

Wir schreiben das Jahr 1977. Mit V 80-Vorspann rollt ein Güterzug aus Hof-Steinach in Richtung Coburg. Noch ist das Güterverkehrsaufkommen beachtlich, wobei vor allem Landmaschinen und Stammholz die Laderäume füllen.

Die Karussellbahn

STEINACHTALBAHN. Der zweite Teil des Berichts über die Clubanlage der Eisenbahnfreunde Steinachtalbahn e.V. zeigt den Abschnitt von Hof-Steinach zum Endbahnhof Fürth am Berg. Unmittelbar hinter der Fürther Ausfahrweiche endete nach 1945 die Strecke am Stacheldrahtzaun. Der Betrieb auf der Karussellbahn wurde damit auf einen sparsamen Verkehr im neuen Zonenrandgebiet auf bayerischer Seite reduziert.



Hof-Steinach, den Betriebsmittelpunkt der Unteren Steinachtalbahn, hatten wir schon in der ersten Folge vorgestellt. Zur Dampflokzeit war sein Lokschuppen eine wichtige Außenstelle des Bahnbetriebswerks Coburg. Die Bauweise des Schuppens deutet durchaus darauf hin, dass eine Erweiterung zum Rundschuppen geplant war. Zeit seines Bestehens als Lokomotivunterkunft führten jedoch nur zwei Gleise in das Gebäude hinein. Eine Drehscheibe wurde nie errichtet.

Bevor es weiter in Richtung Endbahnhof geht, beobachten wir noch einen nach Möd-

dingen in der Brust des Anlagenbauers: Soll er, dem Vorbild entsprechend, nur eine oder zwei Maschinen einer Allerwelts-Baureihe einsetzen und auf die vielen schönen anderen Erzeugnisse der Modellbahnhersteller verzichten? Oder ist es fair, bei ausstellungsfähigen Anlagen dem Besucher ständig den Sonderfall zu präsentieren? Die Wahrheit wird wohl in der Mitte liegen, getreu dem Motto: Modelleisenbahn soll Spaß machen. Einen sinnvollen Einsatz sollte man aber trotzdem anstreben und den „Rheingold“ auf einer Anlage wie dieser nicht verkehren lassen.



Mit einem Ganzzug aus Talbotwagen dampft eine 50Kab aus Hof-Steinach in Richtung Fürth am Berg.

lingen ausfahrenden Güterzug. Hoch über den Häusern rollt der Zug aus den Bahnhof hinaus. Der Einsatz einer Vorspannlok ist wohl nicht vorbildgerecht, für den Modelleisenbahner aber eine reizvolle Betriebssituation. Bei der Betriebsführung vorbildbezogener Modellbahnanlagen trifft man hier auf eine Grundlagenentscheidung. Natürlich ist es von Vorteil, wenn man sich neben der strikt vorbildgerechten Gestaltung auch zu einem entsprechenden Fahrzeugeinsatz und Betriebskonzept entschließt. Zwei Seelen wohnen

Oben: Noch rollen Personenzüge auf dem oberen Abschnitt der Unteren Steinachtalbahn. Am 31. Mai 1975 war auch dies Geschichte. Hier ist eine V 80 mit einer klassischen Garnitur Umbauwagen auf dem Abschnitt bei Wörlsdorf-Hassenberg unterwegs.

Ein Motiv von einer der vielen Sonderzugleistungen auf der Steinachbrücke.



Ein Bild vom Vorbild: Nicht einmal einen Steinwurf ist der andere deutsche Staat entfernt. Bei Wörlsdorf-Hassenberg passiert die 211 des Bw Coburg haarscharf die innerdeutsche Grenze.
FOTO: STEFAN WINKLER

Die Vereinsfreunde haben den goldenen Mittelweg gefunden und neben den typischen Personenzügen und kurzen Güterzügen einzelne Sonderzüge geschickt eingebunden. Damit folgen sie erneut dem Gedanken eines vorbildgerechten Betriebs, denn in den letzten Jahren mutierte die Stichstrecke nach Hof-Steinach und weiter nach Fürth am Berg zu einem beliebten Ziel von Sonderzügen für Eisenbahnfreunde. Ob Schlepptenderlok oder

mehrteilige VT98-Garnituren: Hier ließ sich vieles auf verkrauteten Gleisen auf den Filmbannen. Der Einsatz einer Kabinentender-50er vor einem Schotterzug belegt die nie vernachlässigte Unterhaltung der Strecke. Bis zur Stilllegung blieb der technisch einwandfreie Zustand erhalten. Noch im Jahr 1985 baute man bei Horb zwei Flutbrücken neu auf. Eine Investition, die die Bahn unserer Tage wohl weit von sich gewiesen hätte.

Doch zurück zur Strecke! Nach der geraden Ausfahrt aus Hof-Steinach schließt sich eine weite Linkskurve an. Ein dichter Wald fungiert als Landschaftsteiler. Dem Betrachter fällt die Linienführung in der Gegenrichtung nun nicht mehr auf. An einzelnen Häusern läuft die Strecke weiter in Richtung Endbahnhof. Nach einem Bahnübergang passieren die Züge erneut einen kurzen Waldabschnitt und streben der zweiten Steinachbrücke entgegen. Gemütlich sprudelt das Flüsschen unter der Betonbrücke hindurch.

Auf diesem Modul ist der Streckenabschnitt bei Wörlsdorf-Hassenberg nachgestellt. Hier passierte die Linie die frühere Grenze zwischen den beiden deutschen Staaten. Ein kleiner Bach fungierte dort als Grenze zwischen den Systemen. Er reichte fast an den Fuß des Planums heran. Tafeln am westlichen Ufer warnten vor der Staatsgrenze! Ein Glück, dass der Bach nicht die Bahnlinie schnitt, denn sonst wäre schon hier unweigerlich das Ende der Strecke gewesen und nicht erst im zwei Kilometer entfernten Fürth am Berg. Die Teilung Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg bedeutet auch die Teilung der Karussellbahn.



Impressionen vom oberen Streckenteil. Die zweite Steinnachbrücke, der Endbahnhof und die Grenzanlagen mit Wachturm und Postenweg am Gleisende sind die Themen des zweiten Anlagenschenkels.



Sternstunde des Eisenbahnfotografen: zwei Züge im Endbahnhof! Gleich nachdem der Güterzug zum Stehen gekommen ist, wird der Personenzug zurückfahren, denn es wird für das Rangiergeschäft Platz benötigt.



Bild vom Vorbild: Die Rangierlok tastet sich durch verkrautete Gleise zurück nach Wörlsdorf-Hassenberg. Am 21. Juni 1986 wurde hier der letzte Wagen an der Rampe zugestellt.

FOTO: STEFAN WINKLER

Auf den letzten Metern bis zum Endbahnhof verläuft die Strecke durch Ackerland. Weizenfelder rahmen die Trasse ein. Dazwischen Parzellen von Kleinbauern, die hier Gemüse für Markt und Eigenbedarf ziehen. Industriegebiete sind weit und breit nicht zu sehen. Kein Wunder, denn das Zonenrandgebiet lockte keine Investoren an.

Die Endstation der Strecke und der Modellbahnanlage ist schnell erreicht. Zur Rampe am Empfangsgebäude führt ein mehr oder weniger verkrautetes Gleis, auf dem ein Wagen mit Landmaschinen abgestellt wird. Ferner wird das Gleis zum Umsetzen der Lokomotiven benötigt. Hinter der Station ragt ein kurzer Gleisstumpf bis an den Grenzzaun heran. Als Ausziehgleis kann der Abschnitt noch eine bescheidene Aufgabe erfüllen.

Viele Besucher der Intermodellbau haben bei den Modellbahnfreunden aus Coburg und Umgebung Tipps zur Landschaftsgestaltung gesammelt und Informationen zur Streckengeschichte erhalten. Auf vielen Ausstellungen ist die Anlage in den letzten Jahren gezeigt worden. Auf- und Abbau, Transport und Einlagerung haben deutliche Spuren hinterlassen. Im Herbst 2000 hatte sich der Verein daher entschlossen die Anlage in sechs Abschnitten völlig neu aufzubauen. Dabei wurde vom

Wechselstromsystem auf Zweileiter-Gleichstrombetrieb umgestellt. So konnten vorbildgerechte Schienenprofile sowie Stahlschwellen verwendet werden. Mit diesen war die Strecke im nachgebildeten Zeitraum ausgerüstet. Dafür kam das Tillig-Elite-Gleis zum Einsatz. Eine Ausnahme bildet bei Vorbild und Modell der mit Holzschwellen ausgestattete Endbahnhof.

Neben der vorzüglichen Landschaftsgestaltung sind die Gebäudemodelle eine Betrachtung wert. Da es die Nachbildungen der Empfangsgebäude und des Lokschuppens nicht im Handel zu erwerben gibt, war Eigenbau notwendig. Klaus Oswald stellte nach vorgegebener Zeichnung die Bauteile in Laserschnitt-Technik her. Roco- und Fleischmann-Lokomotiven rollen digital gesteuert zur allgemeinen Zufriedenheit auf dem insgesamt 20 Metern messenden Schienenstrang hin und her.

Falls Sie sich selbst ein Bild von der Unteren Steinachtalbahn im Modell machen möchten, so besuchen Sie die 22. Coburger Modellbautage. Dort soll die Anlage am letzten Wochenende im November 2006 ausgestellt werden (Terminänderung möglich).

■ TEXT: EFS/HS



Das Abstellen des Waggons mit Landmaschinen wird beim Modellbetrieb öfters praktiziert und soll als Abschluss des Bildberichts nicht vergessen werden.

ALLE MODELLFOTOS: EJ/HELGE SCHOLZ