



DURCH TÖGING FUHR EINST DER ORIENTEXPRESS 125 Jahre Eisenbahn München - Simbach

Heuer sind es 125 Jahre, daß mit der Eröffnung der Bahnlinie München - Mühldorf - Simbach, mit Anschluß an die »Kaiserin Elisabeth-Bahn« im österreichischen Braunau, unser Landkreis seine erste Bahnverbindung und somit Anschluß an das europäische Streckennetz erhielt. Vorher benutzten die seltenen Reisenden die Postkutsche, die aber zuvorderst Briefe beförderte. Aber auch zu Schiff wurden größere Reisen gemacht, wobei bei uns vor allem der Inn-Schiffahrt - im vorigen Jahrhundert kurzzeitig sogar auf Dampfschiffen - große Bedeutung zukam. Vor allem Massengüter wurden per Schiff transportiert, bevor sie auf Pferdefuhrwerke umgelagert wurden.

Der Traum von der Eisenbahn

Die erste Bahnlinie bedeutete für das damalige Kgl. Bezirksamt Altötting einen gewaltigen verkehrstechnischen Fortschritt, zumal die Fahrt auf den Schienen ein wesentlich höheres Reisetempo garantierte. Mit der Strecke München - Mühldorf - Simbach (1871) und ihren später dazugekommenen Nebenlinien Mühldorf - Burghausen (1897) und Tüßling - Salzburg, der sogenannten »Tauernbahn«, (1908) wurde das eisenbahnlose Viereck im Südosten des Königreiches mit Mühldorf als Mittelpunkt an den modernen Reiseverkehr angeschlossen. Von einer Bahn für unsere engere Heimat hatte man jedoch schon länger geträumt! So lesen wir im »Burghäuser Wochenblatt« vom 2. März 1834: »Auch bei uns wird man bald Dampfmaschinen einführen, welche in England und Amerika schon häufig gebraucht werden. Ein solcher Dampfmaschinen geht auf allen Wegen, bergauf und bergab, außerordentlich schnell, ja viel schneller als ein mit Pferden bespannter Wagen, und durchläuft auf einem ebenen Weg in einer Stunde eine Strecke von sieben bis acht Stunden...« Nachdem in Deutschland am 7. Dezember 1835 mit der ersten Fahrt des »Adler« von Nürnberg nach Fürth das Eisenbahnzeitalter angebrochen war - was den preußischen Gesandten in Bayern Graf Dönhoff zu dem bissigen Kommentar »... man thut es sich hier nicht wenig darauf zu Gute, daß Baiern in dieser Beziehung allen übrigen deutschen Staaten und namentlich Preußen vorangegangen sei« veranlaßte - genehmigte der Bayerische Landtag am 5. Oktober 1863 eine Reihe von Gesetzen zur Errichtung von Eisenbahnlinien im Land. Diese Verkehrsanbindung weiter Teile des Königreiches sollte die gesamte Wirtschaftsstruktur des agrarischen Bayern revolutionieren.

Töginger Grundabtretungen für den Bahnbau

Im Jahr 1868 wurde mit den Bauarbeiten zur Bahnlinie München - Simbach begonnen, wobei der Krieg 1870 / 71 gewisse Verzögerungen brachte. Die Kosten waren mit 14,5 Millionen Gulden veranschlagt. Ein kaum überschaubares Heer von Arbeitern erhielt dabei Beschäftigung. Da es noch weitgehend an Erfahrung und technischen Hilfsmitteln mangelte, kam es häufig zu Unfällen. So hatten die Barmherzigen Schwestern im drei Jahre zuvor eröffneten Städt. Krankenhaus Neuötting alle Hände voll zu tun, um die Bahnbau-Patienten wieder gesund zu pflegen. Beim Planen und Verlegen des Bahnkörpers hatten die Ingenieure, besonders in Flußbereichen, manch knifflige Aufgabe zu lösen. Zuvor mußten allerdings die Grunderwerbungen für den Bau der Bahnlinie getätigt werden. Neben anderen Urkunden besitzt Landwirt Lorenz Wagner (Mojer) hierzu noch die zeitgenössische Abschrift eines Protokolls des Kgl. Bezirksamtes Altötting »die Grunderwerbungen für den Bau der München - Braunauer Bahnlinie betreffend«, abgehalten in Tögling am 8. Mai 1868. Die hiesigen Grundbesitzer scheinen anfangs nicht so ohne weiteres einem Verkauf ihrer für den Eisenbahnbau benötigten Grundstücke zugestimmt zu haben. Denn in der Urkunde heißt es: »Nach der bisherigen Projektion zieht die Bahnlinie durch die Markung der Gemeinde Tögling, weshalb die zum Baue erforderlichen Grundstücke expropriert [= enteignet] werden sollen. Demzufolge wäre das administrativ contentiöse [= zu erstreitende] Verfahren des Zwangsabtretungsgesetzes vom 17. November 1837 einzuleiten und nach Art. XVII der Versuch eines Vergleiches zwischen den Grundbesitzern und dem Kgl. Aerar [= Finanzkammer] über den Entschädigungsbetrag von Seiten der Kgl. Distriktpolizeibehörde zu machen«. Die Generaldirektion der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten hat jedoch einen Vergleichsversuch gestartet und »zur Bereinigung der Abtretungsfrage« die beteiligten Grundbesitzer vorgeladen. Nach erfolgter Belehrung und Erörterung der Punkte durch den das Kgl. Aerar vertretenden Grunderwerbungs-Spezialkommissär Falcke kam man zu folgender Einigung:

- Anerkennung der gesetzlichen Verbindlichkeiten zur Abtretung des zum Eisenbahnbau notwendigen Grund und Bodens
- Entschädigung für den Ernteentgang und Gestattung des sofortigen Baubeginns gegen 5 %ige Verzinsung des durch Vergleich oder richterlichen Spruches zu ermittelnden Kaufschillings [=

TÖGING - HIER LEBE ICH - HIER KAUFTE ICH EIN!

Kaufpreis] vom Tag des Baubeginns an

- Vereinbarung über die Kaufbedingungen. (Hierzu sind zehn Einzelpunkte angegeben, die u. a. folgendes festlegen: Verzicht auf Nachforderungen, volles Dispositionsrecht, Freiheit der Grundstücke von Anrechten Dritter, Vermessung, Notariatskosten, Wegeregelungen oder Haftungsfragen.

Zur Bestätigung haben folgende Töginger das Protokoll unterzeichnet:

Für die Gemeindeverwaltung: Vorstand Wagner, Anton Perseis, Peter Giringer und Alois Bauer.

Als Betroffene (wenn gegeben, auch die Ehefrauen, die damit ihre Ehemänner bevollmächtigten, mit der Grunderwerbungscommission zu verhandeln, Vergleiche über Entschädigungen abzuschließen, die Verkaufsmodalitäten zu regulieren, empfangene Gelder zu quittieren u. a.): Elisabetha Bauer, Joseph und Maria Brunnhuber (letztere mit +-Handzeichen), Peter und Maria Giringer / Geringer, Theresia Haderer, Joseph und Maria Hanslbauer (+), Johann und Ursula Huber, Theres Haderer, Anna Huber, Johann Kirchofner, Mathias u. Maria Kaiser, Xaver und Theres Mittermeier, Stephan und Theres Meyer, Nikolaus und Anna Noppenberger, Johann und Theresia Neuberger, Joseph und Elisabeth Obergrußberger (beide mit +), Michael und Elisabeth Obermaier, Anton und Rosina Perseis, Peter Pelzberger, Johann und Theres Pelzberger (+), Anna und Kaspar Pelzberger, Franz und Elisabeth Straßer, Joseph und Maria Springer, Joseph und Katharina Schiller, Michael Sigrüner als Bevollmächtigter der Maria Sigrüner, Gertraud Thalhamer, Alois und Theresia Wallner, Sebastian und Anna Weinberger, Johann und Maria Wagner, Lorenz und Anna Gehringer. Die Protokollabschrift ist beglaubigt durch den Kgl. Notar Franz X. Castenauer von Altötting am 17. August 1868.

Eröffnung der Strecke am 1. Mai 1871

Als 1870 die Lokalzeitung ankündigte, die »München - Braunaer Bahn« werde vorerst auf der Teilstrecke bis Neuötting im Spätherbst übergeben, ist eigens angegeben, daß die Fahrt ab München - Centralbahnhof 26 Stunden betrage. Diese Zeitangabe bezog sich aber nicht auf die Fahrtdauer, sondern analog auf Gehstunden. Nach dem Fahrplan von 1877 betrug die Fahrtdauer für die Strecke München - Neuötting nur gute drei Stunden, was einer Reisegeschwindigkeit - teilweise relativ lange Haltezeiten an den Bahnstationen mit eingerechnet - von ca. 30 km/h entsprach. Täglich fuhren zwei Züge hin und retour. Sie dienten damals hauptsächlich zur Post- und Güterbeförderung. Daneben gab es aber auch schon reine Güterzüge. 1874 kostete 1 km Bahnfahrt 1. Klasse 8 Pfennige, 2. Klasse 5,3 Pfennige, 3. Klasse 3,4 Pfennige. Eine Fahrt von Mühlendorf nach München (85 km) kostete 3. Klasse also 2,89 Mark - ein teurer Spaß, wenn man bedenkt, daß das z.B. in etwa dem 1 1/2 fachen Tageslohn eines



Auf der ältesten Schützenscheibe der Schützengesellschaft Tögging von 1875 ist im Hintergrund die Eisenbahn zu sehen.

Maurers entsprach. So gab es nur relativ wenige Fahrgäste: Honoratioren, Geschäftsleute oder Landleute, die ihre Waren zum Markttag in die Stadt brachten. Ludwig Thoma schilderte ja einige Male so trefflich, wie es zu dieser Zeit in einem Eisenbahnabteil zugegangen ist.

Wegen baulicher Verzögerungen wurde die Strecke Neuötting - Simbach erst einen Monat später, am 1. Juni 1871, eröffnet. Für die nicht termingerechte Fertigstellung mußte an die österreichische »Kaiserin-Elisabeth-Bahn« eine Konventionalstrafe von 100000 Gulden bezahlt werden. Die Freude der Bevölkerung über den länderverbindenden Eisenbahnananschluß soll laut Zeitungsberichten bei der Inbetriebnahme der Bahnbrücke Simbach - Braunau groß gewesen sein.

Um auch die Bewohner des Hinterlandes zufriedenzustellend an die Bahnlinie anzubinden, fuhren Privatunternehmen mit sogenannten »Stellwagen« zu den Zügen. Diese Vorgänger der Omnibusse waren kastenförmige, von Pferden gezogene Wagen mit je 6 Fenstern auf beiden Seiten und 12 Sitzen. Durch verschiedenfarbige Anstriche waren sie nach ihren Betreibern gekennzeichnet.

Haltepunkt Tögging

Erst 1882 entstand aus einem Schrankenposten die Haltestelle Tögging für knapp 400 Einwohner. Das Wärterhäuschen erhielt einen Anbau für einen Wartesaal und ein Büro. Einer der ersten Stationsaufseher war Alois Nickl. Nach dem Fahrplan von 1899 verkehrten zwischen München und Simbach bzw. Simbach und München täglich bereits je 6 Züge, darunter auch je ein Schnellzug, der allerdings nicht in Tögging hielt. Die Fahrtzeit von Tögging nach München mit dem Personenzug war nach Tageszeit unterschiedlich und betrug etwas unter oder über 3 Stunden. Der Schnellzug legte die Strecke Neuötting - München in 2 Stunden zurück. Der erste Zug fuhr seinerzeit in Tögging früh um 3.27 Uhr weg, war um 7.10 Uhr in München (Centralbahnhof); der letzte um 21.08 Uhr, er kam in München um 23.56 Uhr an. Noch um halbneun Uhr abends konnte man von München nach Tögging fahren, wo man eine halbe Stunde vor Mitternacht eintraf. Noch nach dem 2. Weltkrieg waren die Fahrtauern nicht geringer.

Orientexpress fuhr durch Tögging

Ein gewisses »internationales Flair« erhielt Tögging bereits Ende des vorigen Jahrhunderts durch die Tatsache, daß von 1883 bis 1897 der Orientexpress Paris - München - Wien - Istanbul auf der Simbacher Route durch Tögging fuhr. Wie mögen gerade Kinder seinerzeit diesen durchbrausenden Blitz auf Schienen bestaunt und ihm zugewunken haben. 1959 im Juli hatten die Tögginger wegen einer Streckenumleitung noch einmal für einige Tage dieses

TÖGING - HIER LEBE ICH - HIER KAUFE ICH EIN!

Vergnügen. In unseren Tagen gab es durch die Mitführung eines Kurswagens München - Linz von 1981 bis 1994 noch eine gewisse »internationale« Verbindung. Als kleine Nebensächlichkeit am Rande sei hier erwähnt, daß der Schreiber dieser Zeilen mit der Bahnstrecke in besonderer Weise verbunden ist. An dieser seit einem Vierteljahrhundert wohnend, ist er auch im Besitz der silbernen Taschenuhr, die in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts einen der ersten Lokomotivführer auf der Strecke München - Simbach begleitet hat. Es handelte sich dabei um Albert Schechner, der 1904 im Alter von 63 Jahren gestorben ist. Das für jeden Eisenbahner unentbehrliche Utensil stammt aus dem Besitz des Patenonkels des Verfassers, gleichen Namens wie voriger, der während und nach dem Krieg auch die Bahnpostlinie München - Mühldorf betreute.

Bahnhof Tögging

Erst 1907 wurde im Bereich des Haltepunktes eine Gleiskreuzung verlegt, wurden Weichen und Signale an ein Krauss-Stellwerk angeschlossen. Die Bedeutung des Töginger Bahnhofes stieg dann, als nach dem 1. Weltkrieg der Innkanal, Innwerk und Vereinigte Aluminiumwerke (VAW) gebaut wurden. Beide Werke erhielten zwischen 1920 und 1922 einen bei der östlichen Einfahrweiche abzweigenden Anschluß, zu dem auch zwei Übergabegleise gehörten. Ein Überholgleis und eine Ortsgüteranlage (Lagerhaus) mit Rampe und Güterschuppen vervollständigten die Anlagen. Das neue, jetzige Bahnhofgebäude mit einem Einheitsstellwerk wurde 1924 in Betrieb genommen. Das alte, zuletzt als Wohnung dienende Gebäude wurde um 1967 abgerissen. 1977 erhielt der Bahnhof ein DR-Stellwerk und Lichtsignale. Das verkürzte Ladegleis dient seitdem nur noch als Anschluß für das La-

gerhaus. Nachdem seither Rationalisierung und Zentralisierung das »Innenleben« des Bahnhofes verändert haben, dürfen wir gespannt sein, wie sich dessen äußeres Erscheinungsbild nach der Untertunnelung der Weichselstraße einmal darstellen wird.

Die Werksbahn

Nachdem schon während der Bauarbeiten für Kanal und Werk - es waren bis zu 7000 Arbeiter in den Jahren 1919 bis 1924 im Einsatz - eine Abzweigung parallel zum neuen Kanalstamm durch einen erst 1957 verfüllten Tunnel unter dem Kanalberg zur Wasserschloßsiedlung geführt hatte, wurde am 29. Juli 1923 auch die erste werkseigene Rangierlok in Betrieb genommen, die auf dem neuen Anschlußgleis Bahnhof - Werksgelände fuhr. Dabei mußte ein Höhenunterschied von ca. 30 m zur, auf der Niederterrasse gelegenen VAW überwunden werden. Später waren zwei Dampfloks für den Betrieb zwischen den Werken und dem Bahnhof im Einsatz, wobei auch dem schon genannten Güterschuppen am Bahnhof als Stückgutlager für VAW und Innwerk große Bedeutung zukam. Früher lieferte die Bahn 90 % aller Rohstoffe, vor allem Aluminiumoxid (Tonerde), für die VAW und sorgte für den Abtransport der Barren. Nach der unverantwortlichen Stilllegung des Werkes steht es vorerst noch in den Sternen, ob dieser Werksbahnanschluß noch einmal benötigt wird. Vielleicht machen die Herren von der VIAG einmal Nostalgiefahrten darauf?!

PV

Quelle: R. Wanka / W. Wiesner: Hauptbahn München - Simbach und ihre Nebenbahnen (Bufe-Fachbuchverlag, 84385 Egglham); Josef Rockinger: 90 Jahre Bahnwesen im Landkreis Altötting (in Heimatland Nr. 10, 1960)