

Die Achensee-Dampf-Zahnradbahn
und die Gründerväter



I Die Bahn zum See

Erste Verhandlungen



Die Pläne des Freiherrn

Die Pläne des Theodor Freiherrn von Dreifus beschränkten sich allerdings nicht auf eine Bahn von Jenbach zum Achensee, seine Vorstellung war vielmehr die Errichtung einer Lokalbahn von Tegernsee über Kreuth zum Achensee und von dort weiter über Jenbach ins Zillertal. Damit wäre eine durchgehende Bahnverbindung von München geschaffen, denn eine Lokalbahn von München nach Tegernsee war bereits vorhanden.

Das Problem der Finanzierung stellte sich natürlich wieder, allerdings wusste Dreifus seine persönlichen und geschäftlichen Beziehungen zu nützen. So konnte er die Firma Soenderop & Co., die ja bekanntlich auch mit dem Bau der Gaisbergbahn beschäftigt gewesen war, für sein Vorhaben interessieren und schon bald verhandelte Oberingenieur Heinrich Schroeder im Auftrag seiner Firma mit Dreifus wegen der Finanzierung dieser Lokalbahn. Zunächst sollte der topographisch schwierigste Teil der etwa 85 km langen Lokalbahn gebaut werden. Die 440 Meter hohe Steilstufe, welche das Achental vom Inntal trennt, müsste mit einer Zahnradbahn überwunden werden.



Die Vorkonzession

Die Behörden erteilten schließlich am 25. Juli 1886 eine Vorkonzession für die Planung einer schmalspurigen, gemischten Adhäsions- und Zahnradbahn von Jenbach über Eben an die Südspitze des Achensees. Oberingenieur Schroeder arbeitete in kürzester Zeit die Trassierungspläne aus und so konnte Dreifus bereits im folgenden Herbst das Projekt mit sämtlichen Plänen und Berechnungen beim k.k. Handelsministerium in Wien zur Begutachtung und Genehmigung vorlegen.



Die projektierte Strecke von Jenbach bis kurz vor Eben



Oberingenieur Heinrich Schroeder



Einsprüche der Anrainergemeinden

Nach Jahren der problematischen Verkehrsverbindung ins Achental wäre nun zu erwarten gewesen, dass sich große Erleichterung breit machen würde - tatsächlich waren es auch nicht die Gemeinden am Achensee, die Einwände gegen den Bahnbau erhoben, sondern besonders die Gemeinden Jenbach und Wiesing stellten sich gegen das Projekt.

In mehreren Schreiben an das Ministerium versuchten die besorgten Gemeindeväter nicht nur die Nutzlosigkeit dieser Bahn zu erwähnen, sondern sogar ihren Unwillen und Schmerz über schädliche Auswirkungen auf die Bevölkerung zu betonen.

So sei zu befürchten, dass beispielsweise zahlreiche Gewerbetreibende wie Wirte und Handwerker ihre einträglichen Nebenerwerbe als Lohnkutscher und Transportunternehmer verlieren, was sich sehr nachteilig auf die gesamte Wirtschaft auswirken würde. Außerdem sei das Achental mit einer "vorzüglichen" Poststraße mit Jenbach verbunden und es bestehe für einen Bahnbau absolut keine Notwendigkeit.

Sogar eine finanzielle Schädigung des Staates durch entgangene Wegemaut bei der Benützung der Straße ins Achental wurde als negative Auswirkung ins Feld geführt.

Die Herren im Wiener Ministerium schenkten all diesen Einwänden allerdings kein Gehör und so versuchte man in einem letzten schriftlichen Vorstoß noch einmal, alle Einwände vorzubringen. Ergänzt wurden diese noch durch die

Klarstellung, dass durch eine Eisenbahnverbindung weder einem wirklichen Verkehrsbedürfnis entsprochen würde, noch große Touristenströme angezogen würden.

Einzig Profitierende seien wieder die Wohlhabenden, die den kurzen Weg ins Achental "wohlfeiler" zurücklegen könnten und den ärmeren Menschen würde das Geld aus der Tasche gezogen, das sie doch für wirkliche Bedürfnisse dringend bräuchten...

Nicht einmal dieses Argument fiel auf fruchtbaren Boden und die Herren im Ministerium sahen nach wie vor keine Veranlassung, das Projekt abzulehnen.

So konnten die Vorbereitungsarbeiten fortgesetzt werden und am 20. September 1887 erfolgte die "politische Begehung", also die Bauverhandlung, des von Dreifus eingereichten Detailprojektes von Jenbach bis zur Südspitze des Achensees - für ihn war die Fortsetzung der Bahnlinie im Norden bis nach Bayern und im Süden bis ins Zillertal das definierte Ziel.

Im Zuge dieser Bauverhandlung hatten nicht nur die Vertreter der Anrainergemeinden noch einmal die Möglichkeit zu Wort zu kommen, sondern auch Vertreter der Behörden, des Militärs, der Waldinteressenten, der Staatsstraßenverwaltung, der Jenbacher Berg- und Hüttenwerke und der k.k. Südbahngesellschaft.

Die Vertreter der Gemeinden Jenbach und Wiesing sahen wohl nur noch wenig



Der zweite Teil - von Eben bis Seespitz



Die Forderungen

Chancen, den Bau der Bahn generell zu verhindern, deshalb verlegte man sich auf eine andere Strategie.

Da der Bau der Bahn ausschließlich privaten Interessen diene und jeder wirtschaftlichen Notwendigkeit entbehre, sei es nur recht und billig, alle Personen, die vom Bau und Betrieb gestört oder gar beeinträchtigt würden, angemessen zu entschädigen - so der Jenbacher Bürgermeister Josef Sattler. Dazu gehörten Grund- und Wasserbesitzer sowie zahlreiche Gewerbetreibende, die auf ihre Nebeneinkünfte aus dem Fuhrgewerbe verzichten müssten.

Auch die Störung der Jagd müsse entsprechend abgolten werden, schlossen sich die Gemeindevertreter von Wiesing an.

Zum Schutz der Weidetiere hätte man auf beiden Seiten der Gleise Holzzäune zu errichten und schließlich wurde noch

auf die Gefährlichkeit des Funkenfluges durch die Lokomotiven hingewiesen. Um Brände zu verhindern, müsse der Wald 20 Meter links und rechts der Trasse abgeholzt werden...

Forderungen über Forderungen wurden gestellt, auch einige Privatpersonen erhoben Einwände. So zum Beispiel der Besitzer des Hotels Toleranz direkt am Bahnhofsvorplatz, er weigerte sich, der Verlängerung des Gleises bis zum Hotelvorplatz zuzustimmen - und konnte sich durchsetzen.

Die Debatten zogen sich in die Länge, schließlich konnte man aber doch noch bestehende Vorurteile ausräumen, Missverständnisse beseitigen und sich in den wichtigsten Punkten einigen.

Im Kommissions-Protokoll wurde am Ende dieses langen Verhandlungstages schriftlich Folgendes festgehalten:

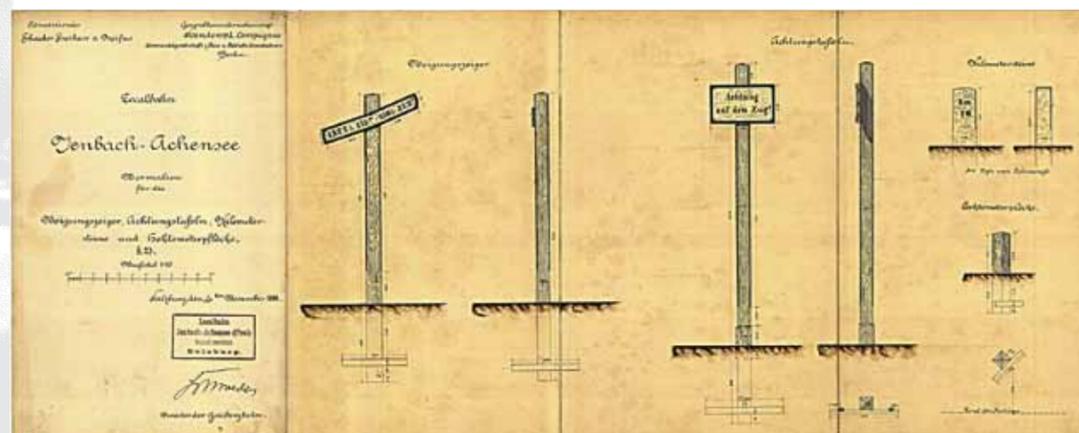


Das Kommissions-Gutachten

Es wird allseits anerkannt, dass die in Aussicht genommene Lokalbahn von Jenbach bis zum Achensee in ihrer Anlage nach zur Hebung des Lokalverkehrs, insbesondere des Fremdenverkehrs, geeignet wäre und somit auch in wirtschaftlicher Beziehung namentlich für die von der Bahn berührten Gemeinden von unverkennbarem Vorteil sein würde.

Bezüglich der Trassenführung wurde von keiner Seite eine Einwendung erhoben, noch ein besonderes Begehren gestellt.

Die Herren der Aufsichtsbehörden und des Militärs, die bei der politischen Begehung anwesend waren, haben sich verschiedenen Wünschen der Gemeinden nicht angeschlossen und haben sie in vielen Fällen auf das erträgliche Maß zurückgeführt, zum Beispiel wurde der Wunsch auf eine Einfriedung des Bahnkörpers zurückgewiesen, ebenso erachtete es die Kommission als genügend, anstelle des Schutzstreifens von je 20 Metern links und rechts des Bahnkörpers nur je einen Meter beiderseits zum Schutz der Waldung zu bewilligen.



Bis ins kleinste Detail geplant - "Neigungszeiger, Achtungstafeln, Kilometersteine und Hektometerpflöcke"



Die Urkunden-Seite mit der Unterschrift des Kaisers



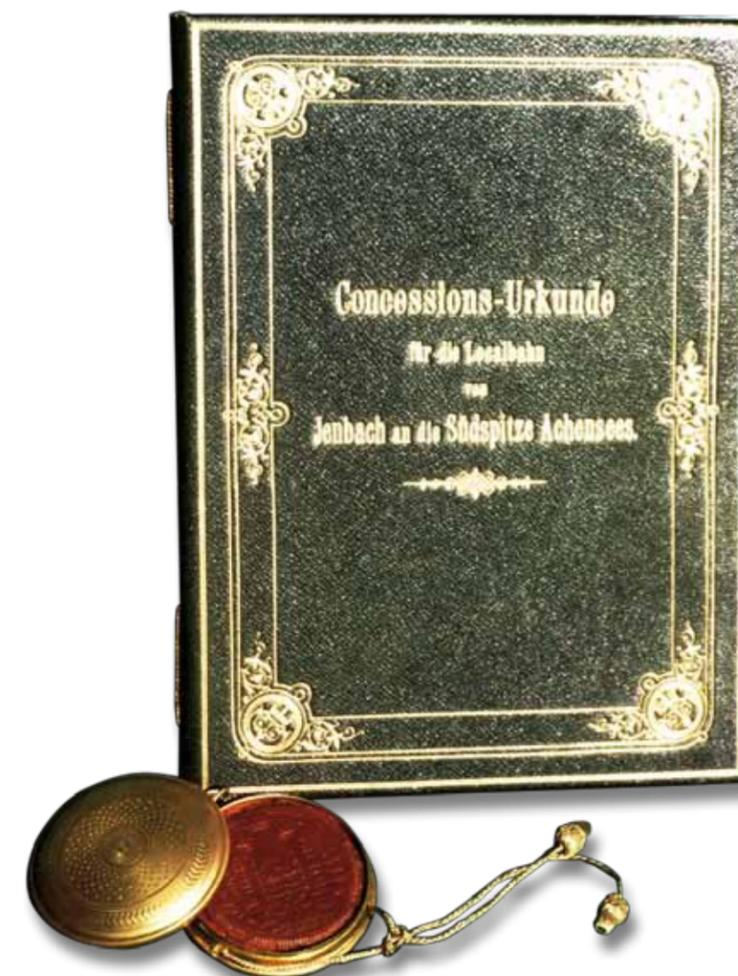
Theodor Freiherr von Dreifus erhält die ersehnte Konzession

Am 1. August 1888 war es soweit. Kaiser Franz Josef I. unterschreibt eigenhändig "die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer schmal-

spurigen Localbahn gemischten Betriebssystems von Jenbach an die Südspitze des Achensees."



Kaiser Franz Joseph der Erste



Die Original "Concessions-Urkunde"

| Die Rollbahn - skurriles Detail bis 1916



Das Gepäck im Rollwagen

Die Rollbahn war vorerst nur als ein Provisorium gedachtes, 640 mm Feldbahngleise, das direkt am Seeufer entlang von der Bahnendstation zur etwa 300 m entfernten Schiffsanlegestelle führte. Auf diesem Geleise wurde das anfallende Gepäck der Reisenden gegen gesonderte Bezahlung mit händisch geschobenen Wagen befördert. Auch die in geflochtenen Körben verladene Kohle für die Dampfschiffe wurde auf diesem Weg zu den Schiffen gebracht. Die Errichtung dieser Rollbahn erfolgte auf Kosten des Stifts, Lohndiener

schoben die teilweise schwer beladenen Wagen zwischen Bahn und Schiff hin und her. Die Einnahmen aus diesen "Sondertransporten" kamen natürlich wieder dem Stift zugute...

Den Beinamen "Die hölzerne Arche" erhielt die Rollbahn wegen ihrer besonderen Streckenführung. Von der Endstation Achenseebahn bis zum Gasthof Seespitz verlief sie auf dem Landweg, von dort wurde das Geleise auf einem Holzsteg durch das seichte Wasser bis zur Schiffsanlegestelle geführt.

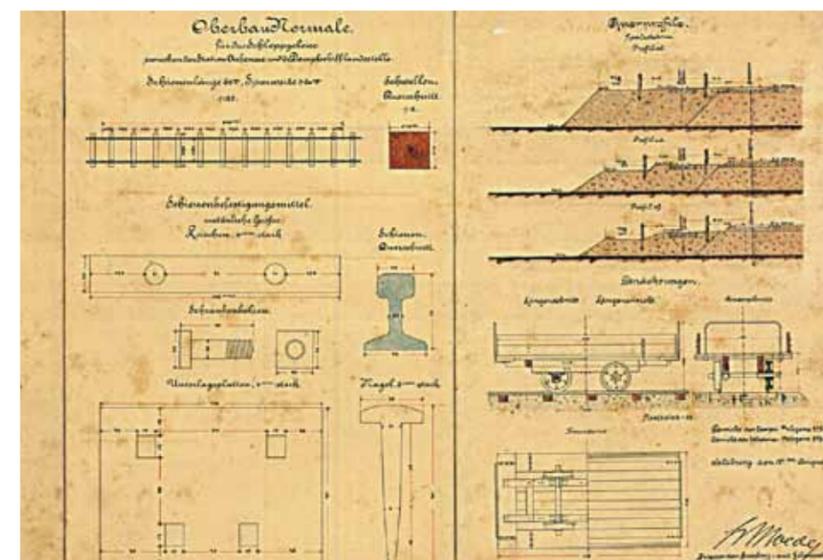
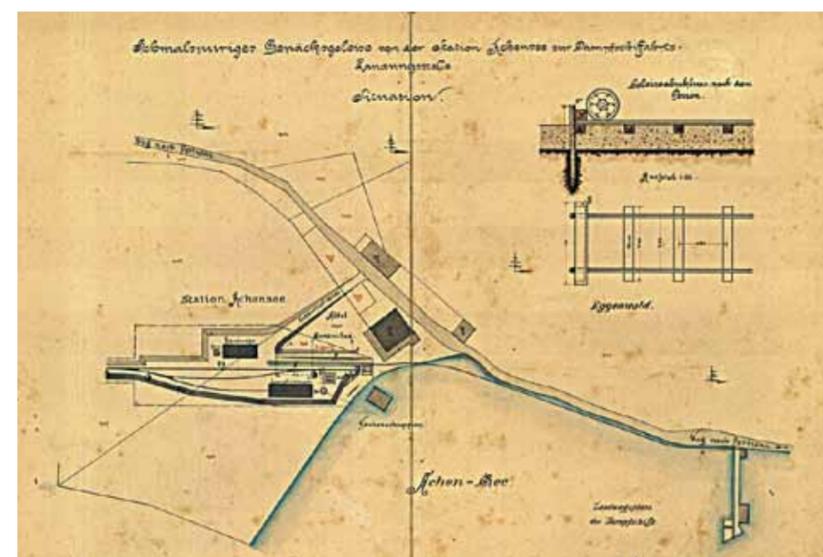
Die Rollbahn vor dem Gasthof Seespitz



Ein mit Kohle beladener Rollwagen vor dem Dampfer



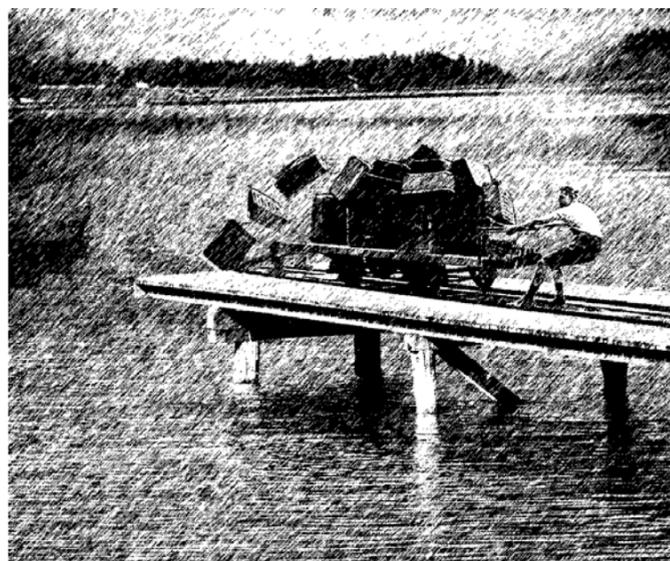
"Schmalspuriges Gepäckgeleise zur Dampfschiffahrtslandungsstelle"





"Die hölzerne Arche"

Die konzessionierte Rollbahn bestand bis 1916 und wurde dann aus strategischen Gründen von der österreichischen Militärverwaltung abgerissen. Die seichte Bucht wurde aufgeschüttet und die meterspurige Gleisanlage bis zur Dampferanlegestelle verlängert.



Immer wieder Ärger mit der Rollbahn

Nicht selten kam es vor, dass die Lohndiener, die mit den vollbeladenen Wagen zwischen Bahn und Schiff unterwegs waren, sich einen Spaß daraus machten, die Rollbahn als "Rennstrecke" zu betrachten.

Sie schoben die Wagen viel zu schnell, das Bremsmanöver klappte nicht und die Wagen samt der aufgeladenen Fracht landeten im See. Nicht selten entstand bei derartigen Zwischenfällen beträchtlicher Schaden.

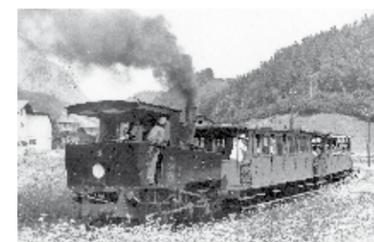
So findet sich im Stiftsarchiv Fiecht der Beschwerdebrief eines Wiener Gemeinderates, dessen Gepäck auf genau diese Weise im See gelandet und unbrauchbar geworden war. Die genaue Auflistung der beschädigten Habe ergab eine Schadenersatzforderung in Höhe von 180 Gulden!

Unter der Auflistung findet sich die knappe Notiz von Abt Wildauer persönlich:

"Zahlen."



Gut zu sehen - die "hölzerne Arche" direkt am Ufer



Die Station Seespitz um 1890



Direktor Schroeder brütet über Bahnverlängerungs-Projekten

Bereits am 1. März 1890 erhielt die Achenseebahngesellschaft mittels Ministerial-Erlasses die Erlaubnis zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Strecke von der Station Achensee bis zur bayerischen Grenze, während ein gleiches Ansuchen für die Fortsetzung auf bayerischem Gebiet ohne weitere Begründung der Bayerischen Gesandtschaft in Wien abgelehnt wurde.

Überzeugt davon, dass der Widerstand gegen eine direkte Bahnverbindung von München nach Tirol über den Achensee von den dazu berufenen Interessentenkreisen in Bayern allmählich gebrochen würde, präsentierte Direktor Schroeder zwei Möglichkeiten einer Fortsetzung der Achenseebahn bis zur bayerischen Grenze, einmal auf dem Landweg und einmal zu Wasser...

Lokalbahn
Achensee - Bairische Grenze.
Vorproject.

Maßstab 1:2500

Station Achenkirch 1207' lang

