



Alte Bahnhofstoilette nach preußischem Vorbild in H0

Ein Bau für dringende Fälle

Wurde bei der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung ein Bahnhof geplant, gehörte ab einer bestimmten Größe die Errichtung einer Bahnhofstoilette dazu. Auch wenn es sich nur um Trockenaborte ohne jede Wasserversorgung handelte, gab man sich alle Mühe, handwerklich

solide Bauten zu errichten, die in Bauweise und Erscheinungsbild den anderen Bahnhofsbauten entsprechen sollten. Tomasz Florczak erläutert, wie er einen solchen Bau für ein Anlagenprojekt in H0 auswählte, welches Material er verwendete und wie er das H0-Gebäude fertigstellte.





Fotos linke Seite und rechts oben: Mit sorgfältig verfugtem Ziegelsteinsockel, aufgesetztem Sichtfachwerk und kleinteiligem Krüppelwalmdach samt Dachgauben zeigt sich der Bahnhofsabort als aufwendiger Bau.

Seit vielen Jahren schon plane ich den Nachbau des Bahnhofs Wysoka Gorzowska (früher Hohenwalde) an der einst von Preußen gebauten Eisenbahnstrecke von Gorzów Wlkp. (dem alten Landsberg) nach Mysłibórz (dem einstigen Soldin). Der geplante Bahnhof soll Teil einer Modulanlage werden, die (als Ziel) weitere Landschaftsteile meiner Heimat integriert, aber auch mit anderen Modulanlagen in HO verbunden werden kann.

Die einst preußische Neumark (in polnisch „Nowa Marchia“) ist eine weitgehend östlich der Oder gelegene historische Landschaft, die heute den größten Teil der polnischen Wojewodschaft Lebus einnimmt, wobei das erwähnte Soldin (Mysłibórz) schon zur Wojewodschaft Westpommern gehört. Im Süden reicht die Neumark in die Lausitz und nach Niederschlesien.

Dies muss man wissen, um zu verstehen, dass die Neumark einst brandenburgisch war und noch immer vieles an die preußische Vergangenheit erinnert. Letzteres ist vor allem bei den Eisenbahnen der Fall: Gebäude, Brücken, ja

Foto linke Seite: Leider war für die Vorbildfotos zum Bau der Bahnhofstoilette in HO noch dieser Zustand des kleinen Gebäudes vorzufinden, dessen Eindruck sich bestenfalls als „maroder Charme“ kennzeichnen lässt.



Der Bahnhof Wysoka Gorzowska (einst Hohenwalde) an der Strecke Gorzów Wlkp.–Mysłibórz (einst Landsberg an der Warthe–Soldin) entstand in preußisch einheitlicher Architektur wie viele Bahnhöfe dieser Strecke. Die Gleisseiten des Dienstraums (mit Uhr) und der Bahnhofstoilette (ganz rechts) zeigen einheitlich Krüppelwalmdächer. Bis auf die etwas unstete Gleislage wirkte der Bahnhof 1987 gepflegt und strahlte ländliche Ruhe aus. Foto: *Milosz Telesinski*



Trotz seines fortgeschrittenen Verfalls lässt sich noch viel vom einstigen handwerklichen Aufwand erkennen, mit dem der kleine, solide und nicht stillose Bau in der großen Zeit der Eisenbahn errichtet wurde.



Neben dem „stilvollen“ Abort stand ein vergleichsweise stiller „Wirtschaftsbau“, den der polnische Stationsvorsteher in der Not der Nachkriegszeit aus den Ziegeln einer nahen Kriegsrueine errichten musste.

sogar Gleispläne erinnern an die Zeit, als Lokomotiven wie die alte P 8, die starke G 8¹, die flinke T 9³ oder auch die schlanke G 10 über die Strecken der Neumark dampften.

Als ich Eisenbahnfreund und Modellbahner wurde, waren diese Bahnen längst polnische Strecken. Mich reizte es jedoch, die Begegnung von preußischen Gebäuden und polnischen Loks im Modell festzuhalten. Natürlich wird hier auch fündig, wer die preußische Zeit nachempfinden oder die DRG-Zeit zeigen möchte, denn die Geschichte, so wechselvoll sie ist, gehört allen, die sich mit ihr in dieser oder jener Form sachlich und gründlich beschäftigen.

Doch zurück zum konkreten Fall nach Wysoka Gorzowska. Vor einiger Zeit begann ich, vorausschauend die Gebäude „meines“ Bahnhofs zu bauen. Dem architektonisch ansehnlichen Empfangsgebäude folgte der eindrucksvolle Wasserturm. Um das einheitlich wirkende Gebäudeensemble zu komplettieren, fehlte noch die Toilette. Auch der Schuppen neben ihr sollte vorhanden sein.



Ansicht des Abortbaues von der Gleisseite. Zu sehen ist der Trakt für „Männer“. Der Eingang „Frauen“ befindet sich an der Stirnseite links. Neben diesen beiden Abteilungen gab es noch den privaten Abort für die Familie des Bahnhofsvorstehers.



Fotos links: Das Vorbild des hier beschriebenen Modellgebäudes stand zwar als Typenbau, jedoch mit unterschiedlichen Abwandlungen auf fast allen Bahnhöfen der Strecke. Im Foto unten eine Version mit Zeltdach und Gaube.

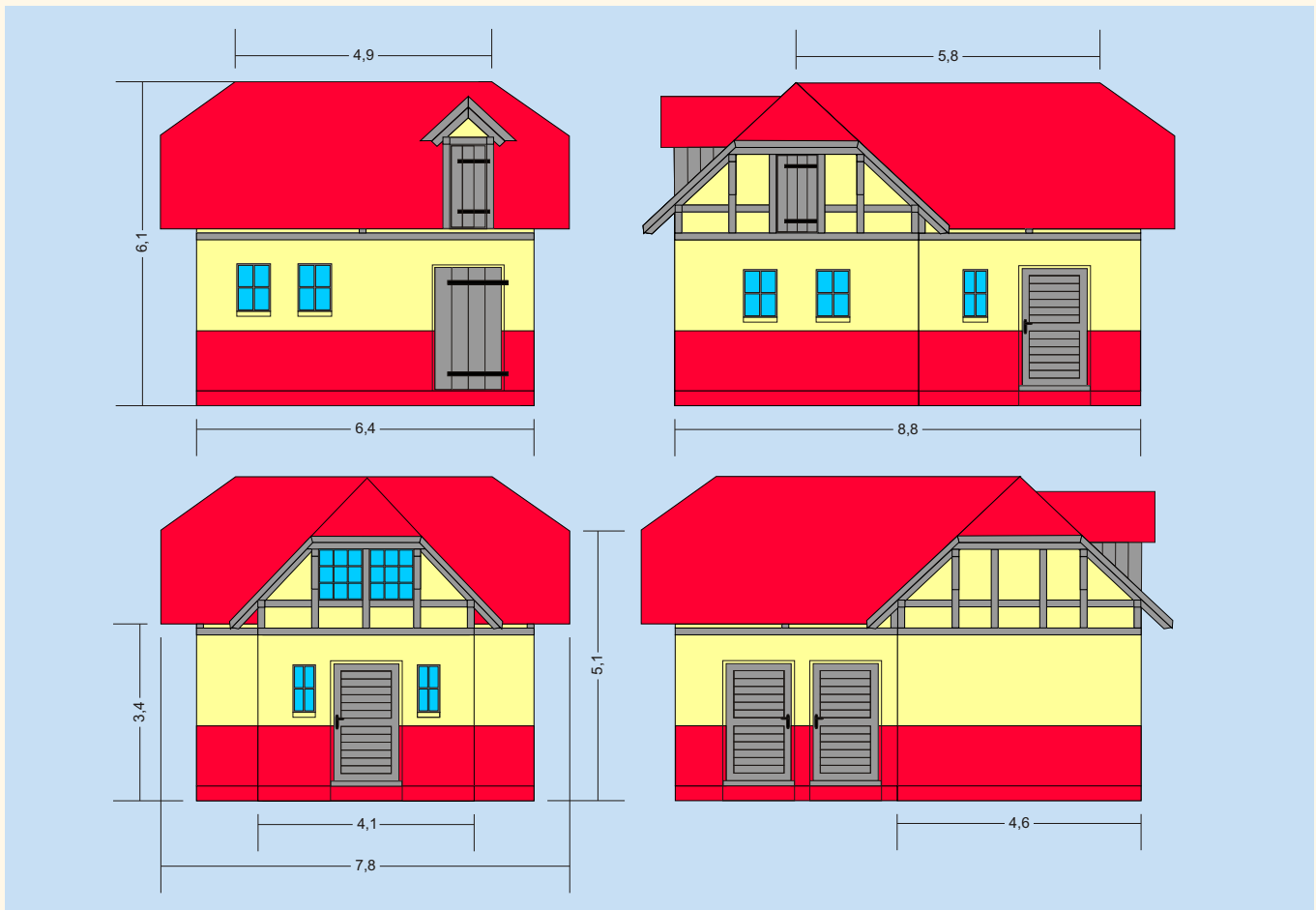


Das Original

Zugegeben: Ein Bahnhofsabort verkörpert nun nicht gerade den attraktivsten Punkt einer Modellbahn. Wenn man jedoch (wie es mein Ziel ist) das Gebäudeensemble eines historischen Bahnhofs in H0 authentisch nachbauen will, kommt man um so einen „Bedürfnisbau für dringende Fälle“ nicht herum.

Aus der Betriebszeit des Bahnhofs stand mir nur ein Foto von 1987 zur Verfügung. Meine Frage an Sie, liebe Leser: Besitzen Sie oder Freunde von Ihnen historische Fotos vom Bahnhof Hohenwalde alias Wysoka Gorzowska, die Sie mir leihweise zur Verfügung stellen könnten? Wenn ja, so senden Sie diese Fotos an Herrn Dr. Rittig.

Die stets gepflegte Station der Polnischen Staatsbahnen ging 1987 bereits ihrer Stilllegung entgegen, was man dem nicht mehr sonderlich stabilen Oberbau ansieht. Das Foto von Miłosz Telesinski entstand aus dem letzten Wagen eines fahrenden Reisezugs; nicht überall in Polen durfte man Bahnanlagen fotografieren und filmen.



Auf den bereits „welligen“ Ladegleisen vor dem Empfangsgebäude standen immerhin noch offene Güterwagen. Polnische und rote Fahnen wiesen auf einen staatlichen oder politischen Feiertag hin. Ganz rechts auf dem Foto sah ich das noch einigermaßen intakte Toilettengebäude und bemerkte seine stilistische Zugehörigkeit zu den anderen Bauten des Bahnhofsensembles. Sie alle stammten aus dem Jahre 1912, als die Strecke zwischen Landsberg und Soldin eröffnet wurde.

Da der kleine Abort seine Funktion inzwischen längst verloren hat und der heutige Besitzer des Grundstücks vermutlich auch keine Idee hegt, was er mit ihm anfangen könnte, verfällt der Bau zusehends. Meine Fotos vermitteln daher nur noch den maroden Charme des variierbaren Typenbaus, den ich so oder ähnlich auch auf anderen Bahnhöfen der beschriebenen Strecke fand, darunter auch im Grundriss „gespiegelte“ Bauten.

Das Modell im Bau

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Bauschritte anhand von Fotos zu jeder Phase erläutert.

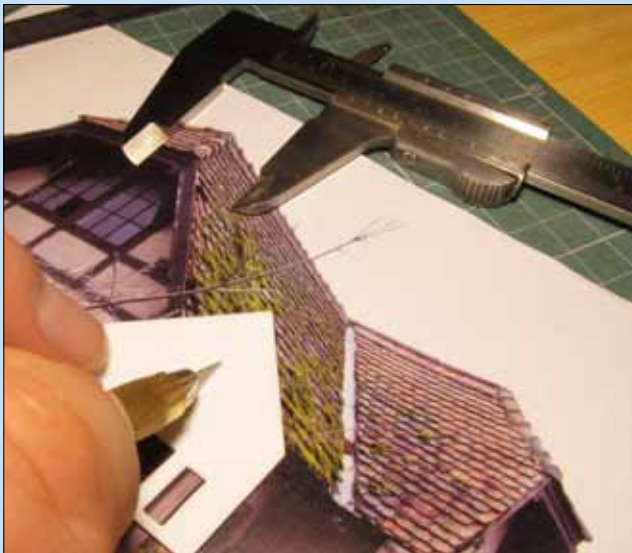
Oben: Zur besseren Übersicht hier alle vier Seitenansichten des Bahnhofsaborts. Oben links die dem Schuppen zugewandte Seite, rechts die Seite mit dem Zugang zur Toilette für die Eisenbahnerfamilie. Unten links der Zugang zur Damentoilette, rechts der Eingang zum Herrenabort. Alle Maßangaben erfolgten in Zentimetern. *Zeichnungen: Tomasz Florczak*

Unten: Ansicht des Modellgebäudes mit dem angebauten Schuppen aus der Nachkriegszeit. Um zu verdeutlichen, dass die Verbindungsmauer zwischen der Bahnhofstoilette und dem Schuppen erst später entstand, wurde eine optisch abweichende Ziegelwand dargestellt.





Oben links: Als Material für die Wände wurden Kunststoffplatten aus dem Architekturmodellbau in unterschiedlichen Stärken gewählt. Bevor man mit dem Bau beginnt, sind sie gründlich zu entgraten. Um Gravuren einzubringen, sind ein Spezialmesser mit Hakenklinge und Stahllineal (oben rechts) unverzichtbar.



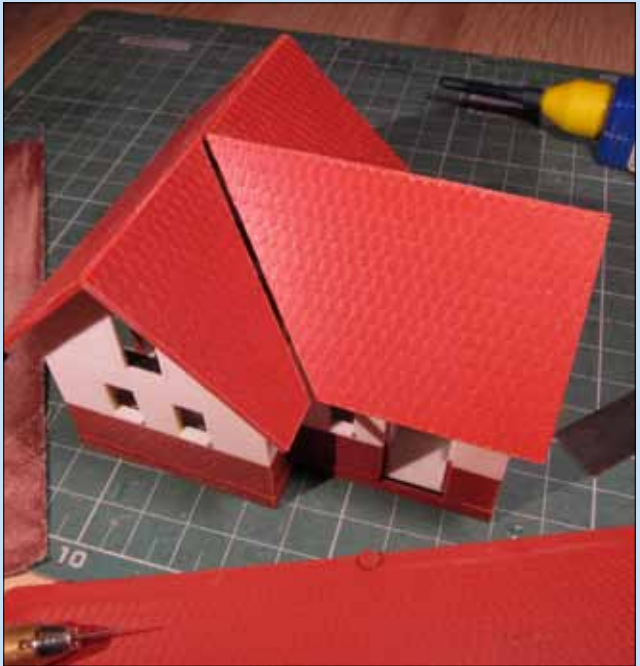
Links: Hier entsteht gerade die Fachwerkimitation des „Dachgeschosses“, zu der wiederum eine scharfe, aber möglichst stabile Skalpellklinge verhilft. Bei den Ständern und Riegeln des Fachwerks sind exakte Balkenbreiten und rechte Winkel unabdingbar. Die Nutzung eines Messschiebers ist also keine „Übertreibung“.

Unten links: Der Bau des Abortgebäudes ließ sich durch die Verwendung der maßstäblich exakten Kunststoffplatten mit Ziegelimitation von Auhagen rationalisieren. Für die (empfehlenswerte) Innenraumgestaltung und die Andeutung der Wanddicken an Fenstern und Türen wurden dünne Kunststoffplatten verwendet.





Oben links: Blick von oben in den mehrfach unterteilten Innenraum. Im linken Teil ist ein Verschlag für die Haltung von Vieh (etwa Ziegen, auch „Eisenbahnerkühe“ genannt) zu erkennen. Für das mehrteilige Dach (Foto oben rechts) wurden Auhagen-Dachplatten aus einem älteren Sortiment (Kat.-Nr. 52416) verwendet.



Rechts: Als (beim Vorbild hölzerne) Trägerbalken für den Dachstuhl samt Dach wurden Kunststoffleisten angefertigt. Um ihren festen Sitz an der senkrechten Wandfassade zu gewährleisten, wurden in die Wand Löcher gebohrt und die Kunststoffleisten zu kleinen Zapfen gefeilt, die sich in die Wandlöcher einkleben lassen.



Unten: Einige der Türen bestehen aus Kunststoffstreifen, die mit den Querriegeln sowie der diagonalen Türstrobe verklebt wurden. Türen zum Öffnen erhielten winzige Scharniere aus feinem Blech. Die Firstziegel (unten rechts ohne Farbgebung) entstanden im Eigenbau. Ihre Abdeckungen bestehen aus kurzen Drahtstückchen.






Oben links: Nicht alle Türen bestehen aus Kunststoff – die Türen zu den Aborträumen entstanden aus geätztem Messingblech. Mit dem gleichen Material und derselben Technologie wurden auch die Fensterrahmen gefertigt. Dank kleiner Scharniere lassen sich auch die Metalltüren problemlos öffnen und schließen.

Oben rechts und Mitte links: Als Basis für die Putzflächen wurden per Pinsel Vallejo-Farben (Grau-Grün-Gemisch) aufgetragen. Mit einem Schaumgummistück bekam die noch nasse Farbschicht „White Grey“ aufgetupft, was sogleich den Putzeffekt erhöhte. Nach der Trocknung folgte ein Auftrag mit „Engine Grime“ von AK Interaktive. Die Hervorhebung der Ziegelfugen und die Farbgebung des Fachwerks dürfen natürlich nicht vergessen werden.

Unten links: Bei der Farbgebung der Dachziegel wurden einzelne Abweichungen berücksichtigt. Als letzte Schicht (zu sehen im Foto unten rechts) folgte „Engine Grime“ und eine abschließende Behandlung mit „White Spirit“, beide von AK Spezifik.



Der letzte und im Hinblick auf das gesamte Erscheinungsbild des Modellgebäudes wahrscheinlich entscheidende Schritt besteht in der Farbgebung und Patinierung. Hier möchte ich keine Vorschriften unterbreiten, sondern lediglich hervorheben, dass die Flächen in ihrem grau-grünen Ton den anderen Bauten des Bahnhofsensembles weitgehend entsprechen sollten.

Keine ganz einfache Sache ist wohl immer die Bemalung und Verfugung der Ziegel des Mauerwerks. Mir sind verschiedene Techniken bekannt, die jedoch alle von der Qualität der verwendeten Ziegelplatten, von der Größe der einzelnen Ziegel und der Breite der Mörtelfugen zwischen den Ziegeln abhängen. Überdies hat wahrscheinlich jeder so seine eigenen Vorstellungen. Der „Farbschlag“ der Fugen kann sehr unterschiedlich ausfallen. Am besten ist es wohl, man orientiert sich unmittelbar am konkreten Vorbild. Ich entschied mich, für mein Modell die Basisfarbgebung der Auhagen-Ziegelplatten zu übernehmen. Die Fugen markierte ich mit White Wash. Als Verdüner für Wash bewährte sich MIG „Thinner for Washes“. *Tomasz Florczak;* 

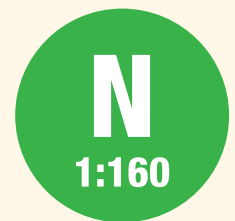
Ansicht des fertigen Modellgebäudes mit den Eingängen zur Damentoilette (links im Foto) und zum Abort für „Männer“. Die Schamwände entstanden aus „Holzbrettern“, für die um die 60 Kunststoffstreifen zugeschnitten wurden. Ihre Holzstruktur bildete sich bei der Bearbeitung mit grobem Schleifpapier heraus. In der unteren Reihe wurden die Dachziegel „rundgefeilt“. Die (vorsichtig noch etwas ausgehöhlten) Dachrinnen und die Fallrohre kommen aus dem Auhagen-Sortiment. *Fotos: Tomasz Florczak*



Im Fachhandel verfügbar!



HN2437 / HN2437D 
WLE, Elektrolokomotive BR 187 in roter Lackierung, Ep. VI




HN2438 / HN2438D 
DB AG, Elektrolokomotive BR 147 in verkehrsroter Lackierung, DB Regio, Ep. VI

Abb. zeigt Vorserienmodelle