

Gorzów Wielkopolski



WYSOKA GORZOWSKA

KINDERJAREN HERLEVEN OP EEN POOLS PLATTELANDSSTATION

Met regelmaat zien we op de modelspoorexposities modelspoorwegen uit Polen. We weten dat de organisaties dan hun best doen om de mooiste exemplaren te boeken. De modelspoorweg van Tomasz Florczak is daarvan een prachtig voorbeeld. De wortels van Tomasz liggen bij het station van Wysoka Gorzowska en met het nabouwen daarvan schreef hij een stukje van zijn geschiedenis in drie dimensies.

» 1:87

TEKST EN MODELSPoorWEG:

TOMASZ FLORCZAK.

FOTO'S, TEKENING EN TEKSTBEWERKING:

GERARD TOMBROEK.

1 De trein met legervoertuigen met op de kop een diesellocc SP 45 is authentiek samengesteld aan de hand van een foto. Een achtergrond is het element dat alle details verbindt tot een geheel. Tijdens fietstochten werd gezocht naar het juiste motief. De foto's moesten worden gemaakt vanaf de juiste hoogte, op het juiste moment van het jaar, met de juiste richting en hoek van de belichting. Wolken voegen sfeer toe. Vanaf een hoge ladder werd een reeks foto's gemaakt die tot een panorama zijn samengevoegd. Met testafdrukken werd de horizon bepaald en de hoogte van de bomen in verhouding met het landschap op de modelspoorweg. Zo krijg je de gewenste dieptewerking.

1



Myślibórz

GJT 2024-05

Om de modelspoorweg nog redelijk te kunnen vervoeren en opbergen is het emplacement aanzienlijk ingekort. Desondanks is afstand tussen de inrijseinen circa 7,5 meter en zijn de stationssporen geschikt voor treinen met een lengte tot 2,5 meter.



Het echte station Wysoka Gorzowska lag langs de voormalige spoorlijn 415 die Gorzów Wielkopolski verbond met Mysłibórz in het westen van Polen. De enkelsporige lijn werd in 1912 in gebruik genomen. In die tijd heette het station Hohenwalde. Het was gelegen in het voormalige Pruisische Neumark (in het Pools 'Nowa Marchia'), een historisch landschap dat voornamelijk ten oosten van de Oder ligt en dat tegenwoordig het grootste deel van de Poolse provincie Lubusz beslaat. Het is goed te weten dat de Neumark ooit deel uitmaakte van Brandenburg en dat er nog veel is dat aan het Pruisische verleden herinnert. Dit laatste is vooral bij de spoorwegen het geval: gebouwen, bruggen, seinstelsels en zelfs spoorplannen doen denken aan de tijd waarin locomotieven als de oude P-8, de krachtige G-8.1, de wendbare T-93 of de slanke G-10 langs de Neumark-route stoomden.

Na het einde van de Tweede Wereldoorlog werd de lijn overgenomen door de Polskie Koleje Państwowe (Poolse Staatsspoorwegen, PKP). De naam werd daarbij veranderd in Wysoczyca en in 1947 in Wysoka Wielkopolska. Vanaf de dienstregeling van 1968/69 veranderde de naam opnieuw, dit keer in Wysoka Gorzowska (Wysoka / Gorzow).

De grootvader van Tomasz, Józef Florczak, werkte van 1956 tot 1981 onder meer als stationschef op Wysoka Gorzowska. Samen met zijn gezin woonde hij op de eerste verdieping van het stationsgebouw. Daar is de vader van Tomasz, Tadeusz Florczak opgegroeid. Later bezocht Tomasz met zijn vader en broer vaak zijn grootou-

ders, die begin jaren 1980 nog in Wysoka Gorzowska woonden. Uit die tijd herinnert Tomasz zich nog goed het kruisen van twee passagierstreinen getrokken door imposante PKP stoomlocomotieven serie Ty2 en Ty43. Thuis werd dit nagespeeld met een PIKO trein die Tomasz al had gekregen toen hij nog op de kleuterschool zat. Een startset die gestaag werd uitgebreid met extra rails, wissels en materieel. Uiteindelijk groeide dit alles uit tot een heuse modelspoorweg in 1 op 87.

JEUGDHERINNERINGEN

In 1997, na het slagen van zijn middelbare schoolexamens en de start van een academische opleiding besloot Tomasz om

2



in zijn vrije tijd een nieuwe modelspoorweg te bouwen. Vast stond dat het een weergave moest worden van Wysoka Gorzowska in de versie van omstreeks 1975-1985, het station en de situatie die hij zich zo goed herinnerde uit zijn kinderjaren. Om alles zo realistisch en gedetailleerd mogelijk na te bouwen is een uitgebreide studie gedaan naar de infrastructuur. Voor zover nog aanwezig werden de gebouwen opgemeten en gefotografeerd. In 2001 is Tomasz begonnen met het maken van de gebouwen, met als voornaamste bouw materiaal kunststofplaten van verschillende diktes en als gereedschap een mes en stalen liniaal. Met de modelspoorweg zelf, die bestaat uit segmenten, begon hij bijna twintig jaar later.



2 De reizigerstrein uit Gorzów Wielkopolski wordt getrokken door de SP 45-084, een model van efc-LOKO. Tussen 1970 en 1976 werden in totaal 265 van deze diesellocomotieven serie SP 45 door de Hipolit Cegielski Metal Works voor de Poolse spoorwegen gebouwd ter vervanging van de stoomlocomotieven. De SP 45 was te vinden op alle hoofdroutes in Polen.

3 'Drukte' op de spoorwegovergang richting Gorzów Wielkopolski. Rechts een DZIK-2-tractor geproduceerd in de Gorzów Forestry Machine Industry Plant. Wie van de tractorbestuurders zal het eerst opzij gaan?





4 Bij het station Wysoka Gorzowska was een overlaadpunt van de Staatsboswachterij. Vanaf het station werden meestal boomstammen en het zogenoemd mijnhout verzonden. Spoor 1 was een losspoor dat werd beveiligd met een stopontspoorblok. Het echt werkend blok is gemaakt van een messing-etsplaat afkomstig van WM-MODEL en een lantaarn van KLUBA.

Het liefst had Tomasz het emplacement op schaal nagebouwd, maar dan zou de afstand tussen de inrijseinen op ongeveer veertien meter uitkomen. Deze lengte is tot circa de helft ingekort. Buiten dit compromis en het plaatsen van afsluitbomen bij de spoorwegovergang, komt het emplacement overeen met de staat zoals het er omstreeks 1975 bij lag. Ook het landschap, dat wil zeggen de wegen, uitgravingen en taluds, komt overeen met de oorspronkelijke stationsomgeving.

Het zichtbare gedeelte van de modelspoorweg bestaat uit acht segmenten van 95 cm. Dat brengt de lengte op 7,3 meter. Met de lengte van 95 cm kunnen de segmenten in de breedte van een ruime stationswagen worden geplaatst. Aan weerszijden is nog een schaduwstation. Links een

van 3,15 meter met twee sporen en rechts een van 2,5 meter met vier sporen en aan het eind een draaischijf. Dit brengt de totale lengte op dertien meter. De grootste diepte is zesenzestig centimeter. De asymmetrische samenstelling van de segmenten en gestandaardiseerde kopprofielen aan beide uiteinden maakt dat de modelspoorweg kan worden opgenomen in een modulair arrangement.

De rails en wissels komen van Tillig. De wissels worden gesteld met MP-1 aandrijvingen en voor de seinen zijn servomotoren toegepast. Voor de aansturing is een Arduino-mini computer gebruikt. Dankzij deze oplossing zijn slechts vier draden voor de besturing en twee voor de voeding naar de sporen voldoende om de stationssegmenten met elkaar te verbinden.

5



6



5 De Spoorwegwatertoren van station Wysoka Gorzowska dateert uit 1925. In de toren was een appartement voor de beheerder. De toren is sinds 1999 gesloten, maar staat er nog altijd dankzij opname in het monumentenregister. Het model van de watertoren is bijna 25 cm hoog. In het gebouw links was een waterput en pomp ondergebracht.

6 Een van de specialiteiten van Tomasz Florczak is het openwerken van automodellen. Op de achtergrond, rechts, ligt een weegbrug. Deze weegbrug met bijpassend huisje was het eerste model dat Tomasz in 1998 heeft gebouwd.

TEAMWORK

Tomasz Florczak is lid van de 'Polska Ma-kieta Modulowa H0' (Poolse Modulaire modelbouw H0). De modelbouwgroep bestaat uit bouwers en liefhebbers die de voorkeur geven aan een specifieke, realistische manier om modellen te bouwen en een manier om een echt Pools spoorwegbedrijf na te spelen in miniatuur. Tal van vrienden uit deze modelbouwgroep hebben bijgedragen aan de totstandkoming van Wysoka Gorzowska. Leszek Lewinski hielp bij het ontwerpen van het sporenplan en de verdeling over de segmenten. De basis van de besturing werd gelegd door Klaudiusz Dawid. Romek Szczecinski had een groot aandeel in het creëren van het groen. Romek en Marcin Turko hebben aanzienlijk geholpen bij het maken van de achtergrond. De seinpalen danken hun technische oplossingen aan Andrzej Sierzant. De gebroeders Radke van MBR creëerden prachtige miniatuurbomen op bestelling.





7 Het stationsgebouw en bijbehorend WC-gebouw vertegenwoordigen de typisch Pruisische standaardarchitectuur, zoals veel stations op deze route. De gebouwen op Wysoka Gorzowska zijn exact op schaal nagebouwd naar de toestand in de jaren 1975-1985. Het stationsgebouw is feitelijk de tweede versie die door Tomasz is gebouwd. Het oorspronkelijke model werd in 2020 zodanig gerenoveerd, dat het feitelijk opnieuw is gebouwd met etswerk ramen en deuren van Romek.

8 De majestueuze PKP serie OI 49 werd in 1949 door Poolse ontwerpers ontwikkeld. De productie begon in de FABLOK-fabriek in Chrzanów. Er werden 116 locomotieven gebouwd. De PKP gebruikte de locomotief vooral voor de tractie van lokale reizigerstreinen. Locomotief en tender wegen meer dan 144 ton in rijvaardige toestand, de snelheid ligt rond de 100 kilometer per uur.

9 De Tr203-296 op de foto, was tot het einde van de jaren zeventig van de vorige eeuw een vaste bezoeker op het station. Het was gebruikelijk dat stoomlocomotieven onderweg water moesten bijvullen. Hiervoor waren op Wysoka Gorzowska twee waterkolommen. De kranen op de modelspoorweg zijn gemodificeerde fabrieksmodellen van Auhagen, uitgerust met een aandrijving voor het draaien van de vulpijp.



10



11



12



10 Rondom het WC-gebouw is een moestuin van de stationschef. In het rechter gedeelte van het gebouw is ruimte voor het houden van vee, bijvoorbeeld geiten, ook wel 'spoorwegkoeien' genoemd. De loods met lessenaardak is na de oorlog aangebouwd.

11 Een verrassend detail is het gele bord. Het moest rangeerders die op de trede van een wagen stonden, waarschuwen voor het naderen van de rand van het laadperron. Tomasz kon zich het bord goed herinneren, maar gebruikte een oude foto uit Wierzbno, waarop dit bord duidelijk zichtbaar was, als voorbeeld om het na te tekenen en te printen.

12 Het seinstelsel is typisch Pruisisch met een enkele arm bij rechtdoorgaande sporen en dubbele armen bij sporen waarin wissels in de afbuigende stand liggen. Daarover mag alleen met lage snelheid over worden gereden. Tussen de sporen staat een smalle mast en het sein ernaast heeft een vakwerkmast.

13



14



15



13 Stoomlocomotief Ty2-1155 bij binnenkomst uit Myslibórz. Precies hetzelfde locomotiefnummer reed vaak treinen door Wysoka. De PKP-klassen Ty2 (tweedehands) en Ty42 (nieuw aangeschaft) zijn typische oorlogslocomotieven (Kriegslocomotieven) van de Deutsche Reichsbahn serie 52. De stoomlocomotieven zijn gebouwd in 1942 – 1945 in fabrieken in Duitsland en in de door Duitsland bezette landen, waaronder Polen. Sinds de jaren 1960 zijn er vaak Tsjechoslowaakse Praagse V35-houttransportvoertuigen op het station verschenen.

14 In Wysoka kruiste de huidige provinciale weg 130 het spoor. Er waren nooit slagbomen bij de spoorwegovergang. Tomasz besloot om hier de werkelijkheid een beetje te bedriegen. De beweegbare overwegbomen voorzien van het juiste geluid maken de presentatie zeer aantrekkelijk. Daarnaast hebben ze een psychologische functie. Bij het zakken van de bomen blijft het publiek rustig wachten. Ze weten dat er iets op het punt staat te gebeuren.

15 De reizigerstrein wordt getrokken door een klasse Ok-1 de Poolse versie van de Pruisische P-8. Na het einde van de Eerste Wereldoorlog werden 192 van deze stoomlocomotieven als herstelbetaling aan Polen overgedragen. Polen liet er zelf nog 65 stuks bijbouwen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden alle locomotieven ingelijfd bij de Duitse of Russische spoorwegen. Na de oorlog ontving Polen 429 P-8en als herstelbetaling wat ze veruit de meest talrijke passagierslocomotief van het land maakte. De laatste Ok-1 werd in 1981 buiten dienst gesteld.

