

Ursprüngliches Ziel: Das Rittnerhorn

Category: Rittnerbahn

geschrieben von Armin Kobler | 6. November 2025



Abb. 1: Das Rittnerhorn, von unterhalb der Schwarzseespitze aus gesehen.

Selbst unter ausgesprochenen Rittnerbahn-Freunden ist wenig bekannt, dass die Rittnerbahn ursprünglich für das Rittnerhorn geplant war, und zwar als reine touristische Zubringerbahn. Die von Bozen ausgehende Trasse hätte über Unterinn und Klobenstein den einzigartigen Aussichtsgipfel erreichen sollen. Damit hätte sich der siebenstündige Fußmarsch von der Stadt aus auf eine zweistündige Bahnfahrt reduziert. Technische Probleme anfänglich (für den damals üblichen Kohle-Dampf-

Betrieb war die Strecke zu lang) und finanzielle Schwierigkeiten später (es wurde den Investoren vorgetäuscht, dass die Strecke sogar nur bis zum Bahnhof Oberbozen gebaut würde) brachten es mit sich, dass das Vorhaben schlussendlich wesentlich kleiner ausfiel. Zudem sollte die ursprüngliche „Vergnügungsbahn“ aus wirtschaftlichen Gründen einer breiteren Nutzung zugeführt werden, was mit der Zeit auch gelang.

1890 wurde das erste Mal in den Zeitungen über das ambitionierte Vorhaben geschrieben, und zwar in der *Bozner Zeitung* und den *Tiroler Stimmen*, jeweils am 17. Februar. Eine erste ausführliche, überaus positive Berichterstattung erfuhr das Projekt schon am Tag darauf, und zwar in der in Wien erscheinenden *Neue Freie Presse*, „führendes Blatt der Habsburgermonarchie, das insbesondere vom liberalen Bildungsbürgertum gelesen wurde.“ (Wikipedia). Kein schlechtes Omen! Trotzdem sollten noch siebzehn Jahre bis zur Fertigstellung, noch dazu in reduzierter Form, ins Land gehen.

Redaction, Administration & Druckerei:
Kollowrat-Ring, Fichtengasse Nr. 11.
Verkaufte Briefe werden nicht angenommen und
Manuskripte nicht zurückgegeben.

Ankündigungsbureau:
Stadt, Wollzeile Nr. 10. Inserationspreise nach Teil II.
Anzeigen übernehmen im Ausland: Agenten Karab
in Paris und Brüssel; Rudolf Reiss in Ber-
lin, Frankfurt a. M., München, Leipzig
u. Zürich; G. L. Jacob & Co. in Frankfurt
a. M., Berlin, Köln, Leipzig und Paris;
Hassentein & Vogler in Hamburg, Berlin,
Frankfurt a. M., u. Basel; Annenbergs, Ka-
dison „Invalidendank“, Dresden; Deutsches Zeit-
ungsverlag, „Invalidendank“ in New York; Adolph
in Hamburg; Eduard Schöbe in Bremen;
Orell Füssli & Co. in Zürich; Rothman & Fend-
ler, Josef Anton, in Warschau; Moskau
u. Lwow; Friedr. Petrich, Central-Asien-Bureau
in St. Petersburg; E. E. Olschki in Mailand,
Florenz und Rom; Aug. Siegel in London.

Abonnement für Wien:
Im Hauptverlag, Wollzeile Nr. 10. Jahrs- u. 1/2 J.
monat. & Lsg. Mit Zustellung ins Haus: Viertel-
u. 6 Mo. monat. & Lsg.
Abonnt: Morgenblatt & Nr. Abendblatt & Nr.

Abonnement für das Inland:
Mittelt. einmal Postversendung: Ganzj. 5. 25, halbj.
4. 15, viertelj. 3. 10. Mittelt. einw. Postvers. Ganzj.
5. 25, halbj. 4. 15, viertelj. 3. 10.

Abonnement für das Ausland:
Vierteljährig:
Bei uns (Kreuzband-Versendung): Deutsch-
land u. Serbien 10 S., alle übrigen Staaten von
Europa u. Nordamerika 11 S. - Bei den
Postämtern in: Deutschland 11 M. 10 Pf.,
Schweiz 12 Fr. 40 Ct., Rumänien, Serbien
u. Bulgarien 12 Fr. 15 Ct., Russland, St.
Petersburg, Moskau, Odessa, Warschau, Riga u. St.
Wien 6 Rub. 40 Kop., in das andere Stiden 5 Rub.
25 Kop., Türkei 5 R. 50 Kr., Griechenland 7 S.,
Egypten 12 Fr. 80 Ct. - Bei den Agenten
in Italien: E. E. Olschki in Mailand, Florenz und
Rom, Lombar & Co. in Rom 20 Fr. 50 Ct., Herz
Berger in Mailand, Via Broletto 26, 28 Fr.; Frank-
reich: Agence Havas in Paris, 20 Fr. 10 Ct.; Eng-
land: A. Siegel, 20 Lane-Street E. C., London, 16 Sh.
deshalb für die engl. Colonien mit Zuschlag von
engl. Posten; Nordamerika: E. Siegel, 20 Park-
Place, und Gustav L. Siegel, 100 Broadway in
New York, 6 Doll. 40 Cts. Geld.

Für die in Argentinien, Australien oder Verkauften
besonderen Beträge leisten wir keine Garantie.

Nr. 9155. **Wien, Dienstag, den 18. Februar** **1890.**

Abb. 2: Der Kopf der Tageszeitung „Neue Frei Presse“ am 18.2.1890

[Eine Bahnradbahn auf das Rittnerhorn.]
Aus Bozen, 16. d., schreibt man uns: Gestern ist hier die Nachricht eingetroffen, daß der Präsident des Oesterreichischen Touristen-Clubs, Herr Anton Silberhuber, beim Handelsministerium um die Bewilligung eingekommen ist, technische Vorarbeiten für den Bau einer Bahnradbahn von Bozen auf den Ritten und weiter auf das Rittnerhorn vornehmen zu dürfen. Schon vor zwei Monaten ging der Vorstehung der hiesigen Section des Oesterreichischen Touristen-Clubs eine kurze vertrauliche Mittheilung zu, daß ein größeres Werk geplant sei, welches für die Förderung des Fremdenverkehrs und der Touristik in dieser Gegend von großer Bedeutung sein würde. Der Ritten, welcher die natürliche Scheidewand zwischen dem Eisackthale und dem Sarntthale bildet, hat durch seine schönen Sommerfrischen und die herrliche Aussicht auf die Dolomiten der Schlern- und Rosengartengruppe schon seit Jahrzehnten zahlreiche Fremde angezogen, aber die Verkehrsverhältnisse auf diesem, besonders im Hochsommer sehr belebten Mittelgebirge sind die denkbar schlechtesten, indem auf den steilen Wegen keine ordentlichen Fuhrwerke verkehren können, daher der Mangel einer guten Fahrstraße längst schon empfunden wurde. Der malerische, mit Dörfern und Gehöften besiedelte Ritten besitzt zwei Merkwürdigkeiten und besondere Anziehungspunkte: die seltsamen braunrothen Erdpyramiden im Felsenthale des Finsterbaches zwischen Lengmoos und Lengstein oder St. Ottilie; ferner das leicht ersteigbare, 2258½ Meter hohe Rittnerhorn, fast gegenüber dem dolomitischen Schlerngebirge. Wie die „Neue Freie Presse“ bereits im letzten Sommer mitgetheilt hat, baut die Section „Bozen“ des Oesterreichischen Touristen-Clubs mit Unterstützung der Centrale in Wien auf dem aussichtsreichen Rittnerhorn, und zwar nur zehn Minuten unterhalb der Kornkuppe, ein geräumiges Unterkunftshaus auf der Südwestseite des Berges an sehr günstiger Stelle und nicht weit entfernt von einem vorzüglichen Quellwasser. Unter den Ausichtsbergen der Eisack- und Etschregion nimmt das nur sechs Wegstunden von der Stadt Bozen entfernte Rittnerhorn eine hervorragende Stelle ein, namentlich durch den Ausblick auf die im Südosten gegenüberstehenden zackigen Dolomitberge (Schlern, Rosengarten, Latemar, Geißlerspitzen, Platt- und Langkofel etc.). Von der Ferne schimmert das Gletscher-Eis der Marmolata, der „Königin der Dolomiten“, herüber. Die Ortlergruppe, Stubayer- und Oetzthalerferner, dann die Zillerthaler Alpen und die Hohen Tauern sind den Blicken offen, und weit draußen im Westen blinken wieder die hohen Silberkronen der Adamello-Gruppe. Auch die Thalsicht ist vom Rittnerhorn aus lohnend. Schon vor vielen Jahren hat der Maler und Zeichner Seelos das prächtige Panorama vom Rittnerhorn aufgenommen. Für den Fall, daß die projectirte Bergbahn auf den Ritten zu Stande kommt, stünde diesem schönen Mittelgebirge eine große Zukunft bevor. Die Gemeinden sind dort arm und vermögen es beim besten Willen nicht, eine kostspielige Fahrstraße aus eigenen Mitteln zu bauen; das Land und die Regierung sind bekanntlich sehr zurückhaltend und sparsam, wenn es sich um Subventionen für Straßenbauten handelt. Bei der Anlage einer Bahnradbahn auf der Strecke Bozen-Unterinn-Klobenstein-Rittnerhorn wären fast keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden, ein Umstand, der bei einer solchen Gebirgsbahn sehr in die Waagschale fällt.

Abb. 3: Vollständige Reproduktion des Artikels in der „Neuen Freien Presse“ vom 18.2.1890, Seite 5. Die Bewunderung der Naturschönheiten einerseits wie der unbedingte technische Fortschrittsglaube andererseits waren typisch für die Berichte dieser Zeit. Wer nicht so gern Fraktur-Schrift mag, kann hier den Text in lateinischen Buchstaben lesen.

Das Rittnerhorn kann das ganze Jahr über bestiegen – oder besser: erwandert – werden. Ob mit Wanderschuh, Tourenski oder Schneeschuh, ist dabei einerlei. Besonders eindrucksvoll war der Ausflug, den wir in den letzten Oktobertagen dorthin unternommen haben. Der Herbst zeigte sich von seiner schönsten Seite, ein leichter erster Schneefall hatte zarte weiße Spuren hinterlassen und der Himmel war klar. Insofern hat das *Horn*, wie es in der Gegend immer vereinfachend genannt wird, seine Anziehungskraft bewahrt.

ngg_shortcode_0_placeholder

Abb. 4 bis 9: Ausblicke vom Rittnerhorn am 28.10.2025 (Fotos von Armin Bardel und dem Autor)

In diesem Beitrag verwendete Literatur- und Bildquellen:

12916061 {12916061:FTB3PASV} 1 apa 50 default 8519
<https://kallos.kobler-margreid.com/wp-content/plugins/zotpress/>
%7B%22status%22%3A%22success%22%2C%22updateneeded%22%3Afalse%2C%22instance%22%3Afalse%2C%22meta%22%3A%7B%22request_last%22%3A0%2C%22request_next%22%3A0%2C%22used_cache%22%3Atrue%7D%2C%22data%22%3A%5B%7B%22key%22%3A%22FTB3PASV%22%2C%22library%22%3A%7B%22id%22%3A12916061%7D%2C%22meta%22%3A%7B%22creatorSummary%22%3A%22Anonym%22%2C%22parsedDate%22%3A%221890-02-17%22%2C%22numChildren%22%3A0%7D%2C%22bib%22%3A%22%26lt%3Bdiv%20class%3D%26quot%3Bcsl-bib-body%26quot%3B%20style%3D%26quot%3Bline-height%3A%20%26quot%3B%20padding-left%3A%201em%3B%20text-indent%3A-1em%3B%26quot%3B%26gt%3B%5Cn%20%20%26lt%3Bdiv%20class%3D%26quot%3Bcsl-entry%26quot%3B%26gt%3BAnonym.%20%281890%2C%20February%2017%29.%20Neue

%20Bergbahnprojekte.%20%26lt%3Bi%26gt%3BBozner%20Zeitung%26lt%3B%5C%2Fi%26gt%3B%2C%203.%26lt%3B%5C%2Fdiv%26gt%3B%5Cn%26lt%3B%5C%2Fdiv%26gt%3B%22%2C%22data%22%3A%7B%22itemType%22%3A%22newspaperArticle%22%2C%22title%22%3A%22Neue%20Bergbahnprojekte.%22%2C%22creators%22%3A%5B%7B%22creatorType%22%3A%22author%22%2C%22firstName%22%3A%22%22%2C%22lastName%22%3A%22Anonym%22%7D%5D%2C%22abstractNote%22%3A%22Erste%20Nennung%20der%20Rittnerbahn%22%2C%22date%22%3A%221890.02.17%22%2C%22section%22%3A%22%22%2C%22ISSN%22%3A%22%22%2C%22DOI%22%3A%22%22%2C%22citationKey%22%3A%22%22%2C%22url%22%3A%22%22%2C%22language%22%3A%22dt.%22%2C%22collections%22%3A%5B%22WHLJ7Y5G%22%5D%2C%22dateModified%22%3A%222025-11-06T16%3A53%3A08Z%22%7D%7D%5D%7D

Anonym. (1890, February 17). Neue Bergbahnprojekte. *Bozner Zeitung*, 3.

12916061 {12916061:PGLH42B7} 1 apa 50 default 8519
<https://kallos.kobler-margreid.com/wp-content/plugins/zotpress/>
%7B%22status%22%3A%22success%22%2C%22updateneeded%22%3Afalse%2C%22instance%22%3Afalse%2C%22meta%22%3A%7B%22request_last%22%3A0%2C%22request_next%22%3A0%2C%22used_cache%22%3Atrue%7D%2C%22data%22%3A%5B%7B%22key%22%3A%22PGLH42B7%22%2C%22library%22%3A%7B%22id%22%3A12916061%7D%2C%22meta%22%3A%7B%22creatorSummary%22%3A%22Anonym%22%2C%22parsedDate%22%3A%221890-02-17%22%2C%22numChildren%22%3A0%7D%2C%22bib%22%3A%22%26lt%3Bdiv%20class%3D%26quot%3Bcsl-bib-body%26quot%3B%20style%3D%26quot%3Bline-height%3A%20%3B%20padding-left%3A%201em%3B%20text-indent%3A-1em%3B%26quot%3B%26gt%3B%5Cn%20%20%26lt%3Bdiv%20class%3D%26quot%3Bcsl-entry%26quot%3B%26gt%3BAnonym.%20%281890%2C%20February%2017%29.%20Neue%20Bergbahnprojekte.%20%26lt%3Bi%26gt%3BTiroler%20Stimmen%26lt%3B%5C%2Fi%26gt%3B%2C%203.%26lt%3B%5C%2Fdiv%26gt%3B%5Cn%26lt%3B%5C%2Fdiv%26gt%3B%22%2C%22data%22%3A%7B%22itemType%22%3A%22newspaperArticle%22%2C%22title%22%3A%22Neue%20Bergbahnprojekte.%22%2C%22creators%22%3A%5B%7B%22creatorType%22%3A%22author%22%2C%22firstName%22%3A%22%22%2C%22lastName%22%3A%22Anonym%22%7D%5D%2C%22abstractNote%22%3A%22Erste%20Nennung%20der%20Rittnerbahn%22%2C%22date%22%3A%221890.02.17%22%2C%22section%22%3A%22%22%2C%22ISSN%22%3A%22%22%2C%22DOI%22%3A%22%22%2C%22citationKey%22%3A%22%22%2C%22url%22%3A%22%22%2C%22language%22%3A%22dt.%22%2C%22collections%22%3A%5B%22WHLJ7Y5G%22%5D%2C%22dateModified%22%3A%222025-11-06T16%3A58%3A29Z%22%7D%7D%5D%7D

Anonym. (1890, February 17). Neue Bergbahnprojekte. *Tiroler Stimmen*, 3.

12916061 {12916061:EZK9BTCK} 1 apa 50 default 8519

https://kallos.kobler-margreid.com/wp-content/plugins/zotpress/
%7B%22status%22%3A%22success%22%2C%22updateneeded%22%3Afalse%2C%22instance%22%3Afalse%2C%22meta%22%3A%7B%22request_last%22%3A0%2C%22request_next%22%3A0%2C%22used_cache%22%3Atrue%7D%2C%22data%22%3A%5B%7B%22key%22%3A%22EZK9BTCK%22%2C%22library%22%3A%7B%22id%22%3A12916061%7D%2C%22meta%22%3A%7B%22parsedDate%22%3A%221890-02-18%22%2C%22numChildren%22%3A0%7D%2C%22bib%22%3A%22%26lt%3Bdiv%20class%3D%26quot%3Bcsl-bib-body%26quot%3B%20style%3D%26quot%3Bline-height%3A%202%3B%20padding-left%3A%201em%3B%20text-indent%3A-1em%3B%26quot%3B%26gt%3B%5Cn%20%20%26lt%3Bdiv%20class%3D%26quot%3Bcsl-entry%26quot%3B%26gt%3BEine%20Zahnradbahn%20auf%20das%20Rittnerhorn.%20%281890%2C%20February%2018%29.%20%26lt%3Bi%26gt%3BNeue%20Freie%20Presse%26lt%3B%5C%2Fi%26gt%3B%2C%205.%26lt%3B%5C%2Fdiv%26gt%3B%5Cn%26lt%3B%5C%2Fdiv%26gt%3B%22%2C%22data%22%3A%7B%22itemType%22%3A%22newspaperArticle%22%2C%22title%22%3A%22Eine%20Zahnradbahn%20auf%20das%20Rittnerhorn.%22%2C%22creators%22%3A%5B%5D%2C%22abstractNote%22%3A%22Josef%20Kinsele%2C%20Wien.%22%2C%22date%22%3A%221890.02.18%22%2C%22section%22%3A%22%22%2C%22ISSN%22%3A%22%22%2C%22DOI%22%3A%22%22%2C%22citationKey%22%3A%22%22%2C%22url%22%3A%22%22%2C%22language%22%3A%22%22%2C%22collections%22%3A%5B%22WHLJ7Y5G%22%5D%2C%22dateModified%22%3A%222025-11-06T17%3A02%3A59Z%22%7D%7D%5D%7D

Eine Zahnradbahn auf das Rittnerhorn. (1890, February 18). *Neue Freie Presse*, 5.