Die Geschichte der Rittnerbahn

Einleitung

Im Sommer 2018 wird die Rittnerbahn ihren 111. Geburtstag feiern. Die Geschichte dieser elektrischen Tiroler Lokalbahn wurde bereits in mehreren Sachbüchern und Broschüren ausführlich aufgearbeitet. Daher will der vorliegende Band vor allem der Schönheit dieser einmaligen Alpenbahn auf 1200 Metern Seehöhe auf dem Bozener Hausberg, dem Ritten, ein Bilddenkmal setzen, das die Einmaligkeit dieser Bahn zeigt, eingefügt in ein Rundum-Bergpanorama, das von den Dolomiten über die Adamello- bis hin zur Ortlergruppe reicht. Das letzte Mal hat Francesco Pozzato 1991 einen hervorragenden Bildband über die Rittnerbahn veröffentlicht. Viele weitere Eisenbahnfotografen haben dieses besondere Bahnjuwel abgelichtet, und auch ich besuche mit der Kamera seit 40 Jahren den Ritten und Südtirol, eine meiner Lieblingslandschaften.

Der Ritten, im Mittelpunkt Südtirols liegend, ist ein Gebirgsstock zwischen dem Passeier- und dem Eisacktal nördlich von Bozen. Während der gegen Süden gerichtete untere Teil des Ritten von Weinbergen bedeckt ist, deren bekannteste jene von St. Magdalena sind, ist die auf rund 1200 m liegende Hochebene vielfach bewaldet. Den Gipfel des Ritten bildet das 2200 m hohe Rittner Horn, von dem man sagt, man habe von ihm mit 360 Grad den größten Alpenrundblick Tirols.

Am Nachmittag des 7 .September 1988 verlässt der Triebwagen 2 die Haltestelle Wolfsgruben in Richtung Oberbozen, den grandiosen Dolomiten-Hintergrund bilden der Schlern und der Rosengarten. Foto: Werner Schiendl

Ganz wesentlich dafür war ein wichtiger Neuerwerb von Fahrzeugen für die Rittnerbahn. Es konnten drei zweiteilige Garnituren der Trogenerbahn (St. Gallen–Speicher–Trogen) aus der Schweiz erworben werden. Diese 1975-77 gebauten Fahrzeuge mit 72 Sitzplätzen je Garnitur ermöglichen nun mit relativ modernen Fahrzeugen eine reibungslose Bewältigung des gestiegenen Fahrgastaufkommens. Am 23. Mai 2010 ging die erste Garnitur mit der Nummer 24 in Betrieb, ihr folgte im Oktober Garnitur 21. Mit 28. Juni 2011 übernahmen zwei Ex-Trogener-Garnituren, gefällig in Magdalener-Rot lackiert, den halbstündigen Verkehr; dazu kommt ein jeweils bei Schönwetter am Morgen eingesetzter historischer Triebwagen.

2013 erhielt die Wagenhalle in Klobenstein eine zweite Halle und es begann nach dem Abriss der alten der Bau einer modernen Remise und Werkstätte in Oberbozen, die im Mai 2014 in Betrieb gehen konnte. Im Jahr 2014 wurde schließlich eine dritte Trogener Garnitur (23) angeliefert, 2018 soll noch als letzte die Nummer 22 folgen. 2017 erfolgte dann auch der Neubau der Abfahrtsstelle Oberbozen in zeitgeistigem Stil. Ihm und der Neugestaltung des Josef-Riehl-Platzes fielen die seit der Eröffnung für den Bahnhof Oberbozen charakteristischen Rosskastanienbäume zum Opfer.

Jedenfalls erscheint die Rittnerbahn durch die vielfältigen Verbesserungen und Modernisierungen so ausgestattet, dass sie in eine gute Zukunft fahren kann. Die Liebhaber der alten Rittnerbahn können sich mit Hilfe dieses Bildbandes nostalgisch zurückerinnern.....

Die moderne Rittnerbahn von heute fährt im Halbstundentakt: Am 2. Oktober 2013 kreuzen die Ex-Trogener Triebwagen 21 und 24 in der Haltestelle Lichtenstern. Foto: Herbert Rubarth

Detailbild der Stirnseite des Triebwagens 105 vom 5. September 1988. Man beachte am Dach das originale kupferne Vakuumhorn. Foto: Werner Schiendl

Im Führerstand des TW 105 befindet sich über dem Stirnfenster das Vakuummeter. 28. Oktober 2010. Foto: Werner Schiendl

Der wegen der Stirntür seitlich montierte Fahrschalter ist, von der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Basel 1910 gefertigt, italienisch beschriftet, da der Triebwagen ins italienischsprachige Trentino Österreichs geliefert wurde. 28. Oktober 2010. Foto: Werner Schiendl

Triebwagen END 12 am 5. Mai 2015 in der mit Mittelbahnsteig neu ausgebauten Ausweichstation Lichtenstern. Foto: Gunter Mackinger

In der für den Zweizugbetrieb ausgebauten Station Lichtenstern mit erneuertem Wartehäuschen kreuzen am 24. Oktober 2010 Triebwagen END 12 und Triebwagenzug 21. Foto: Werner Schiendl

Noch einmal ein romantisches Abendbild vom 3. November 1991 mit Triebwagen 2 vor dem Bahnhof Klobenstein. Foto: Werner Schiendl

Abendstimmung zur „blauen Stunde“ im Bahnhof Klobenstein. Der Triebwagen 24 fährt am 3. September 2017 gerade in den Endbahnhof ein. Foto: Michael Heussler

Nach einem frühen Wintereinbruch am 27. Oktober 2010 erreicht Triebwagen 105 den Bahnhof Oberbozen vor dem schneebedeckten Schlern. Foto: Werner Schiendl

Am 11. Februar 2014 steht Triebwagen 11 im tiefverschneiten Bahnhof Oberbozen nach einer Schneepflugfahrt am Nebengleis. Foto: Klaus Demar

Durch den Neuschnee fahrend erreicht Triebwagen 105 am 26. Oktober 2010 am Vormittag die neue Bedarfshaltestelle „Ebenhof“, Kennern bekannt als tägliche „Demar-Haltestelle“. Foto: Werner Schiendl

In der ersten Morgensonne des 26. März 2016 fährt nach dem Schneefall die Triebwagen-Garnitur 21 in die Bedarfshaltestelle Ebenhof ein. Foto: Klaus Demar