

Die Steinachtalbahn

Bau genormter Module von Teilstrecken nach Vorbild der Steinachtalbahn Ebersdorf b. Cob.- Weidhausen – Hof – Steinach – Fürth am Berg.



Nachbildung von Bahnanlagen und Gebäuden (Empfangsgebäude, Lok- u. Güterschuppen etc.) einzelner Bahnhöfe, Nachempfinden der landschaftlichen Gegebenheiten.

Darstellung des Zugbetriebes in der Epoche III und IV (mit Lokbaureihen 64, 86, V80, V100 und Vt 95).

Maßstab/System: H0 (1:87)

Bauabschnitte

Bauabschnitt I – Bahnhof Hof-Steinach, Zustand der Gleisanlagen 60er Jahre

Fertigstellung: Herbst/Winter 2001/2002

Bauabschnitt II – Strecke Hof-Steinach – Fürth am Berg

Fertigstellung: Herbst 2002

Bauabschnitt III – Bahnhof Fürth am Berg mit Grenze

Fertigstellung: Herbst 2002

Bauabschnitt IV – Freie Strecke Mödlitz – Leutendorf – Hof-Steinach

Fertigstellung: teilweise Herbst 2003

Bauabschnitt V – Bahnhof Mödlitz

Bauabschnitt VI – Freie Strecke Weidhausen – Mödlitz

Die Steinachtalbahn - Vorbild und Modell

Vorbild



Die im Volksmund als „Steinachtalbahn“ bekannte Nebenbahnstrecke führte von Ebersdorf b. Cob. über Weidhausen und Hof-Steinach nach Neustadt b. Cob.. Den Zusatz „Steinachtalbahn“ 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 Ringbahn und erhielt deshalb auch den Namen „Karussellbahn“ im Hinblick auf die durchgehenden Zugverbindungen Coburg – Hof-Steinach – Neustadt b. Cob. – Coburg. Der Bahnhof Hof-Steinach war als Betriebsmittelpunkt der größte Unterwegsbahnhof und besaß auch eine Lokstation als Außenstelle des Bahnbetriebswerkes Coburg.

Die Strecke wurde in zwei Teilstücken eröffnet:

01.08.1901: Ebersdorf b. Cob. – Weidhausen

01.11.1920: Weidhausen – Neustadt b. Cob.

Die lange Zeit zwischen der Eröffnung des ersten und des zweiten Streckenabschnittes spiegelte sich auch in der Gestaltung der Bahnhofsgebäude wieder: So wurden die Bahnhöfe auf dem Abschnitt bis Weidhausen in rotem Ziegelstein errichtet, die späteren Gebäude in markanter Fachwerkbauweise.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Bahnlinie zwischen Fürth am Berg und Neustadt b. Cob. durch die Zonengrenze (spätere DDR-Grenze) unterbrochen. Fortan verkehrten die Züge nur noch bis Fürth am Berg, das kurze Teilstück von Neustadt b. Cob. bis Neustadt-Süd verblieb als Anschlussgleis. Auf Gebiet der DDR verblieb das Streckenstück mit dem Bahnhof Heubisch-Mupperg.

Zum 1. Juni 1975 stellte die Deutsche 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 bis 1986 noch sporadisch einzelne Güterwagen mit Landmaschinen. Der Auslaufbetrieb bis Wörlsdorf-Hassenberg endete im Mai 1989 (offizieller Einstellungstermin 31.12.1988). 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 Wörlsdorf. Im Herbst 1992 wurde der Bahnhof Hof-Steinach zurückgebaut, das Streckenstück von Weidhausen bis Hof-Steinach folgte ein Jahr später. Der Abbau des letzten Abschnittes von Ebersdorf b. Cob. bis Weidhausen geschah im Jahr 2000, nachdem sich eine geplante Reaktivierung zerschlagen hatte.

Die gesamte wechselvolle Geschichte der Bahnlinie findet sich in den Büchern „Die Steinachtalbahn“ und „Eisenbahn im Coburger Land“.

Modell

Das Interesse der Eisenbahnfreunde Steinachtalbahn-Coburg gilt seit Jahren der mittlerweile aus der Landschaft verschwundenen Bahnstrecke. Dies spiegelt sich auch im Vereinsnamen wieder. Die vom Verein durchgeführten zahlreichen Sonderfahrten auf der Strecke in den 1980er und 1990er Jahr bleiben unvergessen.

Bereits 1989 wurde mit dem Bau der ersten Teilstücke der Steinachtalbahn begonnen. Bis 1992 konnten insgesamt fast 13 Meter Streckenlänge dem Original nachempfunden werden. Die Fachzeitschrift „MIBA“ stellte die Anlage in ihrer Ausgabe November 1992 ausführlich vor.

Die im Wechselstrom-System betriebene Anlage wurde in den Folgejahren auf zahlreichen Ausstellungen präsentiert. Der häufige Transport und oft wechselnde Lagerstätten hinterließen jedoch im Laufe der Zeit deutliche Spuren. Zudem nahm die Anlage durch nicht genormte Module sehr viel Platz in Anspruch.



So entschloss man sich im Herbst 2000 zum Neubau der Anlage. Dabei wurde auch gleich das Stromsystem (jetzt Gleichstrom) gewechselt. Dies ermöglichte den Einsatz maßstablicher Gleisprofile mit Nachbildung der beim Original vorhandenen Stahlschwellen (mit Ausnahme von Holzschwellen im Bahnhof Fürth am Berg).

Die Schwerpunkte beim Modell sind wie folgt:

Ziel ist es, die Anlage relativ platzsparend in U- bzw. später O-Form zu bauen. Desweiteren sollen die Bahnhöfe mit Einschränkungen sowohl in Hinsicht auf Gleisanlagen und Gebäude möglichst originalgetreu nachempfunden werden. Die freie Strecke soll in Anlehnung an die landschaftlichen Gegebenheiten großzügiger gestaltet werden, jedoch den Charakter der dortigen Landschaft wiedergeben (hinsichtlich Flußverlauf, Erhebungen etc.).

Die Anlage wird digital gesteuert. Zum Einsatz kommen die Lokomotiven und Zuggarnituren der Epoche III und frühen Epoche IV mit den Lokbaureihen 64, 86, V80, V100 und Schienenbus.

Die wichtigsten Daten

Streckenlänge	ca. 20 Meter ¹⁾
Anzahl der Module (je 200 x 80 cm)	13 (derzeit 10) ²⁾
Anlagenlänge	2 x 11 m Länge, 4 m Breite
Gleismaterial (Spur H0)	Tillig-Elite-Gleis (Holz- und Stahlschwellen)
Fahrzeuge	Lokomotiven ROCO (V80, V100, VT98), Fleischmann (64, 86), Wagen ROCO
Gebäude	Bahnhofsgebäude – Eigenbau, Sonstige Häuser: Kibri, Vollmer, Faller, Auhagen
Landschaftsgestaltung	Geländebaumasse von Hof GbR, Beflockung und Bäume von Heki, Heico, Busch, Silflor, Woodland
Betrieb	ROCO-Digital

¹⁾ , ²⁾

bei Fertigstellung Mödlitz – Fürth am Berg