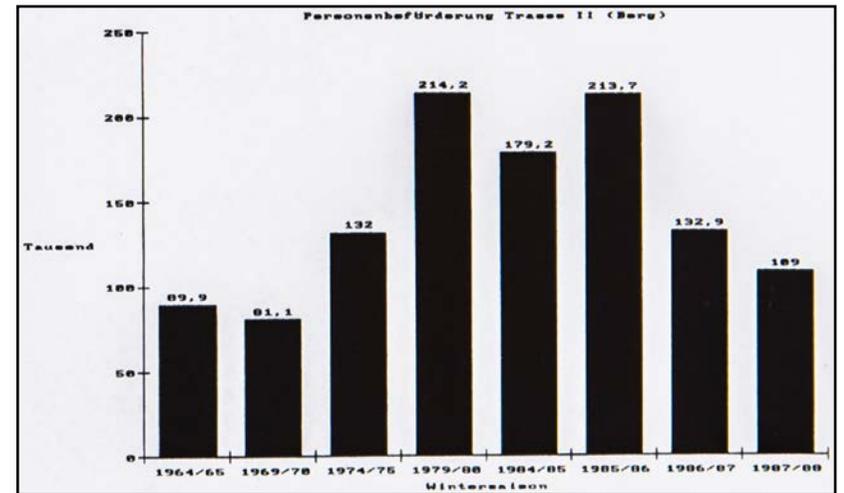
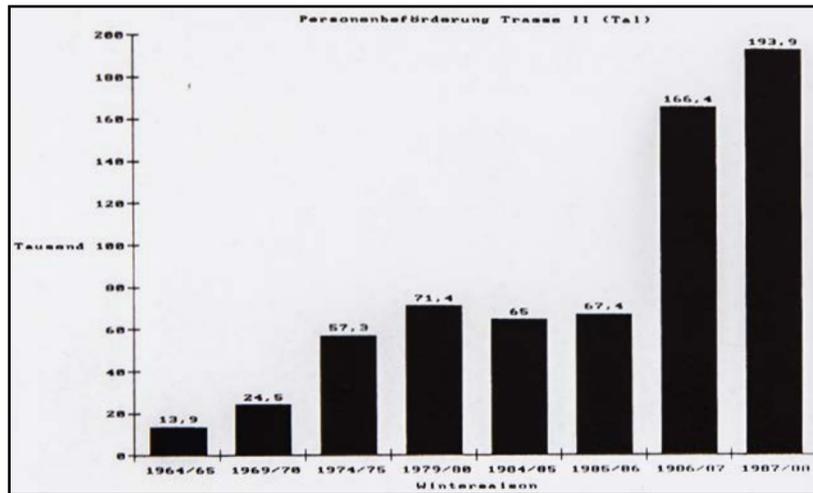
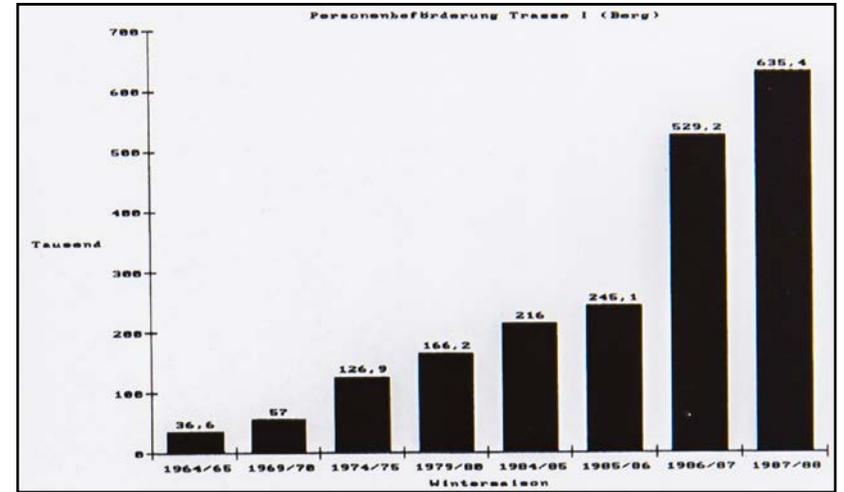
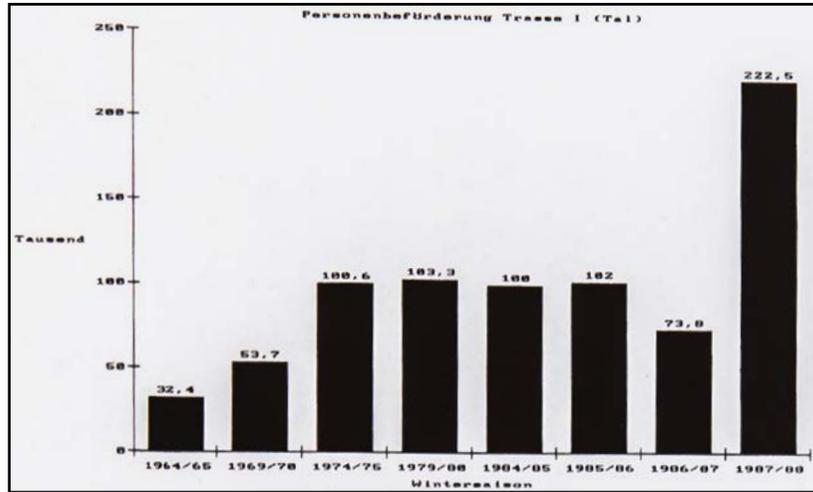
## Verantwortl. technischer Leiter:

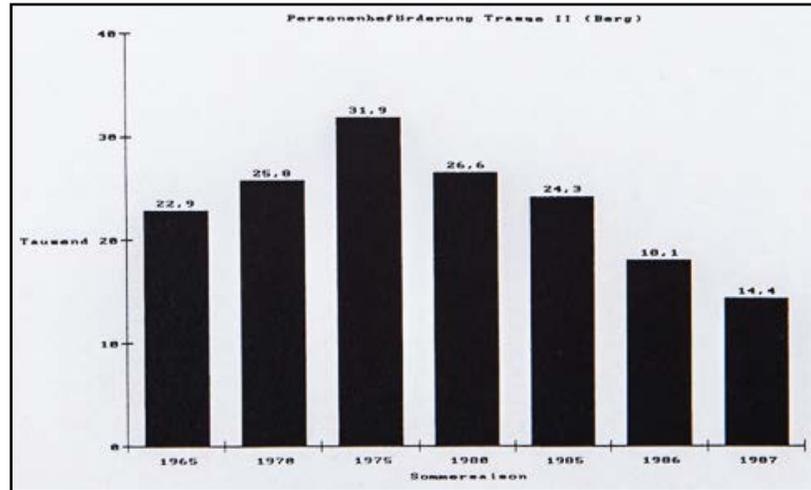
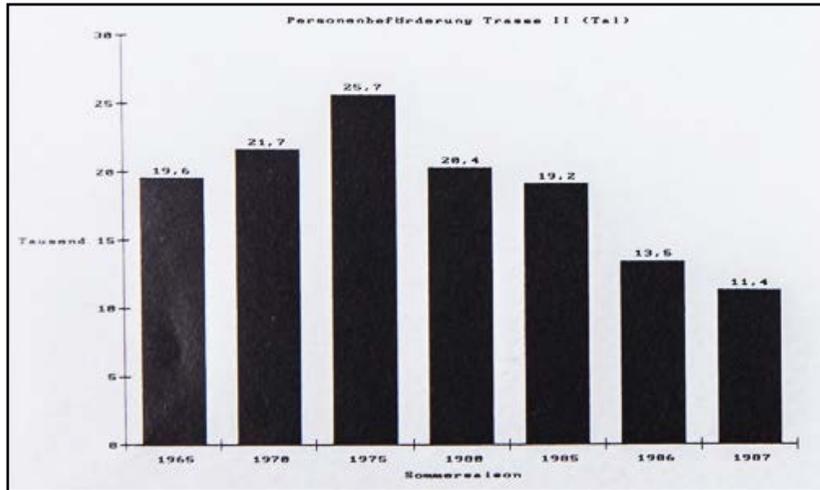
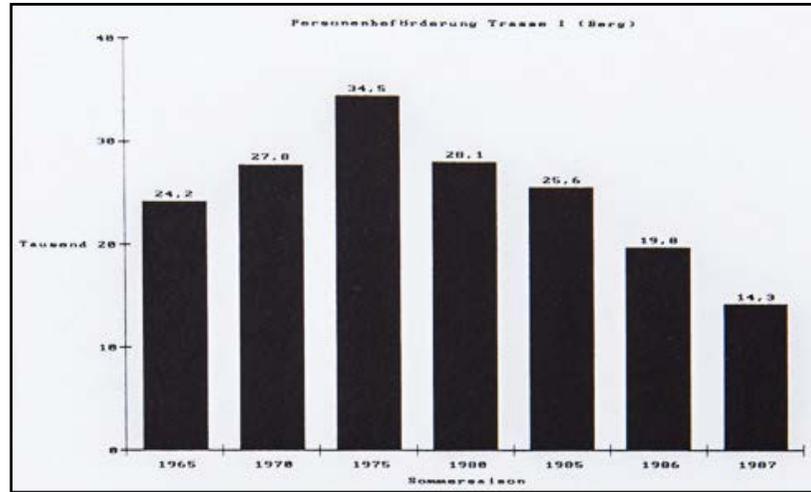
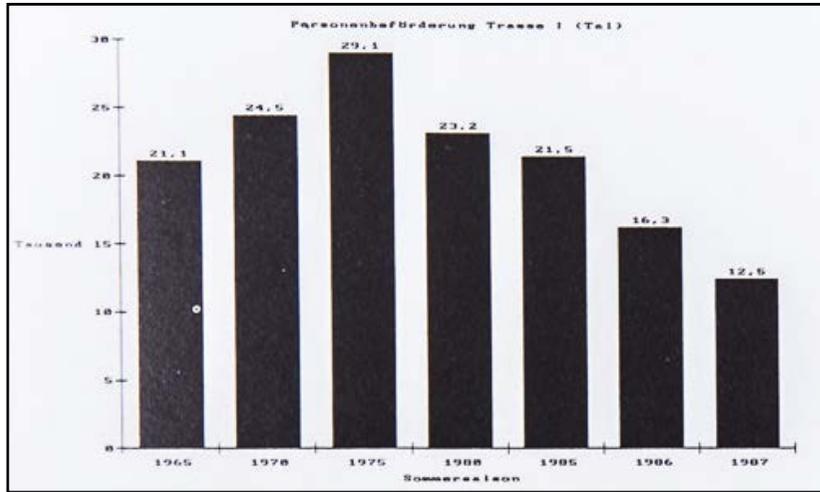
De Monte Dr. Ing. Amo ob 01.07.1982











PUSTERTAL

Kronplatz wird weiter erschlossen

Große Pläne für die nächsten 12 Jahre / 80 km Pisten und 40 Beförderungsanlagen

Wie wir in unserer Ausgabe vom 17. d. M. berichteten, hat der Landesausschuß kürzlich beschlossen, Röhrliften für eine planmäßige Entwicklung der dem Wintertourismus dienenden Anlagen im Raum Kronplatz zu erstellen. Mit dieser Aufgabe wurde Max Gröbner aus Gossensäß beauftragt, der bis zum 30. Juni dieses Jahres eine Studie zur Konzentrierung und eventuellen Erweiterung der Anlagen für den Tourismus und den Wintersport am Kronplatz ausarbeiten soll. Wesentliche Vorarbeiten, welche die Entwicklung in den nächsten 12 Jahren berücksichtigen, wurden bereits von einem Techniker in Brunnek in Zusammenarbeit mit den interessierten Kreisen Brunnecks und St. Vigils geleistet, so daß man schon ein ungefähres Bild der geplanten Anlagen bekommen kann. Nach Verwirklichung der für die nächsten 12 Jahre vorgesehenen Vorhaben wird der Kronplatz und das im Talboden in Olang, Reischach und St. Vigil gelegene Gebiet, das zum Skirama des Wintersportortes Kronplatz gehört, durch insgesamt rund 40 Beförderungsanlagen erschlossen sein. Dem Wintersportler werden dann ungefähr 80 km zu Fußstrecke zur Verfügung stehen, ohne daß die Anlagen Überbelastung zu befürchten haben.

Als der Kronplatz durch die Kronplatz-Seilbahn-AG erschlossen wurde, teilten die Verantwortlichen der Seilbahngesellschaft zunächst darum, sich die Rechte für den Bau sämtlicher Anlagen zum und am Kronplatz, mindestens oberhalb der Waldgrenze, zu sichern. Dafür gab es verständlicherweise keine gesetzlichen Hindernisse, und man setzte sich deshalb mit den interessierten Kreisen der Gemeinden St. Vigil und Olang — Teile des Kronplatzes sind Gemeindegebiet der erwähnten Ortschaften — im November 1971 unter dem Vorsitz des Präsidenten des Regionalschneeschnees, Dr. Gröbner, an einen Tisch und legte die zu den einzelnen Gemeinden gehörenden Einzugsgebiete am Kronplatz fest. In diesem Rahmen wurden dann die interessierten Kreise aufgefordert, ihr Entwicklungsprogramm hinsichtlich der zum „Skirama Kronplatz“ gehörenden Anlagen für die nächsten zehn Jahre zu entwerfen. Dieser Anforderung trugen bisher Brunnek und St. Vigil Rechnung, so daß man bereits einen Einblick in die vorläufige Planung dieser beiden Ortschaften gewinnen kann.

Vordringlichstes Vorhaben der Kronplatz-Seilbahn-AG ist der Bau einer weiteren Beförderungsanlage von Reischach bis ins Skigebiet am Kronplatz, da die bestehende Seilbahn dem Personennachfrage nicht mehr gewachsen ist, wie man es besonders im heurigen Winter feststellen kann, wenn zu Stoßzeiten die Wartezeit bei der Seilbahn eine Stunde und auch mehr beträgt. Die jetzige Förderkapazität der Seilbahn beträgt 350 Personen pro Stunde; durch den Bau eines Doppelsesselliftes soll die Leistung um weitere 720 Einheiten erhöht werden, so daß vielleicht schon zu Beginn der nächsten Skisaison insgesamt 1070 Personen pro Stunde bergwärts transportiert werden können. Der neue Sessellift, der den Namen „Herrmann“ bekommen soll, wird eine Länge von 1950 Metern aufweisen und einen Höhenunterschied von 700 Metern überwinden. Die Talstation ist in der Nähe des alten Schießstandes von Reischach

vorgesehen, die Bergstation auf der „Obere Pramsattel“ auf einer Meereshöhe von ungefähr 1720 m. Von dort ist, ebenfalls bereits für die kommende Saison, ein Doppelsessellift mit einer Länge von 1150 m bei einem Höhenunterschied von 700 m vorgesehen, der weiter nach oben bis zum Parkplatz der Militärstraße führen wird. Dieser Lift, der den Namen „Pramsattel“ bekommt, kann wie übrigens alle weiteren geplanten Beförderungsanlagen — 720 Personen in der Stunde nach oben ziehen.

Gerade der „Pramsattel“ wird dem Skifahrer viele neue Vorteile bieten können, da er eine Abfahrtsstrecke abschließt, die in der oberen Waldgrenze liegt und somit im Frühwinter auch bei knappen Schneeverhältnissen beste Pisten garantieren kann. Schließlich wird durch ihn auch die Ochsentalalm in ihrer gesamten Breite erschlossen, und dies besonders für den Frühjahresskilauf, wenn die südseitig gelegenen Hänge schon stark dem zerfallenden Einfluß der warmen Witterung erliegen. Wärend die Ochsentalalm auch die Voraussetzung für die später eingezogene Verbindung zum Spitzbörle haben und gleichzeitig auch eine Querverbindung zum Olangener Liftnetz bekommen. Die Bergstation des Pramsatteliftes wurde so gewählt, daß man einerseits direkt zur Talstation des bereits bestehenden Ochsentalalmiftes, andererseits zur Mittelstation der Seilbahn abfahren bzw. in die Silvesterpiste einfahren kann, die bis Reischach zur Talstation der Seilbahn führt.

Ebenfalls noch im Jahr 1973/74 wird man parallel zum Belvedereift am Spitzbörle ein weiteres Doppellift aufstellen, der die Stundenleistung des Belvedereiftes auf 1440 Personen bringen wird. Die technischen Daten dieser Beförderungsanlage: Länge 1170 m, Höhenunterschied 260 m.

Auch der Talboden wird einige weitere kleinere Schlepplifte bekommen, reichbar bis Stephansdorf erschließen werden. Diese Vorhaben sollen von 1974/75 bis ungefähr 1984 verwirklicht sein. Es handelt sich dabei um die Liftanlagen „Reischach“ (Länge 650 m, Höhenunterschied 80 m), „Stephansdorf“ (Länge 650 m, Höhenunterschied 75 m), „Reischach“ (Länge 600 m, Höhenunterschied 150 m), „Reischach“ (Länge 750 m, Höhenunterschied 175 m), „Lamprechtshaus“ (Länge 1600 m, Höhenunterschied 375 m). Neben dem Sessellift, der von Reischach zum Kronplatz hinaufbringen soll, ist ein „Olangener Skifift“ von der Lamprechtshauser Gegend aus im Jahre 1977/78 geplant, der dem Gast entlang in die Höhe strebt

und Anschluß an das Olangener Netz und an die Spitzbörleift geben kann. Der „Olangener Skifift“ ist für das Jahr 1976/77 vorgesehen und wird eine Länge von 875 m bei 380 m Höhenunterschied aufweisen.

Auch von der St. Lorenzener bzw. Stephansdorfer Seite aus gewinnt man den Belvedereift wieder in Verlängerung des dort eingeplanten Doppelliftes ein „Sessellift“ nach Haidenburg geführt werden (Länge 800 m, Höhenunterschied 350 m) und von dort weiter ein „Doppelsessellift“ bis zur Stephansdorfer Alm auf Quoten 1760 m (Länge 1300 m, Höhenunter-

schied 420 m) anschließend kann ein „Doppellift“ auf den Reischacher (Länge hinaufzuführen (Länge 600 m, Höhenunterschied 270 m). Damit hätte man eine Höhe von 2050 m erreicht und könnte entweder bis Stephansdorf wieder abfahren oder quer in die Silvesterpiste einfahren, von wo dann ein weiterer Doppellift von 900 m Länge bei einem Höhenunterschied von 200 m auf die Oberalm bringen würde. Auch von dieser Endstation stehen dann dem Skifahrer mehrere Abfahrtsmöglichkeiten offen, so unter anderem zur Seilbahnstation oder in die „Obere Pramsattel“. Dieses Erschließungsprogramm sollte in der Zeit zwischen 1980 und 1985 in die Ausführungsphase kommen. Schließlich möchte die Kronplatz-

Seilbahn-AG auch auf der Sonnenseite der Kronplatzkuppe ungefähr zwischen dem heutigen Sonnenlift und dem Belvedereift den Hinterbergoramlift im Jahr 1975/76 bauen, der eine Länge von 1050 m und einen Höhenunterschied von 270 m aufweisen soll. Sollte dieses Zukunftsprogramm verwirklicht werden, so wird die Personnenkapazität im Brunnecker Einzugsgebiet von heute 700 Skifahrern am Tag auf 7700 Skifahrer im Jahr 1988 ansteigen. Diese Zahlen wurden nach dem Schema „Fingerring-Schweiz“ errechnet, das vorsieht, daß pro Gast in der Stunde 500 Höhenmeter-Transport verfügbar sind; sie geben also einen Wert an, der Wartezeit zu der Beförderungsanlagen ausschließt. Die Kapazität des gesamten Skiramms am Kronplatz (Brunnek, St. Vigil, Olang) beträgt heute nach diesem Schlußsatz 4500 Personen täglich.

Während die Planungen der Olangener für die nächsten zehn Jahre im Moment noch nicht bekannt sind, kann man aber doch die Erlösauswertung zweier neuer Lift-

anlagen im Angriff genommen werden. Für 1974/75 ist der Bau des Doppel-sesselliftes von der Grazialhütte bis zum Gipfel des Kronplatzes (Länge 700 m, Höhenunterschied 180 m) und der Bau des Sesselliftes „Coe“ als Verbindungsanlage zwischen der Funkele und dem Parkol-Sessellift vorgesehen (Länge 600 m, Höhenunterschied 100 m). Schließlich werden die langfristige 1976/77 parallel zum bereits bestehenden Lift „Pre de Peres“ den „Corda“-Skifift errichten (Länge 650 m, Höhenunterschied 175 m).

Auch den unteren Teil ihres zum Kronplatz führenden Belvedereiftsystems wollen die Vigiler verbessern, indem sie 1975/76 den Doppelsessellift „Brunna“ (Länge 450 m, Höhenunterschied 30 m) als Verbindung von St. Vigil zum bestehenden Miralift und dem Skifift „Sorgen“ (Länge 300 m, Höhenunterschied 60 m) bauen. Im Jahre 1974/75 soll dann in Verlängerung des Miraliftes der „Pera-Platz“-Lift folgen (Länge 950 m, Höhenunterschied 225 m).

Überdies plant man im Wintersportort St. Vigil auch eine große Vorbereitungsanlage zum Skirama des Hochbretel.

Wie wir uns auf einer großen Reliefkarte überzeugen konnten, werden diese vielen Anlagen aus dem Kronplatz nicht ein Gewirr von Gestirgen und Dräben machen können, da sie weitläufig verstreut sind und so dem Gelände angepaßt werden sollen, daß sie möglichst wenig stören.

Im Zusammenhang mit den Anlagen am Kronplatz kann hier noch erwähnt werden, daß die Kronplatz-Seilbahn-AG länger der Reischacher „Swing“ und „Trosser“ sind 2,5 km lange Wasserleitung verlegt hat, die ein Aufbereiten und Präparieren der Pisten erst richtig ermöglicht. Um genügend Wasser zu bekommen, wurde die Quelle auf der Oberalm gefaßt, bis zur Mittelstation der Seilbahn abgeleitet, von wo dann das Wasser zu einem Reservoir auf dem Kronplatzplateau hinaufgepumpt wird. Wie wir weiter erfahren konnten, möchte man auch eine Schneemaschine anschaffen, um bei schneearmen Wintern die Pisten einwandfrei halten zu können.



Der Brunnecker Haidenburg, der Kronplatz, heute schon ein Paradies für Wintersportler, soll bis 1985 durch ein großzügiges System Pisten- und Beförderungsanlagen weiter für den Wintersport und den Fremdenverkehr erschlossen werden. Aufnahme: Rapid

schied 420 m; anschließend kann ein „Doppellift“ auf den Reischacher (Länge hinaufzuführen (Länge 600 m, Höhenunterschied 270 m). Damit hätte man eine Höhe von 2050 m erreicht und könnte entweder bis Stephansdorf wieder abfahren oder quer in die Silvesterpiste einfahren, von wo dann ein weiterer Doppellift von 900 m Länge bei einem Höhenunterschied von 200 m auf die Oberalm bringen würde. Auch von dieser Endstation stehen dann dem Skifahrer mehrere Abfahrtsmöglichkeiten offen, so unter anderem zur Seilbahnstation oder in die „Obere Pramsattel“. Dieses Erschließungsprogramm sollte in der Zeit zwischen 1980 und 1985 in die Ausführungsphase kommen. Schließlich möchte die Kronplatz-

anlagen, die noch in dieser Saison den Betrieb aufnehmen, erwähnt. Es handelt sich um den „Olangener Doppelsessellift“, der ungefähr vom „Gall“ im Talboden (Länge 1850 m, Höhenunterschied 375 m) bis auf Quoten 1720 m bringen wird, von wo der Wintersportler mit dem „Arndthit“ (Länge 1200 m, Höhenunterschied 350 m) bis zur Kappe befördert wird.

Mehr weiß man über die Vorhaben der Seilbahngesellschaft St. Vigil in Fnachberg, die von den bestehenden sieben Beförderungsanlagen bis zum Jahre 1977 sieben weitere bauen möchte. Das wichtigste Vorhaben dürfte der Bau bzw. Umbau des „Parkol“-Doppelsesselliftes (Länge 1800 m, Höhenunterschied 350 m) sein, der noch im heu-

Text: Dr. Haymo Pallua

Fotos: Rapid, Tappeiner, Mayrhofer, Mariner

Layout: Stefan Brüning Brixen

Druck: dipdruck Bruneck

Für die freundliche Unterstützung bei der Materialsammlung gilt besonderer Dank Herrn Eduard Stemberger sowie dem Verwaltungspersonal der Kronplatzseilbahn und dem Fremdenverkehrsamt Bruneck.