

Der Bau der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg

von Georg Walter

Das Streckennetz der Königlich privilegierten bayerischen Ostbahnen beschränkte sich auf den Osten Bayerns, das heißt, auf Niederbayern und die Oberpfalz. Gleichwohl bemühte sich die Ostbahn für diese Gebiete ein sinnvolles Streckennetz zu entwickeln.

Im Jahre 1859 eröffneten die Königlich privilegierten bayerischen Ostbahnen die Strecke von Regensburg nach Nürnberg über Schwandorf. Wegen der einfachen Streckenführung, die meist sehr flach und ohne große Geländeüberwindungen ist, entschied man sich für diesen Weg. Die längere Fahrzeit aber brachte schon bald viel Kritik hervor. Im europäischen Sinne suchte man für diese Strecke eine Abkürzungslinie, wobei vier Varianten vorgeschlagen wurden. In der Verwaltungsratssitzung der Ostbahn vom 20. April 1869 gab Direktor Badhauser einen Überblick über die vier zur Diskussion stehenden Trassen zwischen Regensburg und Nürnberg. Es waren dies:

1. Von Regensburg über Etterzhausen – Sengenthal – Neumarkt – Postbauer nach Nürnberg, Länge 118 km.
2. Von Regensburg auf der gleichen Trasse bis in die Nähe von Neumarkt und über Altdorf nach Nürnberg, Länge 123 km.
3. Von Regensburg durch das Tal der Schwarzen Laber über Alling nach Postbauer und über Feucht nach Nürnberg, Länge 124 km.
4. Von Regensburg durch das Labertal über Alling nach Altdorf und Nürnberg, Länge 129 km.

Bei dieser Variante der Trassenführung, wäre die Strecke von Sinzing aus, von der Mündung der Laber in die Donau, durch das gesamte Labertal bis Pelchenhofen und weiter über Altdorf

nach Nürnberg verlaufen.Im mittleren Streckenabschnitt hätte die Bahn die Ortschaft Degerndorf durchfahren.

Eine weitere Variante durch das Laberal wäre noch gewesen, dass die Talbahn die Linie bei Beratzhausen verlässt und am rechtseitigen Laaberhang entlang über See nach Parsberg fährt.

Nach Darlegung der Vor- und Nachteile der einzelnen Strecken sprach sich Direktor Heinrich Badhauser, Nachfolger von Paul von Denis, für die erste Linie aus, die später auch gebaut wurde. Doch im Verwaltungsrat hatte er nicht die Mehrheit hinter sich. Großkaufmann Neuffer aus Regensburg warb für die Führung der Bahn durch das Labertal. Dadurch könne man jeden Vorspann für die Züge vermeiden, auch sei ein Tunnel mit 800 Fuß Länge nicht mehr notwendig. Zudem gäbe es im Labertal viele Industrieunternehmen, die noch entwicklungsfähig seien und die auf die Frequenz der Bahn sicher einen sehr positiven Einfluss hätten. Badhauser gab Neuffer bezüglich der horizontalen Projekte recht. Die Laaberlinie hatte weniger Steigungen als die über Etterzhausen, doch sei diese um 1,3 Stunden länger und daher auch aufwändiger zu bauen. Das Labertal könne man günstiger durch eine Vizinalbahn* anschließen.

Der Bauauftrag wurde am 29.4.1869 für die jetzt bestehende Strecke erteilt.²

Der Bau dieser Strecke griff damals erheblich in den Alltag der Bewohner ein. So zog z.B. eine entlassene Bahnbauarbeitertruppe des Streckenabschnittes Laaber mittellos umher. Da den böhmischen Bahnarbeitern falsche Lohnversprechungen gemacht worden waren, kam es zu Tumulten. Bei den gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen den Arbeitern und der Bauleitung waren zwei böhmische Arbeiter lebensgefährlich verletzt worden. Immer wieder waren böhmische und italienische Saison- und Wanderarbeiter als Lohndrücker beim Streckenbau Regensburg – Nürnberg eingesetzt worden. Diese „Provokation“ führte zu schweren Eisen-

* Nebenbahn

² Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

bahnbauarbeiterunruhen. Anfang November 1871 wurden bei einem Tumult gegen die 81 neu angeworbenen böhmischen Arbeiter, zwei getötet.

Der beim Bahnbau übliche raue Ton und Umgang konnte jederzeit um sich greifen, sodass die Behörden einen aufkommenden Autoritätsverfall unterer Schichten gegenüber Amtspersonen und Arbeitgebern befürchteten. Unruhen an Bahnbaustellen konnten leicht der Funke für soziale und wirtschaftliche Unruhen im Umland werden. Die Bauleitung und staatliche Ordnungskräfte unterbanden daher sofort jegliche Angriffe auf die bestehende Ordnung.²

Eigens neu geschaffene Polizeistationen sorgten für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Es gab insgesamt 36 Paragraphen der „Polizeilichen Vorschriften über die Behandlung und Beaufsichtigung der Arbeiter bei dem Baue der Bayerischen Ostbahnen“. Eine Vielzahl betraf die polizeiliche Überwachung der Bauarbeiter während der Arbeit und auch am Feierabend. Die Befugnisse zeigten sich vorwiegend in Details. So war die „Distrikts-Polizeibehörde“ verantwortlich, ob weibliche Personen oder sonntagsschulpflichtige Kinder auf der Baustelle zugelassen waren. Die Frage, ob die Arbeiter den Feierabend in der „Herberge“ oder im Wirtshaus verbringen durften, lag wieder im Ermessensspielraum der Polizei. Jede Änderung der Herberge bedurfte zuerst der Genehmigung der Polizei und dann der des Vorarbeiters. Selbst die strengen Maßstäbe bei Entlassung fügten sich nahtlos ein. So hatte ein entlassener Arbeiter (egal aus welchem Grunde) den Bauplatz zu verlassen und der Polizei eine Bestätigung des Herbergsvaters vorzulegen, aus der hervorging, dass er keine Schulden hatte. Anschließend musste er sich baldmöglichst *„an jenen Ort begeben, wohin ihn das Visa seiner polizeilichen Legitimation wies, außerdem wird er als Landstreicher behandelt“*. Sollte der Entlassene einen neuen Arbeitsplatz bei der Ostbahn anstreben, so musste dieser mindestens „20 Poststunden“ entfernt sein.

² Peter Heigl „Allinger Bockerl“

Viel Freude werden die Arbeiter unter diesen Bedingungen nicht entwickelt haben. Wurde doch einmal gefeiert, drohte am Ende möglicherweise das Gefängnis, denn § 11 besagt: *„...Läßt sich ein Arbeiter begeben, einen ganzen Tag oder halben Tag von der Arbeit wegzubleiben, um zu feiern oder einen sog. blauen Montag zu machen, sind die Bauführer bei eigener Verantwortlichkeit und bei Vermeidung eigener polizeilicher Rüge gehalten, die Fehlenden der betreffenden Distrikts-Polizeibehörde zur geeigneten Bestrafung anzuzeigen“*. Arrest gab es schon bei minderschweren Delikten, wie beispielsweise „unerlaubtes Entfernen“ von der Baustelle.³

Ein Baulos hatte der italienische Unternehmer K. del Bondio. Das enge Zusammenwohnen in den primitiven Baracken und mangelnde Hygiene führten schließlich zu Seuchen und Krankheiten. Sogar die Schwarzen Blattern wurden eingeschleppt, denen als erster Gastwirt Johann Nepomuk Payerl aus Laaber zum Opfer fiel. Er hatte Bekannte in Frauenberg besucht und sich dabei angesteckt. An seiner Beerdigung am 14.4.1872 durften nur die Totengräber teilnehmen. Sie mussten sich in Essig getauchte Tücher vor den Mund binden.⁴

Viele ausländische Arbeitskräfte waren auch am Bau der Eisenbahnbrücke Beratzhausen (1870–1872) beschäftigt. Mehr als 1.000 Arbeiter, meist Italiener, mussten in extra für das Baupersonal errichteten Wohnhäusern in Beratzhausen untergebracht werden.⁵

Die Bauberichte zeigen, dass von Anfang an erhebliche technische Schwierigkeiten zu meistern waren. Immer wieder gab es Damm- und Böschungsrutschungen, weil die Bahn fast durchwegs in unwegsamen und schlecht zugänglichem Gelände erbaut wurde.⁶

Zitat aus der Baubeschreibung von Cosmas Lutz „Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines“ R. Oldenburg Verlag, München und Leipzig 1883:

³ Manfred Bräunlein „Die Ostbahn“

⁴ Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

⁵ Peter Heigl „Allinger Bockerl“

⁶ Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

Bauoberleitung durch die Direktion der Kgl. priv. bayer. Ostbahnen in München.

Oberingenieur: *Fromm Ludwig*

Architekt: *Zenger Karl*

Ausführung durch die Eisenbahnbausektionen:

1. Regensburg

Peter Karl

Sektionsingenieur, vom November 1869 bis November 1872

Schmidt Wilhelm

Sektionsvermesser, vom November bis Dezember 1872

Schöller Wilhelm

Sektionsingenieur, vom Dezember 1872 bis August 1873

Zenger Joseph

*Ostbahn - Betriebs- und Sektionsingenieur, vom August 1873 bis Juni 1880
Extradition an die Betriebsverwaltung.*

2. Laaber

Hüttner Karl

Sektionsingenieur, vom Juli 1869 bis Juli 1871

Extradition an die Sektion Parsberg

3. Parsberg

Schöller Wilhelm

Sektionsingenieur, vom August 1869 bis Dezember 1872

Mit der Sektion Regensburg vereinigt.

4. Neumarkt i. O.

Kohler Friedrich

Sektionsingenieur, vom August 1869 bis September 1873

Extradition an die Betriebsverwaltung

5. Nürnberg

Strehl Ludwig

*Sektionsingenieur, vom Mai 1869 bis
Dezember 1871*

*Extradition an die Betriebsverwaltung.
Bauleitung für die Erweiterung des
Ostbahnhofes Nürnberg*

Mennel Johann

*Ostbahnbetriebsingenieur vom Nov. 1871
bis Juni 1872*

Beichele Adolf

Höchstetter Chr.

*desgleichen vom Juni 1872 bis August 1876
kgl. Betriebsingenieur vom August 1876 bis
April 1877*

Extradition an die kgl.

*Eisenbahnbausektion Nürnberg I für
Erweiterung des Staatsbahnhofes
Nürnberg*

Die Bahn beginnt von Regensburg aus mit ihrer schwierigsten Strecke. Schon der Bahnhof Regensburg selbst erforderte an der Ausmündung der Bahn einen sehr namhaften Erdaushub, wobei ein römisches Totenfeld mit vielen interessanten Funden aufgedeckt wurde. Nachdem die Linie sich von der Donauthalbahn bis in die Nähe von Prüfening hingezogen hat, beginnt sie behufs Überschreitung der hochgelegenen Wasserscheide zwischen Naab und Laber ober Etterzhausen, schon von hier aus zu steigen. Sie erreicht auf diese Weise mittels eines über 18 Meter hohen Dammes die Donaubrücke bei Maria Ort. Diese besteht aus dem rechtsseitigen, niedrigen Donauufer, aus sechs in Stein gewölbten Flutöffnungen zu je 24 Meter Lichtweite, dann aus 3 mit eisernen Fachwerken überspannten Stromöffnungen von je 63 Metern Lichtweite. Die oben liegende Fahrbahn liegt 21,4 Meter über Nullpegel der Donau. Hiermit tritt die Bahn in das Naabthal ein, dessen rechtsseitiges Gehänge bis zur Station Etterzhausen von vier bedeutenden Schluchten zerrissen ist, weshalb auf dieser Strecke Dämme von 17 Meter bis 35 Meter Höhe mit Felseinschnitten von 11 Meter bis 25 Meter Tiefe abwechseln. Die hierbei notwendigen 4 Durchfahrten mit Sohlenkanälen für die Wildwasser erhielten Längen von 33 Meter bis 37 Meter. Die Station Etterzhausen selbst

liegt 58 Meter über dem Wasserspiegel der Naab, an dem Nordgehänge eines bewaldeten dolomitischen Bergrückens.

Bei dem Pfarrdorfe Nittendorf wird die Wasserscheide zwischen Naab und Laber erreicht. Hier war ein sehr bedeutender Bahneinschnitt von 730 Meter Länge geboten, da die Wasserscheide in einer Tiefe von 36 Meter durch Braunkohle- und Mergellager durchstochen werden mußte. Erdrutschungen von ungeheurer Ausdehnung machten den Bahnbau in diesem Einschnitte zu einem höchst ungünstigen, so dass man es schließlich vorzog, die Bahnplanie vorerst nicht auf die volle Tiefe hinabzutreiben, wenn auch hierbei eine Steigung von 1:70 provisorisch in Anwendung zu bringen war. Hingegen erfolgte nach einigen Jahren die volle Ausbeutung des Einschnittes ohne alle Schwierigkeiten, so dass nunmehr auch hier die Maximalsteigung von 1:100 nicht überschritten ist.

Aus dem Einschnitte heraustretend gelangt man zur Station Aichhofen. Von dieser weg steigt die Bahn immer weiter an dem linken Labergehänge, welches wie das rechtsseitige Naabgehänge von tiefen Schluchten vielfach durchschnitten ist. Es kommen daher auf dieser Strecke große Erdarbeiten vor, deren bedeutendste waren: Der Seelacher Einschnitt 20 Meter tief, welcher der Hauptmasse nach ähnliches Material wie der Nittendorfer Einschnitt zu Tage förderte, ferner der Endorfer Damm und die Abtragungen und Auffüllungen vor Bergstetten mit einem 115 Meter langen Kunstbau.

Weiteres ist der Viadukt bei Friesenmühle über die Schwarze Laber als ein hervorragendes Kunstbauobjekt zu verzeichnen. Derselbe ist 41 Meter hoch und hat 3 nicht ganz gleich weite Öffnungen von je 55 Meter Lichtweite, die mit eisernem parallelgurtigem Fachwerk überspannt sind.

Nach Passierung der Station Parsberg und des 20 Meter tiefen Einschnittes außerhalb derselben entfernt sich die Bahn von der Schwarzen Laber unweit Darshofen und gelangt nun, das Mühlthal bei Kerschhofen mittels eines 22 Meter hohen Dammes übersetzend und fortwährend ansteigend, zum 18 Meter tiefen Wasserscheideeinschnitt zwischen der schwarzen und der kleinen

Laber bei Batzhausen; von da fällt sie dann, den Bergrücken bei Salmansdorf einer Tiefe von 30 Meter durchschneidend zur Deininger Laber hinab, diese mittels eines fünf Öffnungen haltenden Viaduktes übersetzend. Derselbe ist 39 Meter hoch und wurde als Fachwerksbrücke mit 3 Öffnungen zu je 60 Meter projektiert, musste aber, da im Jahr 1872 Dammrutschungen in nächster Nähe eingetreten waren, um zwei Öffnungen, eine zu 60 Meter, die andere zu 70 Meter, erweitert werden.

Die Bahn, welche hier eine Abwechslung schwieriger Bauten und schöner Landschaftsbilder bietet, senkt sich nun allmählich, die Station Deining und den großen Einschnitt passierend, über Sengenthahl an den östlichen Gehängen des Greisel- und Sulzbachthales zur Ebene bei Neumarkt herab. In derselben läuft sie einige Zeit mit der Neumarkt–Beilngrieser-Straße parallel und gelangt alsbald in den an der Südseite von der Stadt Neumarkt angelegten Bahnhof. Hierauf überbrückt sie den Main-Donau-Kanal, wendet sich mittels einer großen Kurve gegen Heng und musste, da nächst Postbauer die Wasserscheide zwischen Donau und Main zu durchbrechen war, einen Einschnitt von 14 Metern Tiefe ausgehoben werden

Bei Guglhof überkreuzt sie nochmals den Kanal und erreicht, bei Ochenbruck die Schwarzach durch eine 22 Meter hohe, gewölbte, drei Öffnungen haltende Brücke mit je 17 Meter Lichtweite überschreitend, endlich die Station Feucht. Durch den Lorenzer Reichsforst, in welchem sie östlich von Altenfurth die Staatsstraße dreimal durchkreuzt und an dem bekannten, zu den Ausflügen von Nürnberg so viel benutzten Dutzendteich, entlang sich hinziehend, mündet sie unweit Glaishammer in die alte Amberg-Nürnberger Linie ein, um mit dieser den Bahnhof Nürnberg zu erreichen

Die größte Steigung beträgt 1:100, der Minimalradius beträgt 580 Meter Länge.

Infolge Erbauung dieser Linie mussten auch die Bahnhöfe in Regensburg und Nürnberg für Zwecke der Ostbahnverwaltung eine wesentliche Erweiterung erfahren.

Für die Eröffnung der ganzen 100,55 Kilometer langen Bahnlinie war zuerst der Herbst 1872 in Aussicht genommen; die 36,09

Kilometer lange Teilstrecke Nürnberg - Neumarkt konnte jedoch schon am 1. Dezember 1871 eröffnet werden, während die 20,45 Kilometer lange Strecke Neumarkt – Seubersdorf vorzugsweise wegen der Erdabbrüche am linksseitigen Gehänge des Laberüberganges bei Deining erst am 15. Mai 1873 dem Betrieb übergeben wurde. Die Inbetriebsetzung der 44,01 Kilometer langen Strecke Seubersdorf – Regensburg verzögert sich wegen der Rutschungen im Nittendorfer Einschnitte bis 1. Juli 1873.

Von Regensburg bis Prüfening geht die Bahn nur durch quartäre Gebilde, tritt dann in den weißen Jura ein und verbleibt in dem selben, inzwischen einige Male durch tertiäre Auflagerungen gehend, bis in die Nähe von Salmansdorf, durchschneidet von hier bis Neumarkt die Triasformation und erreicht dort den Keuper, den sie bis Nürnberg nicht verlässt.

Die Baukosten betragen zum Schluß des Jahres 1881 ohne Geldaufbringung 32.077.405 M oder per Kilometer 319.019 M.

Bei Bauarbeiten und in den extra eröffneten Steinbrüchen, verunglückten mehrere Arbeiter tödlich. Am 10. Oktober 1871 ereignete sich an der Mariaorter - Brücke ein schwerer Unglücksfall. Ein Rüstträger stürzte in die Donau, der Schleppkahn wurde gegen den Pfeiler gedrückt und ging unter. Zwei weitere in der Nähe stehende Kräne wurden ebenfalls zertrümmert. Das Schlimmste aber war: fünf verheiratete und ein lediger Arbeiter wurden getötet und eine ganze Reihe weiterer Männer wurde dabei mehr oder minder schwer verletzt. Bezeichnend für die damalige Zeit ist, dass bei der Schadensaufstellung zuerst bis in Einzelheiten der Sachschaden aufgezählt wurde und dann erst indirekt der Personenschaden an die Reihe kam.⁷

Bereits 1856, zu Baubeginn der Ostbahn, gab es den „Pensions- und Unterstützungsfonds“, den Witwen und Waisen in Anspruch nehmen konnten. So musste auch in eine Spitalkasse einbezahlt werden. Der Bauführer hatte von jedem Arbeiter einen wöchentlichen Betrag von 4 Kreuzern an die Spitalkasse abzuführen. *„Gegen Entrichtung dieses Beitrages, wird jeder Arbeiter welcher erkrankt oder*

⁷ Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

beschädigt oder dadurch arbeitsunfähig wird, erforderlichenfalls in eine entsprechende Anstalt transportiert werden“. Jedoch auch hier gab es strenge Abgrenzungen. So wurde eine Krankheit, die auf *„liderlichen Lebenswandel“* zurück zu führen war, nicht auf Kosten der Spitalkasse behandelt.⁸

Das Bachmeierhaus in Parsberg war zu dieser Zeit ein Spital. Es befand sich an der Stelle, wo heute die Hypobank steht.⁹

Das beschriebene soziale Engagement der Ostbahn war damals nicht üblich. Die Sozialgesetzgebung von Otto Bismarck kam erst im Jahre 1881. Die soziale Betreuung bei den bayerischen Ostbahnen kann deshalb als sehr modern eingestuft werden.

Direktor Badhauseer schrieb am 28 .Oktober 1871 dem Verwaltungsrat, dass zum 1. Dezember 1871 die Strecke von Nürnberg nach Neumarkt ohne weiteres in Betrieb genommen werden könne. Die Gleise seien samt der Weichen und Kreuzungen vollständig verlegt. Wörtlich meinte Badhauser: *„Unter diesen Verhältnissen scheint mir die Aufgabe vorzuliegen, die Segnungen der Bahn der dortigen Gegend ohne weiteren Verzug nutzbar zu machen. Ich bitte daher um die Ermächtigung zur Eröffnung der Strecke.“*¹⁰

Am 14. Mai 1873 verkehrte der Eröffnungszug zwischen Regensburg und Seubersdorf. In Beratzhausen hielt sogar der Eröffnungszug an, damit die Fahr- und Festgäste das *„riesige Kunstwerk“*, dessen *„Schlankheit“*¹¹ so beeindruckte, bestaunen konnten. Bewunderer fand die Brücke damals wie heute. Der Zug bestand aus einer Dampflok der Baureihe B, der je zwei Personenwagen 1./2. und 4. Klasse angehängt waren. Nach der Rückkehr nach Regensburg wurde den Gästen in der Bahnhofsrestauration ein „Diner“ gereicht. Dieses hatte allerdings noch Nachwirkungen. Bahnhofswirt Herold berechnete nämlich insgesamt 79 Flaschen Wein und 350 Zigarren, es hatten an dem

⁸ Manfred Bräunlein „Die Ostbahn“

⁹ Bildband „Parsberg in alte Ansichten“ von Günther Pflüger

¹⁰ Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

¹¹ Peter Heigl „Allinger Bockerl“

Essen aber angeblich nur zwanzig geladene Gäste teilgenommen. So blieb es nicht aus, dass Direktor Badhauser die Betriebsinspektion Regensburg aufforderte: *„Man möge klären, wieso bei einer Beteiligung von nur zwanzig Personen an dem Diner, 79 Flaschen Wein und 350 Zigarren gereicht werden konnten. Da würden auf den Kopf fast 4 Flaschen Wein und siebzehn Stück Zigarren entfallen. Angenommen, dass auch dem Fahrpersonal des Extrazuges eine Flasche Wein verabreicht worden sei, so bleibe doch die aufberechnete Zahl noch immer exorbitant“*.

Bahnhofswirt Jean Herold gab dem Bahnhofsinspektor Wagner gegenüber am 28.Mai zu Protokoll, *„dass nicht zwanzig, sondern zweiundzwanzig Personen an dem Diner teilgenommen hätten. Nach Beendigung desselben hätten Sektions-Ingenieure Schöller und andere Beamte und noch eine Anzahl weiterer Beamter und Bediensteter zu der Gesellschaft beigezogen, teils in dem daneben befindlichen Restaurationslokal bewirtet, wie z. B. mehrere Herren vom Bahnhof und aus der Werkstätte und vom Baupersonal. Das Fahrpersonal des Extrazuges erhielt ebenfalls Wein“*. Wörtlich dann Herold: *„Diese Thatsachen und die Dauer des Diners respektive der Gesellschaft bis zwölf Uhr nachts, verbunden mit der ausgezeichneten Güte der von mir aufgestellten Weinsorten, werden den Consum von 79 Flaschen Wein nicht exorbitant erscheinen lassen und ist diesem Quantum in der That getrunken worden. Ebenso verhielt es sich mit den Cigarren. Ich habe 350 Stück aufgestellt, davon aber keine zurückerhalten.“*¹²

Man befragte noch die Benannten oder die bei der Fahrt anwesenden höheren Beamten, die aber alle nur sagen konnten, dass sie niemanden zu der Feier zugezogen hätten, aber doch erheblich mehr Leute als die ursprünglichen zwanzig Personen daran teilgenommen hätten. So blieb der Ostbahngesellschaft trotz aller Sparsamkeit nichts anderes übrig, als die beachtliche Rechnung über diese an sich recht nebensächlich behandelte Feier zu bezahlen.

¹² Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

Die Strecke Regensburg Nürnberg erreicht bei Batzhausen ihren höchsten Punkt mit 518 m ü. Meereshöhe. Dort steht etwa 100 m südlich der Strecke die Wallfahrtskirche „Maria Hilf“. Bei den Lokomotivführern hieß sie nur die „Erlöserkirche“. Von Nürnberg bis hierher beträgt die Steigung 179 m, von Regensburg aus 197 m. Wenn die Dampflokomotiven früher diese Steigung geschafft hatten, waren die Heizer erlöst, denn dann hatte der Zug den Jura überwunden und es ging auf der anderen Seite bergab. 50 Zentner Steinkohle musste ein Lokomotivheizer bei einem schweren Güterzug in den Schlund seiner Lok schaufeln, bis er hier oben war. Wohlgemerkt innerhalb einer Stunde. Kein Wunder, dass er das „Erlöserkircherl“ herbeisehnte.¹³

Das Felstor, Deutschlands kürzester Tunnel, befindet sich zwischen Etterzhausen und Mariaort. Er ist nur 10 m lang.

Bereits 1896 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut. 1950 erfolgte die durchgehende Elektrifizierung.

Der erste europäische Zug passierte die Strecke 1894 und erhielt später den Namen „Wien – Ostende - Express“.

Sämtliche schienengleiche Bahnübergänge für Fahrzeuge wurden beseitigt, zuletzt der beim Bahnhof Laaber im Jahre 1984.

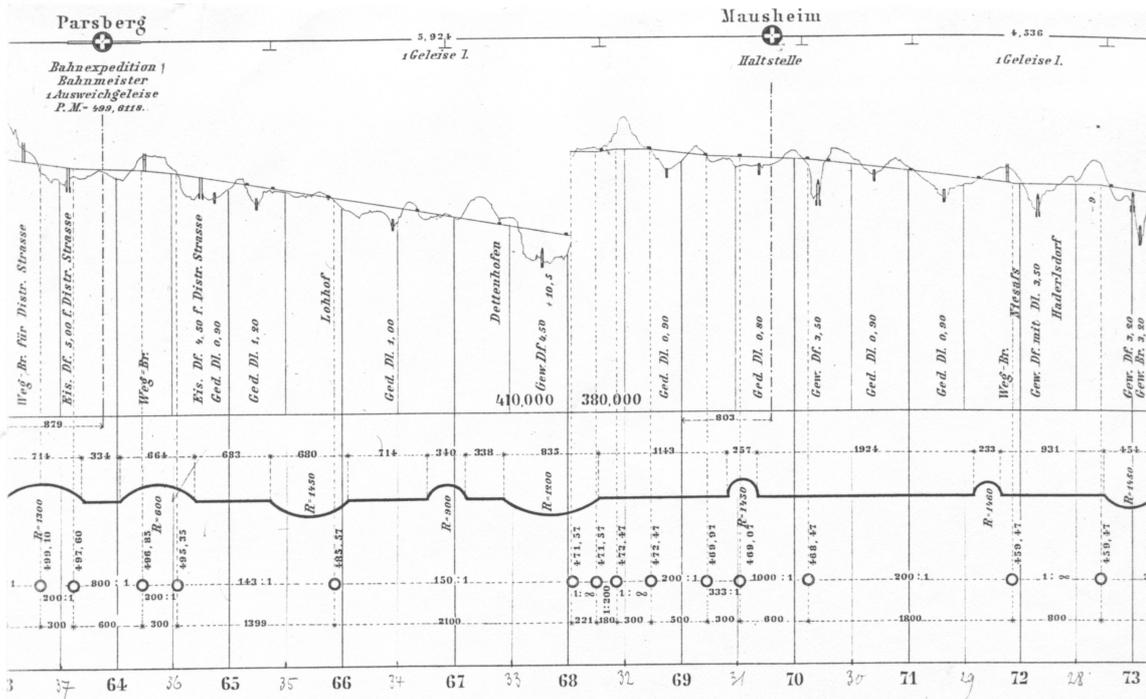
1960 wurde mit einer Generalüberholung der Deininger Brücke begonnen, bei der die Pfeiler mit Zementleim ausgepresst und mit einem neuen pfostenlosen Stahlstrebfachwerküberbau ausgerüstet wurden. Sie kann jetzt wie alle Brücken dieser Strecke eine Meterlast von 10 Tonnen tragen. 950 Tonnen Stahl und 38.000 Schrauben wurden dabei verarbeitet. Für den alle 25 Jahre nötigen 4-fachen Anstrich sind allein für die Grundierung 45 Tonnen Farbe nötig. Die Verhältnisse bei der Talbrücke Beratzhausen sind ähnlich. Sie wurde von 1961 bis 1964 vollkommen erneuert.

Die Königlich privilegierten bayerischen Ostbahnen existierten von 1856 bis 1875. Danach wurden sie von der Königlich Bayerischen

¹³ Walther Zeitler „Eisenbahn in Niederbayern und der Oberpfalz“

Staatsbahn erworben und in „Königlich Bayerische Staatsbahn“ umbenannt.

Die gesamte Bahnstrecke von 100,55 km Länge ist mit Kilometertafeln ausgestattet. Zwischen den Kilometertafeln 31,2 und 35,1, von Regensburg kommend, durchläuft die Strecke den Gemeindebereich Lupburg. Da die Streckenführung ohne großes Hindernis verläuft, sind die Arbeitsniederschriften sehr spärlich. Noch vor dem großen Umbau 1960 war die Anzahl der schienengleichen Übergänge zwischen Parsberg und Mausheim noch mit 12 angegeben worden. Die Schrankenanlagen zwischen Mausheim und Parsberg wurden von 3 Wärterhäuschen aus bedient. Die gesamte Strecke wurde überholt, Kurven begradigt, sowie die schienengleichen Übergänge wegen der Unfallgefahr beseitigt. Die Brücke nach Willenhofen wurde 1958 gebaut. Insgesamt beinhaltet der Streckenabschnitt im Gemeindebereich Lupburg die Brücke nach Willenhofen für den Verkehr See – Willenhofen, bzw. zur B 8 nach Hemau, sowie eine Brücke nach Spitzberg. Die zwei verbliebenen Durchlässe werden noch von den Landwirten als Durchfahrt genutzt.



Maasstab der Längen - 1:50000.

Maasstab der Höhen - 1:2000.



Situationsplan 1880
 DB Museum

Maasstab - 1:50000.