

Der Berg ruft

Zum Verhältnis von Architektur und Technik an den Seilbahnstationen der Tiroler Moderne

Klaus Tragbar

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstand in Tirol eine höchst eigenständige Form der Moderne. Diese suchte zum einen Anschluss an internationale Strömungen, zum anderen schöpfte sie aus der reichen regionalen Bautradition. Neue Bauaufgaben wie Seilbahnstationen und Hotels für den beginnenden Tourismus, einem in der Zwischenkriegszeit zunehmend wichtiger werdenden Wirtschaftsfaktor, führten zu innovativen gestalterischen Lösungen, bei denen die technisch erforderlichen Anlagen durch vernakulare Elemente wie geneigte Dächer, Holzfassaden und -konstruktionen sowie gemauerte Sockel in der alpinen Landschaft verankert wurden.¹ Der Terminus ›Tiroler Moderne‹ trägt dieser spezifischen, architektonischen und künstlerischen Entwicklung in Tirol und den angrenzenden Regionen im Zeitraum etwa zwischen 1918 und 1945 Rechnung;² er berücksichtigt auch die Teilung

- 1 Grundsätzlich dazu: Friedrich Achleitner: Natur und Technik als Werte in der Planung alpiner Seilbahnen. In: Ders.: Aufforderung zum Vertrauen. Aufsätze zur Architektur. Salzburg, Wien: Residenz 1987, S. 28–47; Walter Niedermayr, Christoph Mayr Fingerle (Hg.): Architektur, Natur und Technik / Architettura, Natura e Tecnica. Ausstellungskatalog Sexten. Sexten: Sexten Kultur 1990.
- 2 Vgl. Günther Moschig: Tiroler? Moderne. In: Wolfgang Meighörner (Hg.): Tiroler Moderne? Tiroler Kunst 1900 bis 1960. Innsbruck: Tiroler Landesmuseen-Betriebsgesellschaft 2018, S. 7–19; Christoph Hölz: Bauen in Innsbruck 1938 bis 1945. In: Wolfgang Meighörner (Hg.): Zwischen Ideologie, Anpassung und Verfolgung. Ausstellungskatalog Innsbruck. Innsbruck: Tiroler Landesmuseen-Betriebsgesellschaft 2018, S. 278–289; Juliane Mayer: Der Architekt Wilhelm Stigler sen. 1903–1976. Neue Studien zur Architektur der Tiroler Moderne. 2 Bde., Innsbruck: Studien 2018; Bettina Schlorhauser: Is there an autochthonous ›Tyrolean Modernism‹? In: Archalp. Rivista internazionale di architettura e paesaggio alpino

Tirols nach dem Ersten Weltkrieg, die als tiefer Einschnitt in die kulturelle Identität des ehemaligen Kronlandes empfunden wurde.

Es gehört zu den Charakteristika der Tiroler Moderne, dass ihre Suche nach einer eigenständigen architektonischen Haltung an den neuen, vielfach durch technische Anlagen bestimmten Bauaufgaben besonders deutlich wird. Die architekturhistorische Bearbeitung von Seilbahnstationen muss sich daher grundsätzlich mit den Schnittstellen zwischen Architektur und Technik auseinandersetzen und den Plänen der Ingenieure die gleiche Aufmerksamkeit zollen wie denen der Architekten – und auch für die Beurteilung des Denkmalwerts von Seilbahnstationen spielt die Wechselwirkung von technischen Anforderungen und architektonischer Bearbeitung eine zentrale Rolle.

Definitionen

Wenn im Folgenden vereinfacht von Seilbahnen die Rede sein wird,³ sind damit Seilschwebbahnen gemeint, die in technischer Hinsicht von Standseilbahnen zu unterscheiden sind: Bei einer Seilschwebbahn liegen die Kabinen auf einem zwischen Stützen gespannten Tragseil auf, bei Standseilbahnen hingegen fahren sie auf Schienen, Kufen oder einer anderen festen Führung. In beiden Fällen werden die Kabinen von einem Zugseil bewegt. Beim Betrieb einer Seilschwebbahn muss zudem zwischen Pendel- und Umlaufbetrieb unterschieden werden. Der Pendelbetrieb, bei dem zwei gegenläufig bewegte Kabinen fest mit dem Zugseil verbunden sind, erlaubt kompaktere Stationen, weil die Passagiere aus der stehenden Kabine ein- und aussteigen. Der Umlaufbetrieb, bei dem Ein- und Ausstieg bei bewegter Kabine erfolgen, ermöglicht eine höhere Förderleistung, erfordert aber mehr Raum in der Station, da die Fahrtrichtung der Kabinen umgelenkt

(2020), H. 3, S. 116–125, URN: urn:nbn:at:at-ubi:3-8566; Lydia Constanze Krenz: Kontinuität statt Bruch. Die Tiroler Moderne zwischen Tradition und Avantgarde. In: Klaus Tragbar (Hg.): *Die Multiple Moderne / The Multiple Modernity*. Berlin, München: Deutscher Kunstverlag 2021, S. 125–143.

- 3 Vgl. Eugen Czitay: *Seilschwebbahnen*. Wien: Springer 1962, S. 1–5; Christopher Schnee-weiß: *Uffefahrt, Abakumma. Architektur der Seilbahnstationen von Pendelbahnen in Vorarlberg zwischen 1920 und 1960*. Masterarbeit Universität Innsbruck 2020, S. 24–41, URN: urn:nbn:at:at-ubi:1-67151.

werden muss. Ist die Kabine fest mit dem Förderseil verbunden, erfolgen Ein- und Ausstieg in Seilgeschwindigkeit. Bei kuppelbaren Seilbahnen wird die Kabine bei der Einfahrt in die Station vom Förderseil gelöst und zum bequemerem Ein- und Ausstieg durch ein Reifenfördersystem verlangsamt. Im Umlaufbetrieb muss zudem noch ein Unterstand für die Kabinen vorgesehen werden.

Zur Geschichte der Seilbahnen

Seilbahnen gehören zu den ältesten technischen Transportmitteln der Welt, fanden aber lange nur für den Materialtransport Verwendung.⁴ Die weltweit erste Seilbahn für Personenbeförderung erbaute der spanische Ingenieur Leonardo Torres Quevedo (1852–1936) zur Erschließung des Vergnügungsparks auf dem Monte Ulía in San Sebastián; sie wurde am 30. September 1907 eröffnet und blieb bis 1920 in Betrieb.⁵ Die Bahn besaß nur einen einzigen, offenen Fahrkorb für 14 Passagiere, der im Pendelbetrieb fuhr und mittels einer bogenförmigen Eisenkonstruktion an sechs Seilen aufgehängt war. Die Bergstation bestand lediglich aus den eisernen Stützen für die Seile und die Spannungswichte, Zu- und Abgang erfolgten über eine offene Eisentreppe.

- 4 Zur Geschichte der Seilbahnen vgl. G.[eorg Friedrich] Dieterich: Die Erfindung der Drahtseilbahnen. Eine Studie aus der Entwicklungsgeschichte des Ingenieurwesens. Leipzig: Zieger 1908; Paul Stephan: Die Drahtseilbahnen. Ihr Aufbau und ihre Verwendung. Berlin: Springer 1914, v. a. S. 8–33; H[einz] Dieter Schmoll, Markus Kalchgruber: Weltseilbahngeschichte. 2 Bde., Eugendorf: Steidl o.J. [2000]; zur Situation in Tirol und Vorarlberg vgl. Markus Neuwirth: Die frühen Seilschwebbahnen in Vorarlberg, Süd- und Nordtirol. In: Christoph Bertsch (Hg.): Industriearchäologie. Nord-, Ost-, Südtirol und Vorarlberg. Innsbruck: Haymon 1992, S. 225–255; Wolfgang Allgeuer: Seilbahnen und Schleplifte in Vorarlberg. Ihre Geschichte in Entwicklungsschritten. Graz: Neugebauer 1998; Wirtschaftskammer Tirol (Hg.): Architektur und Seilbahnen. Von der Tradition zur Moderne. Ausstellungskatalog Serfaus-Fiss-Ladis. Innsbruck: Wirtschaftskammer Tirol 2000; Günter Denoth: 100 Jahre Seilbahnen in Tirol. Erfurt: Sutton 2008; Wittfrida Mitterer (Hg.): Immer auf Draht – Seilbahnen vernetzen. Bozen: Athesia 2018.
- 5 Berücksichtigt man auch temporäre Anlagen, gebührt der Seilbahn der Mailänder Firma Ceretti & Tanfani auf den »Esposizioni riunite« 1894 in Mailand der Rang der ersten Pendelseilbahn; vgl. Schmoll, Kalchgruber [2000] (Anm. 4), S. 10, 93. Nach Mitterer 2018 (Anm. 4), S. 293, ist die Kohlererseilbahn »die erste offiziell für den Personenverkehr zugelassene Bergschwebbahn der Welt«, möglicherweise weil diese, mehrmals renoviert, bis heute in Betrieb ist.

In Tirol erregte die am 29. Juni 1908 eröffnete Seilbahn von Bozen in das Bergdorf Kohlern großes Aufsehen. Zwei Kabinen konnten im Pendelbetrieb jeweils sechs Fahrgäste befördern. Die Initiative für diese erste Seilbahn in den Alpen ging von dem Bozener Gastwirt Josef Staffler (1846–1919) aus,⁶ der Ausflüglern den Aufstieg zu dem ihm dort gehörenden Uhlhof erleichtern – und seine Einnahmen steigern wollte.

Der Erste Weltkrieg bereitete diesen touristischen Initiativen zwar ein rasches Ende, sorgte aber vor allem an der österreichisch-italienischen Alpenfront durch die Notwendigkeit, die im Hochgebirge kämpfenden Truppen zu versorgen, für einen technologischen Schub.⁷ Der Südtiroler Ingenieur Luis Zuegg (1876–1955) hatte an der Technischen Hochschule Graz studiert und 1912 bei der Vigljochbahn erste Erfahrungen im Seilbahnbau gemacht. Während des Ersten Weltkriegs diente er in einem Ingenieurkorps der k. k. Armee und arbeitete unter anderem am Stilfserjoch, in den Sextner Dolomiten und am Adamello am Bau von Seilbahnen mit. Von Zuegg stammen bahnbrechende Innovationen wie die Erhöhung der Seilspannung, mit der wesentlich größere Stützweiten erreicht und gleichzeitig die Fahrgeschwindigkeit und die Lebensdauer der Seile erhöht werden konnten, die Tragsseilbremse, Dämpfungsstreben an den Auflagern der Tragseile, ein Entgleisungsschutz und die Idee, die Seile für die telefonische Kommunikation zu nutzen. Für seine Verdienste um den Seilbahnbau verlieh Franz Joseph I. dem Landsturminenieur Luis Zuegg 1916 das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone, die höchste Klasse des Zivil-Verdienstkreuzes.

Nach Kriegsende entwickelte Zuegg ab 1924 zusammen mit der traditionsreichen, 1876 gegründeten Leipziger Fabrik für Drahtseilbahnen Adolf Bleichert & Co. das System Bleichert-Zuegg, das rasch weltweite Beachtung

6 Zur Person und zum Bau vgl. Franz Staffler: Josef Staffler. Der Erbauer der ersten Personen-seilbahn Europas. In: Beiträge zur Technikgeschichte Tirols (1970), H. 2, S. 13–25.

7 Vgl. Walter Schaumann: Das Seilbahnwesen 1915–1918 an der alpinen Südwestfront. In: Seilbahnen 5 (1986), H. 2, S. 10–16; zusammenfassend: Johann Christoph Allmayer-Beck: Die österreichischen Seilbahnen an der Tiroler Front während des Ersten Weltkrieges. In: Sergio Benvenuti (Hg.): La prima guerra mondiale e il Trentino. Rovereto: Ed. Comprensorio della Vallagarina 1980, S. 395–404; Schmoll, Kalchgruber [2000] (Anm. 4), S. 73–78; Hermann Hinterstoisser: Die Seilbahnen im Krieg. In: Hermann Hinterstoisser, M. Christian Ortner, Erwin A. Schmidl (Hg.): Die k. k. Landwehr-Gebirgstruppen. Geschichte, Uniformierung und Ausrüstung der österreichischen Gebirgstruppen von 1906 bis 1918. Wien: Militaria 2006, S. 294–297.

fand.⁸ In den Alpen beförderte vor allem der aufkommende Tourismus die weitere Entwicklung der Seilbahnen.⁹

Die Bauaufgabe Seilbahnstation

Die ersten, zu Beginn des 20. Jahrhunderts entworfenen Seilbahnstationen boten noch keine überzeugende Antwort auf die neue Bauaufgabe.¹⁰ Frühe Beispiele wie die von Gustav Birkenstaedt (1871–1912) entworfenen Stationen der nach dem System Ceretti & Tanfani erbauten Vigljochbahn in Lana in Südtirol (1911/12)¹¹ sind noch ganz dem Historismus verpflichtet (Abb. 1); sie erinnern an kleine Schlösser oder großbürgerliche Villen und entsprachen damit vermutlich den ästhetischen Erwartungen der damaligen Reisenden, die vornehmlich dem Adel und höheren Bürgertum entstammten. Birkenstaedt war der erste Architekt, der der neuen Bauaufgabe Seilbahnstation gegenüberstand. Man mag die an einen Tiroler Ansitz erinnernde Gestaltung kritisieren; indes wird die hohe funktionale Qualität seines Entwurfs daraus ersichtlich, dass sich die Talstation bislang noch an jede technische Modernisierung hat anpassen lassen. Dennoch war der Widerspruch zwischen technischen Anforderungen und historistischen Gestaltungskonzepten offensichtlich, sodass ab der Mitte der 1920er Jahre eine bewusstere Auseinandersetzung mit der neuen Bauaufgabe erfolgte.

Am 9. Juni 1926 wurde in Reichenau die erste Seilbahn der noch jungen Republik Österreich eröffnet.¹² Der Ort an der Rax, einem Bergmassiv in den

- 8 Vgl. Ernst Attlmayr: *Tiroler Pioniere der Technik. 35 Lebensbilder*. Innsbruck, München: Universitätsverlag Wagner 1968, S. 92–94, Tf. XV u. li.; Albert Innerhofer, Reinhold Staffler: *Stählerne Stege. Der Seilbahnpionier Luis Zuegg*. Bozen: Edition Rætia 1996, v. a. S. 15f., die Patente auf S. 154–171; Manfred Hötzel, Stefan W. Krieg (Hg.): *Adolf Bleichert und sein Werk. Unternehmerbiografie, Industriearchitektur, Firmengeschichte*. Beucha: Sax² 2007.
- 9 Zum Tourismus im Tirol vgl. Richard Schober: *Tirol zwischen den beiden Weltkriegen. Teil 1: Die Wirtschaft*. Innsbruck: Universitätsverlag Wagner 2005, S. 271–290.
- 10 Eine Baugeschichte der Seilbahnstationen fehlt bislang; vgl. Wirtschaftskammer Tirol 2000 (Anm. 4); Schneeweiß 2020 (Anm. 3).
- 11 Vgl. Karl Armbruster: *Die Tiroler Bergbahnen, technisch und landschaftlich dargestellt*. Wien: Verlag für Fachliteratur 1914, S. 177–194; Wirtschaftskammer Tirol 2000 (Anm. 4), S. 24f.; Mitterer 2018 (Anm. 4), S. 296f.
- 12 Vgl. Günther Luxbacher: *Bergauf schweben. Die Raxbahn, die älteste moderne Seilbahn Österreichs*. In: Wolfgang Kos (Hg.): *Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg*. Ausstellungskatalog Schloss Gloggnitz. Wien: Falter 1992, S. 557–566.



Abb. 1: Gustav Birkenstaedt, Talstation der Vigiljochbahn von Südosten, Lana/Südtirol, 1911/12, aktuelles Foto.

nördlichen Kalkalpen, war seit dem 19. Jahrhundert eine beliebte Sommerfrische des Wiener Publikums. Tal- und Bergstation der nach dem System Bleichert-Zuegg erbauten Seilbahn entwarf der Wiener Architekt Karl Koblischek (1878–1953) in wuchtigen, vom Heimatstil beeinflussten Formen. Das für die Genehmigung zuständige Ministerium für Handel und Verkehr hatte diesbezüglich klare Vorgaben gemacht: Die Architektur solle »sich an eine bodenständige Bauweise anlehnen [...] und [habe] der landschaftlichen Umgebung insbesondere bez. der oberen Station dem Hochgebirgscharakter tunlich Rechnung zu tragen«.¹³ An der Talstation sind der Gebäudesockel, der abgewinkelte, vorspringende Turm für die Spanngewichte, die vorgelagerte Terrasse mit ihrer abgeschrägten Stützmauer und die Zugangstreppe mit Bruchsteinmauerwerk verkleidet, das dem Gebäude einen burgartigen Charakter verleiht (Abb. 2). Die Obergeschosse zeichnen sich durch hell verputzte Fassaden, dunkle Holzverschalungen und einen kleinen Fachwerkerker

13 Konzessionserteilung, Ministerium für Handel und Verkehr, 8473/a vom 29. Juli 1925, S. 34, nach Luxbacher 1992 (Anm. 12), S. 564.



Abb. 2: Karl Koblicsek, Talstation der Raxseilbahn von Südosten, Reichenau an der Rax/Niederösterreich, 1926, aktuelles Foto.

am Eingang aus. Die Bergstation war ursprünglich flach gedeckt; bergseitig schloss sich ein langgestreckter, satteldachgedeckter Gasthof an. Die bauzeitliche unorganische Wirkung ist durch die inzwischen erfolgte Aufstockung der Bergstation mit einem Satteldach nur noch in den Entwurfszeichnungen und auf historischen Fotografien nachvollziehbar.¹⁴

Nur wenig später, am 20. März 1927, wurde die ebenfalls nach dem System Bleichert-Zuegg erbaute Pfänderbahn in Bregenz eröffnet, deren von Willibald Braun (1882–1969) entworfene, blockhafte Talstation am Rand des Stadtzentrums liegt (Abb. 3).¹⁵ Ein in Ost-West-Richtung orientierter, flach gedeckter Baukörper mit abgeschrägtem Kranzgesims nimmt die technischen Anlagen auf. Der Zugang erfolgt durch einen südlich vorgelagerten, walmgedeckten Anbau, die Wartehalle und eine bergseitige Terrasse liegen

14 Vgl. <https://www.raxalpe.com/rax-seilbahn/historisches/historische-bilder-video> (30. März 2023).

15 Vgl. Christoph Bertsch: Willibald Braun 1882–1969. Ein Beitrag zur Architekturgeschichte Österreichs im 20. Jahrhundert. Lustenau: Neufeld 1986, S. 142, 149–151; Markus Neuwirth: Die Stationen der Pfänderbahn von Willibald Braun und ihre entwicklungsgeschichtliche Bedeutung. In: Christoph Bertsch (Hg.): Bau Handwerk Kunst. Beiträge zur Architekturgeschichte Vorarlbergs im 20. Jahrhundert. Innsbruck: Institut für Kunstgeschichte der Universität Innsbruck 1994, S. 51–66; Allgeuer 1998 (Anm. 4), S. 27–33.



Abb. 3: Willibald Braun, Talstation der Pfänderbahn von Südwesten, Bregenz/Vorarlberg, 1926/27, aktuelles Foto.

im ersten Obergeschoss und sind durch eine Außentreppe zugänglich. Der Abgang befindet sich in einem turmartigen Anbau auf der Nordseite. Expressionistische Details wie die Spitzbogen am Zugang, die Braun auch an anderen Bregenzer Bauten wie der Vorarlberger Landwirtschaftskammer (1925/26) verwendet hat, verweisen auf den urbanen Kontext der Talstation; die schmalen vertikalen Fensterbänder der West- und Südseite, hinter denen sich der Spannschacht und die schräg verlaufenden Seile befinden, verdeutlichen den technischen Charakter des Bauwerks. Die verschraubten Seilenden macht Braun überdies im Sockel der zur Stadt gelegenen Westfassade in einem horizontalen Fries sichtbar – ein Beispiel für die Ästhetisierung technischer Details und programmatische Zurschaustellung der Moderne, wie sie auch in den schmiedeeisernen, mit Aluminiumkappen versehenen Bolzen in der Fassade der von 1904 bis 1906 erbauten Postsparkasse in Wien von Otto Wagner (1841–1918) zum Ausdruck kommt.¹⁶

16 Ausführlich dazu: Michaela Tomaselli, Thomas Hasler: Des Nagels Kern und Hülle. Über die konstruktive Wahrheit des legendären Scheinnagels. In: Andreas Nierhaus, Eva-Maria Orosz (Hg.): Otto Wagner. Ausstellungskatalog Wien. Salzburg, Wien: Residenz 2018, S. 96–109.

In Innsbruck wurden 1928 gleich zwei Seilbahnen eröffnet, beide als Pendelbahnen nach dem System Bleichert-Zuegg. Den Anfang machte am 6. Mai 1928 die Patscherkofelbahn, mit der der südlich der Stadt gelegene Hausberg Innsbrucks erschlossen wurde; am 9. beziehungsweise 21. Juli 1928 folgten die in zwei Sektionen erbauten Nordkettenbahnen. Beide Seilbahnen schließen an ältere Bahnen an, die auf den Südtiroler Bauingenieur und Unternehmer Josef Riehl (1842–1917) zurückgehen:¹⁷ Riehl hatte sowohl die nach Igls führende und im Juni 1900 eröffnete Innsbrucker Mittelgebirgsbahn¹⁸ geplant als auch die im September 1906 eröffnete Hungerburgbahn,¹⁹ die Innsbruck mit dem rund 300 m höher gelegenen Stadtteil Hungerburg verband.

Die Patscherkofelbahn in Innsbruck

Die Stationsgebäude der Patscherkofelbahn entwarf Hans Fessler (auch: Feßler, 1896–1973), der zuvor im Büro von Clemens Holzmeister gearbeitet hatte und sich mit diesem Projekt selbständig machen konnte.²⁰ Die Talstation am Dorfrand von Igls besteht aus zwei urban wirkenden, funktional differenzierten

- 17 Zu Riehl gibt es beklagenswert wenig Literatur; vgl. Hermann Beranek: Dr. Ing. Josef Riehl †. In: Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines 69 (1917), H. 22, S. 346f.; Attlmayr 1968 (Anm. 8), S. 68–71, Tf. XIII; Robert Neuner, Kurt Innerebner, Fred Achammer (Hg.): Zur Erinnerung an Josef Riehl und Karl Innerebner. Rum: Rauchdruck [ca. 1985], S. 4–18; Paul Mechtler: Riehl Josef. In: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950. Bd. 9, Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1988, S. 155f.; jüngst, mit etwas anderem Schwerpunkt: Bettina Schlorhauser: Josef Riehl, Ingenieur, ›Landes-Bohrwurm‹ und Entrepreneur. In: Dies.: Berghotels 1890–1930. Südtirol, Nordtirol und Trentino. Bauten und Projekte von Musch & Lun und Otto Schmid. Basel: Birkhäuser 2021, Bd. 1, S. 136–138.
- 18 Vgl. (o. V.) Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. In: Innsbrucker Nachrichten, 27. Juni 1900, S. 11; Armbruster 1914 (Anm. 11), S. 71–78; Günter Denoth: Die Innsbrucker Straßenbahnen und Lokalbahnen. Erfurt: Sutton 2010, S. 19–28.
- 19 Vgl. (o. V.) Die neue Bergbahn von Innsbruck auf die Hungerburg. In: Der Naturfreund 10 (1906), S. 174f.; Armbruster 1914 (Anm. 11), S. 95–105; Denoth 2008 (Anm. 4), S. 12–14.
- 20 Hans Fessler wurde trotz seines umfangreichen Werkes bislang nicht wissenschaftlich bearbeitet und fand lediglich im Kontext eines Tagungsbandes Beachtung, vgl. Christoph Hölz (Hg.): Gibt es eine Holzmeister-Schule? Clemens Holzmeister, 1886–1983, und seine Schüler. Innsbruck: innsbruck university press 2015, S. 40–43; eine 2019 begonnene Masterarbeit kam kaum über eine Bautenliste hinaus. Der Nachlass von Fessler wird im Archiv für Bau.Kunst.Geschichte der Universität Innsbruck aufbewahrt.



Abb. 4: Hans Fessler, Talstation der Patscherkofelbahn von Norden, Innsbruck, 1927/28, historisches Foto.

Baukörpern: Einem hohen Turm für die Spanngewichte, in dem sich bergseitig die Wagenhalle befindet, und einem westlich anschließenden Gebäudeteil, in dem die Wartehalle, ein Restaurant sowie Büro- und Nebenräume untergebracht sind (Abb. 4). Beide Bauteile weisen flache Walmdächer auf, das des Turmes kragt deutlich aus und ist durch schräge Holzbalken abgestützt. Über eine Außentreppe erreicht man ein ursprünglich offenes, durch Holzstützen akzentuiertes Podest, von dem aus man das Erdgeschoss mit der Wartehalle und das Restaurant betritt. Die Fenster im Obergeschoss wiesen mit den hölzernen, ursprünglich rot-weiß-rot gestrichenen Klappläden regionale Motive auf.

An dem Hotel neben der ehemaligen Bergstation wurde deutlich, dass Fessler nicht nur gestalterisch, sondern auch konstruktiv Anleihen an den vernakularen Bauten Tirols nahm. Über einem Bruchsteinsockel ließ er das Erdgeschoss betonieren, während die drei Obergeschosse in traditioneller Blockbauweise ausgeführt waren und damit in einer den Tiroler Bauernstuben entnommenen Bauweise.²¹ Das talseitig ansteigende Pultdach wurde durch je

21 Vgl. u. a. Klaus Markovits: Tiroler Bauernhöfe. Bäuerliche Architektur im Außerfern, Oberland, Mittleren Inntal, Unterland und Osttirol. Innsbruck: Universitätsverlag Wagner 2018.

drei V-förmig zusammengefasste, schräge Holzstützen abgestützt und bezog sich damit auf den Spannungsturm der Talstation.

2017 wurde die Patscherkofelbahn durch eine neue Seilbahn mit veränderter Streckenführung ersetzt. Die Bergstation war bereits 2007, nach Aufhebung des Denkmalschutzes, abgerissen worden;²² die ebenfalls denkmalgeschützte Talstation sollte als Ergebnis eines 2016/17 durchgeführten Bürgerbeteiligungsprozesses als Stadtteilzentrum nachgenutzt werden. Bislang ist dort lediglich das Jugendzentrum Igls eingezogen, der Rest des Gebäudes steht leer und verfällt.

Die Nordkettenbahnen in Innsbruck

Mit den 1927/28 erbauten Nordkettenbahnen ergänzte Innsbruck die Erschließung der umgebenden Bergwelt.²³ Die Bahn führt in zwei Sektionen von der neben der Hungerburgbahn gelegenen Talstation über die Zwischenstation an der Seegrube bis zur Bergstation am Hafelekarspitze unterhalb der Hafelekarspitze. Für alle drei Stationen entwickelte Franz Baumann (1892–1974), der im August 1927 den von der Stadt Innsbruck ausgeschriebenen Wettbewerb gewonnen hatte,²⁴ analog zu Fessler auf der gegenüberliegenden Talseite ein Formenrepertoire, das sowohl den Anschluss an die internationale Moderne suchte als auch aus der reichen regionalen Bautradition schöpfte.²⁵ Damit distanzierte sich Baumann auch von dem regionalen Historismus, den er in den Jahren 1910 bis 1913 als Praktikant bei dem Südtiroler

22 Abgebildet u. a. bei Denoth 2008 (Anm. 4), S. 37–40.

23 Umfassend dazu: Roland Kubanda (Hg.): *Stadtflucht 10m/sec. Innsbruck und die Nordkettenbahn. Beiträge zum 75-Jahr-Jubiläum*. Innsbruck, Wien, München u. a.: Studien 2003.

24 Vgl. Innsbrucker Nachrichten Nr. 184 vom 12. August 1927, S. 6.

25 Vgl. Heinrich Hammer: *Zu Franz Baumanns Arbeiten*. München, Wien: Industrie- und Gewerbeverlag 1931, unpaginiert [S. 5, 7–9, 17–31]; Heinz von Mackowitz: *Franz Baumann*. In: *Beiträge zur Technikgeschichte Tirols* (1971), H. 3, S. 24–42, v. a. S. 24f.; Johannes Marte: *Franz Baumann. Sein architektonisches Schaffen*. Dissertation Universität Innsbruck 1976, S. 52–54, 142–150; Niedermayr, Mayr Fingerle 1990 (Anm. 1), S. 14–19. Horst Hambrusch, Joachim Moroder, Bettina Schlorhauser: *Franz Baumann. Architekt der Moderne in Tirol*. Wien: Folio 1998, S. 50–71; Bettina Schlorhauser: *In den Bergen baut der Blick. Über die Hochbauten der Nordkettenbahn in Innsbruck von Franz Baumann*. In: Kubanda 2003 (Anm. 23), S. 85–185; Denoth 2008 (Anm. 4), S. 42–49.

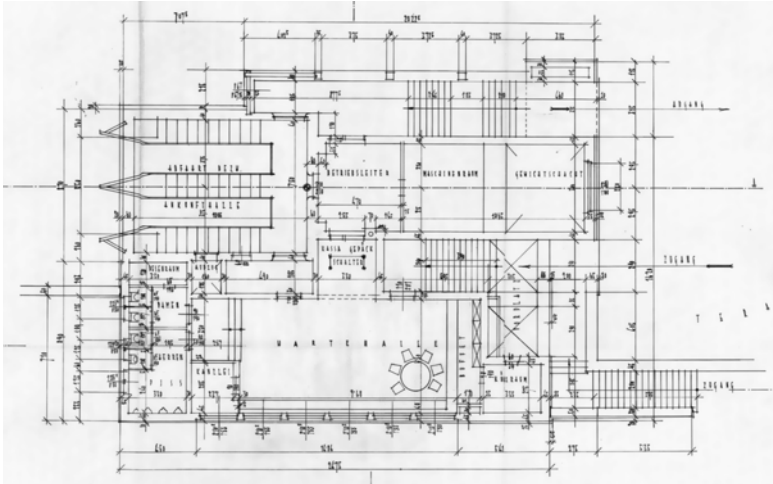


Abb. 5: Franz Baumann, Talstation der Nordkettenbahnen, Innsbruck, Grundriss
M 1:100, 1927/28; Tusche auf Transparent, nummeriert rechts oben »Blatt 27B, 22/204«, datiert November 1927.

Bauunternehmen Musch & Lun und dort durch seine Mitarbeit bei der Vigiljochbahn kennengelernt hatte.²⁶ Den Rahmen seines Entwurfs bildeten die Streckenführung und die technischen Anforderungen des Systems Bleichert-Zuegg, aber auch die auf der Grundlage einer Vorkonzession zwischen März und Juli 1927 entstandenen Entwürfe von Siegfried Mazagg (1902–1932)²⁷ aus dem Innsbrucker Bauunternehmen Innerebner & Mayer.²⁸

- 26 Hambrusch, Moroder, Schlorhauser 1998 (Anm. 25), S. 16–18.
- 27 Die Entwürfe liegen in Innsbruck im Archiv der Tiroler MuseumsBahnen, NL Innerebner & Mayer; vgl. Schlorhauser 2003 (Anm. 25), S. 85–185, v. a. S. 93–102; einzelne Pläne auch im Archiv für Bau.Kunst.Geschichte der Universität Innsbruck, NL Baumann, Karton 7/9, Mappe 6. Zu Mazagg vgl. Bettina Schlorhauser, Joachim Moroder: Siegfried Mazagg. Interpret der frühen Moderne in Tirol. Wien, New York: Springer 2013.
- 28 Der Bauingenieur Karl Innerebner (1870–1970) hatte seit 1899 als Bauleiter bei Riehl gearbeitet und 1916 gemeinsam mit dem Bauingenieur August Mayer (1872–1957) und dessen Schwiegervater, dem Bauunternehmer Wilhelm Carl Gustav von Doderer (1854–1932) das Bauunternehmen J. Riehl gekauft und als Innerebner & Mayer fortgeführt. Riehl und Innerebner sowie von Doderer und Mayer hatten bereits beim Bau der 1912 eröffneten Mittenwaldbahn zusammengearbeitet. Zu Innerebner vgl. Attlmayr 1968 (Anm. 8), S. 25–30, Tf. VI; Neuner, Innerebner, Achammer [ca. 1985] (Anm. 17), S. 19–28.

Die technischen Anforderungen²⁹ beispielsweise an die Talstation werden aus dem Grundriss deutlich (Abb. 5): An die Wagenhalle schließen in Seilrichtung der Maschinenraum für die Zugseilscheibe und der Spannunggewichtschacht an. Zwischen der Wagenhalle und dem Maschinenraum liegt ein Raum für die Betriebsleitung. Zugang und Abgang ordnet Baumann jeweils seitlich des technischen Kerns an, sodass drei Raumgruppen entstehen.³⁰ Der Zugang auf der Westseite führt von der tiefer gelegenen Straße über eine abgewinkelte Treppe auf eine Terrasse, deren kräftige Stützmauer den Höhenversprung zur Straße aufnimmt. Der leicht zurückversetzte Zugang ist durch zwei Rundbogen akzentuiert. Dahinter befindet sich eine offene Halle, von der eine Treppe in die Warthalle mit der Kasse, einem Buffet, der »Kanzlei« sowie den Nebenräumen führt. Der Abgang auf der Ostseite führt in einen seitlich offenen, überdachten hölzernen Anbau und über eine Treppe zurück auf die Terrasse.

Baumann fasst die Warthalle und die angrenzenden Verwaltungs- und Nebenräume unter einem flachen Satteldach zusammen (Abb. 6). Für den technischen Kern entwickelt er aus der Neigung des Satteldachs ein bergseitig ansteigendes Pultdach, das sowohl der Topografie als auch den schrägen Seilen folgt. Die Fassaden bestehen aus Mauerwerk mit hellem, grobem Kellenputz; für Zugang und Abgang, also für die den Passagieren vorbehaltenen Räume, verwendet Baumann dunkle Holzverkleidungen. Die Warthalle wird durch ein horizontales Fensterband belichtet.

Für die Mittelstation entwarf Baumann einfache, aber markante Baukörper, die ebenfalls mit einem hellen Kellenputz versehen sind (Abb. 7). Wiederum prägen drei Raumgruppen die Station: Die Bereiche für die Seilbahnen von der Hungerburg und zum Hafelekar sowie die Räume für ein Hotel mit Restaurant. Ihre Lage zueinander wird von den durch die Seilbahnplaner festgelegten Seilbahnachsen bestimmt. Das Pultdach der Wagenhalle zur Talstation steigt bergseitig an und reagiert damit sowohl auf die Seilrichtung als auch auf die Landschaft. Das Pultdach der dem Hafelekar zugewandten Wagenhalle ragt aus den anderen Baukörpern heraus und erzeugt eine unruhige Dachlandschaft, letztlich bedingt durch den Winkel von 122 Grad zwischen den

29 Ausführlich dazu: Franz Angerer: Entwurf und Bau der Innsbrucker Nordkettenbahn (Hafelekarbahn). In: Die Wasserwirtschaft 21 (1928), H. 24, S. 441–452.

30 Dieselbe Anordnung zeigt schon der Entwurf von Mazagg für Innerebner & Mayer; eine Unterscheidung der Entwurfsanteile von Mazagg und Baumann soll hier nicht vorgenommen werden.

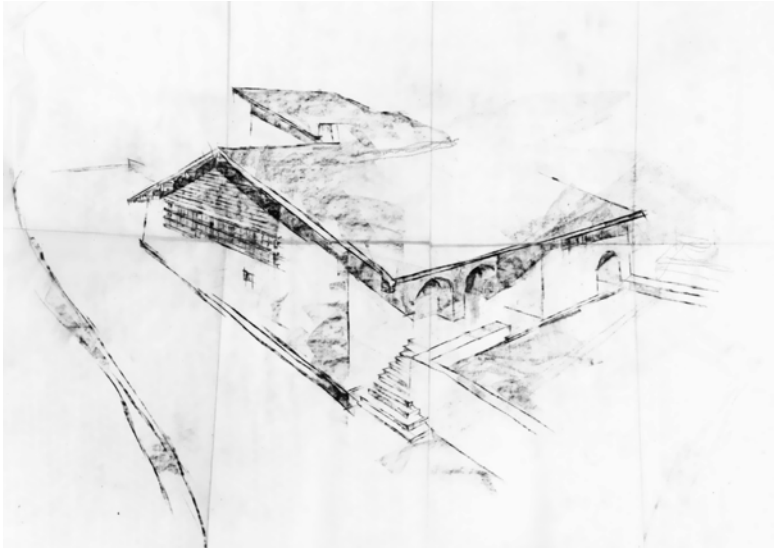


Abb. 6: Franz Baumann, Talstation der Nordkettenbahnen, Innsbruck, Perspektive von Südwesten ohne Maßstab, 1927/28; Kohle und Bleistift auf Transparent, unnummeriert und undatiert.

beiden Sektionen. Das westlich anschließende Hotel mit seinem talseitig ansteigenden Pultdach öffnet sich mit einer großzügigen Aussichtsterrasse vor dem Restaurant in Richtung Inntal und der Stadt Innsbruck.

Die Bergstation bildet den Abschluss der Nordkettenbahnen (Abb. 8). An die Wagenhalle, in der rückwärtig der aus dem Berg herausgebrochene Ankerstollen angeordnet ist, schließt Baumann östlich einen Baukörper an, der wie aus dem schroffen Gestein herausgewachsen wirkt. Das bergseitig ansteigende Pultdach der Wagenhalle folgt wie bei der Mittelstation dem Seilverlauf und der Landschaft. Das Restaurant zeigt ein kegelförmiges Dach, auch die vorgelagerte Terrasse folgt dem viertelkreisförmigen Grundriss. Die Bergstation ist gemauert und wiederum mit einem hellen, groben Kellenputz versehen.

Für alle drei Stationen entwarf Baumann neben der Architektur auch die komplette Ausstattung und sämtliche Details, bis hin zu den expressionistischen Beschriftungen. Die lokale Presse lobte den »bodenständigen Charakter« und das »genial dem Fels angepasste Gebäude der Bergstation«; irritiert stand sie



Abb. 7: Franz Baumann, Mittelstation der Nordkettenbahnen von Südwesten, Innsbruck, 1927/28, aktuelles Foto.

vor »den rätselhaft geformten Tischlampen«. ³¹ Auch Clemens Holzmeister (1886–1983) beurteilte die Stühle als »kraftmeierisch« und die Lampen als »verkrampt«, doch hob er deutlich die »markante Leistung« Baumanns und den »starke[n] Gesamteindruck der Anlagen« hervor. ³² Der Landeskonservator für Tirol Josef Garber unterstrich 1929 die »musterhafte architektonische Lösung«, sie sei »zwei Komponenten entwachsen ›Dienst dem Zwecke‹ und ›Gestaltung nach der Bergsiedlung‹«, die Bauten seien vorbildlich, da »ihnen, ohne ›tirolerisch‹ zu tun, nicht die Lokalnote fehlt.« ³³

1959/60 wurden die Nordkettenbahnen grundlegend umgebaut (Abb. 9); neue, größere Kabinen sollten die Förderleistung erhöhen, zogen aber auch erhebliche Eingriffe in die Architektur nach sich. Der größeren und schwereren Kabinen wegen musste die Bahnsteiggrube vertieft, die Einfahrt verbreitert und oben abgeschrägt werden. Die starren seitlichen Bahnsteige wurden verschmälert, der mittlere ganz entfernt und durch eine bewegliche Plattform ersetzt, die von der Wartehalle durch eine neu eingebrochene Öffnung

- 31 Karl Paulin: Der erste Tag der Nordkettenbahn. In: Innsbrucker Nachrichten, 9. Juli 1928, S. 5.
- 32 C[lemens] Holzmeister: Die Seilbahnstationen der Nordkettenbahn bei Innsbruck von Architekt F. Baumann. In: Die Bau- und Werkkunst 5 (1928), S. 101–114, hier S. 113. Die darin vorgebrachte Kritik von Holzmeister an »Seilbahnstationen in Form von Ritterburgen« bezieht sich offenbar auf die Talstation der Vigljochbahn in Lana; ebd., S. 104.
- 33 Josef Garber: Die Bauten an der Nordkettenbahn in Innsbruck. In: Deutsche Bauzeitung 63 (1929), H. 55, S. 473–480, hier S. 473 f., 476 f. Zur zeitgenössischen Rezeption vgl. Alfred Strobel: Die Innsbrucker Nordkettenbahn. Ihre Entstehung und ihre Anlagen. In: Bergland 10 (1928), H. 7, S. 18–27; Die Nordkettenbahn. In: Der Baumeister 27 (1929), H. 5, S. 141–143, Tf. 44–46; (o. V.) Nordkettenbahn in Tirol. In: Die Baugilde 12 (1930), H. 20, S. 1884–1887.



Abb. 8: Franz Baumann, Bergstation der Nordkettenbahnen von Nordosten, Innsbruck, 1927/28, aktuelles Foto.

erschlossen wird. Auf der Ostseite der Wagenhalle wurde ebenfalls eine neue Öffnung eingebrochen und dafür außen ein neues Pultdach angefügt. Im Maschinenraum wurde, um tiefere Eingriffe in die Architektur zu vermeiden, die Gegenseilspannvorrichtung als Flaschenzug umgebaut. Entwurf und Ausführung oblagen wie 1927/28 Franz Baumann und dem Bauunternehmen Innerebner & Mayer.

Bei der jüngsten, 2010 abgeschlossenen Sanierung der Nordkettenbahnen wurde die Seilbahntechnik komplett erneuert, die Stationen wurden teilweise auf ihren Zustand von 1928 zurückgebaut. Bauliche Eingriffe waren insbesondere bei den Wagenhallen und den Fahrgasträumen erforderlich, notwendige Ergänzungen wurden durch die Architekten Hanno Schögl und Daniel Süß klar von der bestehenden Bausubstanz unterschieden. Damit gelang der Nachweis, »dass ein konservierender Umgang mit historischer Seilbahnarchitektur möglich ist und diese alpinen Nutzbauten der Zwischenkriegszeit als Denkmäler [...] selbst für die gestiegenen Nutzungsanforderungen unserer Freizeitgesellschaft adaptiert werden können.«³⁴

34 Werner Jud, Gabriele Neumann: Die Stationen der Nordkettenbahn. Hungerburg – Seegrube – Hafelekarr. Wien: Bundesdenkmalamt 2013, S. 9.

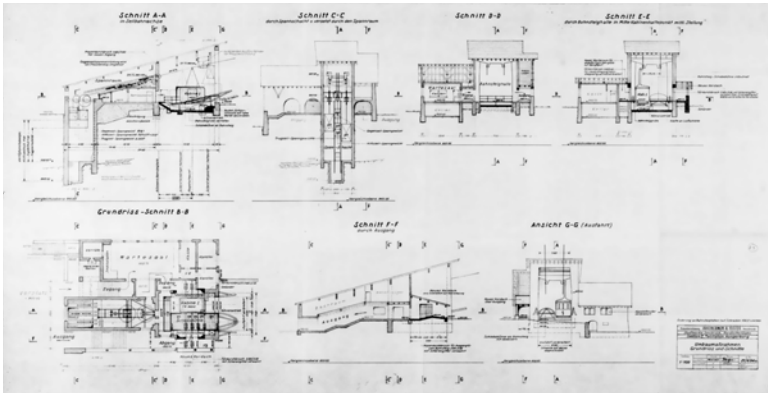


Abb. 9: Franz Baumann, Talstation der Nordkettenbahnen, Innsbruck, Umbauplanung, Grundriss und Schnitt A–A in Seilbahnachse M 1:100, 1927/28; Lichtpause, Firmenstempel rechts unten, Zeichnungsnummer 22/694 a, datiert März 1959.

Das Schweben in die Berge

Die ersten Passagiere staunten über die neue Technik, die Eleganz der Bewegung und die Leichtigkeit des Höhengewinns. 1926 schrieb ein Autor, in der neuen Raxseilbahn habe er »das Gefühl, nicht zu fahren und nicht zu fliegen. Man schwebt den steilen Berghang hinan. [...] In kurzen zehn Minuten hat man eine Höhe von tausend Meter überwunden und nun blickt man erst recht staunend in die Tiefe hinunter.«³⁵ Und noch 1935 schwärmte ein anderer: »unmerklich, wie beim Aufflug eines Aeroplanes, schwebt ein Zauberkästchen mit uns aufwärts, über Wipfeln, über denen nun keine Ruhe mehr ist.«³⁶ In Innsbruck glaubte man sich gar »wie in einem feinen, grünsamtenen Schmuckkästchen« und geriet ins Dichterische: »Ueber [!] den wundervollen Fichtenwald und seinem wallenden Wipfelmeer, das vom Mittelgebirge bis an die steilen, latschenbewachsenen Hänge der Nordkette schlägt, schwebte der Wagen von Stütze zu Stütze, bis er in wehende Nebel tauchte.«

35 (o. V.) Das Hochgebirge ist der Stadt näher gerückt. In: Arbeiter-Zeitung, 10. Juni 1926, S. 6.

36 Illustriertes Echo, Sondernummer »10 Jahre Fremdenverkehr in Österreich«, 9 (1935), S. 42, nach Luxbacher 1992 (Anm. 12), S. 566, Anm. 56.

Oben angekommen, rief der Blick ins Inntal dem Autor die Teilung Tirols in Erinnerung: »besiedelt von Städten und Dörfern, überragt von den mächtigen, wolkenverhangenen Bergeshäuptern im Süden, hinter denen das verlorene deutsche Land weint.«³⁷ Auch Herbert Stifter war 1928 fasziniert von »den dunkelgrünen Wagen, nicht unähnlich der Gondel eines Ballons. [...] Langsam, unmerklich, schwebt die Kabine aus der mächtigen Halle. Noch geht die Debatte, ob das Gefühl gleich jenem im startenden Flugzeug oder spezifisch seilschwebebahnig sei. [...] Immer schauend, immer staunend, kamen wir so auf das runde Haupt des Hafelekars, zum Gipfelkreuz, und blicken wieder und wieder um und um, um und um. Nun erst sehen wir, wie freud uns die Technik war, welch weiten Weg sie uns da herauf führte.«³⁸

Sieht man von dem pathetischen, indes zeittypischen Sprachduktus ab, kommt in den Berichten die Technikbegeisterung der Zwischenkriegszeit ebenso zum Ausdruck wie die Freude an Natur und Landschaft und der Stolz auf die Heimat, mit dem in Tirol immer auch die Erinnerung an den Verlust Südtirols und des Trentino verbunden war. Auch deswegen passt der Begriff der ›Tiroler Moderne‹, der das Regionale wie das Moderne gleichermaßen umfasst, zu einer architektonischen Haltung, für die die Beachtung der funktionalen wie technischen Anforderungen einer neuen Bauaufgabe und der Dialog mit der alpinen Landschaft keinen Widerspruch, sondern eine Selbstverständlichkeit darstellte oder, wie es der österreichische Architekturhistoriker Friedrich Achleitner formulierte, auch bei technischen Anlagen sei es möglich, »aus der Dialektik von technischer Funktion, topografischer [!] Situation und architektonischer Ästhetik eine faszinierende Einheit zu erreichen.«³⁹ Die Seilbahnstationen der Tiroler Moderne sind herausragende Zeugnisse dieser Haltung und, wie das Beispiel der Nordkettenbahnen in Innsbruck zeigt, bei sensiblem Umgang mit dem architektonischen Erbe auch fast 100 Jahre nach ihrer Eröffnung noch voll funktionstüchtig.

37 Paulin 1928 (Anm. 31).

38 Herbert Stifter: Die Innsbrucker Nordkettenbahn. Erlebnis der Fahrt. In: *Bergland* 10 (1928), H. 7, S. 28–32, hier S. 29, 31.

39 Friedrich Achleitner, nach Niedermayr, Mayr Fingerle 1990 (Anm. 1), S. 2.