

Das Stationsgebäude von Cisna-Majdan erinnert bis heute an die ursprünglichen 760-mm-Strecken im polnischen Bieszczady-Gebirge. Der von Marcin Turko vom polnischen Modellbahnclub PMMHO beschriebene Modellnachbau enthält eine Fülle von Hinweisen und Tipps, die sich ebenso gut beim Nachbau von Gebäuden etwa der sächsischen oder württembergischen Schmalspurbahnen anwenden lassen.

Beim Bau des zwar einfachen, doch solide errichteten Stationsgebäudes in Cisna-Majdan bediente man sich äußerlich jenes Baustoffs, der in den großen Wäldern unbegrenzt verfügbar war: Holz von seltener Materialgüte.

Wer die Waldbahnstation in Cisna-Majdan auch nur einmal sehen und erleben konnte, den dürfte die eigentümliche Romantik dieses Ortes in einem der Täler des einsamen Waldgebirges nicht unberührt gelassen haben. Zumindest mir erging es so. Nach mehreren Besuchen mit Freunden aus unserem Modellbahnclub PMMHO entschloss ich mich, Cisna-Majdan in H0e

Bau des Stationsgebäudes von Cisna-Majdan in H0

Waldbahn-Bahnhof



nachzugestalten. Den Auftakt dazu sollten die Gebäude bilden.

Der Bahnhof Cisna-Majdan gehörte einst zu einem Netz von 760-mm-Bahnen, die zwischen 1890 und 1898 bzw. 1900 entstanden, als das Gebiet zur

österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie gehörte. Zu jener Zeit ging es in erster Linie um den Reichtum der Bieszczady – das hochwertige Holz für die Bau- und Möbelindustrie. Cisna-Majdan wurde Betriebsmittelpunkt.

Beim Nachbau in H0 kam es darauf an, die (vorbildgerecht) schlichte Erscheinung des Modellgebäudes durch möglichst zahlreiche, feine Details so nah wie möglich an das Vorbild heranzuführen. Dazu gehörte auch die filigrane Nachbildung der Doppelfenster. Fotos: Marcin Turko





Hohe Berge, dunkle Wälder und lange Holzzüge in stillen Tälern bestimmten bis weit hinein in die 1970er-Jahre den Alltag der Waldbahn. Das historische Foto zeigt eine Schlepptenderlok Kp4 aus Cisna-Majdan mit schweren Langholzwagen. Foto: O. Oepka,

Bei den schweren Kämpfen zwischen russischen Kosakeneinheiten und österreichischen Truppen im Ersten Weltkrieg (1914-1918) erheblich angeschlagen, gehörten die Strecken nach dem Friedensvertrag von Saint Germain (1919) zu Polen. Während des Zweiten Weltkriegs (1939-45) und der Besetzung Polens in die deutsche „Wehrwirtschaftsführung“ eingepreßt, diente die Bahn exzessiver Ausbeutung der Wälder, wurde auf 750 mm umgespurt und noch gegen Kriegsende von sowjetischen Truppen teilweise demontiert. Erst nach mühevoller Wiederaufbau ging das Streckennetz ab 1950 unter Regie der staatlichen polnischen Forstverwaltung wieder in Betrieb.

Die großen Zeiten im Modell

Mit der wechselvollen Geschichte veränderte sich vieles. Einige der Gebäude aus der Frühzeit verschwanden, ande-

Der Baukörper des Originals in Cisna-Majdan ist ein Ziegelrohbau, der senkrecht verbrettert wurde. Die Fassadenimitation des H0-Modells entstand aus 1 mm dickem Sperrholz, das per Lasercut zugeschnitten wurde.

Anhand alter Originalbauzeichnungen, die auf H0 umgerechnet wurden, entstand aus 2 mm starkem Karton zunächst ein Rohbau des Gebäudes mit Innenraumaufteilung.





Der Baukörper im fertig verschalteten Zustand. Die Brennschichten des Lasers sind kein Mangel, sondern eine günstige Voraussetzung für die realistische Wirkung der Farbgebung.

re hingegen kamen neu erbaut hinzu. Erhalten blieb jedoch die besondere Atmosphäre der Waldbahn – eine Art Romantik, die mich auch heute noch fasziniert, da auf der Reststrecke musealer Betrieb stattfindet.

Ich fragte ältere, im Dienst ergraute Waldeisenbahner nach ihren Erinnerungen und sah Zeichnungen und Pläne durch, wobei ich feststellte, dass es zwischen den Erzählungen vieler Zeitzeugen und den Dokumenten Unterschiede gab. Die große Zeit dieser Bahn hatte jedenfalls in den 1960er- und zu Beginn der 1970er-Jahre stattgefunden. Sie sollten auch „meine“ Zeit werden. Ich errechnete, dass ein vorbildgerechter Nachbau des Bahnhofs mit Lokstation und zwölf Weichen nur auf einer Länge von 420 cm realisierbar sein würde. Bevor ich mit der Anfertigung der vier geplanten Segmente und



Vor der endgültigen grünen Farbgebung erhielt die Verkleidung mit ihren Brettern und Deckleisten eine Grundierung mit speziell erhaltlicher Acrylfarbe. Fotos: Marcin Turko

Unten: Wie dieses Foto von Cisna-Majdan aus dem Jahre 1975 zeigt, waren die Waldbahnanlagen nicht gerade klein; es gibt also noch viel zu bauen! Foto: O. Oepka, Slg. S. Wrobel



Ein altes Brett vom Original diente als Vorlage bei der Ermittlung eines annähernd passenden Farbtons, der seinerzeit wohl etwas dunkler ausgefallen sein dürfte.

den Gleisanlagen beginnen wollte, sollten alle Gebäude fertig sein, um sie u.a. für praktische „Stellproben“ zu nutzen.

Das Stationsgebäude

Im Kern ein Ziegelrohbau wurde das Stationsgebäude vollständig holzverkleidet. Für die Außen- und Innenmauern verwendete ich 2 mm dicken, stabilen Karton. Als Bretterverkleidung diente Sperrholz in Millimeterstärke. Die Abdeckleisten für die Bretterfugen bereiteten mir anfangs Probleme: Die beim Original nur 40 x 20 mm dünnen Leisten ließen sich nicht einzeln herstellen geschweige denn aufkleben. Am Ende halfen mir die Lasercut-Technologie und einfaches Gravieren, die Verschalung vorbildgemäß fertiggzustellen. Auch ihr Aufkleben auf den Karton des Baukörpers bereitete Schwierigkeiten. Erst eine solide Grundierung der Kartonflächen verhinderte, dass sie den Leim für die Bretterwände aufsogen.

Nachdem die Holzfassaden endlich unverrückbar auf den Gebäudewänden saßen, erhielten auch sie eine Grundierung. Das Lasern hatte Brennschmelzen hinterlassen, doch wirkten sich diese eher günstig auf die (vorbildgerecht ungleichmäßige) Farbgebung aus.

Die Farbgebung

Nun ging es darum, jenes Grün zu ermitteln, das die Verschalung vor über 40 Jahren getragen haben mochte. Als Farbtonhilfe beim Mischen der Acrylfarben diente mir ein altes Brett vom Originalgebäude, das bei Reparaturarbeiten angefallen war. Ich ging davon aus, dass die von mir gemischte Farbe dunkler ausfallen müsse, denn über vier Jahrzehnte Sonne, Regen, Frost und Schnee dürften das Grün von damals nicht nur verwittert, sondern auch aufgehellt haben.

Das Innere umfasst den Dienstraum des Bahnhofsvorstehers, eine kleine Buchhaltung, den winzigen „Warte-

Hier zeigt sich das Gebäude bereits mit fertig eingesetzten Doppelfenstern, Einfachfenstern an den Giebeln und im Eingangsbereich sowie einer Haustür. Alle Teile entstanden im Fotoätzverfahren. Auf einem der Fensterbretter steht ein Blumentopf samt Pflanze.



Das fertig lackierte Gebäude weist ein von Sonne, Regen und Schnee noch nicht gebleichtes Grün auf. Bei den patiniert wirkenden Partien handelt es sich um Brennschmelzen, die der Laser hinterlassen hatte.

Bevor das Gebäude sein Dach erhielt, bekam es noch eine komplette Inneneinrichtung samt Personal. Obwohl die Waldeisenbahner vor über 40 Jahren eher spartanisch arbeiteten, verlangten die winzigen Teile viel Sorgfalt, um glaubhaft zu wirken.



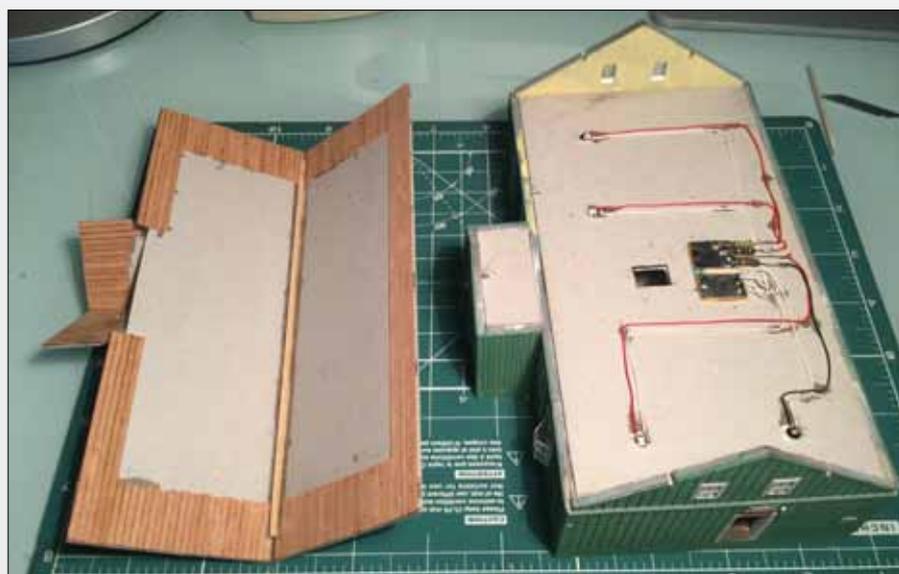
Die Unterseite der Dachflächen erhalten nur dort eine Verbretterung, wo sie überstehen. Die als Decke der Innenräume vorgesehene Platte aus Hartkarton nimmt die Verkabelung der für jeden Raum einzeln zuschalt- und dimmbaren Beleuchtung auf.

saal“ und eine Dienstwohnung. Fenster und Türen entstanden aus fotogeätztem Blech.

Versuch macht klug

Die Nachbildung des Dachs mit ange deuteten Wellasbest- bzw. Eternitplatten gelang mir erst nach einigen Versuchen. Ich kam auf die Idee, „Wellblechplatten“ aus Kunststoff von Auhagen (Katalog-Nr. 52431) als Formen zur Prägung von 0,1 mm dünnem Kupferblech zu nutzen, um so vorbildgerecht dünne „Eternitplatten“ herzustellen.

Der Montage der Dachrinnen (Auhagen-Katalog-Nr. 41609) folgte eine Farbgebung, die in Struktur und Farbton dem in Cisna-Majdan verwendeten Eternit nahekommt. Bei der finalen Patinierung halfen trockene Pastellkreide und das von AK Interactive S.L. unter den Codes AK-026 und AK-046 angebotene Material. *Marcin Turko; Übersetzung und deutsche Bearbeitung Tomasz Florczak/Franz Rittig*



Rechts: Das Foto zeigt das Dachgebälk vor dem Giebel, die Verbretterung der Dachunterseite, die gelaserte weiße Friesleiste des Giebels und noch einmal die fein geätzten Fensterrahmen.

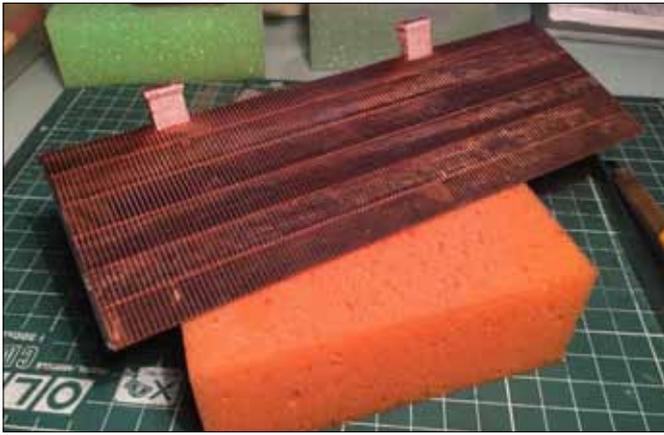


Links: In einem Schraubstock wurde mit Hilfe von Karton- und „Wellblechplatten“ aus Kunststoff (Auhagen) 0,1 mm dünnes Kupferblech zu „Wellasbest“ bzw. „Eternit“ verformt. Dazwischengelegte Kartonplatten schützen vor zerstörendem Anpressdruck durch die Stahlwangen des Schraubstocks. *Fotos: Marcin Turko*

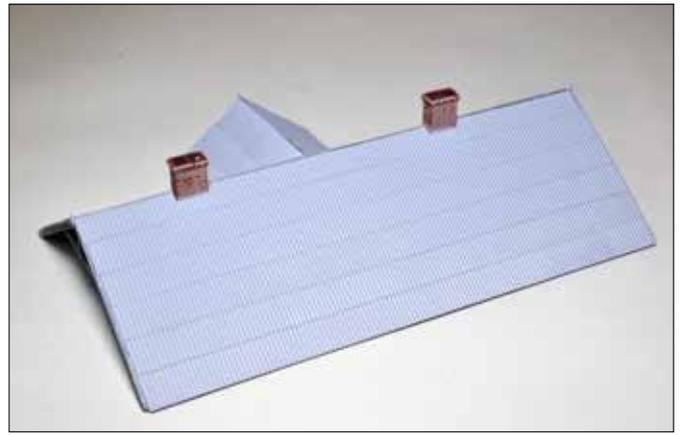


Die Waldbahn um 1975 vor Cisna-Majdan: Hinter dem uralten und dem deutlich moderneren Personenwagen folgten einige Langholzswagen. *Foto: O. Oepka, Slg. S. Wrobel*





Das mit „Eternitplatten“ (Imitaten aus vorgeprägter Kupferfolie) eingedekte, farblich noch unbehandelte Dach. Die Schornsteine aus Kunststoffbausätzen sind sorgfältig einzupassen. Die überlappend montierten Dachplatten verlangen präzises Arbeiten.



Neue Eternitplatten erscheinen in einem homogenen Hellgrau. Dementsprechend erhielt das zunächst noch kupferfarbene Dach des Stationsgebäudes einen zwar gut deckenden, jedoch nicht zu dicken Grundierungsanstrich aus hellgrauer Acrylfarbe.



Das fertige Stationsgebäude von der Giebelseite im (wahrscheinlichen) Zustand vor über 40 Jahren. Die Dachfirste erhielten schmale Blechabdeckungen. Das Dach zeigt sich mit einer an Fotos vom Vorbild orientierten „Alterung“, die sich schwarzer, bräunlicher (Rost an den Firstblechen) und grünlicher (dünner Moosbefall) Töne bedient. Durch das Grün der Wände scheinen noch immer die „Brandstellen“ der Laserbehandlung hindurch. Das Schild über der Tür weist auf die Zuständigkeit der staatlichen polnischen Forstverwaltung hin. *Fotos: Marcin Turko*

SILVER+ PluX22, Art.Nr. 10322-01

Plux & Play

Auch darauf können Sie sich schonmal **freuen**: auf den **SILVER+ PluX22**. Und warum braucht man den? Zum Beispiel, weil der 22polige Schnittstellenstecker auch die Ansteuerung von S.U.S.I.-Modulen ermöglicht. Und weil er alle zehn nach NEM 658 möglichen Funktionsausgänge unterstützt, die sich übrigens mit einem Digital plus Handregler wie dem LH01, dem LH100 oder demnächst dem LH101 sehr bequem bedienen lassen. Und weil er von **Digital plus** ist, von denen, die DCC erfunden haben. Wenn das nicht Gründe genug sind... Also: SILVER+ PluX22 einstecken und loslegen. Ausführliche Informationen zu allen Digital plus Decodern finden Sie auf unserer Webseite:

Digital
plus
by Lenz

Lenz-Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · 06403 - 900 10 · info@digital-plus.de

www.digital-plus.de/decoder