

# Heimatbund TÖGING

## Beiträge zur Heimatgeschichte

JOSEF STEINBICHLER

### Bilder und Daten zur Geschichte des Bahnhofs Tögging (Inn) - 1. Teil

Am 24. September 1863 beschloss der Bayerische Landtag: „Es soll eine Eisenbahn von München in gerader Linie nach Osten, also auf dem kürzesten Wege über Ötting an die österreichische Grenze gebaut werden und zwar nach Simbach-Braunau.“

Es sollte allerdings noch bis zum 1. Mai 1871 dauern, bis die Teilstrecke München - Neuötting nach einer Bauzeit von drei Jahren in Betrieb gehen konnte, während der Abschnitt Neuötting - Simbach einen Monat später eingeweiht wurde.

Die ersten Jahre verkehrten auf der Strecke München - Simbach nur vier Züge in jeder Richtung. Die Fahrzeit für einen „Postzug“, so hießen damals die normalen Reisezüge, der um fünf Uhr früh in München Ost abfuhr, damals noch „Haidhausener Bahnhof“ genannt, betrug bis Simbach gut dreieinhalb Stunden; das Courier-Zugpaar 183/184 dürfte als Vorgänger des Orient-Express bereits Paris mit Wien verbunden haben. Eine Fahrkarte von Mühldorf nach München kostete 72 Kreuzer (ein Mauerer verdiente damals am Tag 48 Kreuzer).

Ab 1883 verkehrte der wohl berühmteste Zug, der Orient-Express, zweimal die Woche auf der Strecke München - Simbach - Wien; erst ab 1898 befuhr er die Strecke über Salzburg nach Wien.

Ein illustrierter Gast befuhr 1878 die neue Bahnstrecke: Die Kaiserin von Österreich reiste mit einem Sonderzug von München nach Wien, angekündigt durch einen Sonderfahrplan: „Reise Ihrer Majestät der Kaiserin von Oesterreich“. Für die Eisenbahner an der Strecke war das sicher eine aufregende Sache.

Tögging wird auf den alten Fahrplänen der siebziger Jahre noch nicht als Bahnhof genannt, es war damals nur ein Schrankenposten. Erst 1882 entstand die Haltestelle Tögging. Das ehemalige Schrankenwärterhäuschen erhielt einen Anbau für Wartesaal und Büro.



Mit dem Bau des Innkanals und des Kraftwerkes und der Inbetriebnahme des Aluminiumwerkes im Jahr 1924 war es notwendig, in den Jahren 1920/22 ein Anschlussgleis auf einem aufgeschütteten Damm in das 30 Meter tiefer liegende Werksgelände zu verlegen.



Die erste werkseigene Rangierlok wurde im Juli 1923 in Betrieb genommen.



Das Foto aus dem Jahr 1913 zeigt Stationsvorsteher Alois Nickl vor dem Tögginger Bahnhof.

Erst im Jahr 1907 wurde in Tögging ein zweites Gleis verlegt und ein Stellwerk gebaut, Ositurm genannt, so dass hier auch Züge kreuzen konnten.



Blick auf die Hebelbank des Tögginger Stellwerks.



Tögging war ein wichtiger Arbeitsplatz geworden, und das alte Bahnhofsgelände konnte das enorm gestiegene Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen. 1924 hat man ein modernes und repräsentatives Empfangsgebäude mit einem Stellwerk eingeweiht.



Im Jahr 1939 wurde Georg Meier Dienststellenleiter, der bis zu seiner Pensionierung 1956 im Bahnhof wohnte. Es war zu dieser Zeit noch Vorschrift, dass der Vorstand im Bahnhof wohnte.

Während des Krieges wurden mehr und mehr Frauen als Schalteristinnen oder Schrankenwärterinnen eingestellt, die aber im Sommer 1945 alle wieder wegen „Arbeitsmangel“ bzw. weil wieder mehr Eisenbahner zur Verfügung standen, entlassen wurden. Hier in Töging arbeitete auch einige Zeit der 1905 in Holland geborene Ludwig Ignatius, der von der Deutschen Wehrmacht zwangsdeportiert und nach Töging geschickt wurde. Im Mai 1945 kehrte er wieder in seine Heimat zurück. Einige Jahre später besuchte er seine ehemaligen „Kollegen“ in Töging und verlangte spaßeshalber seinen Lohn. Das Ganze endete dann in einem großen Saufgelage.

Anfang Mai 1945 besetzten die amerikanischen Streitkräfte Töging. Das Hauptquartier befand sich im Törringhof. Ein Befehlsstab war im Bahnhof untergebracht. Die Feldküche installierte sich im überdachten Teil des Bahnsteiges, der zu diesem Zweck rundum mit Fliegengitter eingeschlagen wurde. Alle in der Nähe des Bahnhofs untergebrachten Soldaten kamen zum Essen

fassen hierher. Die im ersten Stock des Bahnhofs wohnenden drei Eisenbahnerfamilien mussten für fünf Monate ihre Wohnungen räumen. Vorstand Georg Meier und Fahrdienstleiter Josef Moser zogen mit ihren Familien in die Güterhalle, Fahrdienstleiter Georg Rohrmeier wohnte mit Frau und Kindern in einem an der Rampe abgestellten Güterwagen.

An einem der drei Nussbäume vor dem Bahnhof lehnte tagsüber recht bequem ein Soldat und hielt Wache,

dauernd belagert von bettelnden Kindern.

Die von den Soldaten belegten Wohnungen sahen nach der Freigabe verheerend aus. Das Sofa von Meiers hatten die Amerikaner auf die schräge Bahnsteigüberdachung gestellt, um sich sonnen zu können. Damit das Sofa aber gerade stand, schnitten sie einfach die hinteren Füße ab.

(Zeichnungen: Franz Lamprecht)



Einige Tage nach dem Einmarsch der Amerikaner verkehrte von Mühldorf Richtung Simbach wieder ein Zug. Da alle Telefonleitungen zerstört waren, radelte ein Mühldorfer Eisenbahner nach Töging und meldete: „Morgen früh kommt ein Zug“. Der 14-jährige Sohn von Bahnhofsvorstand Meier radelte daraufhin nach Neuötting (auf Schleich-



wegen, denn die Amerikaner erlaubten keine Bewegungen der Deutschen ohne Genehmigung) und kündigte den dortigen Eisenbahner den Zug an.



Der Bahnhof Töging im Jahr 1950: Die 1924 gepflanzte Linde hat sich prächtig entwickelt, das Bahnhofsgebäude allerdings sieht etwas heruntergekommen aus.



Noch während der fünfziger Jahre war am Bahnhofsgebäude der Pfeil zu sehen, der den Luftschutzkeller anzeigte.

Bis zum Jahr 1952 befand sich an der Mauer des „Alten Bahnhofs“ dieser Pumpbrunnen, damit sich die Reisenden erfrischen konnten. Der blecherne Trinkbecher war gegen Diebstahl mit einer Kette gesichert.



Der 2. Teil  
»Bilder und Daten  
zur Geschichte des  
Bahnhofs Töging (Inn)«  
erscheint in der  
Februar-Ausgabe des  
Töginger Stadtblatts.