Ursprüngliches Ziel: Das Rittnerhorn

Category: Rittnerbahn
written by Armin Kobler | 06.11.2025



Abb. 1: Das Rittnerhorn, von unterhalb der Sschwarzseespitze 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.


Neue
Freie Presse.
Morgenblatt.
Nr. 9155. Wien, Dienstag, den 18. Februar 1890.
Abb. 2: Der Kopf der Tageszeitung “Neue Frei Presse” am 18.2.1890

[Eine Zahnradbahn 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 Zahnradbahn 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 Sarnthale 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 Leugmoos 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 Ausſichtsbergen 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 ꝛc.). 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 Zahnradbahn auf der Strecke Bozen-Unterinn-Klobenſtein-Rittnerhorn wären faſt keine Terrainſchwierigkeiten zu überwinden, ein Umſtand, der bei einer ſolchen Gebirgsbahn ſehr in die Wagſchale fällt.

Abb. 3: Vollständige Reproduktion des Artikels in der “Neuen Freie Presse” vom 18.2.1890, Seite 5. Die Bewunderung der Naturschönheiten einerseits wie der unbedingte technische Fortschrittsglaube andrerseits 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 Wanderschuhen, Tourenski oder Schneeschuhen, 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 donau-universitat-krems-department-fur-e-governance-in-wirthschaft-und-verwaltung 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%22o.A.%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%201.35%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%3Bo.A.%20%26%23x201E%3BNeue%20Bergbahnprojekte.%26%23x201C%3B%20%26lt%3Bi%26gt%3BBozner%20Zeitung%26lt%3B%5C%2Fi%26gt%3B%2C%2017.%20Februar%201890.%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%22o.A.%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%222026-09-25T06%3A52%3A39Z%22%7D%7D%5D%7D

o.A. „Neue Bergbahnprojekte.“ *Bozner Zeitung*, 17. Februar 1890.

12916061 {12916061:PGLH42B7} 1 donau-universitat-krems-department-fur-e-governance-in-wirthschaft-und-verwaltung 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%22o.A.%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%201.35%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%3Bo.A.%20%26%23x201E%3BNeue%20Bergbahnprojekte.%26%23x201C%3B%20%26lt%3Bi%26gt%3BTiroler%20Stimmen%26lt%3B%5C%2Fi%26gt%3B%2C%2017.%20Februar%201890.%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%22o.A.%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%222026

-09-25T06%3A53%3A06Z%22%7D%7D%5D%7D

o.A. „Neue Bergbahnprojekte.“ *Tiroler Stimmen*, 17. Februar 1890.

12916061 {12916061:EZK9BTCK} 1 donau-universitat-krems-department-fur-e-governance-in-wirthschaft-und-verwaltung 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%22creatorSummary%22%3A%22o.A.%22%2C%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%201.35%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%3Bo.A.%20%26%23x201E%3BEine%20Zahnradbahn%20auf%20das%20Rittnerhorn.%26%23x201C%3B%20%26lt%3Bi%26gt%3BNeue%20Freie%20Presse%26lt%3B%5C%2Fi%26gt%3B.%2018.%20Februar%201890.%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%7B%22creatorType%22%3A%22author%22%2C%22firstName%22%3A%22%22%2C%22lastName%22%3A%22o.A.%22%7D%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%222026-09-25T06%3A49%3A26Z%22%7D%7D%5D%7D

o.A. „Eine Zahnradbahn auf das Rittnerhorn.“ *Neue Freie Presse*. 18. Februar 1890.