

Ab Mitte der 1880er-Jahre tauchten in den Köpfen weitsichtiger Bozner Persönlichkeiten erste Pläne zum Bau einer Dampf-Zahnradbahn auf das Rittner Horn nach Vorbild der Schafbergbahn im Salzkammergut auf.

Jedoch dauerte es zwei Jahrzehnte bis zur beginnenden Detailplanung - nun aber als elektrisch betriebene Zahnradbahn von Bozen über Oberbozen nach Klobenstein.

Nach nur 14 Monaten Bauzeit für die schwierige, 11,8 Kilometer lange Strecke, befuhr am 13. August 1907 der erste, mit Honoratioren besetzte Jugendstil-Triebwagen die Strecke und läutete damit eine Glanzzeit für den Ritten, die Bozner Bevölkerung und die vielen Gäste aus aller Herren Länder ein.

Die neue Bergbahn als kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn (System Strub) kam überaus gut an. Sie hatte ihren Ausgangspunkt am Waltherplatz und verkehrte als Straßenbahn bis zum Rittner Bahnhof (0,9 Kilometer). Hier wurden die Güterwagen beigegeben und eine Zahnradlok schob den Zug von 265 Metern Meereshöhe bis nach Maria Himmelfahrt auf 1.176 Metern. Die 4,9 Kilometer lange Steilstrecke hatte eine fast durchgehende Steigung von 25,5 Prozent. Dort kuppelte die Lok ab, während der Zug weiter über Oberbozen (1.220 m) und Lichtenstern (1.251 m) nach Klobenstein (1.190 m) fuhr.

Den ersten „sieben fetten Jahren“ folgten schwierige Zeiten mit dem verheerenden Weltkrieg, der Teilung Tirols, dem Faschismus und einem weiteren Weltkrieg - doch die Bahn überstand alle Wirren der Zeit. In den 59 Betriebsjahren stellte die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 1 Meter und einer Gleichspannung von 750 Volt den „Lebensnerv des Ritten“ dar und erledigte den gesamten Personen- und Gütertransport.

Doch schon seit dem Ende der 1950er-Jahre tüftelten die Ingenieure an Planungen für eine Seilschwebbahn - im August 1964 fand der Spatenstich dazu statt. Am 13. Juli 1966 schoben die alten Zahnradloks letztmalig Personen und Güter auf den Bozner Hausberg; tags darauf nahm die Seilbahn ihren Betrieb auf - mit Anschlusszügen in Oberbozen. Doch wiesen die verschlissenen Gleisanlagen, die heruntergekommenen Bahnhöfe



Tipps für Rittner Bahn-Fahrgäste:

- Steigen Sie ein, nehmen Sie Platz und erleben Sie ein Stück Südtiroler Bahngeschichte mit einem faszinierenden Panorama auf die Dolomiten.
- Bei Gruppen von über 10 Personen lösen Sie einen ermäßigten Gruppenfahrtschein beim Schaffner.
- Wussten Sie, dass es in der „Trogener-Garnitur“ ein Mehrzweckabteil für Kinderwagen und Rollstuhl gibt.
- Wenden Sie sich bei Fragen oder Problemen an das entgegenkommende Bahnpersonal oder an das Tourismusbüro am Bahnhof Oberbozen +39 0471 345245.
- Verwenden Sie als Einheimischer Ihren „Südtirol-Pass“, als Gast die „Ritten-Card“, die „Mobilcard“ oder die „Museumobilcard“ - bitte vor jeder Fahrt entwerthen.

Fahrplan-Auskunft:
InfoMobilität: 840 000 471
www.suedtirolmobil.info
www.ritten.com/mobil

Literaturhinweise für tiefergehende Informationen über die Rittner Bahn erhalten Sie im Tourismusbüro am Bahnhof Oberbozen.



Ritten Renon

Das Sonnenplateau.

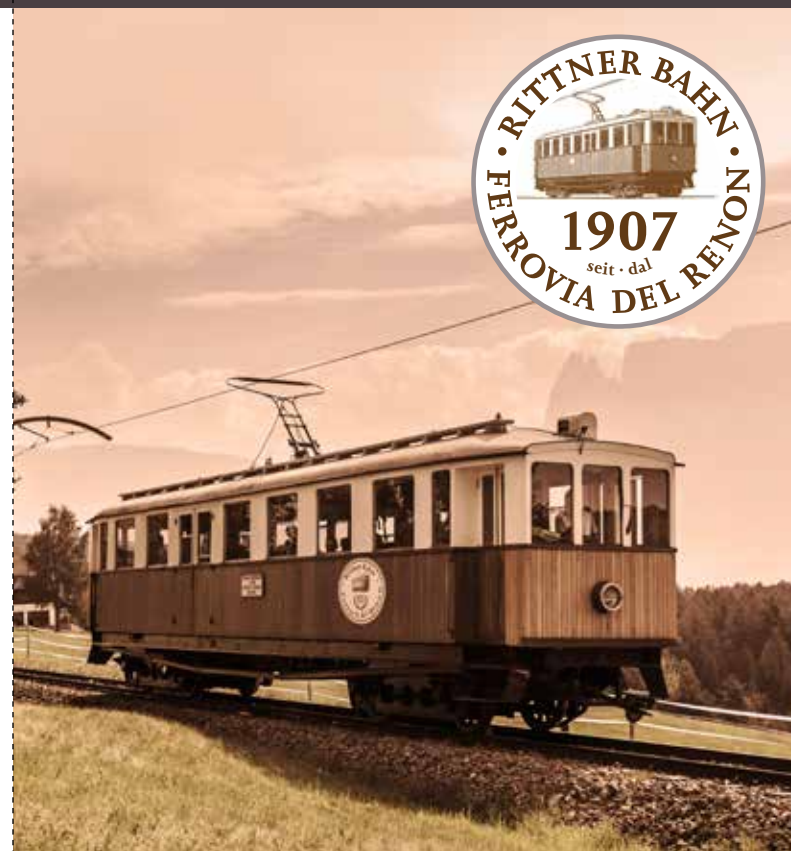
L'altipiano del sole.

© Tourismusverein Ritten
Dorfstrasse 5
I-39054 Klobenstein, Ritten Italien
Tel. +39 0471 356 100
Tel. +39 0471 345 245

www.ritten.com

Rittner Bahn

Die Eisenbahn am Berg



Text: Klaus Demar; Bilder: Alex Andreis, Klaus Demar, Tiberio Sorvillo

Ritten Renon

Das Sonnenplateau.

L'altipiano del sole.



Rittner Bahn



RITTEN, der Hausberg Bozens, steht für eine vom Menschen geprägte und gestaltete Hochebene im Herzen des Landes, charakterisiert vom Nebeneinander einer urtümlichen und teils schroffen Natur - wie von einer idyllisch-lieblichen Kulturlandschaft.

Zugleich spielt der wunderbare Panoramablick auf markante Dolomitenberge genauso eine wichtige Rolle wie die geomorphologische Besonderheit die hier so zahlreich und stolz in den Himmel ragenden Erdpyramiden. Als wichtiger, jahrtausendealter Verbindungsweg zwischen Nord und Süd errang der Ritten zudem ebensolche Berühmtheit wie als „Wiege der Sommerfrische“ - einer altösterreichischen Erfindung Bozner Kaufleute um 1500.

Die vielfältigen Wandermöglichkeiten, die hervorragende heimische Kost und der humorvolle Menschenschlag sind weitere besondere Merkmale des Hochplateaus zwischen dem Eisack- und dem Sarntal. Doch was wäre der Ritten ohne seine Lokalbahn, eine Kostbarkeit allerersten Ranges...

Hier erfahren Sie als Ausflügler / Besucher / Gast in der gebotenen Kürze das nötige Grundwissen über „inser Bahndl“, wie es die Einheimischen liebevoll nennen.

Rittner Bahn



sowie die ungepflegten Triebwagen unmissverständlich auf ein baldiges Ende der Lokalbahn hin. Ein Busbetrieb sollte den Dienst übernehmen, sobald die neue Straßenverbindung Bozen - Oberbozen fertiggestellt sein würde. Mitte der 1970er-Jahre hätte es soweit sein sollen, doch Bau-Verzögerungen schafften eine neue Realität - und entschlossenes Handeln verhinderte im letzten Moment die Bahn-Einstellung. Es folgten grundlegende Erneuerungen aller Bahn-Infrastrukturen sowie der Zukauf gut erhaltener Fahrzeuge der Überland-Strassenbahn Esslingen - Nellingen - Denkendorf (bei Stuttgart). Nach langwierigen Anpassungen konnte 1992 (zum 85.

Bestandsjubiläum) ein Wagen (der „Retter der Rittner Bahn“) in Betrieb genommen werden.

2007 - 2009 erfolgte an Stelle der alten Seilbahn die Errichtung einer „Drei-Seil-Umlaufbahn“ mit acht (später zehn) Kabinen zu je 35 Plätzen. Die Inbetriebnahme dieser leistungsfähigen Bahn erforderte nun am Hochplateau die Einführung eines Halb-Stunden-Taktes mit größeren Fahrzeugen. Aus der Ostschweiz, von der „Trogenerbahn“,

kamen im April 2009 zwei Garnituren (fix gekuppelte Trieb- und Steuerwagen mit einem Fassungsvermögen bis zu 195 Personen) auf den Ritten und nahmen am 23. Mai 2010 bzw. am 13. April 2011 offiziell den Betrieb auf.

Heute stellt die Lokalbahn das wichtigste Nahverkehrsmittel am Ritten dar und verkehrt ganzjährig. Morgens und abends im Stundentakt und von 10 bis 19 Uhr in einem Halb-Stundentakt mit Abfahrten in Klobenstein und in Oberbozen jeweils um '10 und '40. Fahrpläne im www.ritten.com/mobil

Bei guter Witterung und nicht zu großem Fahrgastandrang bedient einer der historischen Triebwagen zwischen Ostern und Allerheiligen sowie in den Weihnachtsfeiertagen zwei Kursfahrten am Vormittag. Dafür kann aber aus betrieblichen Gründen keine Garantie gegeben werden!

Die Rittner Bahn ist ein öffentliches Verkehrsmittel im Südtiroler Verkehrsverbund.



Fahrzeuge der Rittner Bahn



Zweiachsige Zahnradlokomotive (Nr. L2):

geliefert 1907 von der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur bzw. der Grazer Waggonbaufabrik; Leistung: 2 mal 150 PS; Bremssysteme: 2 voneinander unabhängige Handspindelbremsen, elektrische Widerstandsbremse; 2 Notbremsen; äußerlich aufgearbeitet jedoch nicht fahrfähig; Verwendung: Museumsstück. Eine zweite Zahnradlok (Nr. L4) hat sich ebenfalls erhalten und steht betriebsbereit im Stand der Tiroler Museumsbahnen am Stubaitalbahnhof in Innsbruck.

Vierachsiger Triebwagen (Nr. 2, „Vierachser“):

geliefert 1908 von der Grazer Waggonbaufabrik; Leistung: 2 mal 40 PS; Bremssysteme: wie oben; Umbauten 1917 und 1946 / 1947 Verwendung als fahrplanmässig eingesetztes, historisches Fahrzeug.

Zweiachsige Triebwagen (Nr. 11 und 12):

geliefert 1907 / 1908 von der Grazer Waggonbaufabrik; Leistung: 2 mal 40 PS; Bremssysteme: Handspindelbremse, elektrische Widerstandsbremse; Umbauten 1923; Verwendung: zur Zeit nur für betriebsinterne Fahrten. Einsatz auf der Himmelfahrer-Strecke wird nach Umbau des Bahnhofes von Oberbozen angestrebt.



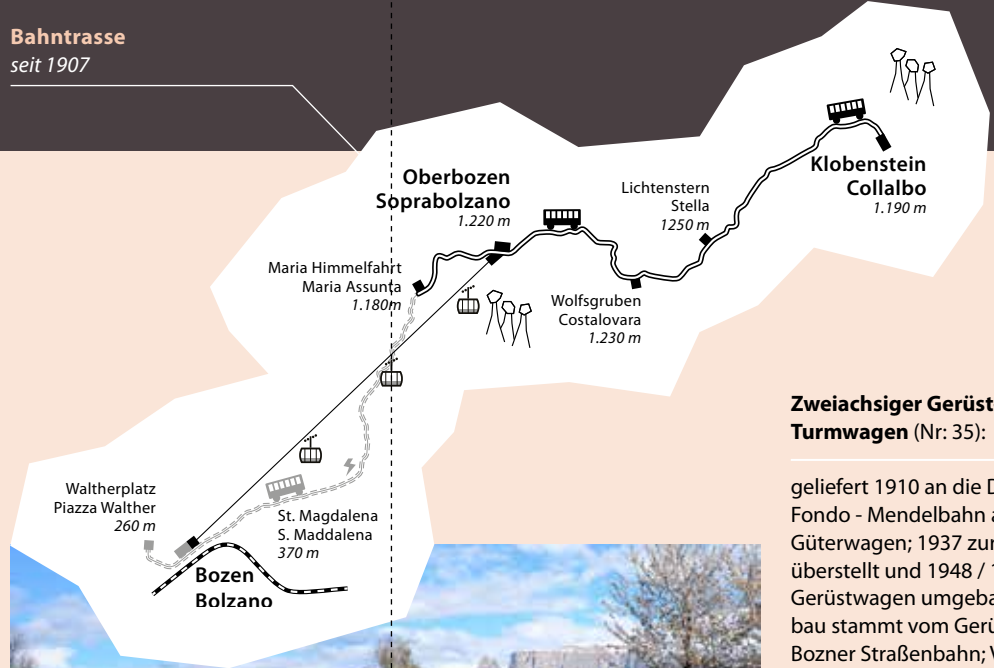
Vierachsiger Triebwagen (Nr. 105, „Alioth“):

geliefert 1910 von der Nesselsdorfer Waggonbaufabrik in Mähren bzw. der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Basel an die Dermulo - Fondo - Mendelbahn; Leistung 4 mal 75 PS; Bremssysteme: Handspindelbremse, Vakuumbremse, elektrische Widerstandsbremse; 1937 zur Rittnerbahn überstellt und zwei Motoren ausgebaut; Verwendung als fahrplanmässig eingesetztes historisches Fahrzeug.

Vierachsige Triebwagen (Nr. 21, 23 und 24, „Trogener“):

geliefert 1975 / 1977 von der Fahrzeugfabrik Altenrhein an die Lokalbahn St. Gallen - Trogen; Leistung: 4 mal 85,8 KW; Bremssysteme: wie oben; 2009 zur Rittnerbahn überstellt und dort in Betrieb seit Mai 2010 (Nr. 24) bzw. seit April 2011 (Nr. 21) im täglichen, fahrplanmässigen Einsatz. Nr. 23 wird im Frühjahr 2017 aufgearbeitet werden. Die noch bei der Trogenerbahn als äußerste Reserve stehende Nr. 22 wird voraussichtlich 2018 überstellt.

Bahntrasse seit 1907



Zweiachsige Güterwagen (Nr: 31, 32 und 43):

geliefert 1907 bzw. 1909 von der Grazer Waggonbaufabrik; als „Schotterwagen“ (Nr. 31) nur bei Schotterausbringung in Betrieb, als Güterwagen (Nr. 32) Verwendung bei internen Betriebsfahrten, als gedeckter Güterwagen 43 betriebsfähig abgestellt.

Zweiachsiger Gerüst- oder Turmwagen (Nr: 35):

geliefert 1910 an die Dermulo - Fondo - Mendelbahn als offener Güterwagen; 1937 zur Rittnerbahn überstellt und 1948 / 1949 zum Gerüstwagen umgebaut - der Aufbau stammt vom Gerüstwagen der Bozner Strassenbahn; Verwendung: zu Kontroll- und Reparaturfahrten.

Vierachsiger Triebwagen (Nr. 12 END, „Deutscher“):

geliefert 1958 von der Maschinenfabrik Esslingen an die Württembergische Überlandstrassenbahn Esslingen - Nellingen - Denkendorf; Leistung: 2 mal 202 PS; Bremssysteme: elektrische Widerstandsbremse, Druckluftbremse, Magnetschienenbremse; 1982 zur Rittnerbahn überstellt und dort ab Sommer 1992 im fahrplanmässigen Einsatz; Verwendung: als Reservefahrzeug bzw. im Winterdienst.

