



Bericht zur Exkursion

„Erfolgreiche österreichische
Regionalbahnen“

Vom 10.-12.11.2010

Viktor Krisch 0825214
Patrick Schnötzlinger 0928650

der LVA 231.043

„Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion“

Achenseebahn

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Zur Exkursion	2
Allgemeines zur Achenseebahn	2
Lokomotiven	3
Technische Daten	4
Geschichte	5
Vor dem Bahnbau	5
Der Bahnbau	5
Inbetriebnahme	5
Wissenswertes	6
Inhaber	6
Brand	6
Gegenwart	8
Zukunft	8
Quellen	9
Abbildungsverzeichnis	9

Zur Exkursion

Die Exkursion „Erfolgreiche österreichische Regionalbahnen“ des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien begann am 10. November 2010 am Wiener Westbahnhof. Die Gruppe der „Reisenden“ bestand aus einer überschaubaren Anzahl von ca. 15 Personen, welche sich aus den organisierenden Institutsangehörigen, Studierenden und Experten aus Wirtschaft und Politik zusammensetzte. Vom Westbahnhof weg ging die Reise mit dem Zug nach Zell am See im Pinzgau, wo man am späten Abend eintraf und die Hotelzimmer bezog. Am nächsten Tag startete die eigentliche Exkursion mit der Besichtigung der Pinzgau-Bahn, über welche die anderen Studierenden genauer berichten werden. Abends ging es mit dem Bus von Krimml ins Zillertal, dem Ort des nächsten Exkursionsparts. Der Vormittag des folgenden Tags begann mit der Zillertalbahn, welche ebenfalls von anderen Studierenden genauer beschrieben wird, ehe wir bei der Achenseebahn, als krönenden Abschluss der Exkursion ankamen.

Unsere Gruppe wurde mittags, am 12.11 vom Betriebsleiter der Achenseebahn, Ing. Bernhard Marchi, am Bahnhof Jenbach empfangen. Er führte uns durch die Anlagen der Achenseebahn. Da der Fahrbetrieb bereits eingestellt wurde (Saisonende), war es nicht mehr möglich eine Fahrt mit der Bahn zu unternehmen. Trotzdem konnte man einen guten Einblick in den Betriebsalltag der Achenseebahn gewinnen.

Allgemeines zur Achenseebahn

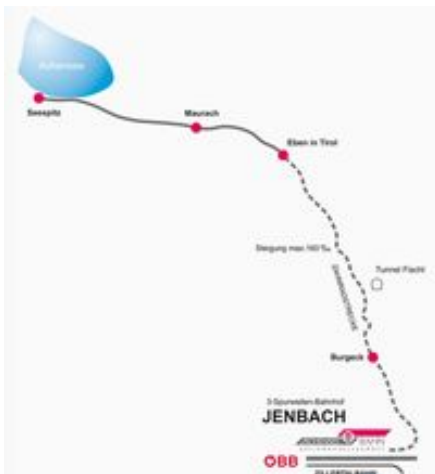


Abb. 1 Streckenverlauf

Die Achenseebahn ist eine dampfbetriebene Schmalspur-Zahnradbahn mit einer Spurweite von 1000 mm. Sie ist die älteste, ausschließlich mit Dampflokomotiven betriebene Zahnradbahn Europas. Die 6,76 km lange Strecke führt vom Bahnhof Jenbach, dem einzigen Bahnhof in Österreich mit drei verschiedenen Spurweiten, zum Seespitz am Achensee. Die Strecke ist nicht elektrifiziert und wird planmäßig ausschließlich mit Dampflokomotiven befahren. Die Steilstrecke von Jenbach nach Eben ist mit einer Zahnstange nach dem System Riggenbach ausgestattet, da hier eine maximale Steigung von 160 ‰ überwunden werden muss. Danach

wird im Adhäsionsbetrieb in leichtem Gefälle bis zum Seespitz am Achensee gefahren, wo ein Anschluss zu den Schiffen der Achensee-Schiffahrt besteht. Eigentümer und Betreiber ist die Achenseebahn AG, deren Kapital sich den Händen der Gemeinden Eben, Jenbach und Achenkirchen (70%) sowie in Streubesitz befindet.

Lokomotiven

Die ehemals vier Lokomotiven der Achenseebahn wurden in den Jahren 1888/89 von der Lokomotivfabrik Floridsdorf in Wien nach Konstruktionsplänen der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Ähnliche Lokomotiven waren von der Maschinenfabrik Esslingen schon 1884 an die Zsakarocsvölgyi Iparvasut in Oberungarn geliefert worden.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Lok 4 ausgemustert und als Ersatzteillieferer verwendet. Die anderen Lokomotiven sind bis zum heutigen Tag unverändert in Betrieb. Seit 1982 tragen sie die Namen der Anliegergemeinden Eben, Achenkirchen und Jenbach. Aus dem noch vorhandenen alten Rahmen von Nr. 2, dem Antrieb der Nr. 3 und einem in Polen bei Interlok gefertigten neuen Kessel wurde ab 2001 eine neue Lok 4 aufgebaut.

Bei den Lokomotiven 1 - 3 wurden seit der Herstellung inzwischen praktisch alle Bauteile getauscht. Bei strenger Betrachtung der Identitätskriterien von Dampflokomotiven (Identität der Lok an den Rahmen gebunden) handelt es sich daher bei diesen nicht mehr um die 1888/1889 gefertigten Lokomotiven.



Abb. 2 Lok Nr.3 in Jenbach beim Wasserfassen (*wikipedia.org*)



Abb. 3 Endstation „Seespitz“ am Achensee (wikipedia.org)

Technische Daten

Baujahr der Loks: 1888/1889

Leistung: 180 PS/132 kW

Betriebsdruck: 11 Bar

Radstand: 2350mm

Verbrauch: 350 kg Kohle für eine Berg- und Talfahrt

Spurweite: 1000 mm

Streckenlänge: 6780 m

Fahrzeit: 45 Minuten

Höchststeigung: 160 ‰

Geschichte

Vor dem Bahnbau

Im Jahre 1886 hatte sich der K&K Konsul Theodor Friedrich Freiherr von Dreifuss aus Grüneck bei Dorf Kreuth in Oberbayern um die Konzession für eine Zahnradbahn beworben. Es handelte sich um eine Eisenbahnverbindung von Jenbach im Inntal bis zur Südspitze des Achensees. Es gab große Bedenken gegenüber solch einer neumodischen Zahnradbahn, vor allem bei den Anrainergemeinden. Befürwortet wurde dieses Vorhaben jedoch vom Kloster Fecht als Besitzer des Achensees und Betreiber der dortigen Dampfschiffahrt.

Der Bahnbau

Kaiser Franz Josef I erteilte am 1.8.1888 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit gemischtem Adhäsion- und Zahnschienen-Betrieb. Die Urkunde, versehen mit dem kaiserlichen Siegel, befindet sich noch heute, in unversehrtem Zustand, im Besitz der Achensee-Dampfzahnradbahn. Die Dauer der Konzession wurde auf 90 Jahre festgelegt. Ausgeführt wurde der Bau durch die Berliner Baufirma Soenderop.

Inbetriebnahme

Die großen Eröffnungsfeierlichkeiten der Bahn, fanden am 8.6.1889 statt. Die 6,36 km lange Bahnlinie führte jedoch nicht ganz an den See heran, sondern endete in der Haltestelle Seespitz, ca. 400 Meter vor der Anlegestelle der Dampfschiffe. Ursächlich hierfür waren die Pläne des Klosters Fecht, eine Rollbahn zu errichten, mit welcher das anfallende Gepäck und Stückgut vom Schiff zur Bahn bzw. umgekehrt gegen zusätzliche Bezahlung befördert werden sollte.

Bis 1916 bestand diese Rollbahn, ehe sie dann von der österreichischen Militärverwaltung weggerissen wurde. Die Gleise wurden daraufhin zur Dampfanlegestelle verlängert. Diese Verlängerung erfolgte eigenmächtig und wurde 1926 durch eine eisenbahnrechtliche Bewilligung legalisiert. Die Bahn erreichte nun eine Länge von 6,76 km. Außerdem besaß die neue Endstation Seespitz/Achensee nun ein neues Stationsgebäude und einen neuen Dampfsteig.

Auch heute noch endet die Gleisanlage hier, das Aussehen des Bahnhofes hat sich jedoch nach einem Umbau 1971 den heutigen Verkehrsbedürfnissen angepasst.

Wissenswertes

Abgesehen von der Personenbeförderung war früher der Transport von Wirtschaftsgütern, insbesondere Holz aus den Wäldern im Umkreis des Achensees, die Hauptaufgabe der Bahn.

Während des 2. Weltkriegs erreichte die Achensee Dampf-Zahnradbahn die größte Beförderungsleistung von 141.000 Personen. Bombenflüchtlinge am Achensee und kriegswichtige Betriebe mussten versorgt werden. Umfangreiche Gütertransporte wurden durchgeführt. Auch in den Jahren nach dem Krieg hatte die Bahn eine Berechtigung zur Existenz, da das gesamte Achenseegebiet primär durch die Bahn versorgt wurde.

Inhaber

Die Tiroler Wasserkraftwerke erwarben 1950 die Aktienmajorität. 1979 wurden die Aktien und somit das Eigentum der Bahn zu je gleichen Teilen an die Gemeinden Achenkirchen, Maurach und Eben übergeben. Zugleich wurde eine umfangreiche Sanierung der Flachstrecke, mit Kostenbeteiligung der TIWAG, dem Bund und dem Land durchgeführt. Seit 1991 sind die Gemeinden Eben, Jenbach und Achenkirchen Hauptaktionäre.

Brand

Am 16.5. 2008 kam es zu einem Brand im Heizhaus, wodurch selbiges Großteils zerstört wurde. Ausgelöst wurde der Brand wahrscheinlich durch einen Kurzschluss im Ventilator der Rauchgaswaschanlage.

Die historische Werkstätte im hinteren Bereich des Gebäudes aus dem Jahre 1889 konnte gerettet werden. Auch die Verbreitung der Flammen in den Heizöltankraum konnte durch die rasche Ankunft der Feuerwehr verhindert werden.

Einige der Lokomotiven befanden sich zu dieser Zeit im Heizhaus (Abb.4).

Lokomotive 2 konnte gerade noch unversehrt gerettet werden, Lokomotive 1 wurde allerdings stark beschädigt.

Der Fahrbetrieb wird nun mit 2 Lokomotiven aufrechterhalten, allerdings müssen diese im Freien angeheizt werden.

Glücklicherweise war die Lokomotive 4 beinahe einsatzbereit und konnte in 3 wöchigem Dauereinsatz der Mitarbeiter aufgebaut werden. Teile der ausgebrannten Lok 1 und vorhandene Restteile wurden bearbeitet, gereinigt und in die Lok 4 verbaut.

Die Lokomotive 1 wurde dann über den kommenden Winter neu aufgebaut.



Abb. 4 Brennender Lokschuppen



Abb. 5 Bar im Lokschuppen

Gegenwart

Im VII Mittelfristigen Investitionsprogramm, das von 2010 bis 2014 läuft, wird für die Tiroler Achenseebahn 1 Million Euro bereitgestellt.

Beträchtliche Mittel müssen für die Sanierung der Steilstrecken aufgewendet werden.

In den letzten Jahren konnte sich die Achenseebahn als fixer Bestandteil der Kultur- und Unterhaltungsszene etablieren. Neben Sonderzügen zu den verschiedensten Anlässen, für welche ein eigener Salonwagen zur Verfügung steht, können auch speziell adaptierte Räumlichkeiten im Jenbacher Heizhaus angemietet werden (Abb.5).

Zukunft

Eine wichtige Rolle als Zubringer hat die Achenseebahn im Rahmen des Karwendelprojektes.

Die Verlängerung über Pertisau in die Gramai und dann weiter in die Eng, ein Zusammenschluss mit der Mittenwaldbahn und eine Anbindung ans bayerische Netz gehört zu den großen Projekten der Zukunft.

Ebenso ist ein Ganzjahresbetrieb mit Elektrotriebfahrzeugen und dem Dampfbetrieb wie bisher geplant.

Im Zuge der Streckenverlängerung in die Eng wäre der Bau eines zwei bis drei Kilometer langen Tunnels erforderlich. Der Aushub könnte für die Schüttung eines Dammes für eine Bade- und Sportlandschaft im Bereich Seespitz-Buchau Verwendung finden.

Mit Errichten einer Ausweiche in Fischl könnte ein Stundentakt und eine bessere Anbindung an die anderen Züge erreicht werden könnte.

Quellen

www.achenseebahn.at

www.wikipedia.at

<http://www.tirol-infos.at/schwaz/dampfzahnradbahn-achenseebahn-jenbach.html>

<http://regionaut.meinbezirk.at/schwaz/politik/ueber-vier-millionen-euro-fuer-zillertal-und-achenseebahn-d8303.html>

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Streckenverlauf	2
Abb. 2 Lok Nr.3 in Jenbach beim Wasserfassen	3
Abb. 3 Endstation „Seespitz“ am Achensee	4
Abb. 4 Brennender Lokschuppen	7
Abb. 5 Bar im Lokschuppen	7