

Camilla Weber

## Der Bau der Eisenbahnlinien rund um Neumarkt: Einblicke in den Lebensalltag entlang der Schienen

Im Jahr 1869 wurde neben anderen Strecken der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Regensburg und Nürnberg über Neumarkt durch die Bayerische Ostbahn beschlossen – eine Strecke, die deutlich (35 Kilometer) kürzer war als die bestehende Bahnverbindung Regensburg-Amberg-Nürnberg.<sup>1</sup> Man entschied sich dabei für eine Trasse über Etterzhausen und Postbauer und gegen eine Streckenführung durch das Laabertal, wie sie die dortigen Fabrikbesitzer favorisierten. Da *die Linie Regensburg-Nürnberg einen entschieden internationalen Charakter*<sup>2</sup> aufwies, wollte man bei der Trassenführung die *möglichst kürzeste und betriebsfähigste Linie*<sup>3</sup> ausbauen. Eines der schwierigsten Teilstücke neben der Brücke bei Mariaort westlich von Regensburg war die Überführung über das Tal der Weißen Laber bei Deining. Hier mussten umfangreiche Erdarbeiten vorgenommen und Sicherungsanlagen gebaut werden. Erst nach drei Jahren Bauzeit konnte im Juni 1873 nach Abschluss dieser Arbeiten auch das letzte Teilstück der Strecke zwischen Regensburg und Nürnberg für den Verkehr eröffnet werden.<sup>4</sup>

Bei der Errichtung des Deininger Viaduktes waren zahlreiche Arbeiter aus dem In- und Ausland beschäftigt, die untergebracht und gepflegt werden mussten.<sup>5</sup> Durch die italienische Baufirma Del Bondio,<sup>6</sup> die am Bau der Bahn um Neumarkt maßgeblich beteiligt war, kamen auch zahlreiche italienische Arbeiter in die Oberpfalz, wie etwa ein gewisser Dome-

nico Sartori aus Malo in der Provinz Vicenza, nach dem im Frühjahr 1872 durch das italienische Konsulat gesucht wurde. Die Familie in Italien hatte sich an die Behörde gewandt, nachdem man Monate nichts mehr vom Ehemann und Vater gehört und auch keine Geldzahlungen mehr erhalten hatte. Die Bauaufsicht konnte ermitteln, dass Sartori seit Oktober 1871 in Großalfalterbach Nr. 13 gemeldet war. Im Mai 1872 wurde ein Protokoll aufgenommen, dessen Fragen der italienische Arbeiter aber nur mit Unterstützung seines Vorarbeiters, der als Dolmetscher fungierte, beantworten konnte. Sartori gab an, er habe ebenfalls lange keine Nachrichten aus der Heimat erhalten, auch seien Geldsendungen als unzustellbar wieder zurückgekommen. In Zukunft wolle er sich aber wieder regelmäßig bei seiner Familie melden.<sup>7</sup>

Die Arbeiter hausten in primitiven Baracken; da es in der Regel in unmittelbarer Nähe der Baustellen kaum Gasthöfe gab, errichtete man sogenannte „Marketendereien“ zur Versorgung mit Lebensmitteln und Essen.<sup>8</sup> Ab Februar 1870 wurden dafür die amtlichen Konzessionen vergeben. Die Bewerber mussten ihre Vermögensverhältnisse offenlegen und ein Leumundszeugnis abgeben; bevorzugt wurden Betreiber, die bereits auf Erfahrung im Gastronomiegewerbe zurückgreifen konnten. Die Marketendereien, wohl aus Holz errichtet, bestanden in der Regel aus einer Küche, einem heizbaren Aufenthaltsraum für die Arbeiter und einem Wohnraum für den Betreiber

der Hütte. Das Angebot an Essen und Trinken bestand aus bodenständigen und nahrhaften einheimischen Speisen wie verschiedenen Suppen aus Brot, Reis, Erbsen oder Kartoffeln, Leber- oder Kartoffelknödeln, gerösteten Kartoffeln, Salaten aus roten Rüben, Sellerie oder Kartoffeln, saurer Lunge, aber auch Fleischspeisen wie Blut- und Leberwürste, Schweine- oder Rindfleisch und Sülze. Als Getränk wurde Bier ausgeschenkt, daneben auch Schnaps.<sup>9</sup> Wenn sich die Errichtung und Inbetriebnahme der Hütten wie in Deining aufgrund der Nachlässigkeit der Betreiber oder der Behörden verzögerte,<sup>10</sup> war mit der Versorgung der Arbeiter auch der zügige Fortgang der Bauarbeiten in Frage gestellt. Ähnliches drohte, wenn die Marketenderei nicht angemessen funktionierte, wie es anscheinend öfter der Fall war. Immer wieder beschwerten sich die Kunden über saures oder verdorbenes Bier und die mangelnde Hygiene in den Küchen. Unordnung und Unreinlichkeit, besonders aber die *Verabreichung schlechter Speisen und Getränke*<sup>11</sup> konnte zum Entzug der Konzession führen.

Die Arbeiten am Viadukt bei Deining wurden auch an Sonn- und Feiertagen ohne Pause fortgeführt. Von Seiten der Bauleitung rechnete man bereits mit möglichen Beschwerden der zuständigen Pfarrämter, die auch prompt eintrafen. Vor allem der Pfarrer von Deining, in dessen Sprengel die Großbaustelle am Laberübergang lag, beschwerte sich im Juni und Juli 1870 mehrfach beim Bezirksamt und beim Landgericht in Neumarkt über die fortgesetzte Sonntagsarbeit, die die Arbeiter von der Erfüllung ihrer Sonntagspflicht in der Deininger Pfarrkirche abhalte. Das Bezirksamt ignorierte die Beschwerden geflissentlich, das Landgericht erklärte sich für nicht zuständig, da keine Straftaten vorlägen. Die Baubehörde in Neumarkt erstellte daraufhin ein Gutachten zu der

Frage, ob die Arbeiten tatsächlich „dringend“ im Sinne des Gesetzes von 1869 seien, mit dem der Ausbau der Ostbahnen dekretiert worden war. Aus technischen Gründen müssten die Arbeiten nach ihrer Vorbereitung sofort ausgeführt werden, Verzögerungen würden ohnehin an Schlechtwettertagen entstehen und namhafte finanzielle Verluste bewirken. Aufgrund der schwierigen Geländeverhältnisse könne man auch nicht die Zahl der Arbeiter beliebig erhöhen. Die wechselnden Schichten der Arbeiter würden jedoch den Besuch eines Sonntagsgottesdienstes ermöglichen. Die letzte Beschwerde des Deininger Pfarrers an höchster Stelle, nämlich bei der Regierung der Oberpfalz in Regensburg, am 14. Juli 1870, wurde denn auch mit Hinweis auf diese Argumentation abgewiesen.<sup>12</sup>

Bereits am 1. Dezember 1871 war die Teilstrecke von Nürnberg nach Neumarkt eröffnet worden, ab Juli 1873 konnte der Bahnverkehr durchgehend bis Regensburg bedient werden.<sup>13</sup> Ab Mitte der 1880er Jahre verdichteten sich die Pläne, diese wichtige Linie durch eine Nebenbahn zu ergänzen, die von Neumarkt aus nach Freystadt und Beilngries führen sollte. Vor allem die Stadt Beilngries war an einem Bahnanschluss sehr interessiert, geplant waren aber auch kleinere Haltestellen in Sengenthal, Greißelbach, Wappersdorf, Mühlhausen, Pollanden, Berching, Plankstetten und Gösselthal auf einer Strecke von rund 27 Kilometern. An der Haltestelle Greißelbach sollte eine weitere Nebenlinie mit 17 Kilometern Länge über Sulzbürg und Thannhausen nach Freystadt abzweigen.<sup>14</sup> Schwierig war vor allem der Erwerb der notwendigen Grundstücke aus privater Hand, da manche Grundbesitzer entweder hohe finanzielle Forderungen geltend machten oder einem Verkauf gar nicht erst zustimmten. Die Bauarbeiten an der Strecke Neumarkt-Greißelbach wurden daher

Belegschaft des  
Neumarkter Bahn-  
hofs, 1900



Ende September 1886 noch vor dem endgültigen Abschluss des Grunderwerbs in Angriff genommen.<sup>15</sup> Die Detailprojektierung und Vermessung der gesamten Strecke war bereits seit Januar 1886 im Gange. Mitte März teilte man seitens der Eisenbahnbausektion dem katholischen Pfarramt in Neumarkt mit, dass für vier Wochen auch an Sonn- und Feiertagen gearbeitet werden müsse, um den Zeitplan einhalten zu können.<sup>16</sup> Die Eröffnung der Strecke war für Oktober 1887 geplant, zumindest für einen provisorischen Betrieb, da die Bahndämme noch nicht ganz stabil waren und man mit den Erfahrungen des Probetriebs hoffte, den Dauerbetrieb vor allem beim Güterverkehr besser organisieren zu können. Mitte September 1887 gerieten die Arbeiten anscheinend in Verzug, da von Seiten der Bauleitung auf schleunigste Ausführung der ausstehenden Arbeiten gedrängt wurde. Am 5. Oktober 1887 wurden zwei

Probefahrten zwischen Neumarkt, Freystadt und Beilngries durchgeführt, morgens von kurz vor sieben Uhr bis nachmittags drei Uhr sowie von vier Uhr nachmittags bis sieben Uhr abends. Für die erwarteten rund 120 Teilnehmer wurden vier Personenwagen bereitgestellt, ergänzt durch einen Terrassenwagen mit freier Aussicht auf die Landschaft.<sup>17</sup>

Der Anschluss der Städte Freystadt und Beilngries mit den dazwischen liegenden Ortschaften an die Eisenbahn hatte vor allem wirtschaftliche Gründe. Die Bevölkerung – Freystadt zählte um 1885 rund 850 Einwohner, dazu kamen im bis 5 Kilometer entfernten Umland nochmals rund 2800 Menschen – war fast ausschließlich in der Landwirtschaft beschäftigt, so dass die Eisenbahn vor allem als Transportmittel für Getreide und Vieh gesehen wurde, weniger als Reismöglichkeit für Menschen: *Der Personenverkehr*

wird außerordentlich geringfügig werden, nachdem es sich hier um eine bäuerliche Bevölkerung handelt, bei welcher das Reisebedürfnis ein minimales ist, abgesehen davon, daß auch nach der Eröffnung der Bahn sehr häufig in der gewohnten Weise die Reisen zu Fuß oder mit dem eigenen Fuhrwerk gemacht werden dürften.<sup>18</sup> Bei vier Zügen pro Tag (zwei in jeder Richtung) rechnete man mit ca. 10.000 ankommenden bzw. abfahrenden Reisenden pro Jahr. Für den Bahnhof in Freystadt wurden in dieser Perspektive folgende Infrastrukturen als notwendig erachtet: ein Haupt- und ein Ausweichgleis, zwei Gütergleise und ein Sackgleis zur Lokomotivenremise. Das Betriebsgebäude sollte einen Warteraum von ca. 20 m<sup>2</sup>, ein *Expeditionslokal*<sup>19</sup> und eine Angestelltenwohnung umfassen. Wichtiger waren dagegen die Nebengebäude mit Waschküche und öffentlicher Toilette, einer Güterhalle, einer Lokomotivenremise mit einer Wohnung für einen Werkstättenarbeiter, einer Viehladerampe am Gütergleis, einer Bodenwaage und Brunnenanlagen sowohl für die Wasseraufnahme der Lokomotiven als auch die Beschaffung des Trinkwassers der Station.<sup>20</sup> Die Wasseraufnahme der Lokomotiven fand in Freystadt durch ein drei Meter langes, 1,7 Meter breites und 1,5 Meter hohes *Reservoir*<sup>21</sup> aus Metall statt, das ein Gewicht von fast 1200 Kilogramm aufwies. Das Wasser wurde durch ein *Pulsometer*<sup>22</sup> mit einer Leistung von 350 Litern pro Minute gepumpt.

Die alltagsgeschichtlichen Aspekte des Eisenbahnbaus zwischen Regensburg und Nürnberg konnten im vorliegenden Rahmen nur angedeutet und gestreift werden. Gerade die Migrationsverläufe (seien es nun die Eisenbahnarbeiter aus Italien oder die aus der näheren und weiteren Umgebung), aber auch die Auswirkungen des Gütertransports und des Personenverkehrs sind bisher weitgehend unbekannt und stellen ein Forschungsdesiderat dar.

- 1 Zur Baugeschichte der Bahnstrecke Regensburg-Nürnberg und der Bayerischen Ostbahnen vgl. Walther Zeitler: Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz. Die Geschichte der Eisenbahn in Ostbayern. Bau – Technik – Entwicklung. Weiden 1985, S. 83–89. Daraus zitiert umfangreich Georg Walter: Der Bau der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg. In: *Burgblick. Heimatkundliche Arbeiten des Fördervereins Altlupburg und Umgebung* 2 (2003) S. 159–170.
- 2 Staatsarchiv (StA) Amberg, Regierung der Oberpfalz, Kammer des Innern 18517, Schreiben der Direktion der Bayerischen Ostbahnen vom 10.09.1869.
- 3 StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, Kammer des Innern 18517, Schreiben der Direktion der Bayerischen Ostbahnen vom 10.09.1869. – Die Regensburger Drucker- und Verlegerfamilie Pustet besaß seit 1836 rund um Alling im Tal der Schwarzen Laber mehrere Papierfabriken. Ab 1875 verkehrte das sogenannte „Allinger Bockerl“ zwischen Regensburg und Alling, eine kleine Nebenbahn zum Transport von Gütern (v.a. Vieh für den Regensburger Schlachthof), aber auch von Pendlern und Reisenden; vgl. Rudolf Ottlinger: 900 Jahrfeier Alling am 31. Juli 1994. Regensburg 1994, S. 15–21.
- 4 Vgl. Anton Reger: Vor hundert Jahren: Eröffnung der Bahnstrecke Regensburg-Nürnberg. In: *Die Oberpfalz* 61 (1973) S. 209–211. Zum Bau der Mariaorter Brücke und dem Kampf der Anwohner um die Errichtung eines Fußweges neben der Brücke vgl. auch StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, Kammer des Innern 18517.
- 5 Das Neumarkter Wochenblatt veröffentlichte am 12. und 15. Juni 1870 die Vorschriften zur Beschäftigung von Arbeitern beim Eisenbahnbau: *Jeder arbeitsfähige Inländer sowohl wie Ausländer, welcher gesund, mit der nothdürftigen Kleidung, sowie mit der den bestehenden Paß-Verordnungen entsprechenden polizeilichen Legitimation, insbesondere Paß, Heimaths-Schein, Dienstboten- oder Arbeitsbuch, Urlaubs-Paß versehen, wird als Arbeiter bei dem Bahnbaue zu Arbeiten zugelassen. [...] Die werktagsschulpflichtige Jugend ist unbedingt ausgeschlossen*; StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 523. – Die Arbeitszeit wurde vom Bauunternehmer festgelegt, während der die Entfernung vom Arbeitsplatz verboten war. Es gab eine vorgeschriebene Mittagspause von einer Stunde. Vom Lohn wurden grundsätzlich vier Kreuzer pro Woche abgezogen, um die Versorgung im Krankheitsfall zu finanzieren. Männer und Frauen durften (mit Ausnahme ganzer Familien) nicht in gemeinschaftlichen Unterkünften untergebracht werden; ebd.
- 6 Bei „K. del Bondio“ (vgl. Zeitler, Eisenbahnen (wie Anm. 1) S. 84) könnte es sich um Carl Del Bondio handeln, der sich im Wintersemester 1854 im Alter von 22 Jahren an der Akademie der bildenden Künste in München immatrikuliert hatte. Er stammte aus Lecco in der Provinz Como (Lombardei); vgl.

- 01236 Carl Del Bondio, Matrikelbuch 1841–1884, [http://matrikel.adbk.de/matrikel/mb\\_1841-1884/jahr\\_1854/matrikel-01236](http://matrikel.adbk.de/matrikel/mb_1841-1884/jahr_1854/matrikel-01236) (Zugriff vom 12.01.2016). Im Adressbuch der Stadt München ist im Jahr 1881 der Baumeister und Ingenieur Karl Del Bondio eingetragen (freundliche Auskunft des Bayerischen Wirtschaftsarchivs vom 12.01.2016).
- 7 Vgl. StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 523. In den Kirchenbüchern der Pfarrei Neumarkt sind um 1870 nur wenige Italiener eingetragen. So starb am 29. Juni 1872 der verheiratete Arbeiter Giuseppe Buson mit 34 Jahren an Lungenentzündung im Neumarkter Krankenhaus (Diözesanarchiv Eichstätt, Kirchenbücher Neumarkt, Bd. 17, S. 201). Am 9. März 1872 fungierte Franz Fasender, Bahnarbeiter aus „Mosilka“ in Tirol, als Taufpate für einen Sohn des Bahnarbeiters Johann Olivai. Später wurde für dieses Kind aus *Meano* ein Taufschein angefordert. Möglicherweise handelt es sich um den kleinen Ort Meano, zehn Kilometer nördlich von Trient gelegen; ebd., Bd. 11, S. 134.
  - 8 Die Marktendereien durften nur mit Konzession und nur an Standorten betrieben werden, von denen Gastwirtschaften zu weit entfernt waren; vgl. StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 523, Neumarkter Wochenblatt 12. und 15. Juni 1870.
  - 9 Vgl. eine vom Bezirksamt Neumarkt genehmigte Aufstellung vom 12. November 1886 für die Verköstigung der Arbeiter beim Bau der Nebenlinie Neumarkt-Freystadt-Beilngries; StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 527.
  - 10 Vgl. StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 523.
  - 11 StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 523.
  - 12 Vgl. StA Amberg, Bezirksamt Neumarkt 523. Zur Frage der Seelsorge für die mit den Baustellen wandernden Arbeiter beiderlei Geschlechts und beiderlei Konfession um 1869/70 vgl. auch Diözesanarchiv Eichstätt, Bischöfliches Ordinariat Eichstätt 787, mit Berichten aus den Pfarreien.
  - 13 Vgl. Zeitler, Eisenbahnen (wie Anm. 1) S. 358.
  - 14 Vgl. StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 4 und 8.
  - 15 Bei einem Streckenverlauf durch den Wald befürchteten die Besitzer die Gefahr von Bränden durch den Funkenflug aus den Lokomotiven. Diese Bedenken sollten durch einen genügenden Abstand der Gleise zu den Bäumen und durch Anlage von Feuergräben zerstreut werden; vgl. StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 4 und 7. Auch manche Gemeinden brachten solche Sorgen vor, wenn die Gleise vermeintlich zu nahe an den Häusern vorbeiführten; vgl. ebd., Bezirksamt Neumarkt 523. Die Diskussionen bei der Festlegung der Trassen dokumentiert u.a. die Sitzung des Distriktsrates Neumarkt am 11. und 12. Januar 1883 bezüglich der Grunderwerbsverhandlungen. Bei Ortsbegehungen wurden Bürgermeister und Landbesitzer immer wieder über den geplanten Verlauf der Bahn informiert; vgl. ebd., Bezirksamt Neumarkt 527.
  - 16 Vgl. StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 4.
  - 17 StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 8. Zur Probefahrt eingeladen wurden u.a. Vertreter staatlicher, kommunaler, militärischer und kirchlicher Behörden und Einrichtungen (darunter auch der Rabbiner in Sulzbürg), Ärzte, Notare und sämtliche aktiven katholischen, protestantischen und jüdischen Lehrer in Neumarkt.
  - 18 StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 4.
  - 19 StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 4. Die Einrichtung der Bahnstation Beilngries mit Sitz der Betriebsleitung ist anhand eines Lieferscheines genau dokumentiert. Sie umfasste u.a. je zwei 1,80 Meter lange Arbeitstische mit und ohne Schubladen, einen Schrank für Requisiten und Kleider, einen Schrank für die Registratur, vier Stühle, zwei Wandspiegel, drei gläserne Tintenfässer, drei Tischlampen, zwei Papierkörbe, je zwei Waschtische und Waschschüsseln aus Blech, einen steinernen Wasserkrug und zwei Wasserflaschen mit Trinkgläsern, zwei Spuckkästchen, Rolladen für Fenster und Schalter, eine Stationskasse und zwei Drahtkörbchen zum Zählen des Geldes, eine Verkehrskarte von Bayern und ein Verzeichnis der Eisenbahnstationen, eine Schutzdecke aus Leinen sowie einen mittelgroßen weichen Pinsel zum Abstauben der Telegraphenapparate, Rettungskasten und Tragbahre, die Ausstattung für zwei Schaffner (Pfeife, Umhängetasche, Brustlaterne, Zange, Uhr), Waagen für Reisegepäck und Güter, Hand- und Sackkarre, Handtücher, Besen, Leitern, Hammer, Schneeschaufeln, 20 Wassereimer und nicht zuletzt zwei weißblaue Fahnen zur Beflaggung der Bahnstation. An kleinen Haltepunkten wie Sulzbürg und Plankstetten reichten ein Tisch und zwei Stühle sowie das nötige Material für den Umschlag des Güterverkehrs aus; vgl. ebd., Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 7.
  - 20 Vgl. StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 4. Das Vieh, das vor allem nach Nürnberg verkauft wurde, war bisher zu Fuß nach Norden getrieben worden. Die Verladung in Waggons stellte daher eine bedeutende Beschleunigung und Vereinfachung des Transportes dar (vgl. ebd.). Die Bewohner der Dienstgebäude bewirtschafteten zudem einen Dienstgarten, vgl. ebd., Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 7.
  - 21 StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 7.
  - 22 StA Amberg, Eisenbahnbausektion Neumarkt/Opf. 7.

## Bildnachweis

Stadarchiv Neumarkt, Repro aus: Alte Ansichten und Bilder aus Neumarkt in der Oberpfalz. Fürth 1979, S. 37