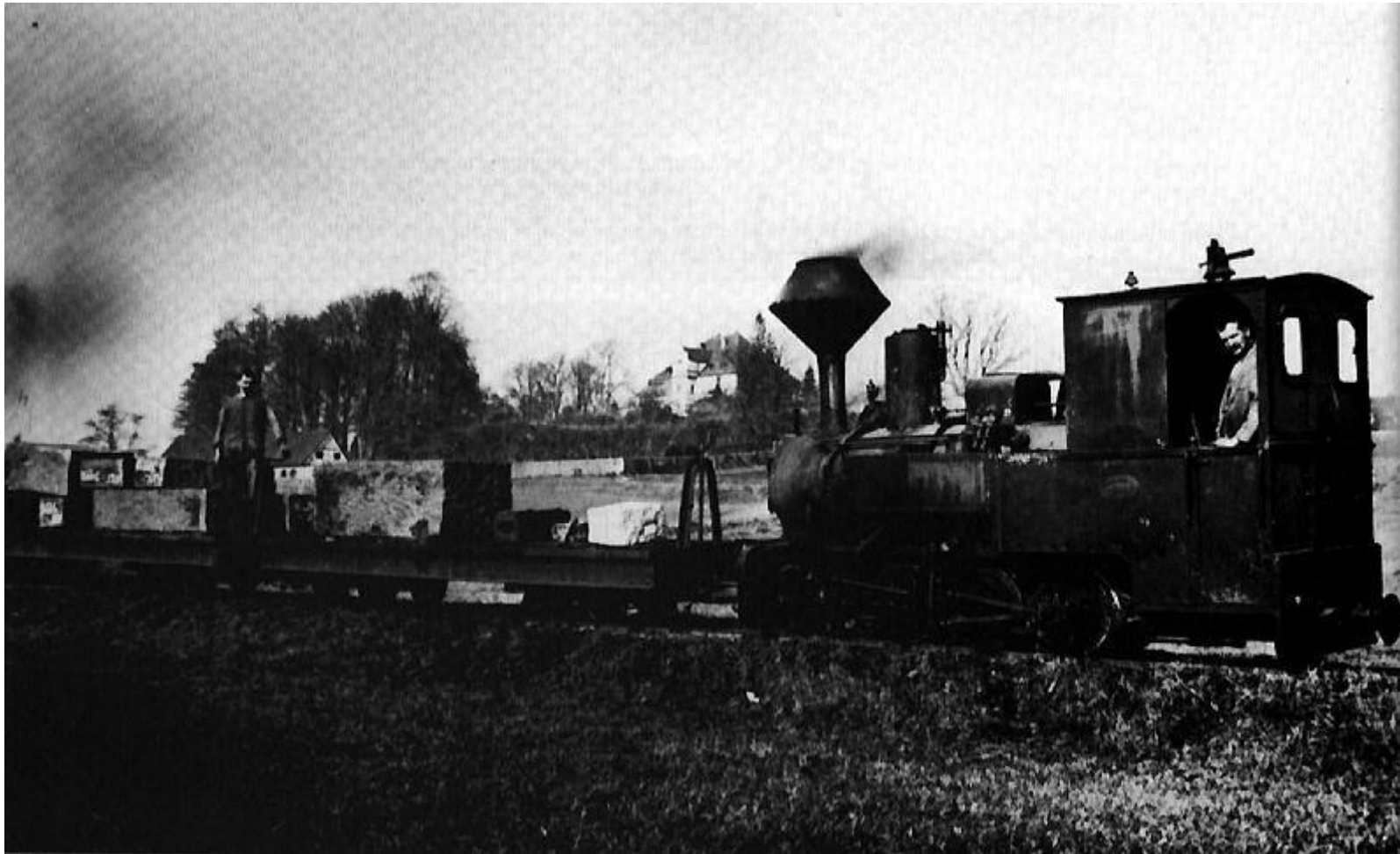


# Die ehemalige Schmalspurbahn Reuth b. Erbendorf - Friedenfels

zusammengestellt von Robert Meißner

Diese Industriebahn war als das "Friedenfelser Bockerl" bekannt. Die Strecke mit einer Spurweite von 600 mm war 6,6 km lang und existierte von 1894 bis 1958. Anfangs wurde der Betrieb mittels Pferden abgewickelt.



Rangierarbeiten in Friedenfels. Gerade wird das Granitwerk bedient. Vorschriftsgemäß ist der zweite Wagen mit einem Bremser besetzt. Oben am Berg ist das Friedenfelser Schloß erkennbar. Leider ist nicht ersichtlich, um welche Lokomotiv-Nummer es sich hier handelt.

Foto: Eisenbahnen in der Oberpfalz von Siegfried Bufe bzw. Schloßverwaltung Friedenfels

## **Streckenbeschreibung:**

Die Schmalspurbahn hatte ihren Ausgangspunkt im Betriebsgelände der Friedenfelser Schloßbrauerei, wo sich auch ein Lokschuppen befand. Die Strecke verließ dann vorbei an einigen Wohnhäusern ostwärts Friedenfels um in einer weit ausladenden Schleife den Höhenunterschied hinab zum Sägewerk zu schaffen. Etwa auf Höhe der Haferdeckmühle schlug die Trasse dann südliche Richtung ein. Kurz oberhalb des Sägewerks mündete von Westen kommend das Anschlußgleis zum Granitwerks ein und der Bach am Neumühlweiher wurde überschritten. Unterhalb des Sägewerks bei der Siedlung Unterneumühle folgte die Trasse dem Weg nach Letten um ihn ein paar hundert Meter weiter von links nach rechts zu kreuzen und in den Wald einzutauchen. Dem Tal des Heinbach folgend ging es immer leicht talwärts, Wald wechselte sich mit Feldern und Wiesen ab und alsbald tauchte die Waldschänke Zainhammer auf der linken Seite auf. Ein Stück weiter unten trat in einer S-Kurve die Strecke bei Thumsenreuth aus dem Wald heraus, überbrückte den Grenzbach und windete sich oberhalb der Mittelmühle am Ostrand von Thumsenreuth vorbei.

Nach Thumsenreuth, in der Senke gegenüber vom Erlhammer war das tiefste Streckenstück erreicht und nun folgte der Anstieg nach Reuth, der fast kerzengerade war um dann in der Nähe von Drahthammer nochmal in einer großen S-Kurve auszuholen. Hier war ein Bahnübergang zur Straße von Reuth nach Erlhammer, der in den Ausführungen weiter unten nochmal eine Rolle spielen wird.

Drahthammer mit seiner Standseilbahn wurde oberhalb in Hanglage passiert und nun waren schon die Gleise der Staatsbahn Hof-Regensburg zu sehen, zu denen die Schmalspurbahn dann in einer Rechtskurve parallel einschwenkte. Nach einem kurzen Stück war der nun der Umladebereich und damit untere Streckenendpunkt erreicht. Hier lag am Nordkopf des Bahnhof Reuth bei Erbdorf ein Ladegleis der Staatsbahn, auf dem man die Güter umlud. Hier führte auch ein kurzes Anschlußgleis der Schmalspurbahn zum oberhalb gelegenen Lagerplatz des Werks Drahthammer, der mittels der erwähnten Standseilbahn mit dem Werk im Talgrund verbunden war (vgl. Skizze weiter unten). Das Umladen von 10 000 kg auf die Staatsbahn kostete in der Anfangszeit der Bahn übrigens ganze 2 Mark!

