

Więcej realizmu na makiecie

Wśród modelarzy kolejowych najliczniejsi – jak wiadomo – są ci, dla których celem głównym jest budowa makiety kolejowej. Zależnie od warunków i przestrzeni, jakimi dysponują, może to być diorama, będąca częścią np. makiety klubowej, lub też większa makietka, stanowiąca odrębną całość. Nawet modelarze-kolekcjonerzy, wzorem kolegów francuskich, budują niewielkie dioramy, najczęściej wkomponowane w stały wystrój wnętrza, wbudowane w regały itp., służące do demonstrowania posiadanych zbiorów taboru. Jednak niezależnie od rodzaju i charakteru makiety zawsze stanowi ona odwzorowanie rzeczywistości – oryginalnej bądź fikcyjnej – zaś każdy modelarz dąży do tego, aby ta kolejowa rzeczywistość była na jego makiecie oddana możliwie wiernie. I w tym sensie, jak mawia znany artysta plastik i również modelarz kolejowy Jerzy Korczak-Ziołkowski, makietka jest rodzajem trójwymiarowego obrazu, przedstawiającego realistyczny pejzaż.

Jednak z tym realizmem, z podobieństwem do pierwowzoru, bywa różnie. Nawet jeśli nas stać i zdobędziemy najwyższej klasy materiał produkowany przez renomowane firmy (tory, budynki, urządzenia, roślinność, tabor itp.), nawet jeśli poprawnie to zmontujemy, zgodnie z regulami sztuki inżynierskiej – już pierwsze krytyczne spojrzenie pozwala dostrzec zasadniczą różnicę między makietą a oryginałem: makiecie brak tzw. patyny czyli śladów eksploatacji i wpływów atmosferycznych – modele budynków, torów i taboru dosłownie rażą świeżością. Wszystko wygląda jak w chwilę po opuszczeniu wytwórni, gorzej nawet, gdyż fabryczne kolory modeli, zwłaszcza torów i budynków, często są nienaturalne, „cukierkowe” – lub nawet błyszczą (!) tam, gdzie ma być np. tynk. Problem ten dostrzeżono już dawno (J. K. Janowski), jednak traktowano go drugoplanowo. W Polsce pionierem w jego rozwiązywaniu jest wspomniany już Jerzy Korczak-Ziołkowski, który jako pierwszy spostrzegł, że nawet nienajlepszy model, jeśli jest umiejętnie spatynowany, przybrudzony (po poprawnym pomalowaniu, rzecz jasna), robi lepsze wrażenie niż model dobry ale o „cukierkowych” kolorach. Były to czasy, gdy – jak pamiętamy – nasz rynek ubogi był w modele renomowanych firm zachodnich, zaś dostępne – choć też nieliczne – produkty NRD-owskie pozostawały wiele do życzenia. Okazało się jednak, że umiejętnie potraktowanie takiego modelu farbami znacznie może podnieść jego klasę poprzez niezwykle wierne upodobnienie do oryginału. Ewentualne braki w odwzorowaniu szczegółów, jeśli są niewielkie, potrafią niezauważenie zniknąć. Jeśli jednak wzbogacimy w ten sposób model dobry, perfekcyjnie wykonany, możemy osiągnąć szokujący efekt: porównanie zdjęć oryginału i modelu na pierwszy rzut oka nie pozwala stwierdzić jednoznacznie, co jest modelem a co oryginałem. Dopiero po bardzo uważnym przyjrzeniu się będzie to możliwe. Efekt taki świadczy o wysokim kunszcie modelarza, o jego mistrzowskiej klasie i jest dla niego źródłem satysfakcji, będącej najlepszą nagrodą za wielogodzinną, żmudną pracę. Tym przydługim wstępem pragnę zachęcić wszystkich, aby przynajmniej spróbowali i wytrwale ćwiczyli, nie zrażając się pierwszymi niepowodzeniami. Chcę zwrócić uwagę,

że poważne potraktowanie tego problemu w krótkim czasie przynosi niepowtarzalne efekty przy wykorzystaniu niezwykle prostych, prawie prymitywnych środków i pomijalnie małych nakładów finansowych.

Nasi koledzy z krajów wysoko rozwiniętych również odnoszą się do poruszonego zagadnienia z coraz większym zainteresowaniem. Mają oni do dyspozycji olbrzymi wybór różnego rodzaju farb, pomocy i dodatkowych środków chemicznych, oferowanych przez ogromną sieć specjalistycznych sklepów. Firmy prześcigają się w ułatwianiu życia modelarzom poprzez m. in. ciągłe doskonalenie środków do postarzania modeli, używanych przy budowie makiet. Nie są to rzeczy tanie, ale dla zasobniejszych w gotówkę naszych zachodnich kolegów nie stanowi to problemu. Coraz liczniejsze artykuły w specjalistycznych czasopismach poświęca się instruktażowi i wymianie doświadczeń w tym zakresie. Również i *Świat Kolei* tym właśnie artykułem pragnie przybliżyć temat rodzimym modelarzom, z uwzględnieniem naszych trudniejszych realiów. Jeśli z opisanych dalej prostych sposobów na dobre wyniki skorzystają również i modelarze zagraniczni, pracujący w bardziej sprzyjających warunkach – tym lepiej.

Czego więc będziemy potrzebować? W pierwszym rzędzie farb. Ja zarówno z własnego doświadczenia, jak i z uwagi na koszty, polecam to, co mnie kiedyś polecił kolega Ziołkowski, od którego nauczyłem się podstaw – tzn. olejne farby artystyczne. Są one dostępne w większych miastach w coraz liczniejszych specjalistycznych sklepach dla plastików, a poza tym bardzo często są do kupienia w sklepach papierniczych, a nawet tych z artykułami biurowymi. Będą potrzebne następujące kolory: czerń „sadza”, czerwień podstawowa (inaczej „signal red”), biel (najlepiej cynkowa tzw. „zinkweiß”) oraz odmiana brązu określana jako siena palona (może być też umbra palona). Przyda się też naturalna rdza, czyli po prostu tlenek żelaza (ta farba jest trudna do zdobycia) lub w zastępstwie tzw. czerwień angielska albo nawet tzw. czerwień Marsa. Dodatkowo warto zaopatrzyć się w kolory: żółty (nie cytrynowy, tylko żółty) oraz zielony (nie może być zbyt jasny np. seledynowy). Tymi kolorami zrobi-

my praktycznie wszystko – przynajmniej na tym początkowym etapie. Przypominam rzecz pozornie oczywistą – kolor biały rozjaśnia, kolor czarny przyciemnia. I inna ważna uwaga: jeśli chcemy zmienić lub poprawić zły – naszym zdaniem – fabryczny kolor modelu – używamy farb specjalistycznych (*Humbrol*, bardzo dobre są lakiery samochodowe w aerozolu), a dopiero potem patynujemy farbami artystycznymi.

Najlepszym rozcieńczalnikiem do tych farb jest terpentyna balsamiczna (zdecydowanie odradzam np. benzynę lakową czy ekstrakcyjną). Najlepiej zaopatrzyć się od razu w półlitrową butelkę – terpentynę można kupić prawie w każdym sklepie z artykułami chemicznymi.

Kolejny zakup to pędzle. Muszą być dobre, z naturalnego włosia, najlepiej bobrowego. Te tzw. „szkolne” zupełnie się nie nadają. Dobry pędzel poznamy po tym, że po zwilżeniu wodą tworzy kształt kropli.

Pędzle sztywne, najczęściej ze szczeciny świnińskiej, nie układają się tak jak bobrowe. Wszystkie pędzle muszą być wykonane solidnie, mieć dobrze osadzone włosie, aby nie wychodziło podczas malowania. Pędzel nazwany przeze mnie pisakiem jest specyficznym rodzajem narzędzia, służącym do ręcznego wykonywania drobnych napisów na modelach taboru. Jest to po prostu nie używany rdzeń flamastra, wykonany z włókniściego materiału zabezpieczonego farbą i dostępny na bazarach, najczęściej od obywateli WNP. Nie ma on swojej specjalistycznej nazwy, nie wiadomo więc, o co pytać sprzedawców – najlepiej uważnie obserwować stoiska w poszukiwaniu czegoś, co przypomina pomalowany na żółto pątek do szaszłyków (jest mniej więcej tej samej wielkości).

I wreszcie spory kawałek szmaty, najlepiej flanelowej. Musi być czysta, sucha oraz spójna – tzn. nie może się „mechacić”, pozostawiając cząsteczki tkaniny na wycieranym modelu.

Farby rozrabiać będziemy na kawałku tektury lub pilśni. Najlepiej robić to na szkle, ale z uwagi na bezpieczeństwo nie polecam takiej palety. Mały pojemniczek, koniecznie szklany lub metalowy na terpentynę, w którym będziemy zwilżać pędzle, uzupełni nasz warsztat malarski.

Warto zauważyć, że terpentyna ma specyficzny ostry zapach, nie dla każdego przyjemny. Warto więc pamiętać o przewietrzaniu pomieszczenia. Poza tym jest to substancja niebezpieczna – należy unikać przypadkowego spożycia lub dostania się jej do oczu. W bezpośrednim kontakcie silnie podrażnia i powoduje przewlekłe stany zapalne błon śluzowych. Oblanie skóry nie jest niebezpieczne, jeżeli zaraz umyjemy zabrudzone miejsce, najlepiej pastą BHP. Gorzej z ubraniem – zabrudzenia farbą z terpentyną są bardzo trudne do usunięcia, dlatego należy używać albo odzieży ochronnej, albo – co prostsze – starej odzieży przeznaczonej do celów roboczych.

ZBIGNIEW MOLENDKA