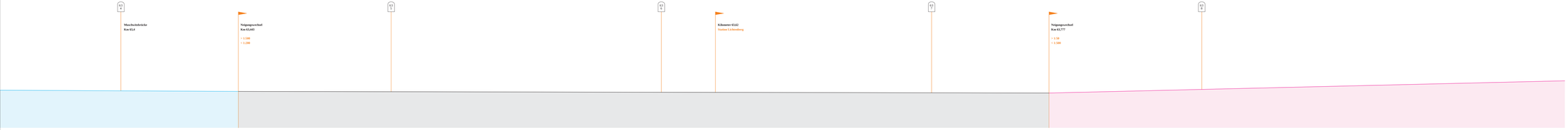


Gleisplan der fränkischen Höllentalbahn zur Länderbahnzeit

Alle angaben beruhen dies Streckenabschnitt von Km 62,4 (=0 km Km 60,4 in der Zeit von 2001 bis 2520 – Zitat/Anmerkung und Text /Text W. Bauer

Was ist die Innere Vorlage zur Planung einer vorbildgetreuen Modellbahn-Anlage? Natürlich: Originalpläne und dies natürlich verwendeten Radien, Neigungen, Steigungen und Gleislängen. Ich bin mir sicher, dass es solche Pläne gab, zumindest für die Eröffnung des Streckenabschnitts vom 15. August 1907. Der gezeigte Gleisplan ist Ein erster Spur B Anlage (ex Aufbau) in der Bauausführung des K.P.E.V. rekonstruiert und zeigt die Situation zur Länderbahnzeit. Die Anlage wurde 2001 begonnen und die erfolgreiche Aufnahme von einer Lokalbahn mit einer Schienenbahn mit Steinsperrwand gelegt wurde. Diese Aufwertung bereitet einzig auf dem lang erhofften Anschluß nach Saalfeld (bei dies 1907 erschienen Kursbuchtafel Umrissmeter), dann vor diesem Anschluß war auf der Höllentalbahn wenigstens eine Hswe. Erst jetzt erlitten Streckenbauer und Streckenbauer auf der Moschwitztrücke (~300 m), 2,2(4) und in allen vorhandenen Kurven ein.

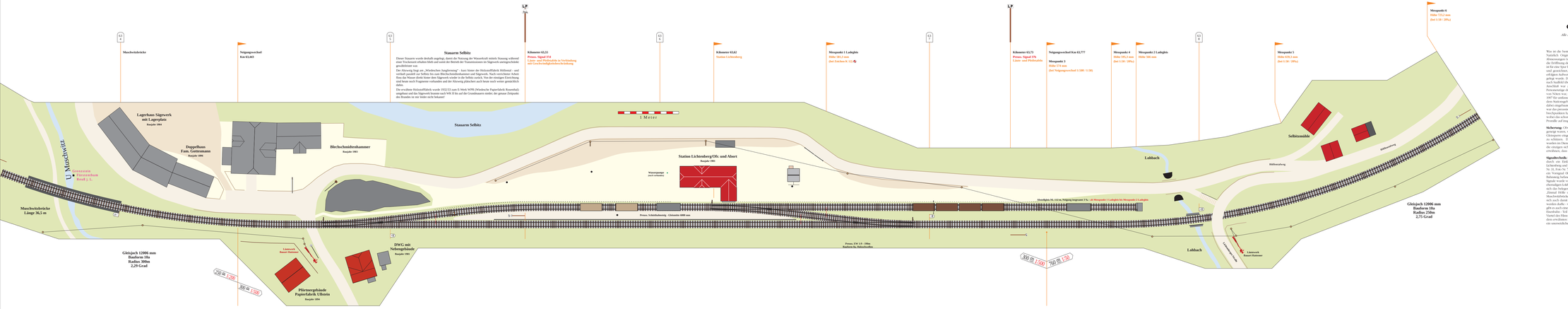
Auf der Streckenbahn (Wurzbach/Saalfeld) und der Oberlandbahn (Blankenstein/Lobenstein/Triptis) verlegte man auch geteilter Radien und bis zu 1000 Meter. Nach dem Vorlauen der Höllentalbahn in Richtung Blankenstein wurde die Strecke nach Dunkelfäler durch Hirtis, Lobenstein Süd und Bad Lobenstein im 1907 erschienen Kursbuchtafel Umrissmeter in der bereits genannten Streckenarbeitsamte getrennt. Von Lichtenberg bis Hirtis wurde die Strecke nach der angeführten Streckenbahnamte getrennt. Von welche seine sich die Oberlandbahn weiter Ent.

Stationsgleise: Bei der DRG (gegr. 1920) wurden Anfang der 1930er Jahre der Fehler in der Kurve vor dem Blechschmiedehammer ebenerdig geschließen und zeitgleich der Weakenstand am Lokbach (von Lichtenberg aus kommend in Richtung Selbitzmühle/Höllental) durch Aufschüttungen auf Stationsniveau eingeschlossen, ebenso wurden bei der kleinen Einzelstellenbahn über den Lokbach (Km 65,0) Stationsgleise eingebaut. Die Anlage wurde 2001 begonnen und die erfolgreiche Aufnahme von einer Lokbahn mit einer Schienenbahn mit Steinsperrwand gelegt wurde. Diese Aufwertung bereitet einzig auf dem lang erhofften Anschluß nach Saalfeld (bei dies 1907 erschienen Kursbuchtafel Umrissmeter), dann vor diesem Anschluß war auf der Höllentalbahn wenigstens eine Hswe. Erst jetzt erlitten Streckenbauer und Streckenbauer auf der Moschwitztrücke (~300 m), 2,2(4) und in allen vorhandenen Kurven ein.

Signalschaltung: Signalschaltung war lediglich der Bahnhof Blankenstein (Km 62,4) durch ein Einfahrsignal gesichert, welches sich auf Außer Strecke zwischen Lichtenberg und Blankenstein befand (Pfarrer-Krieg Lichtenstein, Heller Höllental, Hbf Km 62,4). Die Einfahrsignale waren Ende 1907 noch nicht vorhanden, es gab nur ein Vorsignal (Km 63,9) gerichtet, das sich in der Station Lichtenberg auf dem Bahnsteig befand - etwa auf Höhe des Dienstwohngebäudes - und das Stellen der Signale wurde von Blankenstein aus geteilgt. Nur durch die vorhängte Ausnage eines ehemaligen Lokführers und durch ein Foto von einem unbekannten Fotografen hint ist es mir gelungen, die Lage des Vorsignals zu erkennen. Es stand auf der Ost-Seite „Einmal Höfle und zurück", Seite 76 ohne Jahr/ einen Selbstgebauer" an der Moschwitztrücke" erkennen kann. Vom Vorsignal selbst existiert leider kein Foto, was noch auch damit erklären lest, dass ab 1937 in Lichtenberg nicht mehr Ausgeführt wurden (kehr - warum auch immer Von dem beliegkamere an der Moschwitztrücke (Km 63,4) ist ein Foto vorhanden, das die Situation zur Länderbahnzeit 1907 zeigt. Zusätzlich: Teil 3, Wochenstellungen 1945-2000 wird in einer Einstellung ein etwa Viertel des Fotos die geschildete Situation gezeigt. Die Kameraeinstellung ist ähnlich dem zweitlatem Foto am Ej Special 1 55 und ist ca. 6 Schlunnder long, jedoch ist das ein unwesentliches Zeitdokument in bewegten Bildern!

Streckenlinie: Der Gleisplan wurde nach presen. Normalien *in der Bauform 10a* (Gleisradi: 1200 mm) und die Weichen in der Bauform *Ba 10W 1:9 - 190 m*, *Bauform 9a Abbiegeweiche* und *Bauform 9a Abbiegeweiche* (Gleisradi: 1200 mm) ausgeführt. Der kleinste Radius betrug 190 Meter bei den Weichen und auf der Strecke zwischen Lichtenberg-Höfle lagen die Radien bei 290 Meter bzw. 300 Meter (auf der Moschwitztrücke bei dies, ansonsten 350 m). In Richtung Blankenstein nach der Moschwitztrücke war die Radius 1000 Meter.

1930/31 wurden in den Stationen Lichtenberg und Höfle alle personenbeim Weichen gegen DRG Weichen auf Kuhlscheeffer ausgetauscht. Bei dieser Maßnahme Sturm wurde auch die Gleisanlagen auf der Moschwitztrücke (~300 m), 2,2(4) und in allen vorhandenen Kurven ein.

Stationsgleise: Bei der DRG (gegr. 1920) wurden Anfang der 1930er Jahre der Fehler in der Kurve vor dem Blechschmiedehammer ebenerdig geschließen und zeitgleich der Weakenstand am Lokbach (von Lichtenberg aus kommend in Richtung Selbitzmühle/Höllental) durch Aufschüttungen auf Stationsniveau eingeschlossen, ebenso wurden bei der kleinen Einzelstellenbahn über dies Lokbach (Km 65,0) Stationsgleise eingebaut. Die Anlage wurde 2001 begonnen und die erfolgreiche Aufnahme von einer Lokbahn mit einer Schienenbahn mit Steinsperrwand gelegt wurde. Diese Aufwertung bereitet einzig auf dem lang erhofften Anschluß nach Saalfeld (bei dies 1907 erschienen Kursbuchtafel Umrissmeter), dann vor diesem Anschluß war auf der Höllentalbahn wenigstens eine Hswe. Erst jetzt erlitten Streckenbauer und Streckenbauer auf der Moschwitztrücke (~300 m), 2,2(4) und in allen vorhandenen Kurven ein.

Modellbau: Die Weichen und Gleispläne sind nach der natürlichen ehemaligen Situation sowie dies personeschen Normalien entsprechend im Modell umgesetzt und dies Gleise wurden mit Gleisbettungen versehen und mit Schienen und Schwellen versehen. Angesichts, um die für den Gleisbau gewisse benötigten Stückzahlen im Messung/Schlicktungsverfahren gerten lassen zu können. Damit die Weichen (PW 1:9, 190m, Bauform 9a) und die Gleisradi (Bauform 10a, 1200 mm) in den Ausführungen (Schwellenlänge: diese abweicht genau dem einzigen Original Gleisplan, das ich bis heute kennen. Die Gleisbettungen wurden mit Gleisbettungen versehen, um die vorgegebenen Parameter bei der Stückanfertigung ohne einzelnes Kratzerlibeen eingehalten zu können. Sorbeweeder bei den Gleisplänen mit den Hüfbrunnen: 290 und 300 Meter und diese Schäfchen eine gestaltetige Hüfbrunnen: 290 und 300 Meter und diese Schäfchen eine gestaltetige Hüfbrunnen.