



# Der Gröbenhüter

Mitteilungsblatt des Vereins für Heimatkunde und Heimatpflege Gröbenzell e.V.

Juli 2009

Nr. 29

## 111 Jahre Bahnstation Gröbenzell Sonderausstellung im Bürgerhaus 31.7.-13.9.2009

Genau genommen hat Gröbenzell keinen Bahnhof!? Nicht weil Fernzüge mit 160 km/h vorbeirauschen. Auch ist die S-Bahn keine verlängerte Münchner Straßenbahn.

jemandem verabredet, man geht zum „Bahnhof“ oder trifft sich „an der S-Bahn“.

Dabei ist fast schon vergessen, dass beinahe 60 Jahre vergehen und ein Mensch



Der Haltepunkt Gröbenzell kurz nach 1900. Links der Bahnübergang (heute Unterführung Kirchen-/Bahnhofstraße).

Nein, es fehlen einfach die Geleise! Und zwar jene zum Rangieren, wo Waggons abgestellt und neue Zuggarnituren zusammengestellt werden können. In Gröbenzell halten Züge nur – in korrektem Behördendeutsch heißt so ein Platz daher Haltepunkt. Es wird aber wohl kaum in Gröbenzell jemanden geben, der zum Haltepunkt Gröbenzell geht oder sich dort mit

sterben musste, bis in Gröbenzell Züge überhaupt anhielten.

Es war am 28. November 1834, als König Ludwig I. einer Privatgesellschaft die Konzession für den Bau einer Eisenbahnverbindung München-Augsburg erteilte. Das galt damals als besonders fortschrittlich, denn es war Einiges aufzuholen, hatte doch 1825 in England George Stephenson

die erste Schienenbahn der Welt gebaut. 1835 war es dann auch in Deutschland so weit, denn zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte der erste Dampfzug.

### **1. Spatenstich vor 170 Jahren**

Schon 3 Jahre später erfolgte der Baubeginn für die konzessionierte Verbindung München-Augsburg. Der erste Spatenstich am 9. Februar 1839 war bei Lochhausen. Erst eingleisig, dann zweigleisig legte man von dort die Schienen in Richtung Bahnhof München bzw. nach Augsburg.

Die Bauleistung war enorm, schon im ersten Baujahr wurden 20 km Erdbau und 4 km Oberbau fertig. 31 Brücken und Durchlässe entstanden gleichzeitig. So war es nicht verwunderlich, dass bereits am 25. August 1839 der Streckenabschnitt München-Lochhausen feierlich eingeweiht werden konnte. Zwei Monate später wurde der Abschnitt Lochhausen-Olching eröffnet und am 4. Oktober 1840 war die gesamte Strecke München Augsburg mit rund 60 km Länge fertiggestellt.

### **Neue Techniken für den Bahnbetrieb**

In den Anfangsjahren des Bahnbaues verwendete man hierzulande Granitquader, von denen je 1 Paar links und rechts einzeln in Schotter eingebettet und worauf mit Eisenklammern die Schienen fixiert wurden. Im Gröbenzeller Heimatmuseum ist so eine Schwelle aus der Zeit des ersten Eisenbahnbaues ausgestellt. Bei der späteren Umstellung auf die heute üblichen Schwellen aus Holz, Stahl oder Beton wurden die Granitquader soweit möglich für örtliche Verbauungen an der Strecke verwendet, so auch beim Durchlass des Gröbenbaches unter dem Bahndamm. Im Bach an der Nordseite sind einige dieser Ur-Schwellen noch zu erkennen.

Musste die bei der Eröffnungsfahrt eingesetzte Lokomotive mit Namen "Vesta" noch komplett aus England eingeführt werden, entstand bereits 1841 in München die Lokomotivfabrik J. A. Maffei. In der Anfangszeit bezog man noch Teile aus England, doch entwickelte sich danach rasch eine eigene Fertigung.

Neben Kohle wurde zeitweilig zum Beheizen der Dampfkessel Torf verwendet. Er war zwar weniger energiereich, stand dafür aber im Gebiet Gröbenzell und im Haspel-

moor ausreichend und vor allem recht kostengünstig zur Verfügung. Wo heute die Birkenstraße in westlicher Richtung an die Bahnlinie stößt, befand sich während des intensiven Gröbenzeller Torfabbaues eine Torfverladestation.

### **Aufnahme des Personen- und Güterverkehrs**

Ursprünglich waren es 37 Personen- und 12 Güterwagen, aus denen sich mit den vorhandenen 6 Lokomotiven Zuggarnituren bedarfsgerecht zusammenstellen ließen. Recht komfortabel reisen ließ es sich in der 1. Klasse mit gepolsterten Sitzen und Glasfenstern. Letztere fehlten schon in der 2. und 3. Klasse, dafür gab es dort lederne Wetterschutzvorhänge. Die 3. Klasse verfügte nur noch über ungepolsterte Holzbänke, wie auch die 4. Klasse, wo es am ungemütlichsten zuging, hatte man doch hier nicht einmal verschließbare Fenster.



Zugankunft in Gröbenzell vor 100 Jahren

Fahrpreis. Für die Strecke München-Lochhausen kostete die Fahrt in der 1. Klasse 48 Kreuzer, während in der 4. Klasse immerhin noch 15 Kreuzer zu bezahlen waren. Zum Vergleich: Der Preis für 1 Maß Bier lag bei 4 Kreuzer.

Im Jahr 1844 ging die privat von der München-Augsburger-Eisenb.-Gesellschaft geführte Strecke in den Besitz der Königlich Bayerischen Staatsbahn über. Im selben Jahr wurde an der Kreuzung heutige Kirchen-/Bahnhofstraße ein Bahnwärterhäuschen errichtet. Zu den Aufgaben des 1. Bahnwärters Josef Busch zählten die Bewachung des Überganges sowie das Bestreuen der Schienen mit Sand um den Reibungswiderstand beim Bremsen zu verstärken. 1910 folgte als Bahnwärter Johann Berger, ab 1925 Josef Amler.

## Durch Gröbenzell fahren die Züge durch

Am alten Zollhaus am Gröbenbach und an den armseligen Behausungen der inzwischen hier verstreut angesiedelten Torfstecher fahren die Züge vorbei. Der Verkehrserschließung durch die Eisenbahn waren aber immer mehr Menschen gefolgt, die hier Freizeitgrundstücke erwarben, Hütten errichteten und vereinzelt auch Häuser bauten. Um zur Bahn zu kommen, mussten die meisten zu Fuß entweder nach Lochhausen oder Olching gehen.

Als 1888 Justizrat Dr. Troll das Gröben-Zollhaus erwarb und zum Gut Gröbenzell ausweitete, wurde er schnell zum Befürworter einer Haltestelle. Mit Unterstützung der Herren Alois und Michael Böhmer wurden 300 Unterschriften gesammelt und ein Gesuch bei den Bayerischen Staatsbahnen eingereicht.

Vorangegangen war ein tragischer Unfall, der den Familienvater Georg Böhmer am 9. Februar 1885 das Leben kostete. Die Reisegeschwindigkeit der Züge war zu dieser Zeit wesentlich geringer als heute. Viele Lokomotivführer fuhren im Bereich Gröbenzell bewusst langsam, weil hier viele Fahrgäste einfach vom fahrenden Zug absprangen um sich den weiten Fußmarsch von Lochhausen oder Olching hierher zu ersparen. So auch an jenem Tag Georg Böhmer, beim Abspringen prallte er gegen ein Hindernis und zog sich tödliche Verletzungen zu. Er hinterließ eine Frau und 5 unversorgte Kinder.

## Endlich halten Züge in Gröbenzell

Dieses traurige Ereignis war dann wohl ausschlaggebend, dass das Gesuch positiv beschieden wurde und am 20.11.1898 die Haltestelle „Gröbenzell“ eröffnet werden konnte. Die „Station“ bestand aus 70 m Bahnsteig ohne Wartehäuschen, Fahrkarten mussten im Zug gelöst werden.

1906 wurde der Bahnsteig auf 160 m verlängert, aber erst 1911 erhielt Gröbenzell eine offene Wartehalle mit Fahrkartenausgabe.

1927 wurde die Bahnstrecke auf elektrischen Betrieb umgestellt und Gröbenzell bekam im selben Jahr einen „richtigen Bahnhof“ mit Warteraum.

Eine weitere Verbesserung brachte die 1930 eingerichtete Expressgutübernahme. Da trotz geschlossener Bahnschranken viele Fußgänger die Geleise überquerten und es auch zu tödlichen Unfällen kam, wurde 1931 eine Fußgänger-Unterführung (Durchlass) eröffnet.

Die Kriegszeit überstand die Bahnstation ohne Schäden.

Erst die Jahre 1975/76 brachten mit der Einführung des S-Bahnverkehrs und der Verlegung der Station von der Westseite an die Ostseite des Überganges sehr wesentliche Änderungen. Die Bahnhofsgebäude wurden abgerissen und die Bahntrasse auf 4 Geleise erweitert. Güterabfertigung und Fahrkartenschalter löste man auf. Für die Fußgänger wurde eine weiträumige Unterführung gebaut, ein Kiosk errichtet. Mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs zwischen Gröbenzell Nord und Süd zur Straßenunterführung Freyastraße gehörten auch die lästigen Wartezeiten an den geschlossenen Bahnschranken der Vergangenheit an.

Die ursprünglich von S 3 in S 8 und zuletzt in S 4 umbenannte S-Bahnlinie mit teilweisem 10-Minutentakt bietet heute eine attraktive Alternative zum Individualverkehr.

Zur besseren Erreichbarkeit der Bahnsteigebene wurde 1998 ein Lift eingebaut. In den Jahren 2008/9 sind Unterführung und der Zugangsbereich zur Station optisch umgestaltet worden. KHF



Der Bahnübergang um 1970. Im Hintergrund die Bahnhofs-gaststätte. Neben dem Stellwerk der alte Durchlass von 1931 für Fußgänger.



# Veranstaltungsprogramm im Rahmen der Sonderausstellung

## 111 Jahre Bahnstation Gröbenzell

Im Jahr 1998 wurde das 100 jährige Bestehen einer eigenen Bahnstation in Gröbenzell mit einem großen Fest gefeiert. Der damals neu gegründete Verein für Heimatkunde und Heimatpflege „Die Gröbenhüter“ organisierte neben einer programmreichen Eröffnungsfeier Höhepunkte wie eine Fahrt mit einem nostalgischen Dampfzug, eine Sonderausstellung zum Thema Eisenbahn, aber auch in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen und Institutionen in Gröbenzell einen Auto-Oldtimer-Corso, Tanzvorführungen, Modeschau, Flohmarkt für Eisenbahnfreunde, Präsentation historischer Feuerwehrgeräte u.v.m. Die gute Verkehrsanbindung macht Gröbenzell attraktiv, ein guter Grund, an 170 Jahre Eisenbahn und 111 Jahre eigene Bahnstation mit einer informationsreichen Sonderausstellung zu erinnern.

Eröffnung der Sonderausstellung „111 Jahre Bahnstation Gröbenzell“ in der Galerie des Bürgerhauses, Rathausstr. 1, am Freitag, den 31. Juli 2009, Beginn 19.30 Uhr

Die Ausstellung ist geöffnet:

jeden Dienstag von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr

jeden Freitag von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr

jeden Sonntag von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Dienstag, 25. August 2009, 19:00 Uhr Galerie Bürgerhaus:

„Verstehen Sie Bahnhof!“

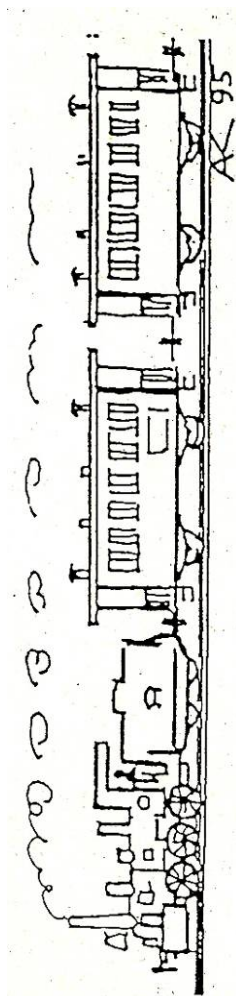
Wolf Euba liest Texte rund um die Eisenbahn

te-Sonderveranstaltungen entnehmen Sie bitte der Tagespresse.

13.09.2009 Ende der Sonderausstellung

Der Eintritt ist frei.

We-  
re



Nostalgie-Zug in  
Gröbenzell 1998



Herausgeber:	"Die Gröbenhüter" Verein für Heimatkunde und Heimatpflege Gröbenzell e. V.	
Verantwortlich:	Rudi Ulrich, 1. Vorsitzender	Redaktion: Kurt H. Fiala
Satz und Bildbearbeitung:	Werner Urban	Druck: Eigenverlag