

*Seit einigen Jahren bereitet Marcin Turko vom polnischen Club der Modulbahner PMMH0 einen kompromisslosen Nachbau des Schmalspurbahnhofs Cisna Majdan im Bieszczady-Gebirge vor. Dem Empfangsgebäude folgte nun der Lokschuppen. Da beide Gebäude keinen hochspeziellen Baustil widerspiegeln, dürften die ausgefeilten Methoden und Techniken ihrer Nachgestaltung im Modell einschließlich Inneneinrichtung auch hierzulande großes Interesse finden.*

Wie das historische Foto rechts zeigt, herrschte im Lokbahnhof Cisna Majdan noch 1975 äußerst reger Betrieb. Die mit schwerer Steinkohle aus Śląsk (Schlesien) beheizten Schlepptenderloks der Baureihe Kp 4 prägten mit ihrer einfachen, soliden Konstruktion über lange Zeit das typische Bild dieser wichtigen Waldbahn. Foto: Svatopluk Slechta

Lokschuppen Cisna Majdan mit Innenleben in H0

## Waldbahn-Remise



Das bereits fertiggestellte H0-Modell des Lokschuppens in Cisna Majdan zeigt nur an wenigen Stellen die für das Empfangsgebäude so typische Bretterverkleidung, wurde jedoch mit den gleichen Dachelementen eingedeckt. Das etwas verwinkelte Original beherbergt neben der Werkstatt eine komplett eingerichtete Schmiede.





**E**rinnern Sie sich? In MIBA 10/2017 stellte ich Ihnen den Nachbau des Empfangsgebäudes vor. Mit seinem Erscheinungsbild, der charakteristischen grünen Bretterverschalung, den Fenstern, Türen und Dachformen fügt sich dieses Gebäude zwar harmonisch in das wildromantische Waldgebirge im Südosten Polens ein, doch erscheint sein Baustil keineswegs so speziell, als dass es nicht auch zu anderen Bahnlandschaften passen würde. Ich habe mich daher sehr gefreut, als mich Franz Rittig informierte, meine Baubeschreibung „Waldbahn-Bahnhof“ in der erwähnten MIBA sei auf unerwartet großes Interesse gestoßen, weil sich zahlreiche Leser das Dienstgebäude auch etwa in Sachsen und bei württembergischen Schmalspurbahnen vorstellen und viele meiner Bautechniken und Basteltipps übernehmen konnten.

Letzteres motiviert mich, Sie nunmehr mit meinem zweiten Gebäudemodell, dem Lokschuppen des Waldbahndepots, bekanntzumachen und seinen Bau in H0 zu erläutern. Beide Modellbauten sind mein „Start mit langem Atem“ zur Nachgestaltung des Waldbahnknotens Cisna Majdan im Maßstab 1:87 mit uneingeschränkter

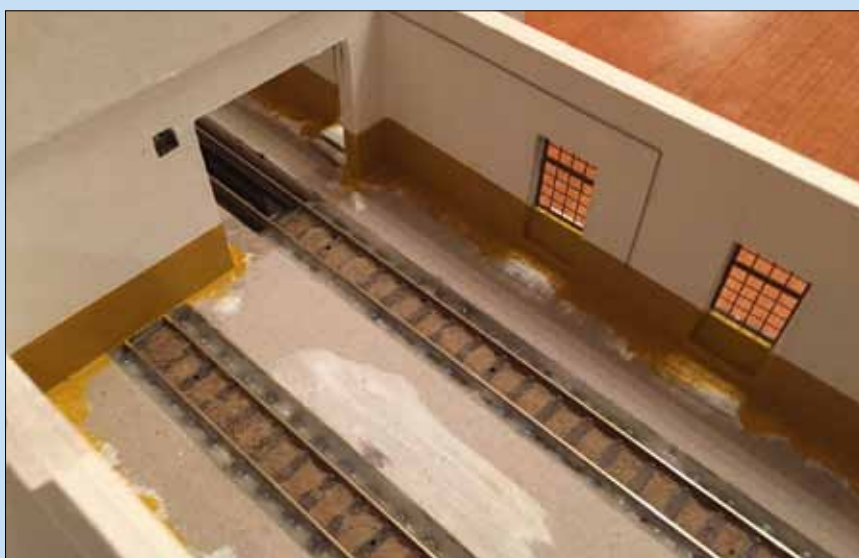
Ebenfalls Mitte der 1970er-Jahre entstand eine der äußerst selten, wertvollen Farbaufnahmen vom Lokdepot in Cisna Majdan. Über den Lokschuppentoren haben die bekannten Rauchzeichen der Dampflokzeit ihre Spuren hinterlassen. *Foto: O. Repka, Slg. Stanislaw Wrobel*

So schaute der Lokschuppen aus, als ihn die enthusiastischen Gründer der heutigen Museumsbahn übernahmen. Inzwischen waren Dieselloks stationiert, sodass der Ruß über den Toren fehlte. Die Gleise lagen hingegen tief in einer Öl-Schlamm-Schicht. *Foto: Stanislaw Wrobel*





Der Korpus des Lokschuppens von der Rückseite zeigt die etwas verwinkelte Bauweise mit insgesamt sieben Räumen. Sämtliche Spalten und Lücken zwischen den Wandelementen sind hier bereits mit einer Kittmasse plan verspachtelt worden.



Die Wände des Lokschuppenmodells bestehen aus drei Lagen präzise zugeschnittene stabilen Kartons. Die mittlere Lage mit nur 1,0 mm Dicke wurde zwischen die beiden Außenlagen von je 2,0 mm Dicke geklebt.

Ausdehnung aller Gleisanlagen im Zustand der 1970er-Jahre. Dieses Vorhaben erfordert noch viel Zeit und Raum, weshalb ich mich zunächst auf die Gebäude beschränke und um Verständnis bitte, wenn ich das Lokschuppenmodell hier einstweilen noch ohne (äußere) Zufahrtsgleise vorstellen muss.

### Das Vorbild

Was bereits für das Empfangsgebäude galt, lässt sich auch vom Lokschuppen sagen: Seine neutrale Bauform ist an keinen bestimmten Stil gebunden; so wie in Cisna Majdan wäre er auch an anderen Orten Polens bzw. Deutschlands vorstellbar.

Zur Geschichte der 760-mm-Waldbahn habe ich mich in der zitierten Oktoberausgabe der MIBA vom letzten Jahr bereits geäußert. Hier sei nur soviel angefügt, dass der Lokschuppen sowohl Dampf- als auch Diesellokomotive aufnehmen kann.

Die beiden Schuppengleise liegen in Vertiefungen, die noch aufzufüllen sind, wie man am seitlichen „Verguss“ mit Kleber erkennen kann. Eines der beiden Gleise führt durch die Lokhalle hindurch in einen Werkstattraum.



Dieses Foto greift dem Bauablauf zwar vor, zeigt aber die realistische Wirkung der maßstäblich exakten Außenwände. Zur positiven Wirkung tragen vor allem die nicht flächenbündig eingesetzten, geätzten Fenster bei.

tiven diente, vor allem der für Waldbahnen in Polen so charakteristischen vierachsigen Schleppenderlok Kp 4.

Vor dem Gebäude standen sowohl ein Holzschuppen als auch offene Banzen, in denen (wie Fotos zeigen) riesige Mengen Steinkohle lagerten. Im Inneren des mit seinen Anbauten etwas verwinkelten Lokschuppens gab es neben der Lokhalle mit den beiden Gleisen weitere Räume für die Werkstatt, eine kleine Schmiede sowie einen Pausenraum und Toiletten. Das von der Zufahrt her gesehen rechte Gleis führte über die Lokhalle hinaus in einen separaten Werkstatttraum.

## Der Baukörper

Das nicht weniger als 40 cm lange Gebäude wurde komplett aus dickem, hochstabilem Karton gefertigt. Dabei ging ich zwar prinzipiell so vor wie beim Stationsgebäude, hatte aber zu

Hier sind die Schuppengleise bereits „aufgefüllt“. Für den Lehm Boden wurde Spachtelmasse verwendet. Die Laufflächen der Schienen überragen die Bodenfläche nur soweit, dass sie betriebssicher befahrbar bleiben.



Innenaufnahme aus einem der Anbauten des Lokschuppens. Zur positiven Wirkung der hochfein geätzten, stark gegliederten Metallfensterrahmen gesellt sich die Dielung des Fußbodens aus zugeschnittenen Furnierstreifen.



**Der anfänglichen Überlegung, für die diagonalen Bretter der Torflügel Furnierstreifen zu verwenden, folgte ihre Anfertigung aus Kupferblech. Die Lokschruppentore bestehen damit komplett aus diesem Material.**

berücksichtigen, dass die Lokomotivhalle bedeutend größer ausfällt als der größte Innenraum des Stationsgebäudes, was natürlich eine höhere Stabilität der Wände erforderte. Da Letztere beim Original recht kräftig erscheinen, entschied ich mich, sie aus drei Lagen Karton von je 1,0 bzw. 2,0 mm Dicke zusammenzusetzen. Diese drei Lagen ergaben eine Gesamtwandstärke von 5,0 mm, die (durch präzise Einhaltung des Maßstabs 1:87) exakt der Wandstärke des großen Vorbilds entsprechen. Um diese Stärke auch äußerlich zu zeigen, baute ich die Fenster der Lokomotivhalle zu einem späteren Zeitpunkt nicht bündig mit den Außenwänden, sondern deutlich nach innen versetzt ein.

Nachdem ich den „rohen“ Baukörper des Lokschruppens zusammengefügt hatte und sämtliche Teile passgenau standen, wandte ich mich den noch verbliebenen, sichtbaren Fugen zu und verfüllte sie mit Kitt, dem ich feinsten Sand beifügte.

## Das Innere

Das Dach des Schuppens sollte komplett abnehmbar sein und bleiben, um so Einblicke in das Innere des Schuppens zu ermöglichen. Die Konsequenz daraus bestand in einer sehr fein detaillierten Gestaltung des Innenlebens.

Nachdem ich den Baukörper stabil beisammen hatte, strich ich sämtliche Wände mit weißer Acrylfarbe ein. Während sonst Schwierigkeiten auftraten, auch die Fugen und Ecken im Inneren farblich einwandfrei zu decken, klappte die Sache diesmal so gut, dass ich problemlos zum Einbau der Fenster übergehen konnte.

Sämtliche Fenster, gefertigt mit der schon recht häufig erläuterten Photoätztechnik, unterzog ich anschließend einem behutsamen Farbanstrich und klebte sie passgenau ein, wobei ich auf eine nur absolut notwendige Dosierung des Klebers achtgab, denn nichts ist ja

**Bis ein „hölzern“ wirkendes Erscheinungsbild der Lokschruppentore eintrat, waren im Hinblick auf Farbgebung und Patinierung mehrere Versuche nötig. Wer sie besitzt, sollte sich strikt an Farbfotos vom Original orientieren.**



Die aus Kupferblech vierschichtig zusammengelöteten Torflügel, die hier zum Auftrocknen (der Farbe) auf der Leine hängen, müssen vor der „Holzpatinierung“ grundiert werden.





**Zu den Rußspuren oberhalb der Schuppentore sei noch erwähnt, dass sie in ihrer „Lage“ auf dem oberen Torgiebel bis unter die Dachkante mit der Position der beiden Blechkamine auf dem Dach übereinstimmen müssen.**

unschöner, als ein munter unkontrolliert hervorquellender Kleber!

Der Fußboden der Lokhalle bestand beim Original aus verfestigtem Lehm, was mir im Modell Probleme einbrachte: Ein simples schwarzes Anmalen war nämlich nicht zielführend; der gewünschte Effekt eines verdichteten, verfestigten Lehmfußbodens blieb aus. So griff ich zu der von Tomasz Stangel gelieferten Acrylmasse für Putz- und Betonimitationen und brachte sie als „Hallenboden“ unter reichlichem Zusatz von Wash Interactive AK 045 auf. Um nun auf diesem Boden die unausbleiblichen Spuren von Öl und Fett zu simulieren, verwendete ich anschließend AK Interactive 084.

Als Herausforderung empfand ich die Schuppentore, die beim Original eine beachtliche Zimmermannsarbeit aus diagonal angeordneten Brettern in einem solide gearbeiteten Holzrahmen verkörperten. Meine erste Idee, die Tore vorbildgetreu aus Möbelfurnierstreifen zusammenzubauen, scheiterte an der erforderlichen Stabilität dieser Teile, die sich aus der Verwendung des Furniermaterials nicht ergab. So griff ich zu einem Bogen Kupferblech. Nachdem ich das Material entsprechend vorbereitet und die diagonale Verbretterung „hinbekommen“ hatte, lötete ich sämtliche Teile zusammen, was je Torflügel am Ende zu vier Lagen Kupferblech führte. Lohn aller Mühen: Bei insgesamt zufriedenstellender Stabilität fielen die Torflügel nun „dünn“ genug aus, um mir vorbildgemäß und somit akzeptabel zu erscheinen. Letzte Schwierigkeit bei den Toren: Ihr Gesamtbild musste mit Gebrauchsspuren und Alterungseffekten natürlich „hölzern“ aussehen. Inwieweit mir das gelang, zeigen die Fotos.

## Die Details

Spaß hat mir die Gestaltung des Inneren bereitet. Das begann bei den Räumen, die Fußböden aus Holzdielen be-

**Unter der Decke der Lokhalle gab es ein vier-eckiges Rohr, das per Heißluftdurchzug als Heizanlage fungierte. Die Größe aller Maschinen sowie des Flaschenkarrens (zum Schweißen) wurde mit Preiser-Figuren ermittelt.**



**Während die elektrischen Leitungen aus Drahtresten entstanden, wurden die Einzelteile der blechernen Umkleideschränke auf einem Kuchenblech (!) im Ätzverfahren hergestellt.**





Bei den polnischen Waldbahnen verfügte fast jede Lokstation der Dampflokzeit über eine kleine Schmiede, deren Ausstattung zumeist nur aus einem Schmeldeofen mit Schmeldefeuer, dem dazugehörigen Gebläse und dem Werkzeug in Gestalt von Schmeldehämern, Ambossen, Schraubzwingen usw. bestand. Da die Originalschmelde in Cisna Majdan noch heute existiert (Foto links), konnte sie als unmittelbares Vorbild für den Nachbau dienen.

Für den Nachbau des Schmeldeofens in HO lassen sich sogar handelsübliche Teile (wie etwa Mauerwerksplatten) verwenden. Das „Schneckenhaus“ des Gebläses sitzt wie beim Vorbild auf einem kleinen Gestell hinten links am Ofen. Viele Teile entstanden in Handarbeit, alle Teile sind maßstäblich exakt.



saßen, deren Nachbildung bei mir bereits zu den Detailarbeiten zählt. Ich verwendete zugeschnittene Holz furnierstreifen, die ich auf eine präzise gegebnete Grundfläche klebte.

Beim Gestalten der Räume mit Ausstattungen und Einrichtungsutensilien nutzte ich Preiser-Figuren zur Größenermittlung sowie Resinabgüsse früherer Modelle. Die verschließbaren Metallschränke für die Waldeisenbahner fertigte ich wieder mithilfe der bewährten Photoätztechnik auf einem ausrangierten Backblech an. So ließ sich jener Wiederholungseffekt vermeiden, der bei Verwendung von Serienprodukten eintritt. Zudem blieben einige der Schranktüren geöffnet sichtbar.

Für die Wasserleitungen nebst diversen Installationsteilen sowie die Elek-

troanschlüsse verwendete ich Metall draht und Kunststoffteile unterschiedlicher Stärke. Ein charakteristisches Element im Inneren der Lokhalle stellte die viereckige Heißluft röhre für die Beheizung dar. Das Teil, das sich in gesamter Länge unter der Hallendecke befand, ist beim Original zwar verschwunden, doch weil ich die 1970er-Jahre konsequent nachbilden wollte, fertigte ich das merkwürdige Konstrukt aus PVC und Messingblech an und installierte es.

Selbst die Ausstattung der waldbahn-eigenen Schmiede ließ sich mithilfe der Photoätztechnik bewältigen. Sämtliche technischen Vorrichtungen und Gegenstände, die im Originalgebäude bis heute zu sehen sind, zeige ich exakt maßstäblich en miniature.

## Das Dach

Weil dieses finale Teil weitgehend dem Modelldach des Stationsgebäudes entspricht, kann ich mich textlich sicher kurz fassen und darf auf die von mir detailliert beschriebene „Eternitbauweise“ im Modellbaubericht in MIBA 10/2017 verweisen. Für die Kamine aus Ziegelmauerwerk verwendete ich die bekannten Bauteile von Auhagen, die nur geringfügig verändert werden mussten. Lediglich die komplett aus Metall bestehenden Kamine für den Rauchabzug der Loks fertigte ich aus dünnem Kupferblech an. Zum Schluss wurde das Gebäude patiniert, indem ich Trockenfarben auftrug, die Staub und Ruß simulieren. *Marcin Turko; deutsche Textfassung von Franz Rittig*

In zwei Seitenräumen befinden sich die Toiletten (links im Foto) und ein Nebenraum der Werkstatt, den man als Abstell- und Lagerraum nutzte. Auch hier diente das Original in Cisna Majdan als Vorbild.



Ein Tipp, der keine Binsenweisheit ist: Wer Dächer altert, sollte darauf achten, dass die Spuren von Ruß und Regen längliche Formen nach unten aufweisen – Wasser läuft immer bergab! *Fotos: Marcin Turko*

