

Die Karussellbahn

STEINACHTALBAHN. Das Thema Nebenbahnen in Franken ist unbestritten eine nahezu unversiegbare Quelle für Modellbahnerträume. Die Eisenbahnfreunde Steinachtalbahn haben sich ihre „Hausstrecke“ zum Vorbild genommen und wollen Stück für Stück der abgebauten Strecke im Maßstab von 1:87 eine Denkmal setzen.

Der Epoche-III-Klassiker im Steinachtal – V 100 mit schwarzgurtigen Silberlingen. Mödlingen liegt hinter dem Personenzug und die nächste Steinachbrücke wird passiert. Der hier gezeigte Anlagenbereich steht dank seiner Weiträumigkeit im Interesse der Ausstellungsbesucher.





Mödlingen ist die erste nachgestaltete Station. Verträumt liegt das im Eigenbau geschaffene Empfangsgebäude am Ortsrand. Die großen Zeiten des Bahnhofs scheinen längst vorbei zu sein. Gelegentlich schiebt eine Coburger Köf noch einen einzelnen Waggon zur Rampe.

Zur Intermodellbau 2005 in Dortmund sorgte die Steinachtalbahn für Aufsehen. Mitten zwischen den anderen Clubanlagen platziert fanden die Besucher hier etwas Besonderes, den weitgehend originalgetreuen Nachbau einer längst stillgelegten und abgebauten Nebenbahnstrecke. Die Vorbildsituation blieb den Westfalen und Rheinländern, die die Mehrzahl der Besucher stellten, weitgehend unbekannt. Ehrlicherweise wäre das nur bei Ausstellungen im nordbayerischen Raum anders gewesen. Der hier nachgebaute Abschnitt Mödlingen–Hof-Steinach–Fürth am Berg ist ein Teilstück der früheren „Karussellbahn“ im Coburger Land. Wer es unbedingt darauf ankommen lassen wollte, der hätte vor 1945 mit der Bahn von Coburg über Ebersdorf, Hof-Steinach und Neustadt im Kreis fahren können. Natürlich baute man die Strecke nicht für diese mögliche „Volksbelustigung“, sondern um das Steinachtal verkehrstechnisch mit der Eisenbahn zu erschließen. Den Zusatz „Steinachtalbahn“ erhielt die Strecke, da sie ab Leutendorf dem Lauf der aus Thüringen kommenden Steinach folgte. Zusammen mit den Hauptbahnen Lichtenfels–Coburg und 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. Coburg–Coburg.



Nutzen wir die Gelegenheit, ein wenig in die Historie der Strecke zu gehen. Angefangen hat alles mit einem Bauprojekt aus dem Jahr 1894. Die WEG lehnte aber den Bau einer Linie von Ebersdorf nach Weidhausen ab. Erst ein Staatsvertrag zwischen Preußen und dem Herzogtum Sachsen-Coburg-Gotha sowie eine neue Gesetzeslage ermöglichten den Bau dieser lang ersehnten Verbindung. Bis Weidhausen verlegte man 1901 das Gleis und eröffnete die Teilstrecke am 1. August 1901. Eine Weiterführung nach Sonneberg war schon vorgesehen. Die Linienführung ist jedoch heiß diskutiert und mit mancher Intrige „beeinflusst“ worden. Neustadt war nicht

als der Endbahnhof im Gespräch. Ab Fürth am Berg hätte die Strecke eigentlich über Oberlind nach Sonneberg geführt werden sollen. Reichstagsabgeordneter Arnold bewegte die KED Erfurt der K.P.E.V., die Strecke in Neustadt an die Sonneberg-Coburger Linie anzuschließen. Bei der endgültigen Festlegung der Trasse versetzte man die Oberlinder Repräsentanten mit einem geschickten Schachzug des Sonneberger Bürgermeisters, der die Herrschaften entgegen einer Absprache nicht mit seinem „Automobil“ zum Besprechungstermin mitgenommen hat. Zu spät traf man mit der eigenen Kutsche dort ein, als alles beschlossen und unumstößlich festgehalten war.

Erste Vermessungen begannen im Jahr 1913. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs ließ die Arbeiten stocken und gänzlich zum Erliegen kommen. Erst 1920 verlegte man nach den turbulenten Zeiten den Oberbau und eröffnete die Linie am 28. Oktober 1920.

Die lange Zeit zwischen der Eröffnung des ersten und des zweiten Streckenabschnitts aufgrund des Ersten Weltkriegs 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 in markanter Fachwerkbauweise.

Die von der Preußischen Staatsbahn gebaute und von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft betriebene Strecke entwickelte sich sehr positiv.

Das Kriegsende 1945 besiegelte auch das Schicksal der Ringbahn. Schon im April kam der Zugbetrieb zum Erliegen. Amerikanische Truppen besetzten das Sonneberger Gebiet und ermöglichten ab Mitte Mai 1945 einen bescheidenen Güterverkehr. Nach dem vertragsmäßigen Abzug und der Übergabe Thüringens an die sowjetische Besatzungsmacht hörte die Ringbahn endgültig auf zu existieren. Anfang Juni 1945 stoppten die Russen den Verkehr durch den von ihnen verwalteten Be-

In Sonnenfeld steht 211303 mit einem gut ausgelasteten Güterzug. Die Landmaschinen werden bis zur Endstation transportiert. Der vierteilige Sonderzug mit VT 98 hat in Wörtlsdorf-Hassenberg einen Fotohalt eingelegt. Beide Motive stammen aus dem Jahr 1984.

FOTOS STEFAN WINKLER (2)

Der Huber-Bauer muss dringend seine Wiese mähen. Ein Aufgabe, bei der er die Hilfe seines Nachbarn mit dem Radlader gern annimmt.





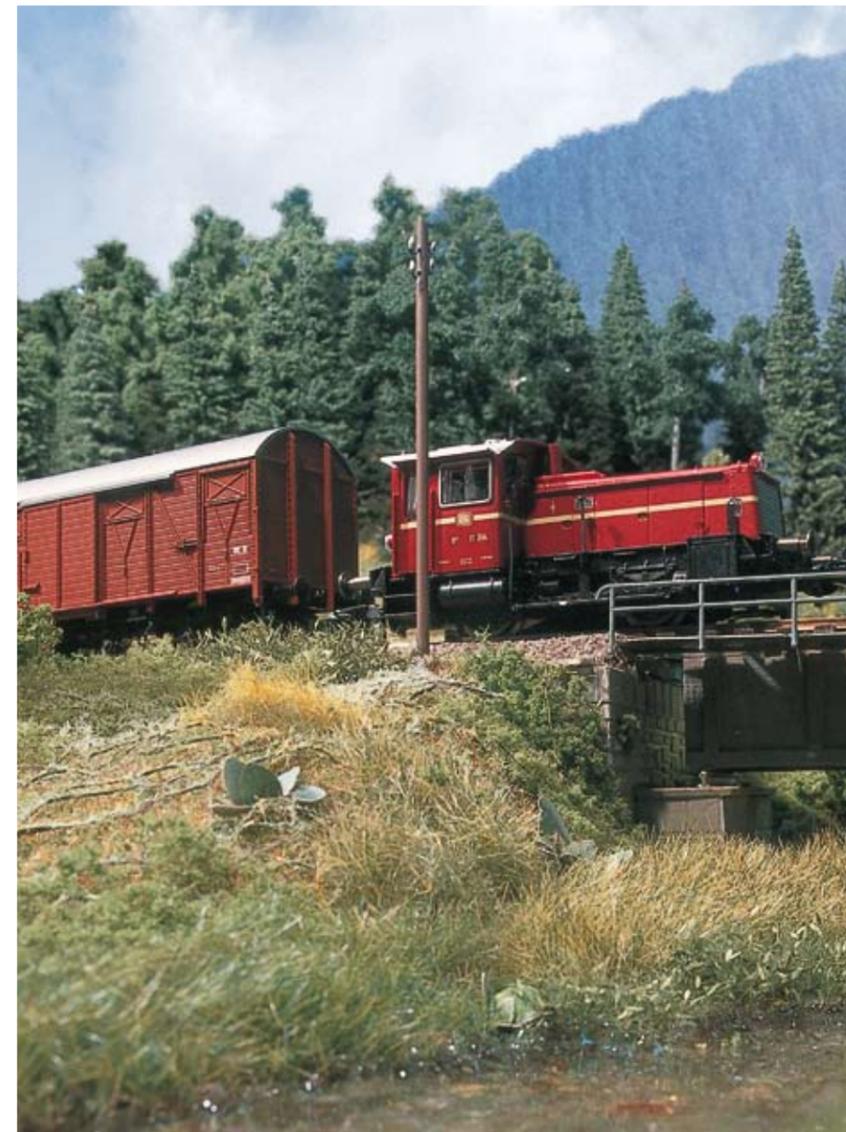
Der Lokführer auf der Köf wird den Tag wohl nicht vergessen: Mit seiner Kleinlok darf er heute bis Hof-Steinach auf die Strecke hinaus.

Wenig später folgt der VT als Mittagspersonen zug. Das Fahrgastaufkommen ist zu dieser Tageszeit gering und die Sitzplätze in den beiden Wagen reichen längst aus. Vorbei an Sonnenblumenfeldern geht es nach Fürth am Berg.

kommen und als Folgeerscheinung dünnte man schrittweise den Fahrplan aus. Das führte zur Einstellung des Personenverkehrs. Am 13. März 1974 wurde die Gesamteinstellung Hof-Steinach – Fürth am Berg durch das Bundesverkehrsministerium genehmigt. Am 31. Mai des Folgejahres endete auch der Personenzugverkehr auf dem Reststück. Der Güterzugverkehr konnte das „Leben“ der Linie noch bis in die ersten 1990er-Jahre hinein retten. Mit Sonderzügen konnte das 70- und 90-jährige Jubiläum glücklicherweise noch begangen werden. Am 27. Mai 1992 rollte dann trotz heftiger Proteste der letzte Güterzug nach Hof-Steinach.

Im Modell ist auf der Anlage der Betrieb Mitte der 1970er-Jahre nachgestellt. Eine Rundreise ist angebracht. Alle Züge starten aus einem fünfgleisigen Schattenbahnhof. Der als Magazin fungierende Bahnhof kann als „Coburg“ betrachtet werden.

Gleich hinter dem Ausfahrtsbogen mündet das Streckengleis in die Station Mödlitz. Dabei handelt es sich um einen verträumten kleinen Landbahnhof. Das Umfahrgleis ermöglicht beim Anlagenbetrieb hier eine Kreuzung zu arrangieren. Beim Vorbild war dies wohl weniger üblich. Hin und wieder bringt eine Köf einen einzelnen Güterwagen zur Rampe. So schnell wie möglich muss dieser entladen werden und ständig drängt man,



Oben und links Impressionen aus dem Steinachtal mit einem Dampfzug.

Die Ausfahrt aus Hof-Steinach. Am Zug eine Maschine der Baureihe 86, die hier die Dampflokzeit beendet.

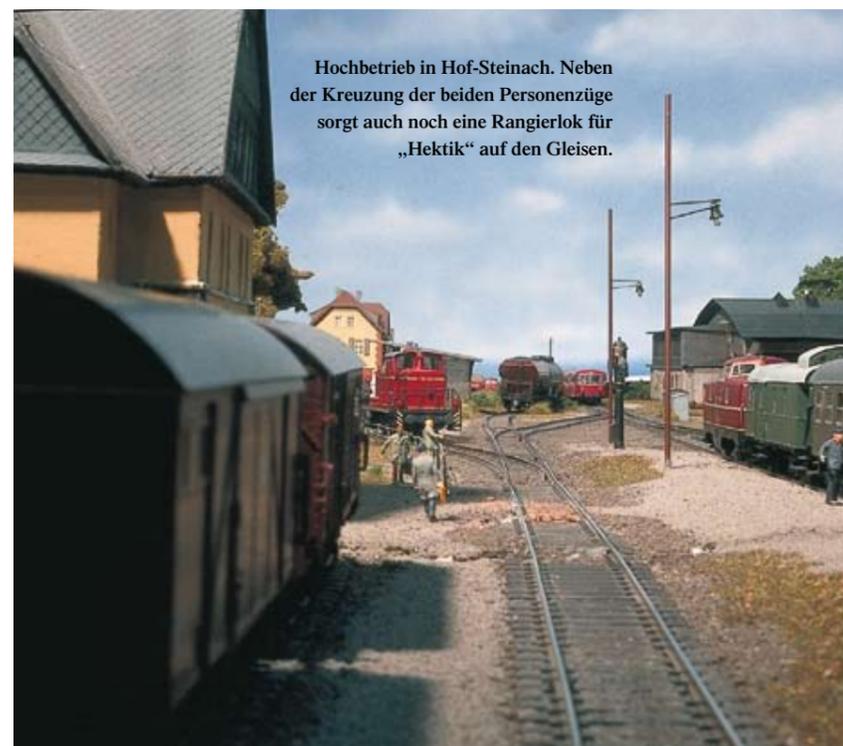
reich bei Mupperg. Die Teilung Deutschlands griff bei vielen Eisenbahnstrecken drastisch in den Betriebsablauf ein und beendete diesen in der Regel. Mehrere Versuche – ein letzter im Jahr 1955 – einen privilegierten Durchgangsverkehr zuzulassen, endeten an der Sturheit der Besatzungsmacht und diese ließ, um Fakten zu schaffen, den wenige Kilometer langen, nun zur Rbd Erfurt gehörenden Abschnitt bei Heubisch-Mupperg abreißen. Ins Zonenrandgebiet gerückt stagnierte das Verkehrsauf-





Ankunft in Hof-Steinach. Die V 100 hat mit ihrer Silberling-Garnitur den Bahnhof erreicht. Aus dem Gebüsch hinter dem Lokschuppen blicken wir auf die Szenerie mit Empfangsgebäude und Wasserkran. Der Schuppen dient schon lange nicht mehr zum Restaurieren der Maschinen; eine Außenstelle der Bahnmeisterei hat sich hier niedergelassen und belegt die beiden Schuppengleise mit Werkstattwagen.

In den letzten Jahren besaß der Schuppen keinen Gleisanschluss mehr. Eine ortsansässige Firma hat ihn als Lagerschuppen angemietet. Die Aufnahme zeigt 211 319 am 23. Mai 1984. Die drei mitgeführten Güterwagen künden von dem noch rentablen Güterverkehr. FOTO STEFAN WINKLER



Hochbetrieb in Hof-Steinach. Neben der Kreuzung der beiden Personenzüge sorgt auch noch eine Rangierlok für „Hektik“ auf den Gleisen.

das Kreuzungsgleis wieder frei zu machen. Sei es, wie es sei. Das schicke Empfangsgebäude ist der erste Gebäudeeigenbau, der uns bei unserem Anlagenbericht begegnet. An Industriemodellen ist für die typischen Bahnhofsgebäude natürlich nichts zu finden und der Bastelaufwand schon vorprogrammiert. Beobachten wir noch den Halt der V 80 mit dem Personenzug. Ob überhaupt ein Reisender aus- oder zusteigt? Sofort setzt sich die Garnitur wieder in Bewegung und rollt Richtung Schattenbahnhof davon.

Wir bereisen die Strecke weiter in Richtung Hof-Steinach. Elegant schwingt sich das Gleis, immer der Steinach folgend, in Richtung Norden. Von der auf den folgenden Modulen zu sehenden weitläufigen Landschaft können Heimanlagenbesitzer nur träumen! Unberührte Wiesen, Feldwege und eine Straße bestimmen das Gelände. Oben am Hang eine Reihe Nadelbäume, die einen sanften Übergang zur Hintergrundkulisse schaffen. Die Kulisse trennt die Module sehr gut vom ablenkenden Anlageninnenraum ab und konzentriert die Blicke auf die Strecke. Der Eingriff der Bediener in den Ablauf aus dem Innenraum heraus ist noch möglich. Die knapp

50 cm hohen Kulissenteile sind „im Ernstfall“ abnehmbar.

Der Abschnitt zwischen der Steinachbrücke und den ersten Häusern von Hof-Steinach ist ein wahres Eldorado für den Landschaftsbauer des Vereins. Unzählige Details sind eingebracht worden und im Umfeld der Häuser wurde das Landleben wunderbar „eingefangen“. Am Spritzenhaus der Freiwilligen Feuerwehr werden das Mannschaftsauto gereinigt und die Schläuche aus dem Trockenturm abgenommen. Kleinbauern kehren von der Feldarbeit heim; gemächlich trottet das Gespann Richtung heimliche Scheune. Viel ist hier nicht los, denn dieser Gegend war das pulsierende Stadtleben schon immer fremd. Wir sind in Hof-Steinach angekommen. Der Bahnhof Hof-Steinach war einst der Betriebsmittelpunkt und dadurch der größte Unterwegsbahnhof. Man errichtete eine Lokstation als Außenstelle des Bahnbetriebswerks Coburg. Neben dem Modell des Empfangsgebäudes ist der zweistöckige Lokschuppen das „Highlight“ des Bahnhofs. Zwei Gleise führen in das Haus hinein. Wie es nach dem Rückbau aussah, zeigt das Vorbildfoto aus der Kamera von Stefan Winkler. Selbstverständ-



Am Spritzenhaus treffen sich die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr. Ständig gibt es etwas zu tun. Ein richtiger Einsatz wäre auch nicht schlecht. MODELLFOTOS HELGE SCHOLZ (12)

lich ist der Modellbahnhof Hof-Steinach wiederum zum Betriebsmittelpunkt aufgestiegen. Hier kreuzen sich erneut Züge. Ferner ist eine Rangierlokomotive mit Verschubarbeiten beschäftigt und dadurch sind schnell einmal drei Triebfahrzeuge zu sehen. Falls sich der Güterverkehr als umfangreich erweist, so dampft auch eine Schleppenderlok der Baureihe 50 durch das Tal.

An dieser Stelle soll unser Anlagenporträt fürs Erste enden. Im folgenden Teil ist der weitere Verlauf zum Endbahnhof Fürth am Berg zu sehen. Viele andere beeindruckende Motive konnten von der Clubanlage noch eingefangen werden. Auch die Abgeschlossenheit der Region wird ganz deutlich, denn die Grenze zur früheren DDR ist vom Endbahnhof aus zu sehen. EFS/HS