



H0-Anlage nach dem Vorbild der Steinachtalbahn

# Mit der Karussellbahn durchs Coburger Land

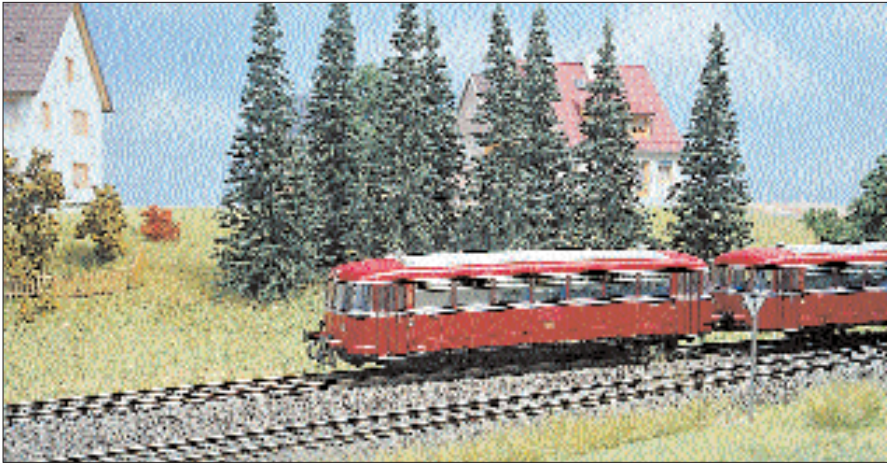
*Bei der neuen Modulanlage der Eisenbahnfreunde Steinachtalbahn-Coburg stand die Darstellung von Gebäuden und Gleisanlagen der einzelnen Bahnhöfe neben einer möglichst getreuen Gestaltung der landschaftlichen Gegebenheiten im Vordergrund. Rolf Knipper stellt diese sehenswerte Anlage vor.*



Die als „Steinachtalbahn“ bekannte Nebenbahnstrecke führte von Ebersdorf bei Coburg über Weidhausen und Hof-Steinach nach Neustadt. Diesen Namen erhielt die Strecke, da sie ab Leutendorf dem Lauf der aus Thüringen kommenden Steinach folgte. Zusammen mit der Hauptbahn Coburg-Sonneberg bildete sie eine Art Ringstrecke; im Hinblick auf die durchgehenden Zugverbindungen Coburg-Hof-Steinach-Neustadt b. Cob.-Coburg wurde sie deshalb oft auch „Karussellbahn“ genannt. Der Bahnhof Hof-Steinach war als Betriebsmittelpunkt der größte Unterwegsbahnhof und besaß eine Lokstation als Außenstelle des Bahnbetriebswerkes Coburg.

Die Strecke wurde in zwei Teilstücken eröffnet; das erste von Ebersdorf nach Weidhausen am 1. August 1901, das zweite von Weidhausen nach Neustadt folgte erst am 1. November 1920. Die lange Zeit zwischen der Eröffnung des

**Oben:** Das Empfangsgebäude des Bf Mödlitz entstand im kompletten Selbstbau.  
**Links:** Im Bf Mödlitz finden regelmäßig Zugkreuzungen statt. Die V 80 muss mit ihrem Ng den Schienenbus abwarten.



Ein VT 98 nähert sich von rechts dem Bf Mödlitz. Die Ortschaft ist mittels weniger Häuser lediglich angedeutet.

ersten und des zweiten Streckenabschnittes spiegelte sich auch in der Gestaltung der Bahnhofsgebäude wider: So wurden die Bahnhöfe auf dem Abschnitt bis Weidhausen in rotem Ziegelstein errichtet, die späteren Gebäude dagegen in markanter Fachwerkbauweise.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war es mit der „Karussellbahn“ vorbei, denn die Bahnlinie wurde zwischen Fürth am Berg und Neustadt b. Cob. durch die Zonen- und spätere DDR-Grenze unterbrochen, sodass das kurze Streckenstück mit dem Bahnhof Heubisch-Mupperg in der „Ostzone“ lag. Fortan verkehrten die Züge im DB-Bereich nur noch bis Fürth am Berg, das kurze Teilstück von Neustadt b. Cob. bis Neustadt-Süd verblieb als Anschlussgleis.

Zum 1. Juni 1975 stellte die Deutsche



Unten: Eine V 80 brummt mit einem Nahverkehrszug durch den Wald bei Mödlitz und wird in Kürze auch die Station erreicht haben. Aber Vorsicht: Nur Andreaskreuze sichern den Bahnübergang für den Feldweg mitten im Wald.

Unten: Der Bahnübergang von der anderen Seite mit einem Personenzug in Richtung Hofsteinach. Die Landschaftsgestaltung der Anlage richtete sich weitestgehend auf die tatsächlichen Gegebenheiten der Strecke.





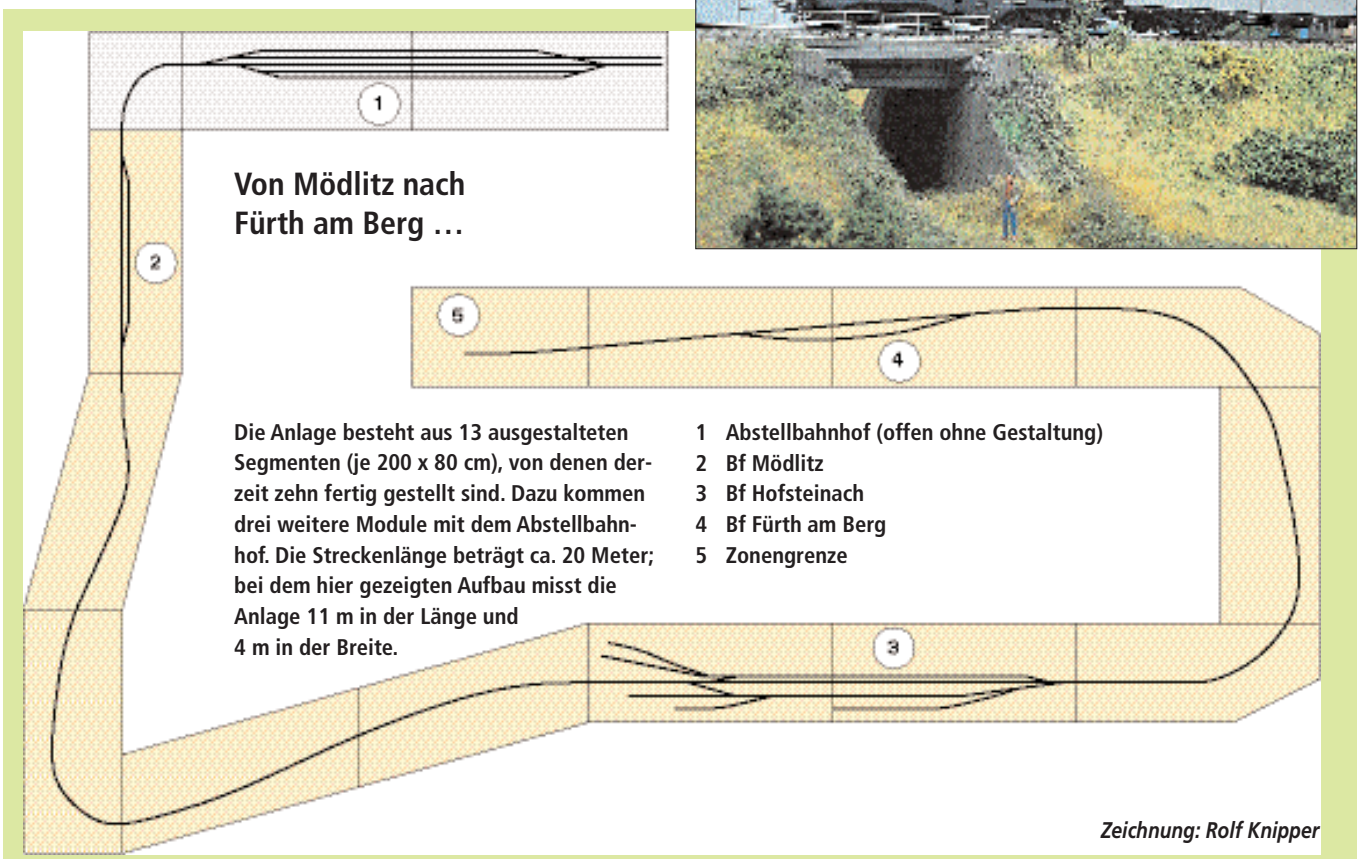
Bundesbahn den Personenverkehr nach Fürth am Berg ein. Fortan rollte nur noch der Güterzug bis Hof-Steinach und darüber hinaus im Auslaufbetrieb bis Wörlsdorf-Hassenberg. Nach Fürth am Berg gelangten aber bis 1986 noch sporadisch einzelne Güterwagen, beispielsweise mit Landmaschinen als Ladung. Der Auslaufbetrieb bis Wörlsdorf-Hassenberg endete im Mai 1989; der offizielle Einstellungstermin war bereits der 31. Dezember 1988. Der Güterverkehr auf dem verbliebenen 17,8 km langen Teilstück bis Hof-Steinach endete am 31. Mai 1992. Der Rückbau der Bahnstrecke erfolgte in mehreren Teilen, so Anfang 1988 zwischen Wörlsdorf und Fürth und im Herbst 1990 von Hof-Steinach bis



Die V 80 hat mit dem Personenzug den Bf Hof-Steinach verlassen und passiert den Ortsausgang.

Links: Der von einer 93 gezo-gene Personenzug an der zwischen Mödlitz und Hof-Steinach gelegenen Brücke über einen kleinen Bach.

Unten: Ebenfalls in der Nähe von Hof-Steinach befindet sich dieser reichlich zugewachsene Brückendurchlass.



Wörlsdorf. Im Herbst 1992 wurde der Bahnhof Hof-Steinach zurückgebaut, das Streckenstück von Weidhausen bis Hof-Steinach folgte ein Jahr später.

Nachdem sich die Pläne für eine geplante Reaktivierung der Strecke zerschlagen hatte, folgte der Abbau des letzten Abschnittes von Ebersdorf nach Weidhausen im Jahr 2000. Wer mehr über die wechselvolle Geschichte der Bahnlinie wissen will, findet sie ausführlich in den Büchern „Die Steinachtalbahn“ und „Eisenbahn im Coburger Land“ geschildert, die über den Verein erhältlich sind.



## Das Modell – erste Version

Das Interesse der Eisenbahnfreunde Steinachtalbahn-Coburg gilt seit Jahren der mittlerweile aus der Landschaft verschwundenen Bahnstrecke – dies spiegelt sich auch im Vereinsnamen wider. Zwischen 1989 und 1992 entstanden Anlagensegmente mit einer Länge von insgesamt 13 Metern nach Vorbildern der Steinachtalbahn; diese Anlage wurde in MIBA 10/1992 ausführlich vorgestellt.

Die im Wechselstrom-System betriebene Anlage wurde in den nächsten Jahren auf zahlreichen Ausstellungen präsentiert. Der häufige Transport und wechselnde Lagerstätten hinterließen jedoch im Laufe der Zeit deutliche Spu-

Ein VT 98 ist unterwegs in Richtung Hof-Steinach. Beim Vorbild lagen auf dem größten Teil der Strecke Gleise mit Stahlschwellen, die im Modell von Tillig stammen.

Rechts: Die Ortschaft Hof-Steinach wurde mit wenigen Häusern angedeutet, hinter deren Dächern die Bahnstrecke in einem großen Bogen verläuft.



Das respektable Empfangsgebäude von Hof-Steinach entstand ebenfalls im Selbstbau. Dies ist übrigens derzeit der größte Bahnhof der Modulanlage.



## Kontaktadresse

Eisenbahnfreunde  
Steinachtalbahn-Coburg  
Postfach 3008, 96419 Coburg  
[www.eisenbahnfreunde-coburg.de](http://www.eisenbahnfreunde-coburg.de)

ren. Zudem nahm die Anlage durch die eher ungünstig angeordneten Segmenten sehr viel Platz in Anspruch.

## Das Modell – zweite Version

So entschloss man sich im Herbst 2000 zum Neubau der Anlage. Dabei wurde auch gleich das Stromsystem gewechselt, gefahren wird jetzt mit Gleichstrom. Dies ermöglichte zudem den Einsatz wesentlich feinerer Schienenprofile mit den Nachbildungen der beim Vorbild verwendeten Stahlschwellen (eine Ausnahme machte der Bahnhof Fürth am Berg, in dem Holzschwellen zu finden waren). Vorrangig kam dabei das Elite-Gleis von Tillig zum Einsatz. Ziel war es, die Anlage relativ platzsparend zunächst in U-Form zu bauen; spätere Erweiterungen mit zusätzlichen Segmenten sollten immer möglich bleiben.

Auch beim Gebäudemodellbau wurden bei der neuen Anlage Fortschritte gemacht. Empfangsgebäude und Güterschuppen entstanden jetzt vollständig im Eigenbau und geben ihre Vorbilder exakt wieder. Auch die Gleisanlagen wurden originalgetreu nachempfunden. Einschränkungen gab es lediglich bei den Gleislängen, hier ging




Zwischen Hofsteinach und Fürth am Berg ist der Bahnübergang zur kleinen Ortschaft Hassenberg zu finden.

Auch das Empfangsgebäude von Fürth am Berg ist bestens gelungen. Bemerkenswert ist die räumliche Großzügigkeit der Gleisanlagen im Modell.

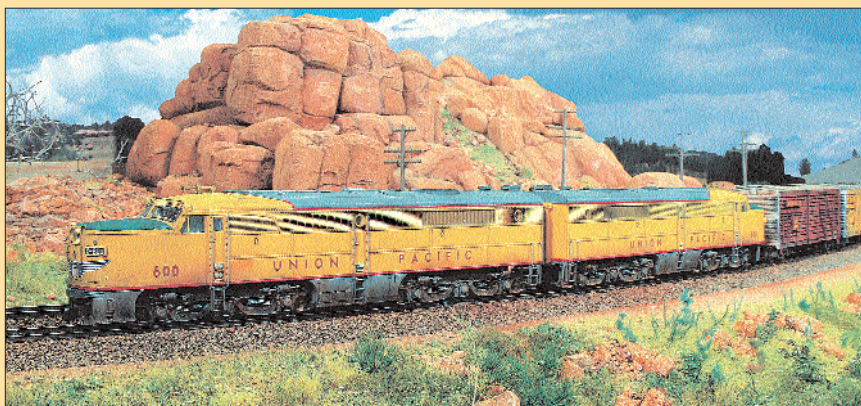
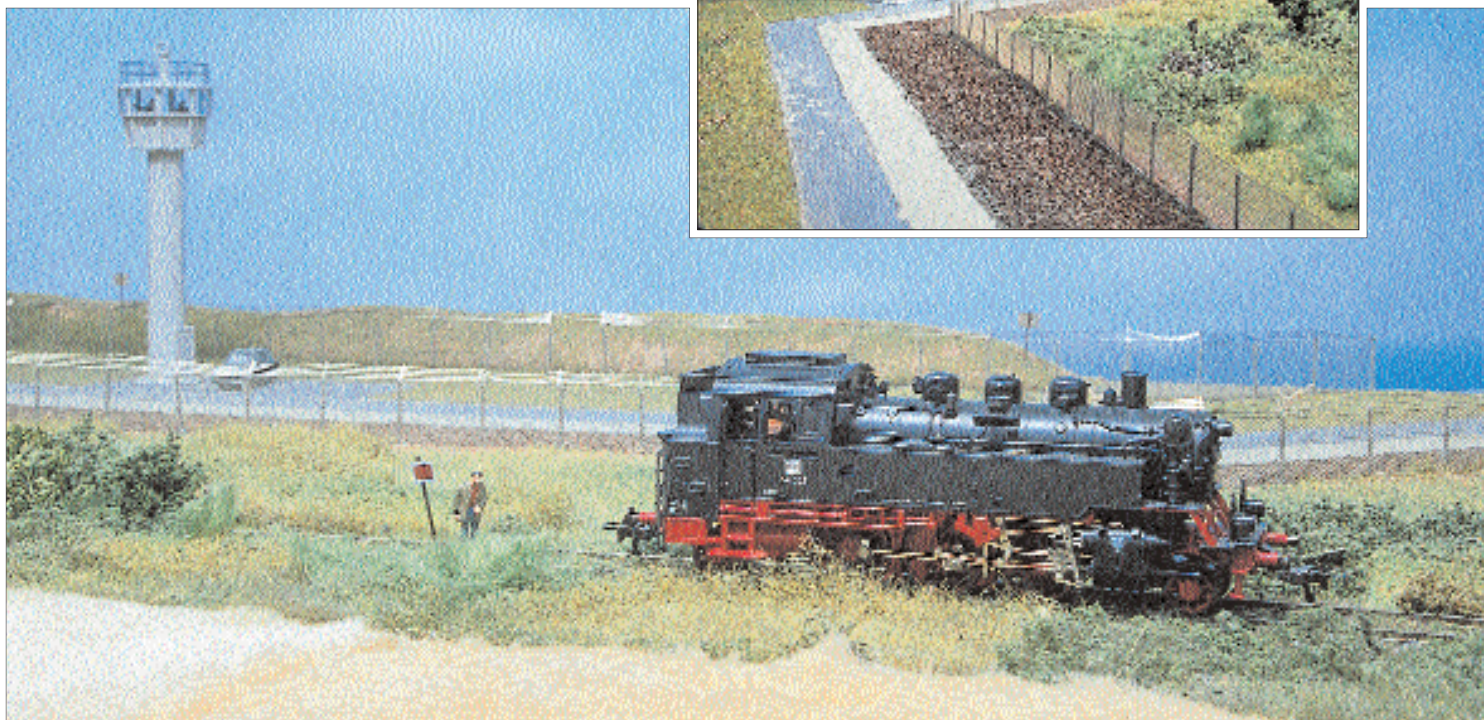


es nicht ohne Kürzungen ab. Die Gestaltung der freien Strecke erfolgte möglichst großzügig; typische Vorbildsituationen wie Einschnitte, Brücken und Bahnübergänge sowie der Verlauf von Bächen sind auch auf der Anlage wiederzufinden – dies gilt auch für die DDR-Grenze in Fürth am Berg.

Gefahren wird digital mit der Lokmaus 2 von Roco. Zum Einsatz kommen dabei Lokomotiven und Zuggarnituren der Epoche III und frühen Epoche IV mit den Baureihen 64, 86, V 80, V 100 und der VT 98, die seinerzeit auf der Steinachtalbahn unterwegs waren. rk/EFSC 



Endstation in Fürth am Berg – diesen Status erhielt der Bahnhof durch den „Eisernen Vorhang“. Auch wenn die Darstellung der DDR-Grenze mit Wachturm und Todesstreifen auf manche Betrachter der Anlage mitunter beklemmend wirkt – so war es nun einmal für viele Jahrzehnte. Das Streckenende in Fürth am Berg befand sich direkt an den Sperranlagen. Beim Rangieren kamen die Loks wie hier die BR 64 oft unmittelbar vor dem Grenzzaun zu stehen.



## Intermodellbau Dortmund

Die „Karussellbahn“ der Eisenbahnfreunde Steinachtalbahnhof-Coburg wird eine von 29 Modellbahnanlagen sein, die auf der Intermodellbau in Dortmund vom 13.4. bis 17.4.2005 ausgestellt werden. Vertreten sind alle Baugrößen und Spurweiten – selbst die bislang eher theoretische Nenngröße Zm. Allein 15 Anlagen werden zum ersten Mal zu sehen sein. Darunter sind beispielsweise die Epoche-II-Anlage nach bayerischem Vorbild der britischen „Deutsche Reichsbahn Gruppe“ und die neue H0-Anlage der „Dutch Model Art Society“; Horst Meier wird seine US-Anlage präsentieren, ebenfalls in der Baugröße H0. „Großspurig“ wird es hingegen mit der Anlage „Kalkriese“ in der Baugröße 1. Ein Wiedersehen gibt es mit dem „Elberfeld-Projekt“ von Rolf Knipper, auf dem nach langer Zeit wieder Betrieb gemacht werden kann. Die MIBA ist natürlich auch dabei, sie ist in Halle 6 am Stand 6092 zu finden.

Drei Anlagen, die in Dortmund zu sehen sein werden: Oben links die neue US-Anlage von Horst Meier, rechts ein Ausschnitt aus dem Bahnhof Elberfeld von Rolf Knipper; unten der Bahnhof Schleching (Deutsche Reichsbahn Gruppe). Fotos: H. Meier, rk

