

# Chronik der Achensee-Dampf-Zahnradbahn ab 1886

## 1886

K.K. Konsul Theodor Freiherr von Dreifuß erhält die Vorkonzession für die Planung einer Eisenbahnverbindung vom Inntal ins Achentäl. Eisenbahnbehördliche Bauverhandlung. Große Bedenken der Anrainergemeinden. Das Kloster Fiecht, als Besitzer des Achensees und Betreiber der Dampfschiffahrt, befürwortet das Eisenbahnprojekt.

## 1888

1. August: Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer meterspurigen Zahnradbahn von Jenbach zur Südspitze des Achensees.

15. September: Baubeginn unter Bauleiter Ing. Schröder, Bauunternehmen: Fa. Soenderop & Co., Berlin. Es werden ca. 300 Arbeitskräfte, darunter zahlreiche Italiener eingesetzt.

## 1889

April: Erste Probefahrt mit den Lokomotiven.

6. Juni: Nach sehr kurzer Bauzeit von nur 8 Monaten erfolgt die feierliche Eröffnung der ersten Bergbahn Tirols.

## 1890

Projekte zur Verlängerung der Bahnstrecke werden erstellt. Von Maurach soll die Trasse am Ostufer des Achensees entlang über Achenkirch und dem Achenpass mit Anschluss an das bayrische Eisenbahnnetz verlaufen. Als Variante war ein Trajektverkehr über den Achensee zwischen Buchau und Scholastika geplant. Bayern zeigte an diesem Projekt kein Interesse.

## 1913

Projekt einer Elektrifizierung durch die Fa. Siemens mit 1.000 Volt

## **1915**

Projekt einer Elektrifizierung mit 2.800 Volt Drehstrom durch die Fa. BROWN-BOVERI. Der 1. Weltkrieg verhindert diese Modernisierung.

## **1916**

Streckenverlängerung um ca. 400 Meter durch die Österreichische Militärverwaltung.

## **1918-27**

Politische Wirren, Wirtschaftskrise, die Tausend-Mark-Sperre.  
Die Achenseebahn ist mehrmals von der Einstellung des Fahrbetriebes bedroht.

## **1928**

Die Tiroler Wasserkraftwerke bauen das Achenseekraftwerk.  
Durch die Zulieferung von Materialien für den Kraftwerksbau tritt eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Achenseebahn ein.

## **1929**

Legalisierung der Streckenverlängerung bis zur Dampferanlegestelle, Bau eines neuen Stationsgebäudes.

## **1938**

Die Grenze zu Deutschland fällt, ein weiterer Aufschwung ist zu verzeichnen.  
Beginn des 2. Weltkrieges.  
Die Bahn ist gut ausgelastet. KDF-Reisen und umfangreiche Gütertransporte werden durchgeführt.

## **1944**

Größte Beförderungsleistung der Achenseebahn: 141.000 Personen werden kriegsbedingt befördert. Bombenflüchtlinge am Achensee und kriegswichtige Betriebe müssen versorgt werden.

## **1950**

Die Tiroler Wasserkraftwerke werden Hauptaktionär der Achenseebahn.

## **1955**

Die Achenseebahn erhält durch die Eröffnung der neuen Achenseestraße starke Konkurrenz.

## **1956**

Reste der ausgemusterten Lok Nr. 4 werden verschrottet.

## **1969**

80-Jahr-Feier: Dieses Fest wird von der Sorge um den Weiterbestand geprägt.

## **1978**

Ein Jahr vor Konzessionsende bildet sich ein Aktionskomitee: "Rettet die Achenseebahn". Unter der Führung der engagierten Jenbacher Wolfgang Holub, Klaus Pfister und weitere, wird auf den großen historischen Wert und der Wichtigkeit für den Fremdenverkehr hingewiesen.

## **1979**

90-Jahr-Feier: Die Achenseebahn kann ihr 90-jähriges Bestehen feiern. Im Rahmen der Feier wird die Öffentlichkeit durch die Aktivitäten des Aktionskomitees erneut auf die Bedeutung der Bahn aufmerksam gemacht.

Die Konzession wird um ein Jahr verlängert.

## **1979-80**

Hauptrevision der Dampfkessel.

## **1980**

Die Konzession wird um zwei weitere Jahre verlängert. Man hofft, dadurch Zeit für Verhandlungen zu gewinnen, die den Fortbestand der Bahn doch noch ermöglichen.

## **1981**

Die Aufsichtsbehörde fordert die Sanierung der Flachstrecke von Eben nach Seespitz.

14. Dezember: Die Tiroler Wasserkraftwerke schließen mit den Achenseegemeinden einen Talvertrag. Die Gemeinden Eben und Achenkirch erhalten im Rahmen dieses Vertrages die Aktien der Achenseebahn zu je 50%.

Gleichzeitig wird die Oberbausanierung mit Hilfe von Bund, Land und TIWAG durchgeführt.

## **1982**

Die Sanierung des Oberbaues wird abgeschlossen. Die Konzession verlängert man um 10 Jahre bis zum 31. Dezember 1992.

## **1983**

Eine Schwellenneulage im Bahnhof Jenbach wird angebracht.

## **1984**

Nach zwei einigermaßen guten Geschäftsjahren kann die Achenseebahn ihren 95-jährigen Bestand feiern. Sie ist somit die älteste, ausschließlich mit Dampf betriebene Zahnradbahn Europas.

Der Kessel der Lok 701 erhält im Zuge der Hauptuntersuchung eine neue Cu-Feuerbuchse in geschweißter Ausführung.

Eine Erhöhung des Grundkapitales von öS 614.300.- um öS 2 Mio. wurde durch Verkauf von 2000 Stk. Inhaberaktien zum Nennbetrag von öS 1.000.- vorgenommen. Hauptaktionäre werden die Gemeinden Eben und Achenkirch. Ca. 30% gehen in Streubesitz über.

## **1986**

Die Triebzahnräder aller 3 Lokomotiven werden erneuert.

## **1986-90**

Die Achenseebahn erhält im Zuge des 2. mittelfristigen Investitionsprogramms des Bundes unter Mithilfe des Landes Tirol Förderungsmittel zur Sanierung des Oberbaues.

## **1987**

Die Steilstrecke wird neu durchgearbeitet und durch die Fa. Unterrainer saniert.

## **1988**

Die Tischlerei Gürtler in Maurach a. Achensee erneuert den Aufbau des Personenwagens Nr.6.

## **1989**

**DIE ACHENSEEBAHN FEIERT 100-JÄHRIGES BESTEHEN !**

Die Jenbacher Werke erneuern den Aufbau des Personenwagens Nr.5.

Die Beförderungsquote erreichte seit 1946 das erstmal wieder die Schallgrenze von 100.000 mit 121.900 Personen.

Ing. Bernhard Marchi wird neuer Vorstand und Nachfolger des Betriebsleiters Otto Scheifinger.

## **1990**

Der Umbau des Bürogebäudes mit neuem Kassa-Anbau wird vollendet.

Zahnradachse und Blindwelle der Lok 701 werden erneuert. Im Zuge der Hauptuntersuchung der Lokomotiven 703 und 702 werden die Cu-Feuerbuchsen durch Stahlfeuerbuchsen in Schweißkonstruktion ersetzt.

## **1991**

Die Zylinder der Lok 701 werden neu ausgebucht, Zahnradachse und Blindwelle der Lok 703 müssen erneuert werden. Die Gemeinde Jenbach übernimmt 22% des Grundkapitales der Gemeinde Achenkirch und beteiligt sich am 3. mittelfristigen Investitionsprogramm des Bundes. Höchste Beförderungszahl der Neuzeit mit 134.100.

## **1991-95**

Start des 3. mittelfristigen Investitionsprogrammes des Bundes.

In Zusammenarbeit von Bund, dem Land Tirol, den Gemeinden Eben, Jenbach und Achenkirch wird es möglich, Erneuerungen an den Lokomotiven und an den Hochbauten vorzunehmen und zu finanzieren.

## **1992**

Die kleinen Bronze-Transmissionsräder der Lokomotiven 702 und 703 müssen erneuert werden. Die Konzession wird bis zum 31.12.2002 um 10 Jahre verlängert.

## **1993**

Januar: Bauverhandlung und Start der Bautätigkeit zum Umbau der Remise mit Werkstätte & Sozialräumen, Kohleförderanlage und den Gleisanlagen zur Einfahrt.

Dezember: Fertigstellung der Hochbauten.

Die Personenbeförderung blieb seit 1989 über 100.000.

## **1994**

Kessel 701 Hauptrevision, 8 Stück neue Zylinder wurden gegossen, die Einfahrt in die neue Remise mit 5 Weichen wurde fertiggestellt, außerdem wurde der Kohlenturm samt Förderanlage in Betrieb genommen.

## **1995**

Lok 2 Umbau auf neue Rahmen und Getriebe. Eine Kapitalerhöhung um 1300 Inhaberaktien zu Nominale ÖS 1000.- wurde vom Aufsichtsrat beschlossen.

## **1996**

Lok 1 Umbau auf neue Rahmen und Getriebe; Start des 4. mittelfristigen Investitionsprogramms des Bundes bis 2000. Wagen 1 erhielt neuen Kastenaufbau, und Revision des Fahrwerkes.

## **1997**

Wagen 2 und Wagen 3 erhielten Revisionen der Fahrgestelle und neue Kastenaufbauten.

## **1998**

Lok3 Umbau auf neue Rahmen und Getriebe; Start der Vorstudie Achenseebahn 2000 - Nostalgie und Moderne. Chancen einer Dampf-Zahnradbahn des 19. Jahrhunderts ins nächste Jahrtausend.

## **1999**

Wagen 4 erhielt neuen Kastenaufbau und Revision des Fahrgestelles. Lok 4 Rahmen und Fahrwerk wurde fertiggestellt. Vergabe einer Machbarkeitsstudie an Prof. Marschner von der Universität Innsbruck: Analyse der ökonomischen Machbarkeit, Achenseebahn 2000 - Nostalgie und Moderne Eisenbahnprojekt Jenbach - Pertisau - Falzthurntal - Eng - Vorderriss mit

Verlängerung nach Mittenwald/Lengries (Bayern) im Rahmen der Vision des Karwendelpark-Architekt DI M. Prachensky.

## **2000**

Hauptrevision Kessel Nr. 3, Lok 4 - neues Getriebe wird eingebaut.  
Fertigstellung und Präsentation der Studie der ökonomischen Machbarkeit.

## **2001**

Hauptrevision Kessel Nr. 1, Aufbau eines Bar- und Gesellschaftswagens auf das Untergestell des ehemaligen Hochbordwagens Nr. H5. Start des 5. mittelfristigen Investitionsprogramms des Bundes, welches im Wesentlichen die Erneuerung der Gesamtstrecke und auch die Projektierung und Planung einer Verlängerung nach Pertisau als erste Stufe des Karwendelprojektes beinhaltet.

## **2002**

Erneuerung und Sanierung der Flachstrecke von Eben bis Seespitz durch die Firma Swietelsky. Austausch der Schwellen, Erneuerung des Schotterbetts und Begradigung eines Bogens auf 460 Metern im Bereich Maurach Mitte.

## **2003**

Fertigstellung der gesamten Adhäsionsstrecke Seespitz bis Eben.  
Hauptrevision Kessel Nr.: 2

## **2004**

Lokomotive Nr. 4 fertiggestellt, jedoch der Adhäsions-Kessel hat zu wenig Leistung und müßte ersetzt werden.

Verlängerung des 5. Investitionsprogrammes um 1 Jahr, bis Ende 2004 ermöglicht die Fertigstellung der gesamten Flachstrecke Eben bis Seespitz/Achensee. (km 3,634 bis 6,763).

## **2005**

Generalüberholung aller 3 Getriebe mit zusätzlichem Einbau von Dichtungen durch die Fa. Eisenbeiss.

Start des 6. MIP (2005 bis 2009) mit 1.385.000 Euro zur Sanierung des ersten Teilstücks der Steilstrecke.

## **2006**

Start der Bauarbeiten an der Bergstrecke durch die Fa. Swietelsky. 660 Meter ab dem Bahnhof Jenbach und der gesamte Bahnhofsbereich wurden erneuert.

## **2007**

4 Eisenbahnkreuzungen, Rotholzerweg, Jochelgasse, EK-Wiesinger Landesstraße und EK-Eben wurden in Edilon Betonplatten von der Fa. Swietelsky erneuert. Ausarbeitung des Projekts "Verlängerung der Achenseebahn nach Pertisau (autofreier Ort)" und Vorstellung beim Landesrat Steixner. Bürgermeister Hausberger und Meßner, TVB-Entner, VVT-Fuchshuber, Vorstand Marchi.

## **2008**

Start der Weiterführung der Sanierung der Steilstrecke bis km 1,5. Umbau des Bürogebäudes in einen Achenseebahn-Shop, die Büroräume werden in eine Wohnung im 1. Stock des ÖBB-Gebäudes verlegt.

Das Heizhaus der Achenseebahn und die Lok 1 fallen einem Brand zum Opfer.

Vorstellung des Projekts: Verlängerung der Achenseebahn bis Pertisau.

Ausarbeitung des Projekts: Bahnhof Maurach Mitte.

Bestellung eines neuen Kessels bei der Fa. Tschuda in Graz.

## **2009**

Aufbau der Lok 4, Fertigstellung bis April 2009.

Beschlussfassung zu einer Kapitalerhöhung von ca. 1948 Stück Inhaberaktien zum Nennbetrag von €73,- zum Ausgabekurs von €100.-.