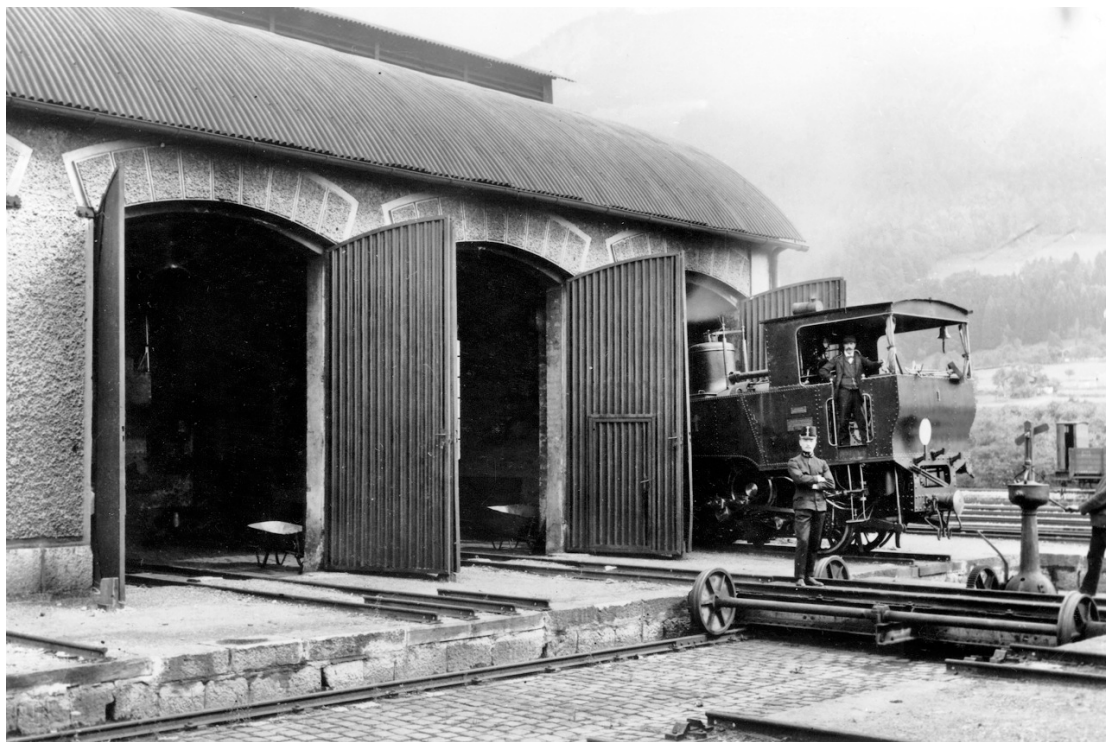


## Die Achensee Dampf Zahnradbahn

123 Jahre alt sind die ältesten, fahrplanmäßig und ausschließlich mit Dampf betriebenen Zahnradbahnlokomotiven der Welt. Sie spüren bei der Fahrt den Hauch dieser alten Faszination. Sie erleben dieses schwarze Ungetüm, rußig, schmierig, schnaufend und stampfend den Berg hoch schnaufend und ist viel mehr als eine Touristenattraktion, sie ist ein Stück lebendige Geschichte. Die Fahrt durch wildromantische Landschaft zum größten See Tirols wird durch Bahnnostalgie zum unvergesslichen Erlebnis. Wie zu Kaisers Zeiten gelangt der Schaffner nur über das außen liegende Trittbrett der Waggonen zu den Fahrgästen, um sie charmant zu begrüßen und die Billetts zu zwickeln. Kurz nachdem die Achenseebahn den Bahnhof Jenbach im Inntal verlässt, beginnt die Zahnradtrasse. Bei einer Maximalsteigung von 160 ‰ und 45 Minuten Fahrzeit erreicht man die Südspitze des Achensee. Hier muss aber keinesfalls Endstation sein. Die Ausflugsschiffe der Tirol-Schiffahrt laden zu einer Rundfahrt auf dem größten See Tirols, dem Achensee ein. Die Achensee-Dampf-Zahnradbahn hat ihren Ausgangspunkt am Bahnhof Jenbach im Inntal. Dieser ist auch wichtiger Knotenpunkt für die Österreichische Bundesbahn. Außerdem hat auch hier die wirtschaftlich und touristische bedeutende Zillertalbahn, die auch teilweise mit Dampf betrieben wird, ihren Ausgang. Am Bahnhof Jenbach im Inntal treffen nämlich Züge mit drei verschiedenen Spurweiten aufeinander:

1. die Österreichischen Bundesbahnen mit Normalspur 1435 mm
2. die Zillertalbahn mit ihrer Spurweite von 760 mm
3. die Achenseebahn mit 1000 mm



1888 verlieh Kaiser Franz Josef die „Conzession“ zum Bau einer schmalspurigen Lokomotiveisenbahn von Jenbach in Tirol über Eben an die Südspitze des Achensees; ein Jahr später verkehrte bereits der erste Zug.

Die Bahn nimmt ihren Ausgang in Jenbach, dem „Bahnhof der drei Spurweiten“, in 530 m Seehöhe. Die Steilrampe, welche mit Leiterzahnstange nach dem System „Riggenbach“ ausgestattet ist, beginnt unmittelbar nach dem Bahnhof, weist nach der Haltestelle Burgeck die größte Steigung (160 ‰) auf und endet direkt vor der Station Eben (970 m Sh). Es schließt die leicht abfallende Flachstrecke an, welche in den Jahren 2002 bis 2004 saniert wurde: Sämtliche Schwellen und das Schotterbett wurden erneuert, die Gleise verschweißt. Endpunkt der Bahn ist Achensee Seespitz (931 m Sh), wo auf die Schiffe des Linienverkehrs umgestiegen werden kann. Ursprünglich war die Verlängerung über den Achensee mittels Trajektverkehrs geplant, mit Einbindung über den Achenpass ans bayrische Netz. Diese Baustufe gelangte jedoch nicht mehr zur Ausführung.

Umso bemerkenswerter ist es daher, dass die Achenseebahn AG im Jahre 1998 eine Studie präsentierte, welche die Möglichkeiten einer weiteren Entwicklung aufzeigt. Kernstück dabei ist die Verlängerung der Bahnstrecke bis Bayern, wie sie von Architekt DI Prachensky im Rahmen des Karwendelprojektes vorgestellt worden war. Hiezu soll die Bahn über Pertisau über ein Seitental und einen anschließenden Tunnel von ca. 2,5 km Länge in die „Eng“ geführt werden und weiter über Silvenstein (D) der Straße entlang bis nach Lenggrieß mit Anschluss an die Bayerische Oberlandbahn. Die Triebwagen wären modernster Bauart, angetrieben durch selbsterzeugten Strom aus Brennstoffzellen. Die Strecke braucht demnach keine Fahrleitung, würde auf Rasengleise geführt, wodurch der Betrieb nahezu geräuschlos würde. Selbstverständlich sollte damit auch Pertisau, der Hauptort des Achenseegebietes, autofrei gestaltet werden.

Der Betrieb der Achenseebahn erfolgt auch heute noch ausschließlich mittels der drei Dampflokomotiven, welche 1889 in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik gebaut wurden. Sie tragen heute als Aufschriften die Namen jener Gemeinden, welche nunmehr die Hauptaktionäre sind, nämlich Eben am Achensee, Jenbach und Achenkirch. Die Lokomotiven sind für Adhäsions- und Zahnradbetrieb konzipiert. Natürlich mussten im Laufe der Zeit alle Hauptelemente wie Rahmen, Getriebe und Zylinder wegen Materialermüdung bzw. Verschleißes ersetzt werden, wobei man auf Originalpläne zurückgreifen konnte. Diese Arbeiten erfolgen immer während der Wintersaison in der betriebseigenen Werkstätte, wenn die Lokomotiven in ihre Einzelteile zerlegt und somit einer Generalüberholung zugeführt werden. Da die Dampflokomotiven die neue Wagenhalle im Bahnhof Jenbach nicht benützen dürfen, ist dort für Vershubzwecke eine zweiachsige Diesellokomotive stationiert. Diese verfügt ausschließlich über Adhäsionsantrieb und kann daher die Steilstrecke nicht



befahren. Für die ganz seltenen Einsätze für Bauzüge auf der Flachstrecke behilft man sich pragmatisch, indem diese Lok mittels eines LKWs auf der Straße nach Eben transportiert wird.

Ebenfalls in der betriebseigenen Werkstätte wurde nach Originalplänen der Kastenaufbau der Waggons erneuert. Übrigens: Auch heute noch bewegt sich der Schaffner wie vor 122 Jahren auf einem außen liegenden Trittbrett von Abteil zu Abteil.

Neu ist auch der Barwagen, welcher erstmals speziell für besondere Anlässe wie Hochzeiten, Geburts- und Gesellschaftsfahrten zur Verfügung steht. Es handelt sich hierbei um einen original Gaisbergbahn-Wagen aus dem Jahre 1886 – die erste Verwaltung der Achenseebahn lag in Salzburg bei der Gaisbergbahn! Einige Waggons wurden zur Achenseebahn überstellt und als Güterwagen zweckentfremdet. In der Werkstätte der Achenseebahn konnte durch Werkmeister Gerhard Thumer dieser Wagen in den letzten Jahren nach Originalplänen neu aufgebaut werden.

Seit 2010 steht eine Lokomotive Nr. 4 zur Verfügung, welche in der Werkstätte der Achenseebahn neu aufgebaut wurde, diese wurde 1930 endgültig außer Dienst gestellt und anschließend leider verschrottet.

Seit dem Jahr 2006 wird intensiv an der Bergstrecke auf einer Gesamtlänge von 3.429,16 Metern (reine Zahnstangenlänge) System Riggerbach gearbeitet. Der gesamte Oberbau wurde in starken Schienen (Europäische Norm) in Hinblick auf eine bevorstehende Erneuerung ausgelegt. Die Achenseebahn AG strebt den Ganzjahresbetrieb im „Öffentlichen Personennahverkehr“ an, der historische Dampfbetrieb soll in der selben Form erhalten bleiben. Eine Verlängerung der Strecke nach Pertisau ist somit unerlässlich anzustreben.

Die Gesamtstrecke von 6,7630 km müsste somit, je nach dem neuen Endpunkt um ca.3,5 km verlängert werden, die Rofanbahn in Maurach und die Karwendelbahn in Pertisau müssten eingebunden werden, ca. 800 Auspendler der Region könnten auf den Zug umsteigen.



Diese Achenseebahn, ursprünglich für die alltäglichen Verkehrsbedürfnisse konzipiert, hat sich heute zur rein touristischen Eisenbahn entwickelt. Auf dieses Marktsegment sind daher auch spezielle Veranstaltungen ausgerichtet: Sonderfahrten gibt es anlässlich der Sommer-Sonnenwende zum „Feuerbrennen“ („Berge in Flammen“), zum Notburga-Sonntag im September und zum großen Traktorfest am Achensee, welches eines der bedeutendsten Feste dieser Art in Europa darstellt. Jährlich wird auch das rock @lok- Festival (Rockkonzert mit den monkeynuts und anderen) Ende Juli und das Tiroler Opernprogramm (Intendantin Elisabeth Bachmann) Anfang August veranstaltet. Hierzu ist immer die Erlebniswelt „Historische Werkstätte“ geöffnet.

Ganz großen Anklang – auch unter der einheimischen Bevölkerung – findet die alljährliche Saisonabschluss-Fahrt: Mit eher „traurigem Pfeifen“ fahren die geschmückten Züge vom Achensee nach Jenbach zu einem Remisenfest, eben dem Saisonausklang.

### Beförderungszahlen 2010 im Vergleich zu 2009

Die Tabelle listet die Beförderungszahlen jener Personen auf, welche die Strecke bergwärts oder talwärts fahren. Die Spalte „Personen“ zeigt die Personenzahl für das jeweilige Monat. Die Spalte „Ges. bis“ listet die Personenzahl ab 1. Mai bis Ende jeden Monats auf. Weiters wird der Vergleich der Personenzahlen 2010 zu 2009 pro Monat aufgezeigt, ebenso der Vergleich der Gesamt- Personenzahl.

Zusätzlich befuhren noch 4.763 Personen die Flachstrecke von Eben nach Maurach bzw. Seespitz oder umgekehrt und die Strecke von Jenbach nach Burgeck.

	2010	2010	2009	2009	+/- 10/09	+/- 10/09
Monat	Personen	Ges. bis	Personen	Ges. bis	pro Monat	+/- Ges.
April	0	0	258	258	-258	-258
Mai	9.656	9.656	9.044	9.302	612	354
Juni	17.371	27.027	19.063	28.365	-1.692	-1.338
Juli	23.801	50.828	23.588	51.953	213	-1.125
August	26.420	77.248	27.064	79.017	-644	-1.769
Sept.	18.774	96.022	18.823	97.840	-49	-1.818
Oktober	7.124	103.146	5.695	103.535	1.429	-389

Bernhard Marchi

### Impressum

**Medieninhaber und Herausgeber:**  
Österreichische Verkehrswissenschaftliche  
Gesellschaft, 1090 Wien, Kolingasse 13  
Tel +43/1/587 97 27, Fax +43/1/585 36 15  
Email: office@oevg.at • Internet: www.oevg.at

**Redaktion:**  
Gerhard Gürtlich  
Layout und Gestaltung: Claudia Idinger  
Nachdruck bei Quellenangabe und Zusendung  
eines Belegexemplares gestattet.