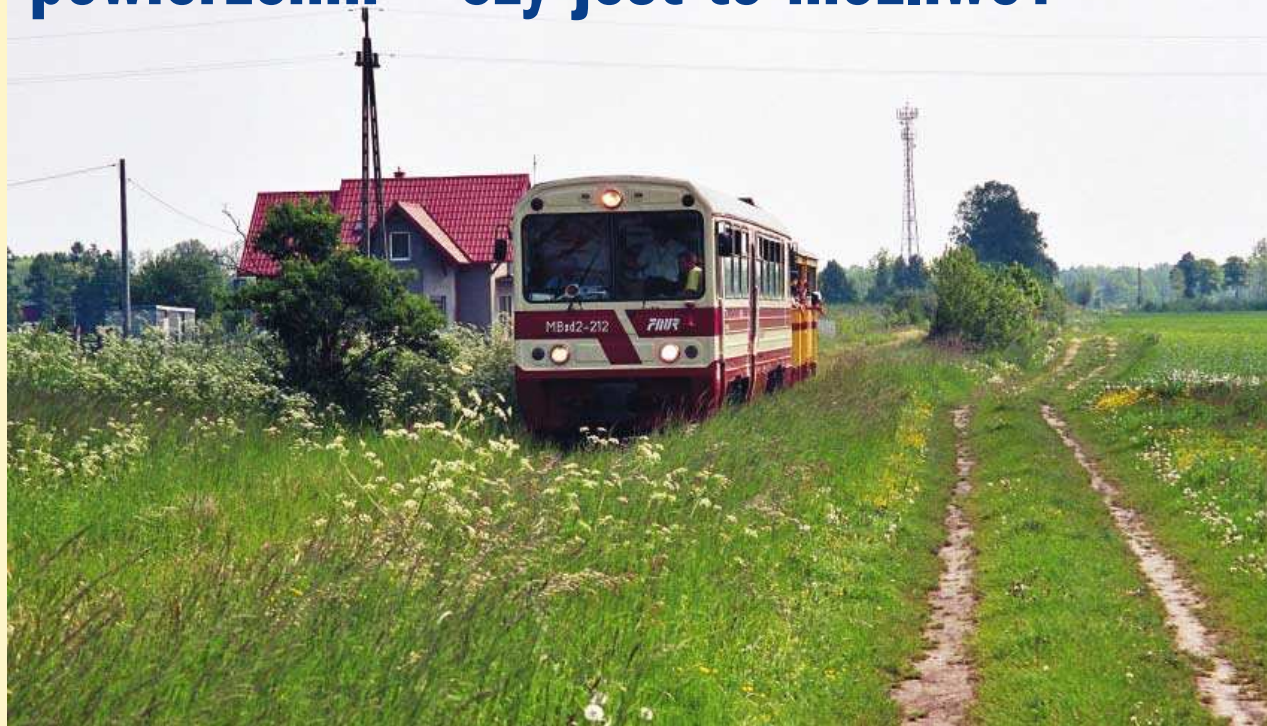


Realistyczna makieta na niewielkiej powierzchni – czy jest to możliwe?



Wąskotorówki mają swój niepowtarzalny urok.

Fot. T. Olszyński

Wielu modelarzy kolejowych budujących makiety staje przed trudnym wyborem: jak pogodzić wierność odwzorowania oryginału z ograniczeniami, jakie niesie ze sobą ilość

wolnej przestrzeni, jaką zamierza się przeznaczyć na makietę. Ten dylemat nie omija nawet twórców dużych, segmentowych makiet klubowych. Średniej wielkości stacja w podziałce 1:87 powinna mieć długość około 15 metrów. Łuki na linii pierwszorzędnej winny posiadać promienie o wartości rzędu 5–6 metrów. Zatem nawet hala sportowa może okazać się za mała do rozstawienia makiety średniej stacji z przyległymi do niej szlakami. Niektórzy radzą sobie z tym problemem przekłamując odległości i promienie łuków. Gdy buduje się makietę lokalnej linii kolejowej i małej stacyjki, wówczas rzeczywiście można – nie tracąc realizmu – zmieścić stację na 5–6 metrach, a promienie łuków zmniejszyć do 2 metrów. Jednakże wykonanie takich skrótów i zmniejszeń na makiecie linii pierwszorzędnej spowoduje, że model ten stanie się karykaturą rzeczywistości. Niestety, wielu modelarzy przekonało się, że tego typu operacje, połączone dodatkowo ze zwiększaniem skosów rozjazdów, upodabniają nawet najładniej wykonaną makietę do dziecinnej „kolejki” i nie będą nigdy realistycznym modelem kolei.

W przypadku makiet wystawowych wymyślono stosunkowo prosty sposób rozwiązania tego problemu. Oglądającym pokazuje się tylko określoną część makiety, a przekła-

mane łuki i stację techniczną z rozjazdami o zbyt dużych skosach umiejscawia się za tłem lub nawet pod makietą. Sposób ten jest bardzo dobry dla tzw. makiet wystawowych, ale co zrobić, gdy chcemy zbudować makietę, na której mamy zamiar bawić się w kolej, obsługiwaną – wzorem oryginału – przez maszynistów, dyżurnych ruchu, dyspozytorów, a nie tylko prezentować uroki makiety i taboru samej publiczności? Czy można, zachowując realizm, zbudować ładną, niewielką makietę, która zmieści się nawet w jednym pokoju, w naszym prywatnym mieszkaniu? Oczywiście! Można wybrać mniejszą skalę, np. wielkość N. Jest ona o połowę mniej „miejscochłonna” niż H0. Ma jednak dość poważną wadę. Trzeba być naprawdę doświadczonym modelarzem, aby budować miniaturowy świat w skali 1:160, odtwarzając szczegóły infrastruktury i zieleni. Jeśli ktoś chce zatem pozostać przy najpopularniejszej wielkości H0 i dysponuje zaledwie kilkoma metrami kwadratowymi powierzchni, to czy naprawdę musi być skazany na budowę kręcej się w kółko „kolejki” i nie ma szans na wykonanie realistycznego modelu kolei? Po raz wtóry muszę napisać – nie! Niech zbuduje model kolei wąskotorowej!

Kolej wąskotorowa jest bardzo wdzięcznym tematem do odtworzenia w miniaturze.

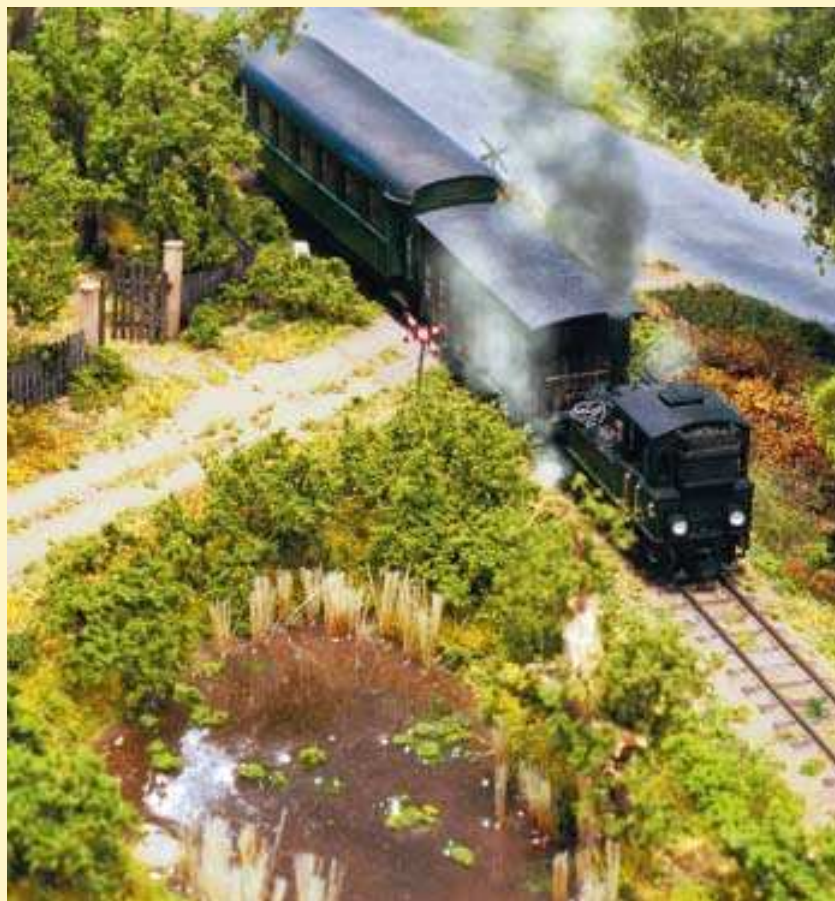


Semafor wjazdowy do stacji Lewin Leski Wąsk. – makieta Leszka Lewińskiego. Fot. M. Turko

Daje możliwość zachowania realizmu przy minimalnym zapotrzebowaniu na miejsce. Poza tym wąskotorówki mają swój niepowtarzalny klimat. Ich tory biegną pomiędzy budynkami, gospodarstwami i zakładami przemysłowymi. Szlaki często wiją się łukami o bardzo małych promieniach wśród jezior i wzgórz, krzyżując się z licznymi drogami. Ładną stacją wąskotorową w wielkości HOe można odtworzyć nawet na długości 2 metrów. Zastosowanie łuków o promieniach rzędu 0,5 m (który dla modelu kolei normalnotorowej byłby zupełnie nierealistycznym łukiem „tramwajowym”) będzie zgodne z oryginałem. Do tego wszystkiego „poruszać się” będziemy w skali 1:87, która umożliwi odtworzenie wielu szczegółów nawet tym modelarzom, którzy nie posiadają zegarmistrzowsko-jubilerskich umiejętności, niezbędnych do budowania modeli w wielkości N (o rozmiarze Z nie wspominając).

Oczywiście budowa makiety kolei wąskotorowej dotyczy przede wszystkim modelarzy zajmujących się tworzeniem miniatury kolei z wcześniejszych epok, w szczególności II i III, czyli okresu, w którym koleje wąskotorowe funkcjonowały jako element gospodarki, a nie atrakcja turystyczna. Z pewnością równie ciekawa byłaby makieta współczesnej wąskotorówki, np. kolei bieszczadzkiej lub żuławskiej, to jednak niepowtarzalny urok tego środka transportu związany jest z latami międzywojennymi i wczesno-powojennymi. Istniało wówczas wiele czynnych linii wąskotorowych, a bocznic „ciasnych torów” docierały praktycznie wszędzie tam, gdzie transport konny okazywał się niewystarczający.

Budowniczo makiety wąskotorowych, odwzorowujących polską koleję, będą z pewnością mieli większe kłopoty z pozyskaniem typowo polskiego taboru niż modelarze odzwierciedlający w modelu koleję normalnotorową. Ale i na to znajdzie się rada. Tabor kolei wąskotorowych jeżdzący w Polsce był tak różnorodny, że „spolszczenie” dostępnych na



Nad stawem. Fragment makiety Andrzeja Sadłowskiego.

Fot. Krzempek

rynku modeli lokomotyw i wagonów okazuje się być dość łatwe i... skuteczne.

Kończąc ten wstępny artykuł na temat makiety kolei wąskotorowych dodam, że w kolejnych numerach *Świata Kolei* będę starał się rozwinąć tematykę budowy makiety w wielkości HOe. Powtórzę jeszcze raz hasło, które zamierzam propagować w 2006 roku: **Modelarze – budujmy modele wąskotorówek!**

Leszek Lewiński



Klimat kolei wąskotorowej z makiety ŁKMK. Fot. J. Kozłowski



Polna droga krzyżująca się z wąskim torem – wspaniały motyw na makiety.

Fot. M. Lewiński



Tor szerokości 750 mm, przejazd, pasące się krowy... A wszystko w skali 1:87. Fragment makiety Leszka Lewińskiego w wielkości HOe.

Fot. B. Jędrzejewski