



## Polska Makieta Modułowa

Fot. J. Kozłowski

Nazwa ta jest związana z budowaną od kilku lat w różnych częściach naszego kraju makieta modułową w wielkości HO, na podstawie opracowanych unormowań, prezentowanych między innymi na łamach *Świata kolei*. Ale Polska Makieta Modułowa to nie tylko segmenty makiety. To także sposób zabawy w miniaturę prawdziwej, polskiej kolei.

Celem budowniczych Polskiej Makiety Modułowej jest nie tylko wykonanie segmentów makiety, będących realistycznym odzwierciedleniem rzeczywistego, polskiego krajobrazu, urządzeń kolejowych i układów torowych. Realizm to oczywiście główny, ale nie jedyny wyróżnik tej makiety. PMM powstała i nadal powstaje po to, aby stanowić kanwę do zabawy w prawdziwą koleję. Kilka razy w roku są organizowane spotkania (coraz częściej „zamknięte”, czyli bez udziału publiczności), podczas których poszczególne moduły są łączone ze sobą, by utworzyć kilkudziesięciometrowy fragment kolei w miniaturze. Układ modułów nigdy nie jest przypadkowy lub wynikający li tylko z rozmiarów sali. Obowiązuje zasada projektowania układu makiet w ten sposób, aby stacje były oddzielone szlakami, a posterunki odstępowe lub odgałęźne znajdowały się w lokalizacjach umożliwiających prowadzenie ruchu pociągów zgodnie z zasadami obowiązującymi na polskiej kolei.

Właśnie prowadzenie ruchu pociągów w oparciu o rozkład jazdy jest kwintesencją każdego spotkania pod szyldem PMM. Przed każdą imprezą dla zaprojektowanego układu makiet zostaje sporządzony rozkład jazdy w formie

wykresu ruchu pociągów (dla dyspozytora i dyżurnych ruchu) oraz w formie tabelarycznej (dla maszynistów). Bardzo ważny jest rozdział funkcji podczas zabawy. Na makiecie ruchem pociągów kierują dyżurni ruchu, mający swe

„stanowiska pracy” na poszczególnych posterunkach. Z reguły funkcję dyspozytora pełni dyżurny obsługujący stację techniczną, nazywaną w żargonie „szufladą”, na której są zestawiane składy pociągów wyruszających na makieta.



Polski pociąg pasażerski (z lokomotywą serii SP45 na czole) w typowo polskim krajobrazie.

Fot. M. Turko



Dyżurni ruchu są wyposażeni w łączność telefoniczną. Prowadzenie ruchu pociągów odbywa się na zasadzie telefonicznego zapowiadania – podobnie jak na wielu odcinkach prawdziwych linii kolejowych. Każdy dyżurny ruchu odpowiada na swym posterunku i przyległych szlakach za bezpieczeństwo. Układa drogi przebiegu pociągów, nastawia zwrotnice rozjazdów, podaje sygnały na semaforach. Oczywiście obowiązuje żelazna zasada stosowana na prawdziwej kolei, że na jednym szlaku (odstępie) może znajdować się tylko jeden pociąg.

Maszyniści są wyposażeni w manipulatory umożliwiające sterowanie pojazdami trakcyjnymi w systemie DCC. Maszynista prowadząc pociąg ma obowiązek iść wzdłuż makie ty, obserwując wskazania semaforów, wskaźniki, ewentualne przeszkody na szlaku itp. Dzięki zastosowaniu cyfrowego systemu sterowania modeli pojazdów kolejowych jeden maszynista prowadzi w danej chwili tylko jeden pociąg, reguluje jego prędkość oraz zatrzymuje go i rusza zgodnie z rozkładem jazdy i poleceniami dyżurnych ruchu. Podczas wykonywania pracy manewrowej dyżurni ruchu pełnią jednocześnie funkcję ustawiacza (manewrowego).

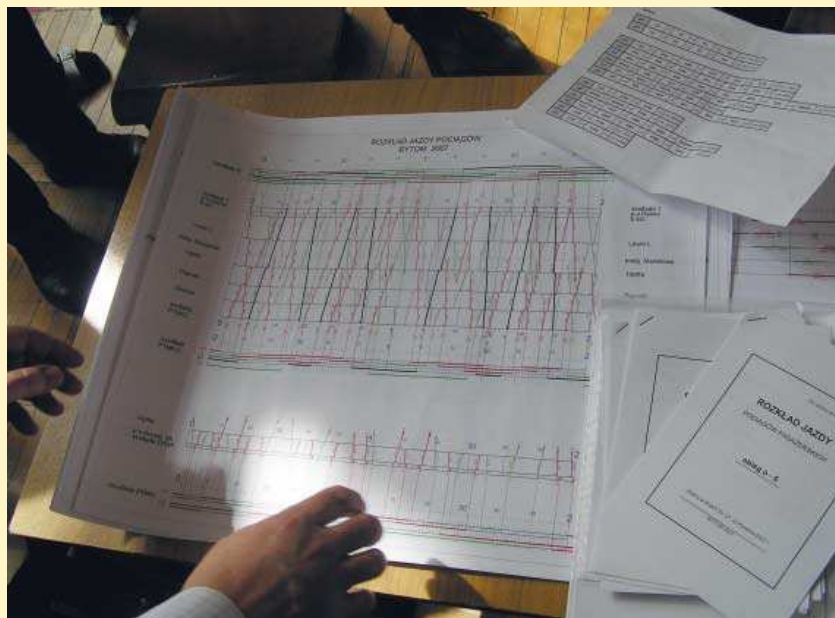
Wszystko to odbywa się w czasie rzeczywistym. W różnych miejscach sali są rozwieszony zegary, które wskazują jednakowy czas. Najczęściej rozkład jazdy jest układany na jedną lub dwie godziny zegarowe i po ich upływie cykl powtarza się. Staranne ułożenie rozkładu jazdy, zwłaszcza na linii jednotorowej, pozwala na prezentację całej finezji prowadzenia ruchu pociągów z tzw. krzyżowaniami i wyprzedzaniem na stacjach.

Pociągi towarowe zdawcze, czyli obsługujące ładownie i bocznicę kolejną, bardzo ciekawy element PMM. Poszczególne wagony zostają ustawione na stacji początkowej według zasad obsługi kolejnych punktów ładunkowych i bocznic.

Bardzo ważnym elementem zabawy w koleji na PMM jest zgodność taboru. Zasadniczo elementy makiet są wykonywane w realiach III lub IV epoki modelarskiej. Podczas imprezy ustala się terminy, w których na makiecie znajduje się tabor przynależny do danej epoki. W określonym czasie może nastąpić wymiana epok. Najczęściej zabawę rozpoczyna się od epoki IIIa, następnie sukcesywnie zmienia tabor na IIIb i IIIc, a później na IVa. Niekiedy następuje dalsza wymiana taboru, aż do czasów współczesnych. Zależy to wyłącznie od ustaleń i uczestników imprezy.

Niektóre spotkania są typowo „purytańskie”, z określoną tylko jedną epoką modelarską, a nawet typem kursującego taboru. Zasadą jednak jest zawsze to, że tabor musi być zasadniczo w oznakowaniu PKP, odpowiednio zwaloryzowany, tak aby przypominał oryginał, a nie plastikową zabawkę.

Bardzo dużą uwagę przykładają się do stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych wykorzystywanego taboru. Warunkiem koniecznym



Rozkłady jazdy w postaci wykresów ruchu i zeszytów z tabelami wymagają omówienia przed rozpoczęciem zabawy.

Fot. M. Turko



Transport ładunku ponadgabarytowego na wagonie typu Norca.

Fot. M. Turko

jest, aby lokomotywy posiadały bardzo dobre cechy jezdne, były odpowiednio przygotowane do imprezy (wyczyszczone, nasmarowane), zaopatrzone obustronnie w standardowe sprzęgi. Nie ma mowy o przeskakiwaniu prędkości. Sprawdzając model przyjmuje się zasadę, że pojazd trakcyjny jest tym lepszy, im wolniej potrafi poruszać się po makiecie.

Wagony muszą również posiadać znormalizowane sprzęgi z obydwu stron. Nie dotyczy to jedynie zwartych składów pasażerskich.

Oczywiście w celu uatrakcyjnienia zabawy organizowane są jazdy nietypowych pociągów, jak choćby transport ładunków z przekroczoną skrajnią, przemieszczanie pojazdów specjalnych

(żurawi, maszyn torowych, drezyn itp.). Wszystko to odbywa się również według zasad obowiązujących na prawdziwej kolei.

Polska Makieta Modułowa to zatem nie tylko realistyczne odtworzenie w miniaturze krajobrazu i elementów infrastruktury. To także odzwierciedlenie zasad prowadzenia ruchu obowiązujących na PKP i jazda realistycznymi pociągami w oparciu o rozkład jazdy i wskazania urządzeń sygnalizacyjnych. Wszystko to sprawia, że modelowanie ruchu kolei na PMM ma co raz więcej zwolenników, a bawiąc – jednocześnie uczy, jak naprawdę funkcjonuje kolej.

Leszek Lewiński