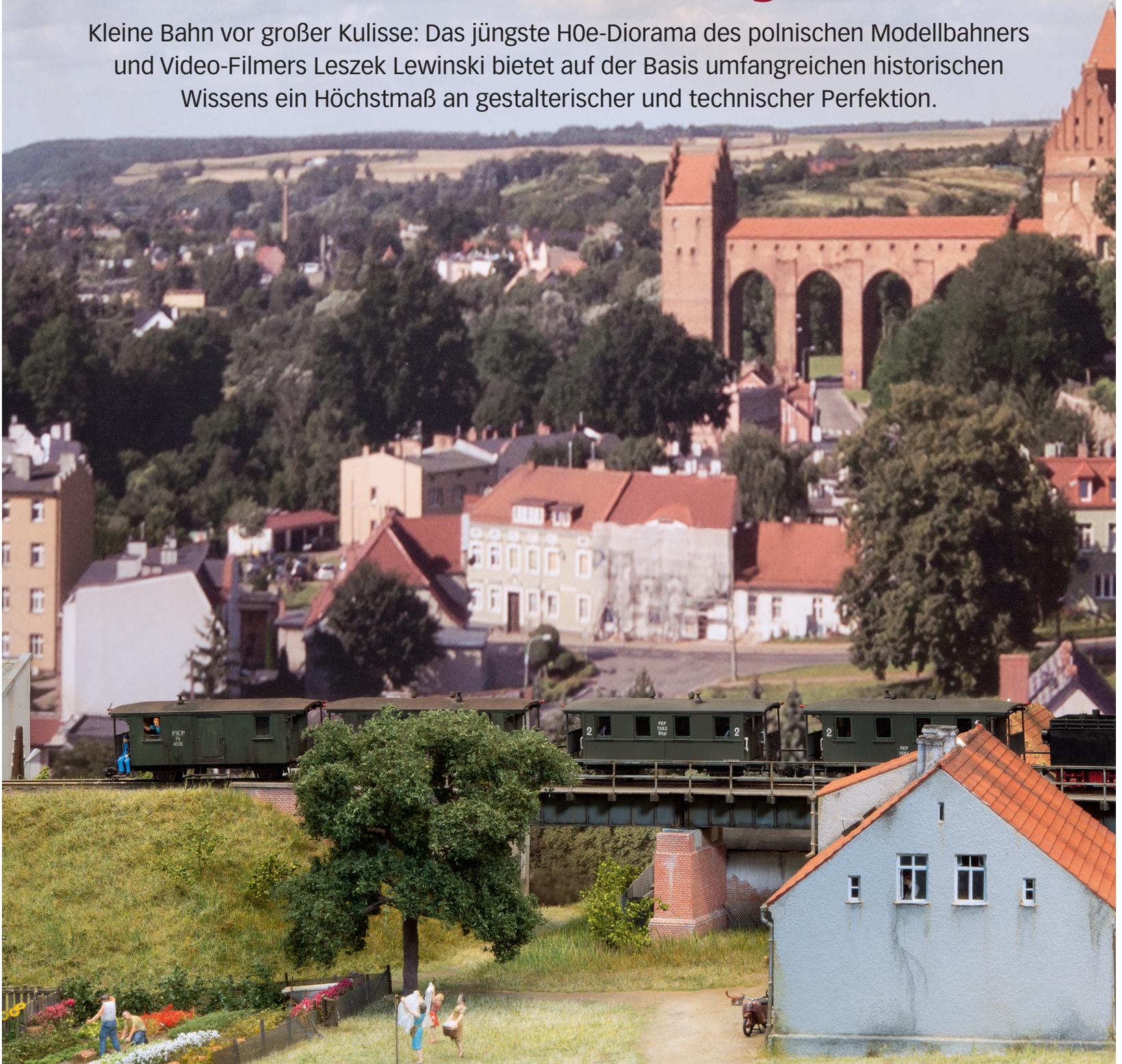


# Über den Dächern von Kwidzyn

Kleine Bahn vor großer Kulisse: Das jüngste H0e-Diorama des polnischen Modellbahners und Video-Filmers Leszek Lewinski bietet auf der Basis umfangreichen historischen Wissens ein Höchstmaß an gestalterischer und technischer Perfektion.





Wer Polen kennt, weiß von der riesigen Marienburg des einstigen Kreuzritterordens in Malbork am

Nogat, einem Mündungsarm der Weichsel. Dass dieser aus dem 13. Jahrhundert stammende, größte Backsteinbau Europas eine zwar deutlich kleinere, jedoch kaum weniger beeindruckende Schwester im weiter südlich gelegenen Kwidzyn (einst Marienwerder) besitzt, wird weniger bekannt sein. Für Modellbahner, vor allem für Schmalspurfreunde, gilt dieser Mangel an kulturhistorischem Wissen nicht mehr, seitdem die gotischen Bauten des alten Domkapitels von Pomesanien zum Hintergrund eines szenisch einzigartigen Modellbahn-Dioramas wurden: Mit seinem H0e-Layout „Über den Dächern von Kwidzyn“ schuf Leszek Lewinski eine Szenerie in miniature, die völlig unterschiedliche Epochen miteinander vereint.

Kennern der anspruchsvollen Modellbahnszene Europas ist Leszek Lewinski längst kein Unbekannter mehr. Als Er-

## Das Motiv: kleine Bahn vor großer Geschichte

bauer des bekannten H0/H0e-Dioramas „Lewin Leski“ waren die Namen Leszek Lewinskis und seiner Frau Malgorzata Lewinska oft in aller Munde. Viele kennen auch deren hochwertige Filme, die unter dem Signum PMMH0-TV seit vielen Jahren von den Ausstellungen etwa aus Utrecht und Leipzig, Kühlungsborn und Walferdange, Dortmund und Poznan berichten.

Irgendwann in den zurückliegenden Jahren machte sich „Lewin Leski“ rar. Zwar sah man die Lewinskis überall mit Kamera und Mikrophon hantieren, beobachtete den quirligen Spiritus Rektor des polnischen Modulbahrteams PMMH0 auf Messen und Events – jedoch ohne Anlage! Niemand konnte sich indes vorstellen, er würde ganz

**Wo sich Jahrhunderte begegnen: Vor dem Hintergrund des Domkapitels von Pomesanien aus dem 13. Jahrhundert überquert die 750-mm-Kleinbahn Kwidzyn – Mareza Brückenbauten aus dem 19. Jahrhundert.**

Bis zu ihrer Stilllegung in den 80er-Jahren erfüllte die PKP-Strecke Kwidzyn – Mareza wichtige Aufgaben und war vor allem im Güterverkehr unentbehrlich. Die Fischbauchträgerbrücke gehörte zu den Wahrzeichen der Kleinbahn und musste von daher auch im Maßstab 1:87 so filigran wie möglich nachgebildet werden.



Die Bienenzucht ist typisch für die Gegend, sie durfte daher im Modell nicht fehlen.



Die Fahrzeugvielfalt prägen auch schmalspurige Trieb- und Beiwagen, die über Jahrzehnte zur PKP-Kleinbahnromantik gehörten.

ohne Modellbahn auskommen. Aber ebenso wenig hatte jemand Kenntnis davon, dass er längst über einer neuen Idee brütete. Der Autor dieser Zeilen wusste etwas mehr, doch er fühlte sich zum Schweigen verpflichtet – über ungelegte Eier spricht man nicht.

Alles hatte an einem stillen Sonntagmorgen in Kwidzyn begonnen. Die Glocken vom alten Domkapitel läuteten, doch nicht ihr feierlicher Klang, der über die Dächer herüberschwang, ließ die kleine Gruppe Modellbahner aufhorchen. Sie fesselte etwas anderes: Hechelnd und klappernd rollte ein Kleinbahnzug auf hohem Damm über die stählernen Brücken – zumindest glaubten das alle, denn realen Betrieb gab es hier

## Wie alles begann: ein stiller Sonntag und eine Vision

schon lange nicht mehr. Und doch hatten ihn alle gehört und gesehen, den Zug, von dem Leszek gerade berichtete: Wieder einmal war es ihm gelungen, Kopfkino zu erzeugen, diesmal ganz ohne Kamera und Mikro. Am Ende stand ein Resümee in leisen Worten: „Das alles in H0e – es wäre mein Traum!“

Verkündete Leszek gerade sein Programm für die nächsten Jahre? Wollte er etwa die Geschichte der winzigen 750-mm-Bahn vor dem gewaltigen Kirchenbau in einer neuen Realität en miniature sichtbar machen? Was mochte ihn motivieren? War es das Zusammentreffen der Jahrhunderte, wie man es dort erleben konnte? Keine Frage – Leszek würde sein phantastisches Motiv mit jener Akkuratess angehen, die alle kannten.

Die 750-mm-Strecke über den Dächern von Kwidzyn stellte einst eine wichtige Verbindungsbahn dar. Die nahe Weichselniederung hatte sich Ende des 19. Jahrhunderts zu einem ertragreichen Rübenanbaugbiet entwickelt. Um die schwerfälligen Fuhrwerke zu den Zuckerfabriken abzulösen, erbaute die Kleinbahnfirma „Lenz & Co.“ die „Ma-

**Insider wussten:  
Leszek machte ernst**

rienwerder Kleinbahn“, die das heutige Kwidzyn mit dem Ort Mareese (heute Mareza) verband. Dort verzweigte sich die Strecke nach Süden und Nordwesten. Kernstück und unmittelbares Vorbild für Leszeks Projekt wurde die Streckenführung im Ortsbild von Kwidzyn, die einen hohen Damm in Bogenlage bei durchgehender Steigung sowie mehrere Brücken erforderte.

Die Jahre vergingen. Wer Leszek im heimatlichen Reda besuchte, sah, wie in dessen Werkstatt kleinstädtisch wirkende Gebäudemodelle mit höchstem Realitätsanspruch entstanden. Fast alle wirkten unspektakulär, überzeugten jedoch mit unglaublichen Details und sympathischer Patina, manche mit einem Anflug von marodem Charme. Als einige Brückenpfeiler in feinsten Ziegeldarstellung und einzigartige Brückenkonstruktionen auftauchten, wurde klar, wohin die Reise ging. All diese Bauten gab es ja nur an einem Ort!

Zehn Jahre nach jenem stillen Sonntagmorgen rollte der erste Modellzug über den



Auch der zweite Brückentyp in Kwidzyn, eine Kastenträgerbrücke auf mehreren Pfeilern, prägte das Weichbild der Stadt mit ihrer Bahn.



Unspektakulär wie die Gebäude wirkt auch der dargestellte Alltag in der Kleinstadt.



Über die Kleinstadtdächer, einige Tauben und eine Elster hinweg fällt der Blick auf die Züge der Schmalspurbahn.



Dampflok-Pferdestärken auf der Brücke und eine zweifache Pferdestärke auf der Straße: Traktionsvielfalt der 70er-Jahre.



Toleranz beim Fahrzeugeinsatz: Um historisch „lehrreiche Vielfalt“ (O-Ton Leszek L.) zu bieten, rollt unterschiedlichstes Material.



Dazu gehört auch die auf den Schmalspurstrecken der PKP allgegenwärtige dieselhydraulische Baureihe Lxd2.

Fotos (12): ahp



Diese Fotoperspektive verdeutlicht, wo Vorder- und Hintergrund harmonisch aufeinandertreffen. Für die realistische Wirkung waren sämtliche Größenverhältnisse perspektivisch exakt zu berechnen.

Der Aufwand hat sich gelohnt: Wo die dreidimensionale Gestaltung des Vordergrundes in den zweidimensionalen Hintergrund übergeht, ist kaum auszumachen.

## Modellbahn als Kunstform der Technik-Geschichte

Dächern von Kwidzyn. Der Vordergrund mit den verschiedenen Brücken, die Stadt und schließlich der historische Sakralbau als dominierender Hintergrund bieten eine derartige Vielfalt an Details, dass niemand auch nur auf die Idee kommt, das Fehlen weiterer Gleisanlagen zu bemängeln. Dieser Effekt entsprach von Anfang an Leszeks Philosophie – der Betrachter der Szenerie sollte auch im Modell nur das erleben, was das Vorbild im alten Kwidzyn bot: die historische, optische und akustische Impression einer Schmalspurbahn.

Modellbahn-Impressionismus auf einer Handlungsbühne als Kunstform dargestellter Technikgeschichte? Wer das für zu hoch gegriffen hält, mag vielleicht eine eher abgerüstete Formulierung: die faszinierende Brückenstrecke von Kwidzyn als Laufsteg liebenswerter H0e-Modelle, deren PKP-Vorbilder für die Epochen III und IV charakteristisch waren. Natürlich durfte dabei auch die durchgehende Steigung nicht fehlen. Die permanent spannende Frage, was da auf der 750-mm-Strecke als nächstes erscheinen wird, setzte eine



spezielle Form des Anlagenbaus voraus. Leszek griff auf etwas zurück, was er früher, zu Zeiten von „Lewin Leski“, womöglich noch kritisiert hätte: das gute alte Oval. So ließ sich digital gesteuerter, vollautomatischer Betrieb einfach realisieren. Der

### **Einziger Kompromiss: die große Fahrzeugvielfalt**

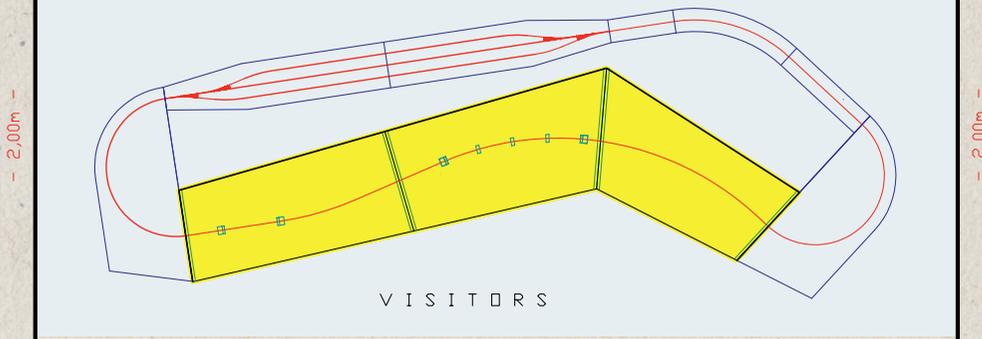
großzügig angelegte Schattenbahnhof, der als betriebliches Herzstück verschiedenste Zuggarnituren und Triebwagen in großer Zahl aufnehmen kann, schließt a priori aus, dass ein und derselbe Zug in Zwangsfolge zweimal dieselbe Szenerie durchfährt. Es ist ein klarer Fall: Mit einem solchen Ar-

angement erfährt das gute alte Gleisoval neue funktionelle Bedeutung.

Lediglich in einem Aspekt seines Meisterwerks gestattet sich Leszek Lewinski einen Kompromiss: Über den Schmalspur-Laufsteg von Kwidzyn rollen auch Lokomotiven und Wagen, wie sie das Vorbild an diesem Ort kaum oder sogar gar nicht kannte. Die Besucher auf den Ausstellungen erhalten dadurch einen spannenden Überblick darüber, was auf polnischen Schmalspurgleisen einst los war.

Diese Toleranz ist Bestandteil der vom Erbauer bewusst gewollten Vision: Ja, so könnte es gewesen sein, damals, über den Dächern von Kwidzyn. *Franz Rittig*

Die historische Vorbildsituation in Kwidzyn mit der Bogenlage der Strecke, den einzelnen Brückenstandorten und den vielen Gebäuden erforderte ein H0e-Layout in ungewöhnlicher Form. S t a f f



## Zehn Jahre ohne Kompromisse

Das ist mein jüngstes Modellbahn-Layout, an dem ich zehn Jahre gearbeitet habe. Wie kam sein Name zustande? Die 750-mm-Kleinbahn vom einstigen Marienwerder (dem heutigen Kwidzyn) bewältigte auf ihrer Strecke zum Abzweighbahnhof Mareza einen erheblichen Höhenunterschied. Dort, wo die Strecke das Tal des Flusses Liwa überquerte, mussten über einer Straße und dem Fluss verschiedene Brücken errichtet werden. Die Schmalspurbahn verlief in diesem kurzen Streckenabschnitt nicht nur über den Dächern der Stadt, womit das H0e-Motiv seinen Namen erhielt, sondern zugleich durch einen weiten Gleisbogen. Wollte ich diese faszinierende Situation im Maßstab 1:87 rekonstruieren, durfte ich mir keinerlei Kompromisse zugestehen. Ob Bahndamm in Bogenlage oder Steigung, ob Brücken oder Gebäude, ob Vorder- oder Hintergrund – das



Der geschwungene Streckenverlauf entstand auf drei demontierbaren, transportfähigen Einzel-elementen.



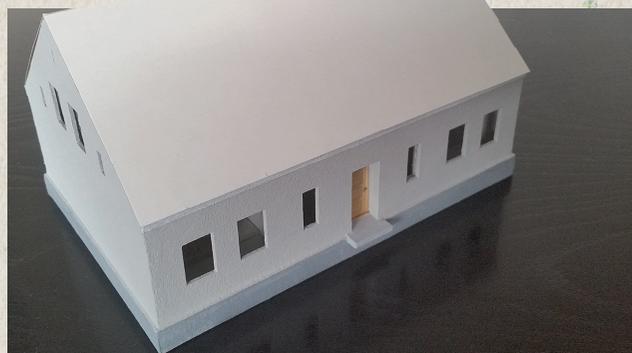
Die Kastenträgerbrücke liegt im Bogen und erforderte eine präzise Sehnstellung der Elemente.



Diese Sicht zeigt die hinter der Brücke geringe Tiefe des Dioramas. Die regellose Bebauung ließ kaum rechte Winkel zu.



Die Gebäude wurden vor Ort vermessen und vielfach fotografiert. Außen- wie Innenwände entsprechen exakt ihren Vorbildern.



Der exakte Rohbau aus Kunststoffteilen ist nur die Basis. Erst die äußere Gestaltung und die typische Detaillierung und Patinierung lassen die unverwechselbaren Originale im Modell neu entstehen.



Selbst innen fehlt nichts: Soweit irgend möglich, wurden die städtischen Gebäude mit Einrichtungen versehen.



Der Aufwand lässt sich nur erahnen: Auch dieses Wohnhaus wurde vor Ort vermessen und exakt nachgebaut.



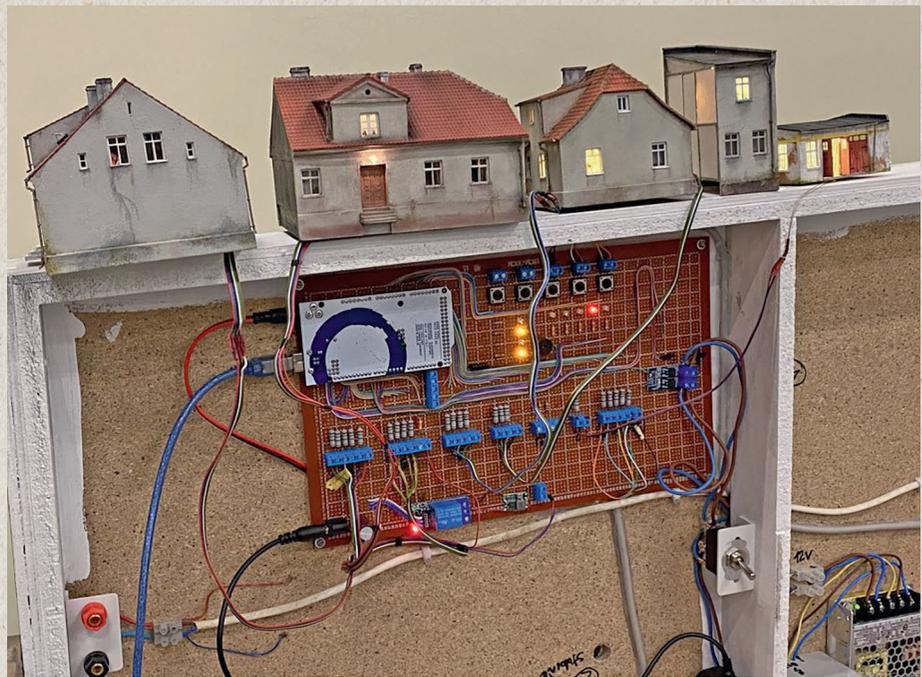
Typisch für viele Wohngebäude in diesem Teil Polens waren Krüppelwalmdächer und angebaute Windfänge.



Die Kunst der Patinierung: Selbst dabei wird nichts dem Zufall überlassen, gealtert wird streng nach Fotos.

Diorama konnte nur gelingen, wenn selbst kleinste Details meiner Modellrekonstruktion mit dem Vorbild übereinstimmten. Bevor ich mit dem Bau begann, hatte ich mich daher als Technik- und Lokalhistoriker zu betätigen, alle verfügbaren Quellen und Dokumente auszuwerten, Lageskizzen zu studieren, zahlreiche Fotos anzufertigen und Entwürfe zu konzipieren: ingenieurtechnische Arbeit, die sich gelohnt hat.

*Leszek Lewinski*



Worüber soll man mehr staunen? Über die hochauthentische Modellausführung oder die Digitaltechnik, mit der sich jeder Raum individuell beleuchten lässt.

Fotos (10)/Grafik: Leszek Lewinski



Die Digitalisierung sämtlicher Anlagenbereiche gestattet einen vollautomatischen Betrieb und verschiedenste Beleuchtungseffekte. So kann der Erbauer und Künstler den Ausstellungsbetrieb genießen.

Foto: privat