

Erzweg

Qualitätswanderweg

Durch das Land
der tausend Feuer



Ganz Auerbach war auf den Beinen als der erste Zug einrollte



Die Erztransporte



„Auerbacher Bockl“

Auerbach

Die ehemalige Lokalbahn Auerbach-Ranna

1835 fuhr zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn in Deutschland. In den folgenden Jahren wurde das Streckennetz zügig ausgebaut. So wurde 1859 die Strecke Nürnberg - Hersbruck - Neukirchen - Sulzbach - Amberg - Schwandorf bzw. Furth im Wald und die dazugehörigen Stationen von der privaten „Postbahngesellschaft“ eröffnet. Auch in Auerbach wuchs der Wunsch nach Anbindung an „die große weite Welt“. Mehrere Planungen wurden erstellt und wieder verworfen. Besondere Hoffnung knüpfte man hier an den 1866 beschlossenen Bau der Strecke Nürnberg-Bayreuth, die der Stadtmagistrat gerne über Auerbach gesehen hätte. In dessen Begründung wurde u.a. auch der Transport des Eisenerzes angeführt. Die Stadt hätte sogar den für die Trasse benötigten Grund kostenlos abgegeben. Nach mehrjähriger Bauzeit wurde schließlich am 15. Juli 1877 auf der heiß umkämpften Bahnlinie Nürnberg - Bayreuth der regelmäßige Eisenbahnbetrieb aufgenommen: Auerbach lag leider nicht an der Strecke.

Verschiedene Pläne

Am 29. November 1891 bildete sich in Auerbach ein „Eisenbahnkomitee“. Sein Ziel war, nachdem der direkte Anschluss an die Hauptstrecke nicht gelungen war, zunächst die Errichtung einer Lokalbahnstrecke von Michelfeld nach Auerbach und dann weiter nach Königstein und Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg. Wieder fünf Jahre später strebten Stadtmagistrat und Gemeindebevollmächtigte eine Schienenverbindung Kirchenthumbach - Auerbach - Michelfeld an. Auch über eine Linie Ranna - Auerbach - Kirchenthumbach - Kirchenlaibach wurde nachgedacht. Die Eisenwerksgesellschaft Maximilianshütte, die seit 1878 im Raum Auerbach Gruben betrieb, erklärt sich bereit, den Transport des aus der Grube Leonie gewonnenen Eisenerzes auf die Lokalbahn Auerbach - Michelfeld oder Auerbach - Ranna überzuleiten, wenn sich die Frachtkosten günstiger stellen sollten als bei der 1883 errichteten Drahtseilbahn von Auerbach nach Ranna.

Die Verhandlungen zogen sich noch einige Zeit hin, doch wurde nunmehr eine Lokalbahnstrecke Auerbach - Ranna favorisiert. Am 30. Juni 1900 wurde schließlich die Errichtung der Lokalbahn Auerbach - Ranna endlich von Prinzregent Luitpold von Bayern genehmigt, nachdem auch die Maxhütte einen Zuschuss von 6.000 Mark zugesagt hatte. Im Juli 1900 konnte mit dem Bau begonnen werden. Die Arbeit war sicher nicht leicht, denn es mussten entsprechend der Planung etwas über 100.000 Kubikmeter Material bewegt werden, und das alles ohne Bagger, Kran, Raupe und ohne die anderen Baumaschinen moderner Art, wie wir sie heute kennen. Die meiste Arbeit musste mit der Hand unter Verwendung einfacher Werkzeuge erbracht werden: Schubkarren, Schaufel und Hacke waren die einzigen, aber unentbehrlichen Helfer. Am 3. Dezember 1903 rollte der erste Zug mit einer besonders geschmückten Lokomotive von Ranna nach Auerbach. Ganz Auerbach war auf den Beinen, als der Zug im Bahnhof eintraf. Ein lang gehegter Wunsch war - nicht zuletzt wegen des Erztransports - in Erfüllung gegangen.

Erztransport Auerbach - Ranna - Hersbruck - Sulzbach-Rosenberg

Das im Raum Auerbach geförderte Eisenerz musste in das gut 30 km entfernte Sulzbach-Rosenberg gebracht werden. Von 1903 bis 1970 geschah dies auf der Schiene. Die Wagen wurden in der eigens errichteten Verladestation beim Bahnhof Auerbach mit je ca. 30 Tonnen Eisenerz gefüllt. Zweimal am Tag, manchmal auch dreimal, zog der „Auerbacher Bockl“ jeweils über 20 solcher mit Erz beladenen Wagen zusammen mit Personen- und Güterwagen unter gewaltiger Dampf- und Qualmentwicklung in rund einer halben Stunde die über 8 km lange Strecke bei einem Höhenunterschied von ca. 50 m nach Ranna. Am 30. September 1962 verkehrte die letzte Dampflok auf der Strecke; sie wurde von Dieselloks der Baureihe V 100 abgelöst.



Eisenbahnbrücke der B85



Feuerwehrgerätehaus auf dem ehem. Bahnhofsgelände

Ende des Eisenbahnbetriebs

Am 31. Januar 1970 fuhr der letzte fahrplanmäßige Personenzug; die Personenbeförderung wurde auf Busse umgestellt. Ab 13. April 1970 transportierte die Maxhütte das Eisenerz in eigenen LKWs über die B 85 von Auerbach nach Sulzbach-Rosenberg zum Hochofen; das Frachtaufkommen der Lokalbahnstrecke sank dadurch von rund 450.000 Tonnen im Jahr 1969 auf nur mehr knapp 8.800 Tonnen 1973 und gar nur mehr etwa 3.400 Tonnen 1980. Am 21. Mai 1982 fuhr dann auch der letzte fahrplanmäßige Güterzug im Bahnhof Auerbach ein, und tags darauf wurde der Zugverkehr eingestellt.

Ab Frühjahr 1984 wurden die Gleisanlagen des Bahnhofs Auerbach und der freien Strecke abgebaut. Die Stadt Auerbach erwarb ein Jahr später das gesamte Bundesbahngelände bis hinunter nach Ranna um ca. 1 Million DM. Einen Teil der freien Strecke verkaufte die Stadt dann 1989 an den Forst, der darauf einen Fuß- und Radweg anlegte.

Auf dem Bahnhofsgelände in Auerbach entstanden u.a. der städtische Festplatz, ein Schützenheim und ein Feuerwehrgerätehaus.

