



Mendelpass

SS42

SS42

St. Nikolaus



St. Anton

SP15

Mendelbahn



Kaltern

Camellenweg

SP14

Weinstraße

Barleitstraße



Bozen ↑

↓ Trient

 **KOMPASS** 1:20 000

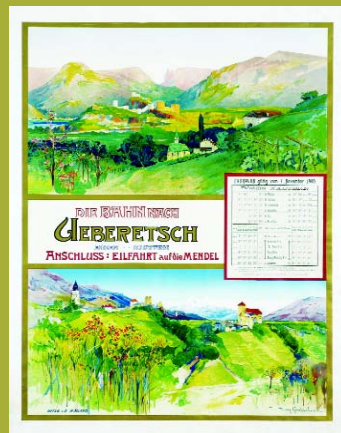
Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 54

1903



Mendelbahn - Kaltern

Als Meisterwerk der Ingenieurskunst, das ein Jahrhundert überdauert hat, ist die von Emil Straub (Basel) projektierte Mendelbahn ein Technikdenkmal von internationalem Interesse. Sie wurde am 19. Oktober 1903 in Betrieb genommen und war die erste elektrisch betriebene Seilbahn Österreichs, die steilste Standseilbahn auf dem europäischen Festland und die längste Seilbahn der Welt. Der Höhenunterschied zwischen Tal- und Bergstation beträgt 854 m, die Höchststeigung beträgt 64 Prozent. Die Strecke ist insgesamt 2.374 m lang.



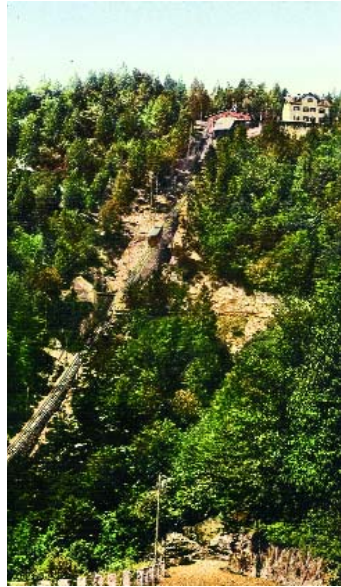
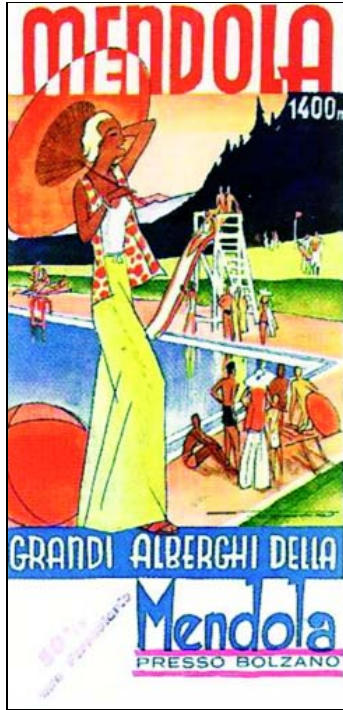
ADRESSE *Mendelbahn, St. Anton 58, Kaltern*

KONTAKT *SAD (Fahrbetrieb), Tel. 0471 450111*

Tourismusverein Kaltern, Tel. 0471 963169/964707

Talstation der Mendelbahn.

Werbeplakat der Überetscherbahn als Zubringer zur Mendelbahn, 1900.



Werbeplakat der Hotelkette Grandi Alberghi, 1930.

Historische Ansicht der Mendelbahn um 1915.

MENDELBAHN - KALTERN

Die Eröffnung der Mendelbahn erfolgte am 19. Oktober 1903. Die Mendelbahn war die erste elektrisch betriebene Seilbahn Österreichs, die steilste Standseilbahn auf dem europäischen Festland und die längste Seilbahn der Welt. Die Bahnlinie der Standseilbahn führt von St. Anton/Kaltern (510 m) in 12 Minuten Fahrdauer über steiles, größtenteils bewaldetes und felsiges Gelände und an mehreren Tunnels und Zugbrücken vorbei auf den Mendelpass (1.364 m). Auf der Strecke verkehren zwei Fahrzeuge mit einer Fahrgeschwindigkeit von ursprünglich 1,2 m/s (1903), die auf 4 m/s (seit 1988) erhöht wurde. Die Förderleistung betrug einst 100 P/h, heute 360 P/h. Die Fahrzeugkapazität wurde von 52 auf 75 Personen erhöht.

Die Mendelbahn erfreute sich von Beginn an großer Beliebtheit und bewährte sich bald als attraktives und komfortables Verkehrsmittel für Ausflügler, Sommerfrischler und Kurgäste. Im ersten vollen Betriebsjahr 1904 beförderte die Mendelbahn 55.017 Personen. Eine Fahrt kostete 4 Kronen, ein Drittel der Übernachtung in einem Nobelhotel. Nur betuchte Gäste konnten sich das leisten, wie Cosima Wagner oder Jugendbuchautor Karl May. Der Erste Weltkrieg jedoch lähmte das touristische Treiben auf der Mendel, ein Einschnitt, von dem sich der Luftkurort nie mehr erholen konnte, trotz der angebotenen Exklusiv-

sportarten wie Golfsport und Baden im geheizten Schwimmbad oder den bereits seit 1930 ausgetragenen Mendelrennen auf der 26 km langen Bergstraße. 1988 wurden die Autorennen auf den 15 Kehren der 1880 erbauten Militärstraße aus Umweltgründen eingestellt.

Im Jahre 1983 verfügte das Transportministerium aufgrund gravierender sicherheitstechnischer Mängel die Schließung der Mendelbahn. In dieser Zwangspause wurde die Anlage von Hölzl/Agudio gründlich erneuert und erst im September 1988 für den öffentlichen Verkehr wieder freigegeben. Die Bahnverbindung zwischen Kaltern und der Talstation der Standseilbahn am Fuße der Mendel wurde bereits in den frühen 1960er-Jahren eingestellt. Von der ursprünglich aus zwei Bahnabschnitten bestehenden Verbindung zwischen Kaltern und dem Mendelpass hat der Abschnitt St. Anton-Mendel bis in unsere heutigen Tage überlebt und bewährt sich als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Als Meisterwerk der Ingenieurskunst, das ein Jahrhundert überdauert hat, ist die von Emil Straub (Basel) projektierte Mendelbahn ein Technikdenkmal von internationalem Interesse.

Der Höhenunterschied zwischen Tal- und Bergstation beträgt 854 m, die Höchststeigung beträgt 64 Prozent. Die Strecke ist insgesamt 2.374 m lang, hat eine Spurweite von 1 m und zählt fünf Kurven. Beim Bahnbau waren ein Jahr lang täglich 650 vorwiegend italienischspra-

chige Arbeiter im Einsatz. Die Gesamtkosten des Baues beider Strecken beliefen sich auf 1.462.000 Kronen. Davon entfielen rund 900.000 Kronen auf die Seilbahnstrecke und rund 500.000 Kronen auf die Normalspurbahn.

Zwei Viaduktbögen und zwei Tunnels waren nötig, um markante Senken und Erhebungen im Gelände zu überwinden. Das längere Viadukt überspannte eine Weite von 110 m und eine Höhe von 16 m, das kürzere eine Länge von 50 m mit einer Höhe von 24 m. Als Antrieb diente ein Gleichstromsystem, dem eine Akkumulatorenbatterie als Reserveantrieb parallel geschaltet war. Der für den Bahnbetrieb erforderliche Strom wurde bis zum Transformator im Maschinenraum der Bergstation am Mendelpass geliefert und dort von 4.000 Volt auf 650 Volt Gleichstrom umgeformt. Diese Umformerstation wurde vom Elektrizitätswerk „Officine elettro-industriali dell'Alta Anaunia“ in Romeno am Nonsberg gespeist.

Die elektrische Signal- und die mobile Telefonanlage der Mendelbahn galten 1903 als absolute technische Neuheit. Bis dahin hatten sich die Maschinisten und die Kondukteure durch einfache Hornsignale verständigt.