



Abb. 1: Der Nostalgiezug im Jahr 1953

Dieter Waeber

## Das Allinger Bockerl erobert das Labertal

Vor 50 Jahren wurde die Personenbeförderung auf der Strecke des Allinger Bockerls eingestellt. Erinnerungen an die kleinste Nebenbahn Bayerns mit dem Spitznamen „Suppenzug“ erzählen uns ein Stück Eisenbahngeschichte und zugleich ein wichtiges Kapitel in der Geschichte des Tals der Schwarzen Laber.

### Die industrielle Vergangenheit des Labertals

Wer heute mit dem Auto, dem Rad oder auf Schusters Rappen durch das Tal der Schwarzen Laber kommt, stößt nur noch vereinzelt auf Relikte aus der wichtigen industriellen Vergangenheit dieser Gegend. Im Dunstkreis der Regensburger Wirtschafts- und Finanzwelt beherbergte das Tal in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine Vielzahl an Industrie- und Handwerksbetrieben, nicht zuletzt auch wegen der billigen Wasserkraft, die aus dem Fluss gewonnen werden konnte.

Zu den wichtigsten Betrieben zählte die 1836 gegründete Papierfabrik der Gebrüder Pustet. Für ihre Rohstoffversorgung schlossen sich zusätzliche Betriebe, wie eine Hadernmachung und eine Bleicherei, an. Die zahlreichen Mühlen im Tal wurden von Betrieben

wie der Farbenfabrik Finks Eidam in Schönhofen genutzt, dessen Rohmaterialbedarf von Bauern aus angelegten Ockergruben gedeckt wurde. 1840 verlegte die Schnupftabakfabrik Bernard einen Zweigbetrieb in die Obermühle nach Sinzing. Dort gab es damals außerdem ein Bräuhaus und Malzmühlen. Des Weiteren standen in Bruckdorf zwei Kunstmühlen. Eine davon war die Poschenrieder Mühle, die sich seit 1809 in Familienbesitz befindet, die andere, die Winkler Mühle, wurde 1830 mit einer Ölstampfe ausgerüstet und diente ab 1850 der Firma Dehling und Hartmann als Öl- und Mehlmühle. Ergänzt wurden die industriellen Tätigkeiten durch Glasschleif- und Polierwerke. In Eichhofen entstanden außerdem neben der Brauerei eine Hammerschmiede, eine Getreidemühle, eine Schneidesäge und eine mechanische Werkstätte. Hinzu kamen die Holzindustrie aus dem Frauenforst und den Wäldern des Baron von Zuylen sowie die Früchte der Landwirtschaft.

Die Erzeugnisse all dieser Fabriken und Betriebe, u. a. Mehl, Steinfarben, Ocker, Tabak, Öl, Papier, Glas, Bier, Ziegelei- und Holzprodukte, mussten zur Weiterverarbeitung oder für den Verkauf nach Regensburg befördert werden. So war z. B. ein Großteil der Bäcker in der Stadt von den Mehllieferungen aus dem Labertal angewiesen, berichtet Josef Dollhofer in einem Sammelband für Nebenbahnen.

Die Herausforderung dabei war, dass es keine Brücke nach Regensburg gab, denn es existierte damals weder die Eisenbahnbrücke in Mariaort noch die in Kleinprüfening. So bildeten die beiden Fähren in Sin-



Abb. 2: Die Ölmühle in Bruckdorf war einer der großen Industriebetriebe im Labertal im 19. Jahrhundert

zing und Kleinprüfening das Nadelöhr, durch das die Waren aus dem Labertal in die Stadt gebracht werden mussten. Zwar war die Sinzinger Fährre die größte an der Donau zwischen Ulm und Linz, aber sie war aufgrund von Witterungseinflüssen, Eis und Hochwasser nicht wirklich zuverlässig. Sowohl die Fabrikbesitzer, als auch die Arbeiter und die Bevölkerung wünschten sich deshalb eine Verbesserung der Verkehrssituation. „Der Wunsch nach einer Brücke ist so alt, wie die Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Labertal“, schreibt Dollhofer.

### Die Eisenbahnstrecke Regensburg – Nürnberg

Seit 1835 wurde Schritt für Schritt das Eisenbahnnetz in Bayern ausgebaut, was den Personen- und Güterverkehr erleichterte. Mitte des 19. Jahrhunderts lag die Verantwortung für den Eisenbahnbau in den Händen zweier Gesellschaften, der staatlichen „Königlich Bayerischen Staatseisenbahn“ (K.Bay.Sts.B.) und der privaten „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ (B.O.B.). Vor allem letztere machte sich durch den Bau des Schienennetzes in der Oberpfalz und Niederbayern sehr verdient.

Die 1859 eingerichtete Bahnverbindung von Regensburg nach Nürnberg führte anfangs noch mit einem gewaltigen Umweg über Amberg. Neben dem allgemeinen Problem der Streckenführung stieß die Strecke zudem bereits an ihre Belastungsgrenzen. Im Rahmen der Planungen einer kürzeren Bahnverbindung von Regensburg nach Nürnberg entstand deshalb seitens der Labertal-Industriellen die Idee, ein Gleis durch das Labertal gen Nürnberg zu verlegen. 1865/66 wurden deshalb Terrainuntersuchungen durchgeführt und 1866 der Plan vorgestellt: Die Linie sollte vom Regensburger Ostbahnhof über die Donau zum Bahnhof Sinzing und von dort ins Labertal führen, wo drei Tunnel und 14 Brücken geplant waren.

Eine Alternative sah man in einem Durchbruch von Dechbetten zur Donau und einer Brücke nahe Sinzing. Parallel gab es auch die Überlegung, die Linie über das Altmühltal zu führen. Ausgangspunkt sollte dabei Geiselhöring sein, das damals zum Schrecken der Regensburger als Schnittstelle der Bahnlinien erkoren wurde. Diese Planung wurde aber schnell verworfen.

Bei der Suche nach der Ideallinie fiel letztendlich die Entscheidung für eine Direktverbindung über Eterzhausen, die dann auch zum Bau der Eisenbahn-

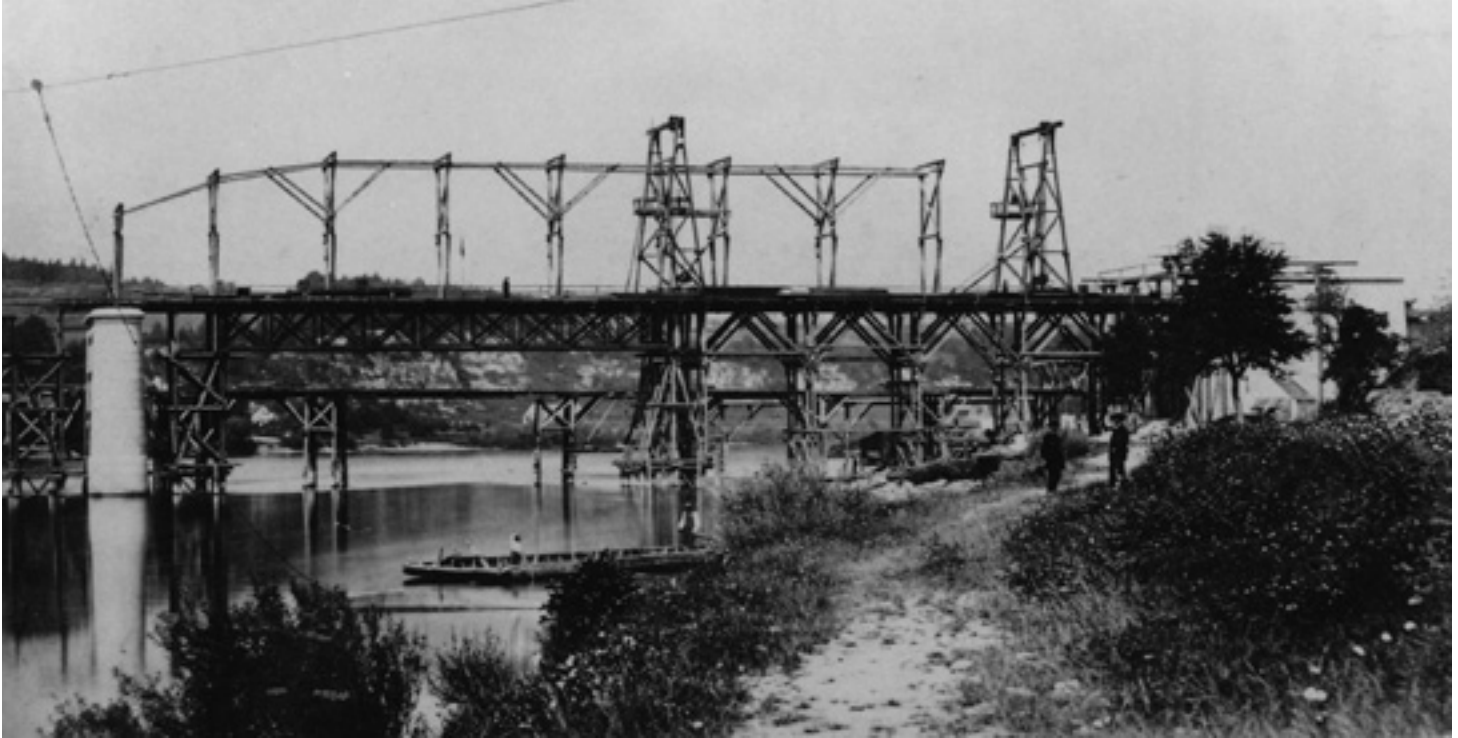


Abb. 3: 1872 wurde die Eisenbahnbrücke bei Kleinprüfening gebaut



Abb. 4: Alling 1908



Abb. 5:  
Papierfabrik Pustet,  
um 1900

brücke in Mariaort führte. In diesem Zusammenhang sollte ursprünglich auch der lange gehegte Wunschtraum nach einer Straßenbrücke erfüllt und diese mit der Eisenbahnbrücke kombiniert werden. Dies scheiterte jedoch an der Befürchtung der B.O.B., dass ihr Frachtaufkommen dadurch zu stark reduziert würde.

Mit der Entscheidung für eine Direktverbindung über Etterzhausen blieb das Problem der Verkehrsanbindung für das Labertal bestehen, die dortigen Industriellen strebten aber nach wie vor nach einer Zugverbindung. So entstanden nun zunächst Pläne, nach der Überquerung der Mariaorter Brücke eine

Vizinalbahn in einer Schleife über Waltenhofen vorbei an Kleinprüfening über Sinzing ins Labertal fahren zu lassen. Am 14. September 1869 gab es eine Petition für diese Linienführung, an der sich neben dem Freiherrn von Zuylen, die Gebrüder Bernard, die Farbmühle, die Ölfabrik, die Gebrüder Pustet, Hammerichs Eidam, Eichhofen, die Zeche Schneckenbach und zahlreiche Handwerksbetriebe beteiligten.

#### Die Eisenbahnstrecke Regensburg – Ingolstadt

Zeitgleich gab es Planungen für eine Strecke Regensburg – Ingolstadt, die das weitere Vorgehen maßgeblich beeinflussen sollten. Ursprünglich sollte diese Bahnlinie bei Gundelshausen von der linken auf die rechte Seite des Donauufers wechseln und an Matting vorbei bis Großprüfening verlaufen. Für diese Linienführung wären aber Sprengungen im Bereich des heutigen Max-Schultze-Steigs notwendig gewesen, was zu starken landschaftlichen Veränderungen geführt hätte. Zudem hätte sie aufgrund des begrenzten Platzes am Ufer der Donau auch den Betrieb der Sinzinger Fähre gefährdet.

Verschiedene zusätzliche topografische Anforderungen führten dann letztendlich 1871 zum Beschluss, die Trasse am linken Donauufer über Sinzing zu führen. Damit wurde der Bau der Eisenbahnbrücke bei Kleinprüfening notwendig und die Schleife ins Labertal über Mariaort entfiel. Dafür gewann der Bahnhof Sinzing an Bedeutung. Die damalige Staatsbahnverwaltung hatte im Kampf um die Tonnagevergaben sogar die Anlage eines Hafens an der Labermündung und den Bahnhof als Umschlagsplatz im Visier.



### Die Vizinalbahn wird gebaut

Trotz der Kosteneinsparung durch den Wegfall der Schleife über Mariaort gab es von staatlicher Seite kein Interesse an der Verwirklichung einer Bahnstrecke ins Labertal. Man argumentierte, dass die kurze Strecke für den öffentlichen Verkehr keine Bedeutung habe. Zudem riet der Betriebsrat der B.O.B. aus wirtschaftlichen Gründen vom Bau dieses „Wurmfortsatzes“ der Donaubahn ab. Dass die Strecke doch realisiert werden konnte, war am Ende den beiden Hauptinteressenten, den Inhabern der Papierfabrik und der Ölmühle, und ihren finanziellen Zugeständnissen zu verdanken. Durch sie konnte am 27. Juli 1874 die letzte

gesetzliche Hürde genommen werden, und bereits am 2. September erhielt der Bauunternehmer Franz-Xaver Gräßmann aus Reinhausen den Zuschlag für die Ausführung der Strecke. Am 9. September folgte der Spatenstich. Der Optimismus der Baufirma, die mit 200 Arbeitern und schwerem Gerät anrückte, war jedoch verfrüht, wie die parallel laufenden Grundstücksverhandlungen und überzogene Preisforderungen beweisen sollten: Renitente Grundstücksbesitzer erzwangen Ende September 1874 die Einstellung der Arbeiten. Die Bewohner des Labertals machten es den Bauarbeitern nicht leicht, berichtet Dollhofer. Die

*Abb. 6:  
Der Bahnhof Alling,  
um 1900*

Auseinandersetzungen nahmen einen bösartigen Charakter an, denn die etwa 200 Bahnarbeiter wurden geschnitten und bekamen Quartiere nur zu weit überhöhten Mieten. Erst im Januar 1875 konnte weiter gebaut werden. Der Bau mehrerer Einrichtungen für den Bahnbetrieb, wie z.B. die Dammverfüllung mit Kies aus der Donau, wofür täglich 15 Fuhrwerke verkehrten, sowie zehn Kunstbauten zur Durchleitung von Wegen und Wasser wie die Laberbrücke bei Alling, führte aufgrund der hohen Kosten im Februar zu weiteren Irritationen. Zur Vermeidung dieser zusätzlichen Investitionen gab es von den Besitzern der Papierfabrik und der Ölmühle sogar den Vorschlag, dass sie die Bahn auf eigene Rechnung mit Pferden betrei-

ben würden. Doch Sachzwänge und Vernunftgründe führten letztlich doch zur Fortsetzung der Baumaßnahmen. Am 20. Dezember 1875 war es dann soweit: Der Reise- und Güterverkehr konnte aufgenommen werden. Aufgrund der Schwierigkeiten während der Bauphase und der zeitlichen Verzögerungen musste die Baufirma Gräßmann jedoch am Ende Insolvenz anmelden.

### Der Bahnbetrieb

Ursprünglich nur für den Güterverkehr vorgesehen, wurde die kleine Bahn auch von der Bevölkerung bald überraschend gerne und häufig genutzt. Für die Rentabilität der Bahn sorgte dennoch der Güterverkehr, der aber entscheidend von der Papier- und Ölfabrik abhing. Beide hatten in Erwartung der Bahnlinie ihre Betriebe modernisiert. Neben einem Wassertriebwerk wurde eine mit Kohle betriebene Dampfmaschine in Betrieb genommen. Zeitweise beherrschten die vielen Kohlewaggons den Betrieb am Bahnhof Alling. Die Haltestelle Bruckdorf stand dem Bahnhof Alling kaum nach. Der Bedarf an Rüböl (Rapsöl) für Signale und Schmiermittel steigerte die Tonnage aus der Ölfabrik. Dazu kamen die Zufuhr von Raps, Lein und Mohn und der Versand von Ölen und Rapskuchen als Futtermittel. Um 1880 umfasste alleine in Alling die An- und Ablieferung rund 7.400 Tonnen, die in Bruckdorf 5.900 Tonnen pro Jahr.

### Wirtschaftliche Schwierigkeiten

Neuerungen im technischen Bereich trieben erst 1898 die Papierfabrik und nur zwei Jahre später die Ölmühle in den Konkurs, wodurch die Tonnage massiv



Abb. 7: Zerstörte Eisenbahnbrücke, 1945



Abb. 8:  
Der Nostalgiezug im  
Winter um 1960

abfiel. Der Papierfabrik gelang es aber, noch vor dem ersten Weltkrieg die Krise zu meistern: Die Aktionäre der Papierfabrik entschlossen sich trotz Insolvenzanmeldung im Interesse der Belegschaft, die Fabrik nicht nur weiter zu betreiben, sondern auch zu modernisieren. So verließen 1913 wieder täglich bis zu 15.000 Kilogramm Papier die Fabrik.

Während des ersten Weltkrieges reduzierte sich der Zugverkehr durch die Militäranforderung auf die Wochenenden. Das Militär beanspruchte die Bahnlinie während der Woche ausschließlich für den Militärverkehr, sogar Pferde wurden eingezogen. So konnte u.a. keine Belieferungen der Bäckereien nach Regensburg mehr durchgeführt werden. In den Jahren 1920 bis 1930 sank das Frachtaufkommen weiter. Ein Grund hierfür war u. a. der Umstieg der Papierfabrik auf Braunkohle aus der Ludwigszeche in Viehhausen, die die bisherigen Kohlelieferungen per Zug hinfällig

machten. Für den Transport der Kohle aus Viehhausen wurde stattdessen sogar eine eigene Zechenbahn von Schneckenbach zum Bahnhof Alling eingerichtet. Nachdem die Kunstmühle 1925 einem Brand zum Opfer gefallen war, verringerte sich das Stückgutaufkommen auf nur noch 22 Tonnen im Jahr.

Im Gegensatz dazu blieb der Personenverkehr – durch das Fehlen einer Straßenbrücke nach Regensburg – auf konstant hohem Niveau. Im Jahr 1900 belief sich die Zahl der Fahrgäste auf 39.249, 1913 sogar auf 76.820 Personen pro Jahr.

Während des zweiten Weltkrieges erlitt der Zugverkehr nach Alling deutliche Einbußen, 1945 wurde zudem die Brücke bei Kleinprüfening zerstört. Bereits im September 1945 konnte der Bahnverkehr aber wieder aufgenommen werden. Die Strecke nach Alling war in der Folgezeit im Bereich des Personentransports sehr gut ausgelastet, was wohl vor allem





Abb. 9: Der Nostalgiezug im Sommer um 1960



Abb. 10: Gleisabbau, 1986

dem dortigen Flüchtlingslager geschuldet war. 1943 wurden in Alling nämlich Barackenunterkünfte für Umsiedler schwäbischer Abstammung aus Rumänien errichtet. Diese sollten in der damaligen Papierfabrik, damals auch Alkorwerk genannt, Arbeit finden. Nach Kriegsende waren die Baracken bis 1946 von amerikanischen Soldaten belegt, danach wurden Flüchtlinge vor allem aus dem Sudetenland aufgenommen. Die Belegung umfasste durchschnittlich 400 Personen.

Die Wiederinbetriebnahme der Papierfabrik 1948, deren Versorgung mit Braunkohle aus Böhmen statt aus der Zeche in Viehhausen, deren Vorräte zur Neige gingen, sowie die spätere Übernahme der Papierfabrik durch die Firma „Europa Carton“ führten wieder zu Steigerungen der Tonnage bis auf 70 Tonnen täglich.

### Der „Suppenzug“

Der täglich verkehrende mittägliche Zug wurde in der Nachkriegszeit bald scherzhaft als „Suppenzug“ bekannt, da viele Bahnbedienstete und Personen, die in Regensburg arbeiteten, zum Mittagessen nach Hause fuhren. Insbesondere hatten dabei die Haltepunkte Großprüfening, Pflanzgarten und Schützenheim sowie auf der Sinzinger Seite der Haltepunkt Kleinprüfening ihren Anteil.

### Das Aus durch die Autobahnbrücke

Die Eröffnung der Autobahn 1966 mit der Brücke bei Sinzing versetzte dem Personenverkehr des Allinger Bockerls jedoch den Todesstoß. Schon am 28. Februar 1967 verkehrte der letzte Personenzug. „Das Bockerl schnaufte zum letzten Mal“, titelte damals eine Tageszeitung. Nach der Betriebsauflösung der „Euro-

pa Carton“ im Jahr 1972 stürzte auch das Frachtaufkommen auf 2.000 Tonnen im Jahr ab. Am 31. Dezember 1985 wurde deshalb auch der Güterverkehr eingestellt und die Strecke nach 110 Jahren stillgelegt.

Heute ist vom ehemaligen Industriestandort Labertal nicht mehr viel zu spüren. Der ehemalige Bahnhof Alling wird allem Anschein nach dem Verfall preisgegeben. Der Verkehr findet auf der Staatsstraße statt, die Verbindung für Güter- und Personenverkehr führt über die nahe gelegene Autobahnbrücke. Das Labertal ist nicht mehr Standort florierender Industrie- und Handwerksbetriebe, sondern wieder eine naturräumliche Idylle geworden. Auf der ehemaligen Bahntrasse wurde der wunderschöne „Rad-Wanderweg im Tal der Schwarzen Laber“ angelegt, auf dem Spaziergänger und Radfahrer noch heute den Spuren des Allinger Bockerls folgen können.



#### Literatur:

- Josef DOLLHOFER, Feuerross und Flügelrad in Ostbayern. Die Ära der Bayerischen Ostbahnen, Regensburg 2010.  
 Josef DOLLHOFER, Sammelband Nebenbahnen Deutschland, o.O. o.J.  
 Peter HEIGL, Das Allinger Bockerl. Bayerns kürzeste Bahnstrecke 1875–1967, Regensburg 1997.  
 Ergänzungen aus Erinnerungen des Ortsheimatpflegers Alois Renner, Sinzing/Viehhausen, besonders zum Kohleabbau in Viehhausen.



Abb. 11:  
 Der Bahnhof Alling  
 um 1920 und heute