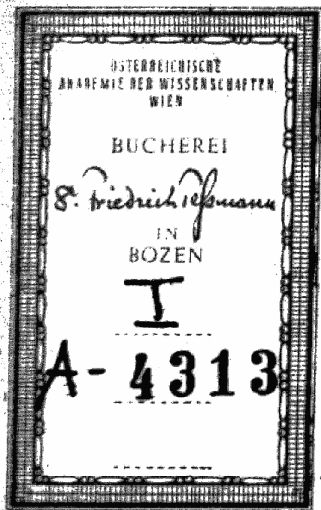
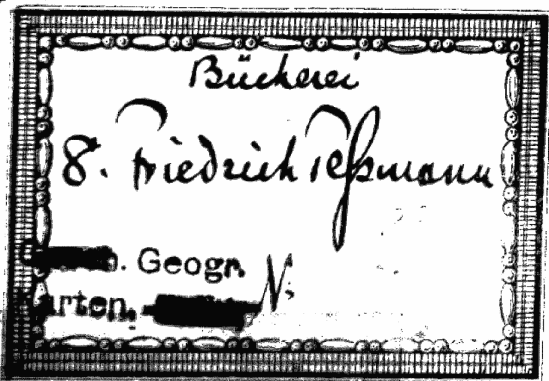




Die Rittnerbahn



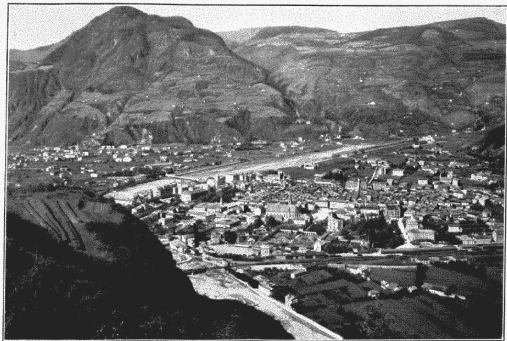
Prospekt

herausgegeben vom Aktions-Komitee

(I A 4312)

161493

11231
C



Bozen mit dem Kurort Gries.

F. Gögler, Bozen.

Nordöstlich der Stadt Bozen zwischen den Tälern des Eisak und der Talfer dehnt sich langgestreckt ein Höhenzug, der zuerst als schmaler Bergrücken, später in breiterer und reicher gegliederter Entwicklung tief in das Herz der Zentralalpenkette eindringt. Dieser mächtige Gebirgsstock heißt in seinem südlichsten Teile Rittnerberg oder am Ritten und reicht in seiner höchsten Erhebung, dem Rittnerhorn, bis zu einer Höhe von fast 2300 Meter. Von der Talsohle überall steil ansteigend dehnt sich auf einer Höhe von durchschnittlich 1300 Metern ein weites, in sanften Linien bald leise ansteigendes, bald leise sich senkendes, dann wieder in langen Strecken ebenes Plateau in einer Längenenfernung von mehreren Stunden aus. Die völlige Isoliertheit dieses Gebirgszuges und der Umstand, daß derselbe sich durchschnittlich zu größeren Höhen erhebt als die Höhenzüge jenseits der Talfer auf der einen und jenseits des Eisak auf der anderen Seite, haben zur Folge, daß sich dem Auge des Beschauers vom Rittnerplateau aus ein fast im ganzen Gesichtskreise geschlossenes Höhenpanorama von unbefreiblicher Großartigkeit eröffnet. Beginnend im Nordosten mit der Bergwelt der Dolomiten umfaßt dasselbe, angefangen von dem Massiv des Peitlerkofels und der Geisterspitzen, fast alle namhafteren Gruppen der südwesttirolischen Dolomiten.

Im Vordergrund mächtig emporragend, gleichsam zu einer Doppelherrschaft vereinigt, der Schlern und Rosengarten. Weiter südlich die ferne, in den feinsten Konturen schimmernde Palagruppe, dann wieder mehr im Vordergrund der kühne Felsbau des Latemar. Noch weiter südlich öffnet sich das in den weichsten Linien in



Bozen gegen Süden.

F. Gogler, Bozen.

blaue ferne verschwimmende Eischtal und daran anschließend der breite Rücken des Mendelgebirges. Über das selbe gleich einer silberglänzenden Krone die Brenta-, Presanella- und Adamellogruppe. Im Westen und Nordwesten ziehen sich, anschließend an die dunklen Wände der Laugenspitze, die firnfelder der Ortlergruppe und weiter die Tefelgruppe und die Gletscherwelt der Östalerberge bis weit gegen Norden dahin, bis endlich — und damit stehen wir wieder am Anfange des Panoramas — das Spitzenmeer in den felspyramiden des Jffinger und Hirzer

und den Sarntaleralpen mit deren Wahrzeichen, der Sarnercharte und dem Rittnerhorn, sein Ende findet.

Die weiten Flächen dieses Plateaus sind mit einer Vegetation von seltener Mannigfaltigkeit bedeckt. Ausgedehnte Waldbestände bestehend aus Kiefern, Fichten und Tannen bis hinauf in die Alpenregion, wo mächtige uralte Zirbelkiefern und zuhöchst der Waldgrenze nur mehr die dunkelgrüne Leyföhre gedeihen, wechseln mit Getreidefeldern und herrlichen Alpenwiesen. Letztere mit ihrer reichen Alpenflora und beschattet von wetterharten alten Lärchenbäumen bilden einen der größten landschaftlichen Reize des ganzen Rittnerplateaus, dem durch sie

sein Hauptgepräge einer lieblichen Alpenlandschaft sanft idyllischen Charakters aufgedrückt wird. Die freie und auch im Norden nur mäßig überhöhte Lage dieses weit vorgeschobenen Bergrückens bedingt seine klimatischen Verhältnisse. Eine ungemein reine, verhältnismäßig trockene Luft, eine gleichmäßige gegen die Talsöhle um durchschnittlich 6—8 Grade niederere Temperatur, das fehlen größerer Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nachtzeit, wie solche in Hochtälern unter dem Einflusse der einschließenden hohen Berge häufig sind, endlich das gänzliche fehlen von Morgen- oder Abendnebeln und absolute Windgeschüttheit mit Ausnahme einer in den Mittagstunden wehenden kühlen Brise sind die Hauptvorzüge des Klimas des Rittnerberges während der Sommermonate. Im Spätherbste und Winter bis in die Monate februar und März verschoben sich die Temperaturverhältnisse zwischen der Talsöhle und den höhen des Rittnerberges sehr wesentlich. Die Abdachung des Bergrückens nach Süden, das fehlen jeder näheren Gebirgsvorlagerung und der dadurch bedingte frühe Aufgang und späte Untergang der Sonne, die trockene reine Luft, die absolute Windgeschüttheit haben zur folge, daß während dieser Zeit überaus hohe Temperaturen zu verzeichnen sind, durchwegs höher als z. B. in der Stadt Bozen, alles Umstände, die den Rittnerberg, namentlich das nach Süden noch mehr geöffnete Oberbozen zu einem der her-



Rittnerhornhaus.

vorragendsten Winterkurorte mit rein alpinem Charakter und selbstverständlich absoluter Staubfreiheit machen würden. Infolge dieser günstigen Lage bietet der Rittnerberg von allen Höhenorten Südtirols unbedingt die Möglichkeit des längsten Aufenthaltes. Denn nur wenige Monate des Spätwinters und Vorfrühlings sind infolge der Schneeschmelze und der kälteren Winde der Frühlings Tag- und Nachtgleiche klimatisch weniger günstig, während bereits in den Monaten April und Mai das volle Frühlingserwachen der Natur beginnt.

Es darf uns nicht wundernehmen, daß diese hervorragenden Vorzüge des Rittnerberges schon frühzeitig zur Besiedelung lebhaften Anreiz boten. In grauer Vorzeit und den ersten Zeiten des Mittelalters bildete der Ritten ein wichtiges Glied der Weltverkehrsrouten zwischen Deutschland und Italien. Denn über diese Höhen führte von Bozen nordwärts die römische Handels- und Militärstraße, welche erst wieder bei der heutigen Bahnstation Waidbruck die Talsohle erreichte. Dieser Weg erscheint bis in das 14. Jahrhundert hinein allein von allen Italiensfahrern frequentiert. So mochte schon damals der Rittnerberg vermöge seiner Lage an einer Hauptverkehrssader sich einer verhältnismäßig bedeutenden Kultivierung erfreut haben. Als im späteren Mittelalter der Straßenzug der Talsohle entlang nordwärts geführt wurde, schied zwar das Plateau des Rittnerberges aus dem großen Verkehre aus, allein es mochte nicht allzulange nach diesem Zeitpunkte gewesen sein, daß die reine Höhenluft, die frische Sommerkühe den Anreiz für so manchen Stadtbewohner gebildet haben, dort seinen zeitweiligen Aufenthalt zu nehmen.

Vorerst bildete der der Stadt zunächst gelegene Bergvorsprung den Anziehungspunkt der Sommergäste. Es entstand Oberbozen, dessen Wohnhäuser zumeist das stattliche Alter von 2—300 Jahren aufweisen und erst später begann man sich in dem 1½ Wegstunden nordöstlicher gelegenen Klobenstein anzusiedeln. Überall sorgte man für die Anlage schattiger Plätze, und namentlich sind es jene herrlichen alten Linden, die sämtlich ein Alter von weit über 200 Jahren besitzen und die stets ein wunderbar ehrwürdiges Wahrzeichen dieser vielleicht ersten Sommerfrische in tirolischen Landen bilden. Ihre schattigen Kronen sahen so manches Stück sorglos heiteren Lebens der Altvordern, die in der Sommerfrische in Oberbozen stets den schönsten Teil des Jahres, ja ihres Lebens erblickten, und sie schirmen nun durch Jahrhunderte die fast sprichwörtlich gewordene Geselligkeit, die heiteren Sommerfreuden und die berühmte Gastfreundschaft der Sommerkolonien in Oberbozen und Klobenstein. Trotz der Unzulänglichkeit der derzeitigen Verkehrsmittel herrschen rege Verbindungen zwischen der Stadt



Ausblick auf die Dolomiten.

und den Sommerfrisch-orten des Rittnerberges, und schon jetzt pilgern zahlreiche fremde im Sommer und Herbst auf die Höhen teils zu längerem Aufenthalte in den schon derzeit wohleingerichteten Gaststätten, teils als wanderfrohe Touristen.

Freudig atmen sie an heißen Sommertagen die köstlich frische Bergluft des Hochplateaus und genießen die überraschende Fernsicht über die südtirolische Bergwelt. Wem aber, namentlich an wolkenlosem Herbsttage, vergönnt war, von den in goldigen Herbstfarben prangenden Lärchenwiesen wenige Meter ober dem

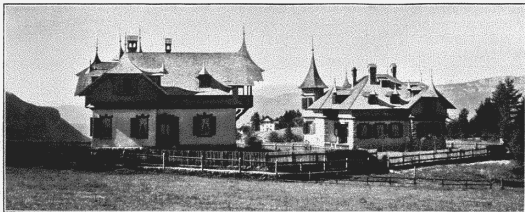
in dunklen Lindenschatten verborgenen Oberbozen die mit tiefen farben-gluten übergossenen felszacken des Schlern und Rosengarten zu beschauen, dem prägt sich damit ein gewiß unauslöschlicher Eindruck unvergleichlichen Naturgenusses ein. Und keine Übertreibung ist es, wenn wir behaupten, daß dieses Naturschauspiel seinesgleichen in



Hotel Mair in Kloßstein.

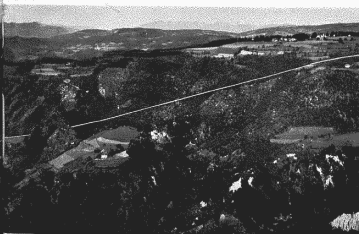
F. Gugler, Bozen.

der gesamten Bergwelt der Dolomiten nicht findet. In den letzten Jahren ist so manches geschehen, um diese herrliche Gebirgsgegend dem großen Verkehre zu erschließen. Sowohl in Oberbozen als in Klobenstein werden zahlreiche Promenaden angelegt, neue Aussichtspunkte wurden eröffnet, die Gaststätten erweitert und verbessert. Ausgezeichnetes Trinkwasser, welches in Oberbozen in neu geschaffener, 8 Kilometer langer Hochquellenleitung von den Abhängen des Rittnerhornes herabgeführt wird, befriedigt in beiden Sommerfrischorten die in dieser Hinsicht immer höher gesteigerten Ansprüche des modernen Reisepublikums. Der Anschluß an die Telephonzentrale Bozen sichert raschen Verkehr zu Geschäfts- und anderen Zwecken. So fehlt denn jetzt nur mehr eine bequeme und den modernen Verkehrsansforderungen entsprechende Verbindung mit der Stadt Bozen, und diesem Übelstande soll eben durch das radikalste Mittel, durch die Herstellung einer Bergbahn nach Oberbozen bezw. Klobenstein, beigegeben werden.

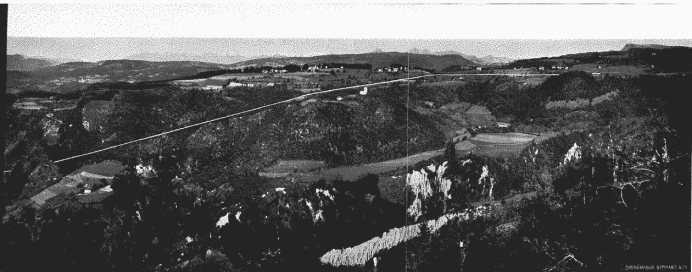


Pension Sonnenlehen in Oberbozen.

F. Hagler, Bozen.



Panorama von Bozen und Oberbozen mit der Trasse der Kitzbühnerbahn.



Panorama von Bozen und Oberbozen mit der Trasse der Kitzbühnerbahn.

DRUCKEREI STIMMET & CO.

Leipzig, Bism.

Bereits im Jahre 1896 wurde von der Bauunternehmung Stern & Haffner in Wien im Auftrage mehrerer Interessenten ein generelles Projekt für eine Bahnverbindung von Bozen über Oberbozen nach Klobenstein ausgearbeitet, welches am 3. u. 4. August 1896 der Tracenrevision unterzogen wurde. Laut des bezüglichlichen Kommissionsprotokolles ist von allen beteiligten Faktoren auf die außerordentliche Wichtigkeit und Bedeutung dieses Verkehrsmittels nicht bloß für die wirtschaftlichen Interessen der von der Bahn berührten Gebiete, sondern insbesondere für die Förderung des in stetem Aufschwunge begriffenen Fremdenwesens hingewiesen worden.

Dem Projekte zufolge ist die Bahn zur raschen Überwindung der bedeutenden Höhendifferenz zwischen Bozen und Oberbozen als meterspurige Zahnradbahn geplant, und soll elektrisch betrieben werden. Die Trace beginnt bei dem Vorplatze der Südbahnstation Bozen im Anschlusse an die Straßenbahn Bozen—Gries und läuft der Bahnstraße entlang bis zum „Hotel Gasser“. Zwischen diesem und der Bahngrenze zieht sich die Linie in den Bozener Boden hinein, woselbst bei km 0,65 die Manipulationsstation der Kittenbahn errichtet wird. Am Ende dieser Station bei km 0,8 nimmt die Zahnradstrecke ihren Anfang. Sie überfährt bald darauf mittels einer Eisenkonstruktion die Reichsstraße in km 0,845 und den alten Fahrweg nach Oberbozen in km 1,14. — Fortwährend mit 25—25,5% ansteigend läßt die Trace das Dorf St. Magdalena links liegen, schließt sich dann nahe an den Oberbozenerweg an, welcher in km 1,18 und 1,95 im Niveau gekreuzt wird und von da an immer östlich unterhalb der Bahn bleibt. Am halben Wege bei km 2 7/8, wo sich ein hübscher Ausblick auf die Erdpyramiden bietet, ist eine Ausweiche vorgesehen. Bei km 3 1/2 wird ein vorspringender Rücken mit einem 60 m



Erdpyramiden am Kitten. F. Gagliardi, Bozen.

langen Tunnel durchfahren und das darauf folgende Tal überbrückt. Bei km 4,3 verläßt die Trace die in der letzten Strecke mehrfach von Gräben unterbrochene, mit steilen felspartien durchsetzte Waldlehne und gelangt auf das Plateau von Oberbozen. — Mit der Station „Oberbozen“ in km 4 $\frac{7}{8}$ endet die Zahnradstrecke und damit der vorläufig zur Ausführung bestimmte erste Teil der Bergbahn. Ist einmal durch die Verbindung des Hochplateaus des Ritten mit Bozen der hauptzweck des Unternehmens erreicht, dann wird der Ausbau der Adhäsionslinie bis Klobenstein infolge erleichterter Beförderung der Bahnbau-materialien und bei dem Umstande, daß sich für diese zweite ebene Strecke keine technischen Schwierigkeiten ergeben, nicht lange auf sich warten lassen. Für die einstweilige Verbindung Bahnhof Oberbozen—Klobenstein wird durch die projektierte Neuanlage einer bequemen fahrstraße über Wolfsgruben vorgesorgt.



Der Wolfsgruben-See.

F. Guglier, Bozen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat das der Tracenrevision unterzogene Projekt als zur Ausführung geeignet genehmigt und die Bereitwilligkeit ausgesprochen, gegen Erbringung des Nachweises über die gesicherte Beschaffung des Anlagekapitals in Verhandlungen wegen Konzessionierung der Rittnerbahn einzutreten. Allein die damaligen aus der ungünstigen Lage des Geldmarktes für die Finanzierung sich ergebenden Schwierigkeiten ließen das Projekt bis heute ruhen und erst die in jüngster Zeit in Beziehung auf die Rentabilität ähnlicher Gebirgsbahnen (Mendelbahn, Stubaitalbahn u.) gemachten überaus günstigen Erfahrungen, sowie die von Seite der Regierung wiederholt zugesicherte Förderung derartiger Unternehmungen lassen die Wiederaufnahme der Bestrebungen zur Realisierung der Rittnerbahn als zeitgemäß und erfolgversprechend erscheinen und dies umsomehr, da sich die Verhältnisse speziell hinsichtlich des fremdenverkehrs im deutschen Südtirol in einer Weise entwickelt haben, die dem Unternehmen eine außerordentlich günstige Perspektive eröffnet.

Es sei in dieser Beziehung zunächst darauf hingewiesen, daß die Rittnerbahn von einer größeren Stadt ausgeht und unmittelbar anschließt bei dem Bahnhofe der Zentrale des südtirolischen fremdenverkehrs, der die aus allen Richtungen führenden Schienenwege in sich vereinigt und auf welchem nach den amtlichen Ausweisen alljährlich bei 800,000 Reisende verkehren. Die Stadt Bozen mit dem Nachbarkurorte Gries und Zwölfmalgreien erfreut sich schon jetzt eines fremdenbesuches von jährlich mindestens 80,000 Personen, und es wird sich dieser Besuch nach Vollendung der Dolomitenstraße und der gleichfalls im Bau begriffenen Vintschgaubahn mit ihren Anschlüssen an die Schweiz und die Arlbergbahn ohne Zweifel bedeutend steigern.

Hiezu kommt der besonders wichtige Umstand, daß der fremdenverkehr in Bozen-Gries das ganze Jahr über andauert und vermöge der sehr günstigen klimatischen und Witterungsverhältnisse auch der Bahnbetrieb während des ganzen Jahres oder zum mindesten durch 8 Monate in Aussicht genommen werden kann, zumal die Trace an dem südlichen meist gänzlich schneefreien Gehänge des Rittnerberges hinzieht.

Wenn wir alle diese Vorteile des Unternehmens zusammenfassen und bedenken, daß mit der Rittnerbahn in weniger als einer Stunde ein Bergplateau erreicht wird, dessen wunderbare Rundschau zu den schönsten Schaustücken der Alpen zählt, daß die Interessensphäre der Bahn sich nicht bloß auf die Bewohner von Bozen und auf die zahlreichen fremden von Bozen, Gries und Zwölfmalgreien erstreckt, sondern auch die fremden von Meran, Überetsch u. umfaßt, für welche die Bahnfahrt auf den Ritten eine halbtagespartie bildet, und daß

vermöge der geographischen Lage der Stadt Bozen, der Ausgestaltung der in diese Zentrale mündenden Verkehrswege und aller für den fremdenbesuch geschaffenen, den modernsten Anforderungen entsprechenden Einrichtungen eine stete Zunahme des fremdenverkehrs erwartet werden kann, so ist es wohl außer frage, daß ein vorzugsweise diesem fremdenverkehr dienendes bequemes und billiges Kommunikationsmittel wie die Rittnerbahn einer außerordentlichen frequenz sich erfreuen wird.

Diese Annahme rechtfertigt sich vollkommen durch den Vergleich mit den Verkehrsergebnissen anderer tirolischer Bergbahnen.

Die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn befördert jährlich 140,000 Personen oder 70,000 tour und retour. Die Stubaitalbahn wies in den ersten zwei Betriebsmonaten (August und September 1904) eine Personenfrequenz von rund 40,000 Personen oder 20,000 tour und retour auf, und die Mendelbahn beförderte vom April bis Ende September 1904 rund 50,000 Personen oder 25,000 tour und retour.

Wenn wir nur die im Komplexe der Gemeinden Bozen, Gries und Zwölfmalgreien sich aufhaltenden 80,000 fremden ins Auge fassen und annehmen, daß von diesen nur ein Drittel und von den 25,000 Einwohnern dieser drei Gemeinden etwas mehr als ein Drittel wenigstens einmal im Jahr die Rittnerbahn tour und retour befahren, so ergibt dies 74,000 fahrten oder die Beförderung von 37,000 Personen tour und retour, eine Ziffer, mit der angesichts der vorerörten diese Bergbahn besonders begünstigenden Umstände und angesichts der frequenzen der Mendel- und Stubaitalbahn mit völliger Sicherheit umsomehr gerechnet werden kann, als in derselben die von den Bewohnern und fremden der näheren Umgebung Bozens, als Meran, Überetsch etc., und von den Einwohnern des Ritten selbst zu erwartende frequenz nicht inbegriffen ist.

Der vom Ingenieur und Bauunternehmer Josef Riehl in Innsbruck verfaßte Kostenvoranschlag, für dessen Richtigkeit und Genauigkeit garantiert werden kann, beziffert die Baukosten für die Strecke Bahnhof Bozen bis Oberbozen auf Kronen 1,337,000

Dazu kommen:

die Kosten der fahrstraße vom Bahnhof Oberbozen bis Klobenstein pr.	„	75,000
die Auslagen für Intercalarzinsen und Reklame pr.	„	38,000
für Baureserve	„	10,000

so daß die gesamten effektiven **Baukosten** **Kronen 1,460,000**
betragen.

Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf Kronen 50,000.

Bei Beantwortung der Frage der Rentabilität des Unternehmens ist festzuhalten, daß wohl jede Rentabilitätsberechnung auf Annahmen beruht, deren Zutreffen zum mindesten wahrscheinlich sein muß. Dies gilt insbesondere für die Einnahmeposten, während die Ausgabeposten gegenüber den bekannten einschlägigen Verhältnissen und gemachten Erfahrungen bei einiger Vorsicht genau festgestellt werden können.

Was die Einnahmen betrifft, soll nur der Personenverkehr in Rechnung gezogen werden, obschon auch aus dem Gepäcks- und Frachtenverkehr ein nicht unbedeutendes Erträgnis erwartet werden kann. Der Preis der Tour- und Retourfahrt wird mit vier Kronen angenommen.

Es ergeben sich somit für die Rentabilität folgende Ausgaben:

Auslagen pro Jahr:

a) für die $4\frac{1}{2}\%$ ige Verzinsung des Bankkapitals von Kr. 1,460,000 =	Kr. 65,700
b) für $\frac{1}{2}\%$ ige Amortisation	„ 7,300
c) Betriebskosten	„ 50,000
d) zur Dotierung des Erneuerungs- und Reservefonds	„ 10,000

Summe der Ausgaben: Kr. 133,000

Einnahmen pro Jahr:

Aus dem Personenverkehr allein und mit Zugrundelegung des engeren Interessengebietes der Gemeinden Bozen, Gries und Zwölfmalgreien wie oben berechnet nach dem Mindestansatz von 37,000 Tour- und Retourfahrten zu 4 Kronen = Kr. 148,000

Es zeigt sich also bei dieser äußerst rigorosen und vorsichtigen Rechnungsaufstellung ein Überschuß von Kr. 15,000, welcher als Superdividende auf die Prioritätsaktien und Stammaktien in der Weise zu verteilen ist, daß erstere im Betrage von 900,000 Kr. nur bis zur Ergänzung der Verzinsung von $4\frac{1}{2}\%$ auf 5% Anspruch haben sollen, während der ganze übrige Betrag eines solchen Überschusses den Stammaktien pr. 560,000 Kr. zuzufallen hat.

Angeichts dieser günstigen Rentabilitätsaussichten der Rittnerbahn dürfte es wohl nicht schwierig sein, einheimisches und fremdes Kapital für das Unternehmen zu gewinnen, und wir richten sohin mit diesem Prospekt an alle diejenigen, welche sich für unser herrliches Alpenland und für die Hebung seiner Verkehrseinrichtungen interessieren, die ergebene Einladung, durch Übernahme von Aktien der Rittnerbahn an der möglichst baldigen Realisierung eines Unternehmens mitzuwirken, dessen Wert und Bedeutung für den fremdenverkehr allgemein anerkannt wird und dem beim Zusammenwirken besonders günstiger Verhältnisse ein reicher Erfolg nach jeder Richtung hin gesichert erscheint.

Bozen, im November 1904.

Das Aktions-Komitee:

Anton Graf Zelchi,

k. k. Bezirkshauptmann in Bozen.

Sigmund Schwarz,

Bankier in Bozen.

Paul Christanell,

Vizebürgermeister der Stadt Bozen
und Handelsmann.

Dr. Julius Perathoner,

Bürgermeister der Stadt Bozen,
Reichsrats- und Landtagsabgeordneter.

Josef Riehl,

Ingenieur und Bauunternehmer
in Innsbruck.

Dr. Wilhelm von Walther,

Handelskammersekretär in Bozen.

Dr. Edmund von Zallinger,

Kurvorstand von Gries.

Anton Mair,

Hotellier in Klobenstein.



Brend'amour, Simhart & Co., graph. Kunstanstalt, München.