

Christopher Wulfgramm

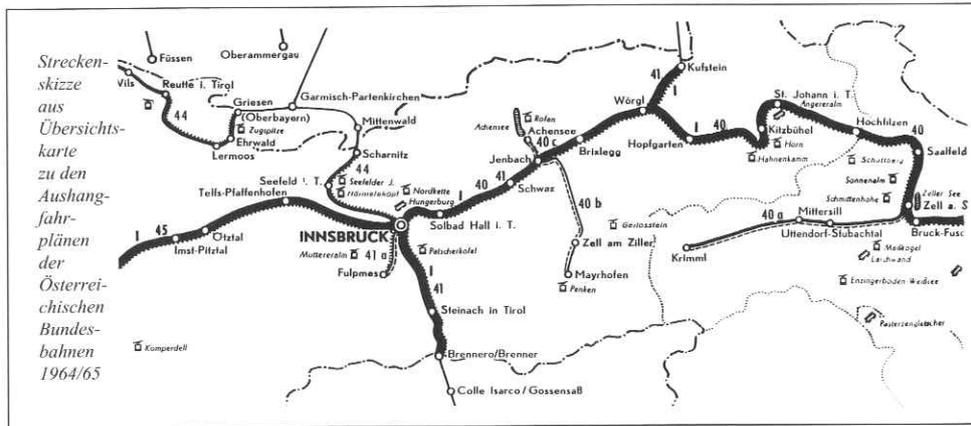
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG – Hochbetrieb auf Schmalspur heute

Über die Zillertalbahnen in Tirol ist schon viel geschrieben und berichtet worden, ja sie gehört mit ihrer einfachen Ausstattung, der „bosnischen Spur“ (760 mm), dem bis heute vorhandenen Fahrzeugpark aus der „k. u. k.-Zeit“ (hochbeinige C1'-Tenderloks von Krauss und zweiachsige Plattformwägelchen) geradezu zu den klassischen Schmalspurbahnen in Europa. Daß sich dieses Bähnchen zu einem modernen Verkehrsunternehmen gemauert hat, auf dem ein lebendiger, reger Kleinbahnbetrieb stattfindet, ist vielen Eisenbahnfreunden darüber verborgen geblieben. Im Nachfolgenden soll über die aktuelle Situation im Zillertal berichtet werden. Die Informationen stammen von zwei Besuchen am 9. März 1994 und 6. März 1996 und wurden ergänzt durch schriftliche Auskünfte und Pressematerial von der Bahnverwaltung. Zur Geschichte der Zillertalbahnen stehen die unten genannten Quellen bereit.

Die 31,728 km lange Zillertalbahnstrecke Jenbach – Mayrhofen wurde in Abschnitten von 1900 bis 1902 eröffnet und besteht seither in unveränderter Länge und Ausdehnung. Sie schließt in Jenbach an die Hauptstrecke Innsbruck – Wörgl – Salzburg an. Die Eigentümer- und Betreibergesellschaft, Zillertalbahnen AG, firmiert seit 1956 als Zillertaler Verkehrsbetriebe AG und ist seit jeher selbständig. Die Aktien gehören zum größten Teil den Anliegergemeinden.

Wie die anschließende ÖBB-Hauptstrecke, hat auch die Zillertalbahnen seit 1991 einen Taktfahrplan: Zwischen 6 und 19 Uhr verkehren ganzjährig täglich zu jeder Stunde Triebwagenzüge über die Gesamtstrecke. Jede Station hat somit feste Abfahrtsminuten in jede Fahrtrichtung, die leicht zu merken sind. An den Stationen werden sie auf großen Hinweistafeln bekanntgegeben. Für diesen Fahrplan werden drei Umläufe gebraucht, die bei jeder Fahrt zweimal kreuzen: in den Bahnhöfen Schlitters-Bruck und Zell am Ziller. Wer hier automatische Kreuzungsbahnhöfe mit Rückfallweichen erwartet, wird enttäuscht. Sie sind mit Handweichen ausgestattet und mit einem Eisenbahner „für alles“ besetzt, der bei jeder Kreuzung erst zu der einen, dann zu der anderen Weiche gehen muß. In Zell benutzt er dafür ein Fahrrad. Außerdem sind die Leute zuständig für Fahrkartenverkauf, Expreßgut- und Gepäckabfertigung und teilweise die Verladung von Postsäcken.

Neben den planmäßigen Reisezügen verkehren im Sommer täglich Dampfzüge, die erstere in Strass, Fügen-Hart, Kaltenbach-Stumm und Aschau kreuzen. Weiterhin gab es am Besuchstag 1994 noch eine Kreuzung mit einem Güterzug in Uderns, eine mit einem Bauzug in Ramsberg-Hippach, und der Güterzug wurde auf dem Rückweg in einer Anschlussstelle überholt. Somit werden alle acht Kreuzungsbahnhöfe benötigt. Nicht alle sind durchgehend besetzt. Wenn in einem unbesetzten Bahnhof gekreuzt wird, muß dies das Zugpersonal tun, wobei die Triebwagen Vorrang haben. An diesem Tag, sagte der Triebwagenfahrer, sei „wenig los“.



Triebfahrzeuge der Zillertalbahnen, Stand 1996

Bezeichnung	Bauart	Herst., Bauj./Fabrnr.	Bemerkung
1 RAIMUND	C1' n2t, Reihe U	Krauss 1900/4505	1969 in Hamburg (Ferdinandstr.) ausgestellt, Januar 1970 an Tiroler Landesmuseum Zeughaus, Innsbruck
2 ZILLERTAL	C1' n2t, Reihe U	Krauss 1900/4506	Dampflok
3 TIROL	C1' n2vt, Reihe Uv	Krauss 1902/4790	Dampflok
4 CASTLE CAEREINION	E n2t + T	Borsig 1939/14806	1958 ex Bregenzeraldbahn 22, Dez. 1980 verkauft an Seidensticker, heute auf Rügen
4"	D1' h2 + T, IVa5	Krauss 1909/6035	JZ (Jugoslawien) 83-076, 1985 an "Club 760", Murau, 1987 äußerlich aufgearbeitet für ÖBB-Jubiläum, HU 1993/94 in Meiningen, seit Feb. 1994 betriebsfähig als "ZB 4"
5 GERLOS	C1' h2t, Reihe Uh	Krauss 1930/1521	Dampflok
6	B n2t, 60 PS	Krauss 1916/7182	1972 ex Böhler-Werke Kapfenberg, umgebaut für "Hobby-Züge" (Selbstfahrlök für Amateure)
D 7	B'B' dh	Rába 1960	1994 ex MAV (Ungarn) Mk 48 2019, aufgearbeitet für Zillertalbahnen (Abnahme 31. 1. 1996)
D 8	D dh, Typ MD18S	O & K 1967/26615	600 PS
D 9	D dh, Typ MD18S	O & K 1967/26616	600 PS
D 10	B'B' dh	Djuro Djakovic 1970	600 PS, 1980 ex JZ (Jugoslawien) 740-007, modernisiert bei Jenbacher, seit 20. 1. 1982 im Einsatz, 1995 mit Wendezugsteuerung ausgerüstet (Abnahme 31. 5. 1995)
D 11	B dh, Typ MV8	O & K 1960/25965	130 PS, 1969 ex Rhein-Sieg-Eisenbahn V13, Rangierloks in Jenbach, wird 1997 mit Funkfernsteuerung von Krauss-Maffei ausgerüstet
D 12	B dh, Typ MV8	O & K 1959/25923	130 PS, 1969 ex Rhein-Sieg-Eisenbahn V12, bei ZB zuerst Nr. D10, ab 1981 D12, Rangierloks in Jenbach, Anfang 1996 mit Funkfernsteuerung von Krauss-Maffei ausgerüstet (Abnahme 16.4.1996)
VT 1	2'B + 2'2' + B'2' de	Düwag/Kiepe 1954 - RTM 1963	1967 ex Rotterdamsche Tramweg-Mij. (NL); ex DB ET 195 01-02 (Ravensburg). Nach Umspurung ab Januar 1970 im Einsatz. Noch vorhanden als Reserve.
VT 2	(1A)(A1)' dm	Talbot 1954/96939	1968 ex Krb Osterode - Kreiensen T2, 1985 an Club Öchsle
VT 3	B'B' de	Knotz/BBC 1984	
VT 4	B'B' de	Knotz/BBC 1984	
VT 5	B'B' de	Jenbacher/ABB 1993	
VT 6	B'B' de	Jenbacher/ABB 1993	

Literatur:

Krobot, Slezak, Sternhart, Schmalspurig durch Österreich, Wien, Slezak, 1975, 4. Aufl. 1991

Slezak, Sternhart, Renaissance der Schmalspurbahn in Österreich. Wien, Slezak, 1986

Kleindl, Die Zillertalbahnen (Bahn im Bild, 5). Wien, Pospischil, 1978, Neuaufg. 1995

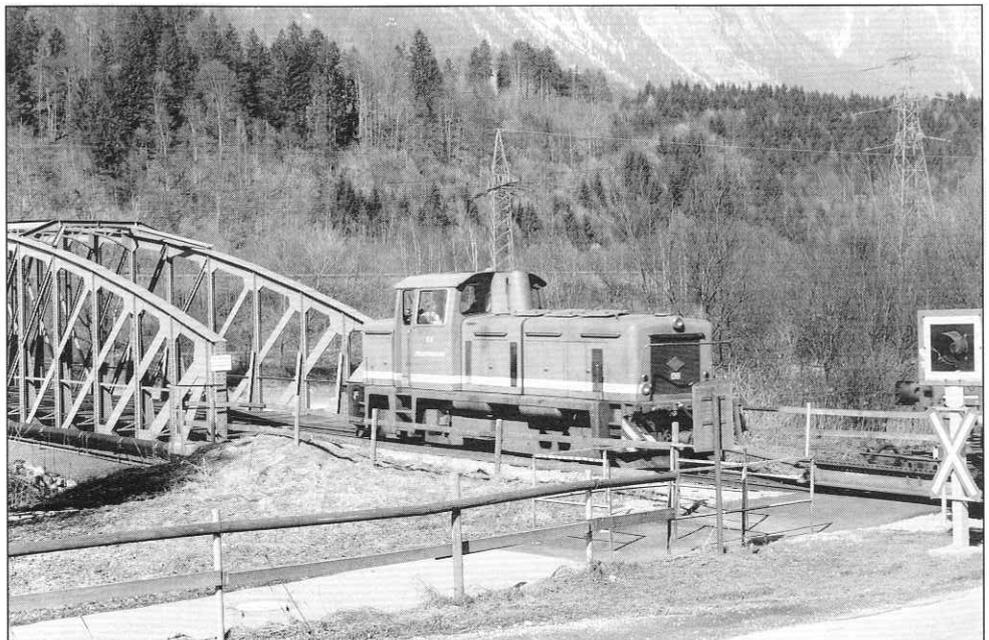
Jansen, 70 Jahre Zillertalbahnen. Hrsg. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, Jenbach, 1970

Zillertalbahnen. In: Die Museums-Eisenbahn, Nr. 1/1985

Der Schienen-Güterverkehr ist nicht unbedeutend (1995: 130.000 t Güter, 1,4 Mio Personen) und konzentriert sich auf die Holzabfuhr der Sägewerke von Fügen und Schlitters nach Jenbach. In den Sommermonaten verkehrt jeden Sonnabend ein kleiner Dampfzug zwischen Mayrhofen und Fügen, auf dem sich jedermann als Lokführer betätigen kann. Es gibt auch Sonderveranstaltungen, wie Blumenzug, Kinderzug usw. Auch kann man den Dampfzug für private Feiern anmieten. Seit 1993 wird der Dampfzug jeden Mittwoch von Januar bis Ende März als Wintervergnügen eingesetzt. Die Zillertalbahn unterhält drei Dampflok aus eigenem Bestand, eine hinzugekaufte Dampflok für die Hobbyzüge, und eine Dampflok des Club 760. Am Besuchstag war Nr. 2 im Einsatz. Die alte C1'-Dampflok aus dem Eröffnungsjahr der Bahn ist bestens gepflegt und hat gut zu tun, mit ihrem Zug aus sieben kleinen Wägelchen den Fahrplan einzuhalten. Dieser Zug hat fast in jedem Bahnhof längeren Aufenthalt zur Kreuzung und in Kaltenbach-Stumm zur Überholung. In Aschau fuhr der Dampfzug in Gleis 3 ein und wartete dort die Kreuzung mit dem Wendezug ab. Während der Lokführer über Funk Meldung machte, stellte der Zugführer in historischer Uniform die Handweiche, ließ den Dampfzug ins Streckengleis passieren, legte die Weiche in Grundstellung zurück und verschloß sie. Kleinbahn original.

Auf der Strecke sind somit bis zu 6 Züge gleichzeitig im Einsatz. Es kommt zwar selten vor, daß die drei Reisezug-Umläufe, der Dampfzug und zwei Güterzüge zusammenfallen, aber dann wird es eng. Die Reisezüge hatten alle leicht Verspätung, was sich aber immer wieder ausgleichen ließ, da fahrplanmäßig über eine halbe Stunde Wendezeit vorgesehen ist. Diese wird in Jenbach übrigens immer genutzt, um die Triebfahrzeuge aufzutanken oder die Fenster zu waschen.

Der Betrieb wird seit 1971 im Zugleitverfahren über Funk durchgeführt, der Zugleiter sitzt in Jenbach. Darüberhinaus gibt es im Bf Mayrhofen einen Fahrdienstleiter (mit großem Bildfahrplan), der verantwortlich für den örtlichen Rangierdienst ist. Die Zillertalbahn führte als erste Schmalspurbahn in Österreich den Zugleitfunk ein. Die ganze Bahn kommt fast völlig ohne Signale aus, es gibt nur Trapeztafeln und Blinklicht-Überwachungssignale. Die nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge sind allesamt durch die Übersicht gesichert, der Triebfahrzeugführer hupt nur, wenn er vorwitzige Straßenverkehrsteilnehmer sieht. Es gibt aber auch einige zuggesteuerte und lokführerüberwachte Blinklichtanlagen, zum Teil mit Halbschranken, in Zell am Ziller auch mit Vollschranken. Der Bahn-



Oben: Stationstafel mit Hinweis auf die Taktfahrzeiten, wie sie in jedem Bahnhof steht, Kaltenbach-Stumm

Mitte: Der Dampfzug wartet in Aschau auf die Kreuzung mit dem diesellokgetriebenen Wendezug. Der Kreuzungsbahnhof ist unbesetzt, so daß der Zugführer des Dampfzuges für den Personenzug die Weichen stellen muß. Das ehemalige Bahnhofsgebäude wird zu einem Wohnhaus umgebaut.

Unten: Güterzug mit Diesellok D 8 und Rollwagen passiert gerade den mit Halbschranken technisch gesicherten BÜ mit der Bundesstraße bei Rotholz und fährt auf die Innbrücke zu.

Fotos: 6. 3. 1996

Alle Fotos dieses Beitrages: Christopher Wulfgramm



übergang über die vielbefahrene Bundesstraße bei Rotholz kommt mit Halbschranken aus. Einige hinter Haltepunkten und Bahnhöfen liegende Anlagen werden über Einschalttasten an den Bahnsteigen eingeschaltet.

In Jenbach hat die Zillertalbahn einen ausgedehnten Bahnhof mit Rollwagenanlage, Umlademöglichkeit, Güterabfertigung, Werkstatt (Bauj. 1988), Zugleitung und Verwaltung. Ein Empfangsgebäude mit eigenem Verkehrsdienst ist dagegen nicht vorhanden. Am Endbahnhof Mayrhofen gibt es noch einen eingleisigen Lokschuppen. Etwas bescheiden sind die sehr niedrigen Bahnsteige.

Der Personalbestand der Bahn ist recht hoch, 1993 beschäftigten die ZVB im Durchschnitt 144 Personen, wovon 39 auf den Busbetrieb entfielen. Etwa 20 Mitarbeiter dürften auf den Verkehrsdienst der 7 besetzten Zwischenbahnhöfe sowie des Endbahnhofes Mayrhofen entfallen, was einen hohen Service für die Fahrgäste bedeutet. Manche Bahnhöfe sind eher modern ausgestattet, wie Kaltenbach-Stumm oder auch Mayrhofen (Neubau 1968), andere nostalgisch wie Fügen-Hart, oder ganz simpel wie Uderns. Alle sind etwas verschieden, aber überall ist eine gemütliche Atmosphäre und freundliches Personal. Die Information über Fahrzeiten, Preise, Sonderangebote usw. ist hervorragend.

Auch die Gemeinden unterstützen die Bahn. Die Züge sind gut besetzt, von Touristen wie von Einheimischen, darunter viele Pendler. Die Bahn wirbt mit verschiedenen Dauerkarten, weiterhin gibt es Kombikarten mit der Achenseebahn und -schiffahrt, und sogar die Skipässe des Zillertals werden anerkannt. Eine Einzelfahrt mit dem Triebwagen über die Gesamtstrecke kostet 64 öS. Jeder Zug ist mit Lokführer und Schaffner besetzt. Die einfache Fahrt mit dem Dampfzug von Jenbach nach Mayrhofen kostet 118 öS und mit Rückfahrt 172 öS.

Obwohl mitten in den Alpen ist das Zillertal recht weitläufig, auch eine Normalspurstrecke hätte dort Platz gefunden und war ursprünglich auch einmal geplant. Die Strecke wurde jedoch – sicher aus Sparsamkeitsgründen – schmalspurig in vielen engen Kurven den Bachläufen und Straßen angepaßt. So kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Triebwagen z. Z. nur mit 50 km/h gefahren werden. An der Geschwindigkeitserhöhung wird gearbeitet. Bei Strass wurde 1994 im Zuge einer Trassenverbesserung von Bahn und Straße eine gemeinsame Betonbrücke gebaut und die Strecke um 83 Meter verkürzt. Der Oberbau besteht aus gelaschten Schienen (24 – 49 kg/m), es gibt fast auf der ganzen Strecke das Klack-Klack an den Schienenstößen. Erst 1994 wurde ein längerer Bauabschnitt nach Erneuerung verschweißt. Nach und nach soll die Gesamtstrecke folgen. Die zulässige Achslast beträgt 12,5 t. Die schwersten Schienenprofile wurden zuerst auf dem Abschnitt bis Fügen-Hart eingebaut, auf dem die Holztransporte anfallen.



Oben: In Mayrhofen bestehen gute Umsteigebeziehungen zum Busverkehr. Die Zillertalbahn bietet Reisenden viel Komfort und Service aber praktisch keine Bahnsteige. 9. 3. 1994

Mitte: Zugkreuzung aus 2 Triebwagenzügen bestehend aus VT + VB + VS, Bf. Schlitters-Bruck, 9. 3. 1994

Unten: Triebwagenzug aus VT 3 + VB 32 + VS 3 fährt in Bahnhof Kaltenbach-Stumm ein, 6. 3. 1996

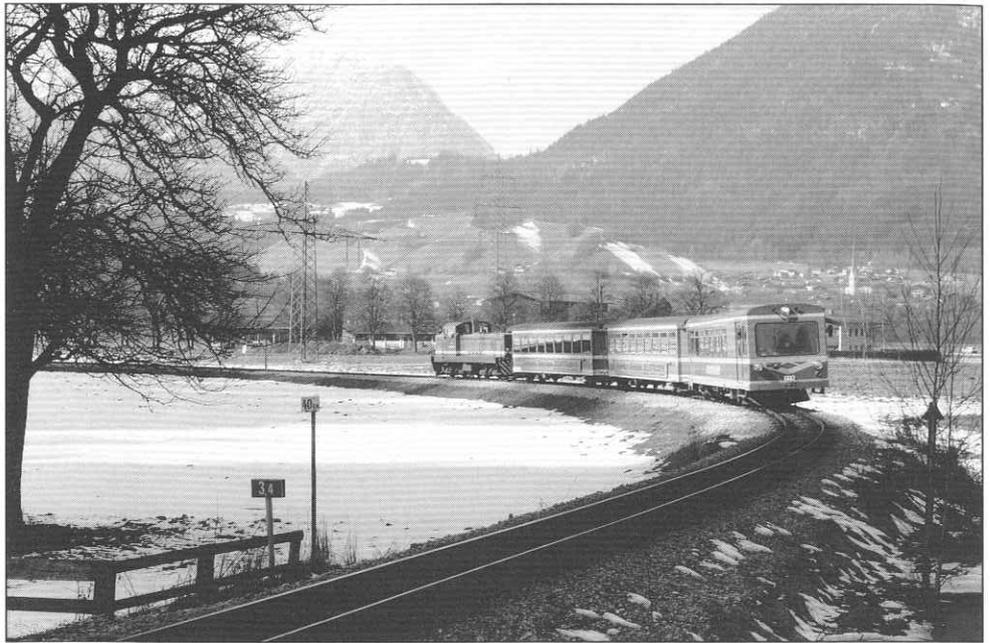
Die Strecke ist mit neuen Kilometer tafeln aus dem Straßenbaubedarf ausgerüstet. Da, wo Straße und Bahn parallel verlaufen, können die identischen Abteilungszeichen etwas verwirren. Es gibt zwei Stahl-Fachwerkbrücken über den Inn und den Ziller. Die Strecke hat kaum Steigungen, das 32 km entfernte Mayrhofen liegt nur 100 m höher als Jenbach (530 bzw. 627 m). Nur ein paar Brückenrampen steigen etwas an und die drei Anschlußgleise: diese liegen um einiges tiefer als das Streckengleis, um die Normalspurwagen auf den Rollwagen niveaugleich beladen zu können.

Im Güterverkehr dominiert die Abfuhr von Stammholz auf normalspurigen zwei- und vierachsigen Rungenwagen. Zwei Sägewerke sind angeschlossen. Außerdem haben ein metallverarbeitender Betrieb und an einigen Bahnhöfen die Lagerhäuser des Landhandels Gleisanschlüsse. Daneben gibt es Kleingüterverkehr.

Für den Güterverkehr sind sechs Dieselloks vorhanden. „Star“ ist die 1980 aus Jugoslawien gekaufte Drehgestellok D 10. Sie war 1994 im Güterzugeinsatz. Die Lok steht jedoch mittlerweile auch für Reisezüge zur Verfügung: Bereits bei der Modernisierung 1981 wurde sie mit einem Zugheizaggregat ausgerüstet. Seit 1995 hat sie darüberhinaus eine zu den VT-Steuerwagen passende Wendezugsteuerung.

1967 wurden mit D 8 und D 9 zwei Dieselloks mit Außenrahmen beschafft, die heute einen großen Teil des Güterverkehrs leisten. Von der Rhein-Sieg-Eisenbahn kamen zwei kleine Rangierloks D 11 und D 12. Anfang 1996 wurde D 12 mit einer Funkfernsteuerung von Krauss-Maffei ausgerüstet. D 11 sollte im Laufe des Jahres folgen.

Im Personenverkehr laufen dieselelektrische Drehgestell-Triebwagen, wie es sie auch auf anderen österreichischen Strecken gibt. Die Variante der Zillertalbahn hat nur einen Führerstand und am anderen Ende einen offenen Übergang. Dazu gibt es passende Mittelwagen und Steuerwagen mit Gepäckabteil. Sie sind geräumig und komfortabel mit gepolsterten Schalensitzen in der Teilung 2 + 2. Es werden Dreiwagenzüge gebildet in drei Varianten: mit Diesellok, mit einem Triebwagen oder mit zwei Triebwagen. Die Zugbildung aus VT + VM + VS erscheint etwas untermotorisiert, das Anfahren hört sich recht mühselig an. Mit den vorhandenen vier Neubauwagen VT 3 – VT 6 ist schon bei Doppeltraktion in einer Zuggarnitur keine Reserve mehr vorhanden. Der noch vorgehaltene alte Düwag-Zug wird nur im äußersten Notfall eingesetzt.



Oben: Wendezug geschoben von Diesellok D 10 nähert sich dem Bahnhof Jenbach. Im Vordergrund sind ein Abteilungszeichen sowie eine angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung zu sehen, 6. 3. 1996

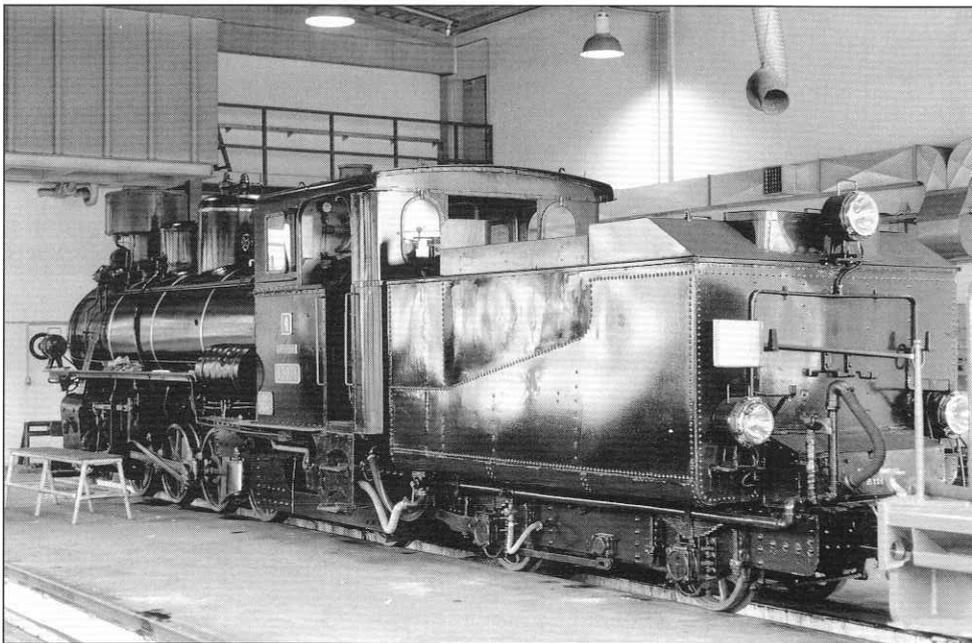
Mitte: Diesellok D 10 im Güterzugeinsatz, Bahnhof Schlitters-Bruck, 9. 3. 1994

Unten: Diesellok D 11 ist Rangierlok in Jenbach. Am 9. 3. 1994 besaß sie noch keine Funkfernsteuerung



So wurde Diesellok D 10 mit Wendezugsteuerung für den Einsatz im Personenverkehr ausgerüstet. Damit fehlt sie jedoch dem zeitweise nicht unerheblichen Güterverkehr. Am Besuchstag 1996 waren die älteren Streckendieselloks D 8 und D 9 im Einsatz. Aus den Anschlüssen der Sägewerke Schlitters und Fügen-Hart waren jeweils eine ganze Reihe beladener, vierachsiger Rungenwagen mit Stammholz abzufahren. Die normalspurigen vierachsigen Rungenwagen stehen auf je zwei Rollwagen, die mit langen Stangen gekuppelt sind. Eine solche schwere Fuhre aus den tiefer liegenden Anschlußgleisen auf das Streckengleis zu befördern und weiter zwischen den Fahrzeiten der Personenzüge nach Jenbach, ist schon eine schwere Arbeit für die Dieselloks.

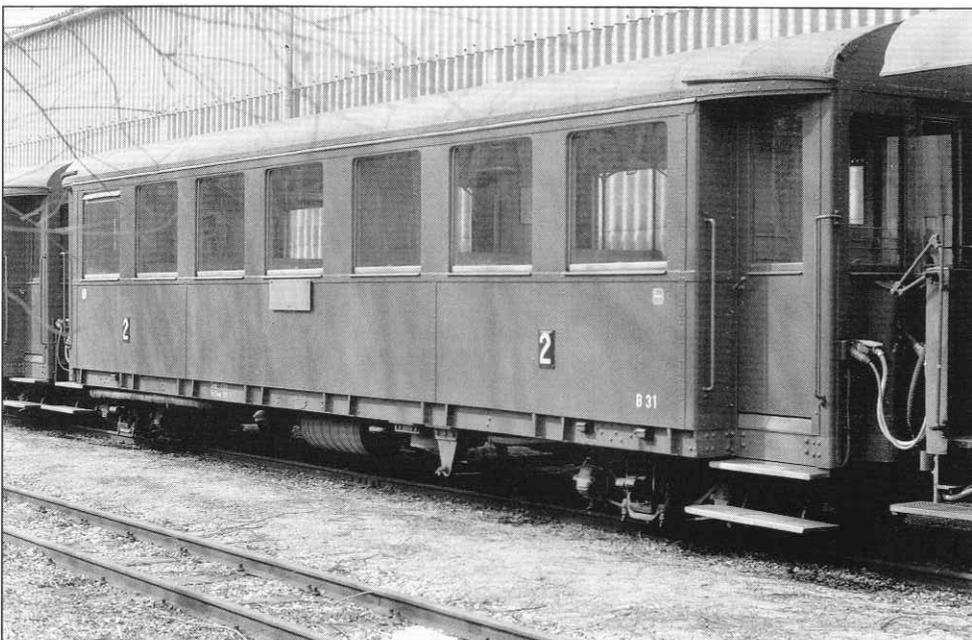
Aus der Dampflokzeit gibt es noch verschiedene Original-Lokomotiven, wie in der Liste aufgeführt. Als ich 1994 in Jenbach um Fotoerlaubnis fragte, wurde ich auf die neue, ex-jugoslawische Schleppenderlok hingewiesen und geradezu ermutigt: „Gehen's doch in den Lokschuppen, da steht die große Dampflok drin, aber fallen's nicht in die Grub'n.“



Die älteste Wagengeneration sind kleine, zweiachsige Plattformwagen, von denen noch eine ganze Menge für die Museumszüge vorhanden sind, jedoch mit zum Teil erneuerten Aufbauten, manche auch offen und nicht mehr sehr originalgetreu. Sehenswert ist die zweite Generation: gediegene vierachsige Wagen der Waggonfabrik Graz mit Holzaufbau, geschlossenen Plattformen und Holzbänken. Deren Nachfolger sind die allseits bekannten, gebraucht gekauften Triebwagen gewesen: Der Talbot-Wagen ex Kreisbahn Osterode – Kreiensen, der über die Öchsle-Bahn inzwischen in Oschatz gelandet ist, sowie der dreiteilige Zug aus dem ehemaligen Ravensburger Straßenbahn-Triebwagen und -Beiwagen mit Generator-Mittelwagen, der auch in Holland lief. Seit 1984 laufen schließlich die modernen Triebwagengüge.

Seit 1961 verkehren im Güterverkehr vierachsige Rollwagen. Früher wurden je zwei Rollwagen fest mit einer Kurzkupplung verbunden, über die der Normalspurwagen auch herüberfahren konnte. In dem Sammelsurium von gebraucht gekauften Rollwagen gibt es interessante Kombinationen: u. a. ein Pärchen aus den Rollwagen Nr. 303 (O&K 1936, ex Hümmlinger Kreisbahn) und Nr. 317 (Graz 1928, ex Vorarlberger Illwerke), das trotz deutlich größerer Räder des Grazer Wagens zusammenpaßt.

Beim Rangieren an der Rollwagenanlage in Jenbach hilft auch die normalspurige ÖBB-Rangierlok Reihe 2068, eine moderne vierachsige Drehgestelllok ähnlich den deutschen MaK-Reihen.



Oben: Diesellok D 8 hat mit einem mit Holz beladener Güterzug schwer zu schaffen, um ihn aus dem abgesenkten Anschlußgleis in Fügen-Hart herauszuziehen. 6. 3. 1996

Mitte: Die frisch aus Meiningen eingetroffene Dampflokomotive 4 des Club 760, Jenbach, 9. 3. 1994

Unten: Wagen 31 aus der zweiten Reisezugwagengeneration der Zillertalbahn (Graz 1929), Jenbach, 9. 3. 1994

Außerdem gibt es noch eine ganze Reihe schmalspuriger Güterwagen, darunter zwei-, drei- und vierachsige G-Wagen, alt aber gut gepflegt. Viele sind noch aus der Eröffnungszeit der Zillertalbahn. Und dann wäre noch ein dreiachsiger Kesselwagen zur Aufwuchsbekämpfung in Mayrhofen zu erwähnen und schließlich ein zwölfachsiger Tiefladewagen, der als Privatwagen der Tauernkraftwerke eingestellt ist. Seine Brücke liegt auf sechs Schmalspurdrehgestellen auf. Der Wagen wurde 1967 beschafft, als für den Bau eines Speicherkraftwerkes die Turbinen auf der Schiene zu transportieren waren. Er wird weiterhin für Schwertransporte vorgehalten.

1993 waren insgesamt 33 Personenwagen, 3 Gepäckwagen, 26 Güterwagen und 48 Rollwagen vorhanden. Eine Neuheit fand sich 1996 auf einem der entlegeneren Abstellgleise in Jenbach: eine ganze Reihe vierachsiger Personenwagen mit ungarischen Beschriftungen. Ein Teil trägt Fabrikschilder mit Baujahren zwischen 1949 und 1961. Die beiden kombinierten Personen-/Gepäckwagen haben noch Ofenheizung. Die Zillertalbahn scheint mit ihrem schon sehr großen Reisezugwagenpark immer noch nicht auszukommen. Die Wagen wurden 1994 von der MAV (Szombathely) gekauft, eine Aufarbeitung läßt zur Zeit noch auf sich warten.

Schließlich noch ein Blick zur anderen Bahnhofseite in Jenbach, zur Achenseebahn. Die winterliche Betriebsruhe wird genutzt, um mit Hochbetrieb die Fahrzeuge aufzuarbeiten. Von einer Dampflok ist gerade der Kessel abgehoben, und das Triebwerk wird untersucht. In der Halle stehen sogar zwei neue Rahmen, mit denen die Zahnradampflok versehen werden sollen, „aber nicht heuer“ (d. h. nicht in diesem Jahr). Auch an den zahlreichen Personenwagen wird gearbeitet, man kann solide handwerkliche Schreinerarbeit beobachten. Leider ist es zum Fotografieren zu eng. Die „Inselbahn Langeoog Kö 3“ steht in einer Ecke der Halle, so wie sie von der Nordsee kam. Sie wurde als Rangierlokomotive angeschafft, womit der Bahnhof Jenbach nicht nur drei Spurweiten, sondern auch auf jeder eine Rangierdiesellokomotive hat: 2068 der ÖBB, D 11 und D 12 der Zillertalbahn und die Lok der Achenseebahn. Im Freigelände wurde die Bekohlungsanlage erneuert. Während der winterlichen Betriebsruhe ist die Trasse der Achenseebahn teilweise zugeschnitten und nicht zu sehen.

Dieser Bericht kann nicht mehr als eine Momentaufnahme von dem äußerst vielfältigen und lebendigen Bahnbetrieb im Zillertal bieten, und deshalb soll jedem Eisenbahnfreund ein Besuch dieser traditionsbewußten und zugleich modernen Kleinbahn herzlich empfohlen werden. Für Auskünfte stehen gerne zur Verfügung:

ZVB Zillertalbahn A-6200 Jenbach
Telefon: 00 43 / 52 44 / 606-0 Telefax: -39

Den Zillertaler Verkehrsbetrieben AG gilt der Dank für die Durchsicht des Manuskriptes, die Anmerkungen und die Unterstützung.

Oben: Zwölfachsiger Schwerlastwagen Nr. 300, Bauj. 1967, wartet in Jenbach auf einen Einsatz. 9. 3. 1994

Mitte: Dieses Fahrzeug steht in Jenbach. Weiß ein DME-Leser Näheres über seine Herkunft? 9. 3. 1994

Unten: Der aus Ungarn gekaufte Zug, vorn BPw4i 12, 6. 3. 1996

