

Heimatbund TÖGING

Beiträge zur Heimatgeschichte

JOSEF STEINBICHLER

Der Bahnhof Töging

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.“ Bereits am 1. Mai 1871 konnte die Teilstrecke München – Neuötting nach einer Bauzeit von nur drei Jahren in Betrieb gehen, während der Abschnitt Neuötting – Simbach einen Monat später eingeweiht wurde. Die ersten Jahre verkehrten auf der Strecke München – Simbach drei 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; 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 Elisabeth von



1913: Alois Nickl als Stationsvorsteher in Töging



Fritz Schubert (1901-1969): Der Bahnhof Töging 1952, Öl auf Malpappe, 22 cm x 31 cm (das Bild kann mit sieben anderen Gemälden von Fritz Schubert im Töginger Heimatmuseum besichtigt werden)

Österreich reiste mit einem Sonderzug von München Centralbahnhof nach Wien, für die Eisenbahner an der Strecke war das sicher eine aufregende Sache.

Töging war anfangs nur ein Schrankenposten. Erst 1882 entstand die Haltestelle Töging. Das Schrankenwärterhäuschen erhielt einen Anbau für Wartesaal und Büro. Und im Jahr 1907 wurde in Töging ein zweites Gleis verlegt und ein Stellwerk gebaut, Ostturm genannt, so dass hier auch Züge kreuzen konnten.

Mit dem Bau des Kraftwerkes und der Inbetriebnahme des Aluminiumwerkes Ende 1924 war es notwendig, ein Anschlussgleis auf einem aufgeschütteten Damm in das 30 Meter tiefer liegende Werksgelände zu verlegen. Das alte Bahnhofsgebäude konnte das enorm gestiegene Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen und so wurde 1924 ein größeres Empfangsgebäude mit einem Stellwerk eingeweiht. Das Stellwerk wurde 1977 von einem modernen Drucktastenstellwerk mit Lichtsignalen abgelöst. 2001 entstand auf dem Gelände von Güterhalle, Rampe und Ladegleis ein großer Parkplatz für die Pendler.



Das Anschlussgleis zum Werksgelände wurde seit Schließung der VAW 1996 kaum noch benützt, man hat es 2014 gesperrt, die neuen dort angesiedelten Firmen benötigten keinen Gleisanschluss. Das Bild zeigt einen Güterzug auf der Fahrt vom Werksgelände zum Bahnhof, etwa 1960 (Foto: Hans Niedermeier)



Die Unterführung der Bahnlinie München-Simbach im Zuge des Ausbaues der Weichselstraße wurde 1996 freigegeben