

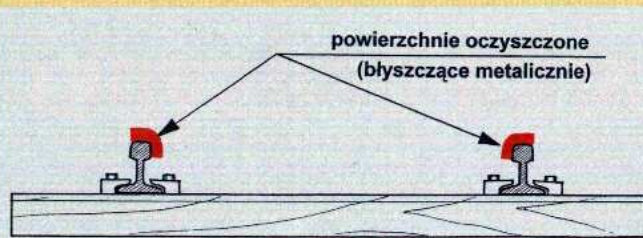
Jeżeli chcemy, aby nasz modelowy tor przypominał prawdziwy tor kolejowy, na którym w ostatnim czasie wykonano tzw. konserwację przytwierdzenia, to powinniśmy na każdy element imitujący śrubę stopową nanieść małym pędzelkiem niewielką ilość czarnej, bardzo rzadkiej farby. Rozplynie się ona (z pewnością częściowo także na stopkę i szyjkę szyny) znakomicie imitując przebarwienia od smaru, tak charakterystyczne dla torów po przeprowadzonej konserwacji (rys. 3).

Po zakończeniu malowania szyn możemy zająć się podsypką. Najpopularniejszym rodzajem podsypki jest od wielu już lat (zwłaszcza w torach głównych) tłuczeń kamienny. Jeżeli zdecydujemy się w modelu na taki rodzaj podsypki, to powinniśmy najpierw – jak zwykle – zapoznać się z oryginałem.

Tłuczeń jest kruszywem kamiennym łamanym ze skał twardych (rzadziej miękkich), głównie bazaltowych, melafirowych lub granitowych. Charakterystyczną cechą tłucznia jest wielkość ziaren kruszywa: od 25 do 63 mm. Jeżeli przeliczyć to na rozmiar HO, otrzymamy wymiary od 0,3 do 0,7 mm.

Drugą, ważną dla modelarza cechą tłucznia, jest jego barwa. Zależy ona przede wszystkim od rodzaju skały, z której wytworzono kruszywo. Granity są jasne, często prawie białe. Ciemniejsze są melafiry i bazalty – od szarego aż do bardzo ciemno szarego, wręcz czarnego koloru. W trakcie eksploatacji barwa tłucznia zmienia się. Czynniki atmosferyczne, opilki z klocków hamulcowych taboru i inne zanieczyszczenia powodują, że z biegiem lat podsypka „rudzieje”. Staje się rdzawa i zbliżona do koloru szyn. W modelu najczęściej odtwarzamy tor eksploatowany, nie zaś świeżo ułożony lub będący tuż po naprawie. Dlatego, pomimo iż producenci artykułów modelarskich oferują całą gamę podsyppek, to aby wybrany produkt wiernie odzwierciedlał na makiecie oryginał, musimy wybrać podsypkę o odpowiednim kolorze i jeszcze ją odpowiednio „spatynować”.

Zatem kilka zdań o wyborze produktu. Odradzam kupno i stosowanie substytutów w postaci trocin, mielonego korka itp. Modelowy tłuczeń, wzorem oryginału, powinien być kruszywem. Kupując go przede



Rys. 2. Główki szyn powinny być metaliczne w miejscach styku z kołami taboru.



Rys. 3. Nanoszenie ślądów konserwacji toru.

wszystkim musimy sprawdzić wielkość ziaren. Zwykle firmy modelarskie przewymiarowują je i to częstokroć 2, 3-krotnie! Górna granicę (przypomnę: 0,7 mm dla rozmiaru HO) można nieco przeskalować, ale stosowanie ziaren większych niż 1 mm jest niewskazane. Inną wadą, która wyklucza wyrobów, jest oferowanie przez wytwórców imitacji tłucznia z owalnymi ziarnami i do tego błyszczącymi (zawierającymi kwarc). Takie produkty również musimy wykluczyć.

Ze swej strony mogę zaproponować wyroby firmy Heki (nr kat. 3170, 3171, 3172, 3173 oraz 3328, 3329, 3331, 3332), dobrze imitujące oryginał, a przede wszystkim „trzymaące” wielkość ziaren (fot. 3). Oczywiście dobre wyroby możemy znaleźć również u innych producentów. Trzeba tylko zawsze przed zakupem dokonać ich

szczegółowej oceny według podanych przede mnie kryteriów.

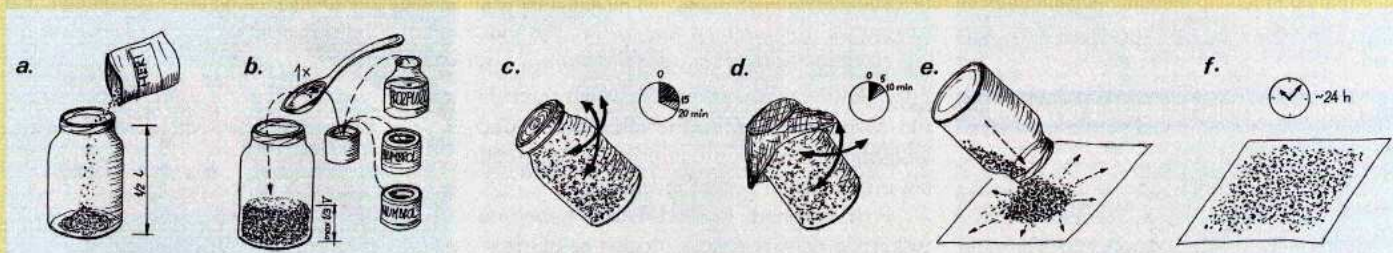
Wstępne barwienie zakupionej podsypki przeprowadzimy metodą opisaną już w *Świecie kolei* (nr 10/2001). Sposób jest łatwy i polega na przebarwieniu ziaren tłuczniową farbą. To specyficzne malowanie przeprowadza się w zakręcanym słoiku, wsypując do niego podsypkę i wlewając farbę, a następnie potrząsając tak długo, aż ziarna ulegną zabarwieniu. Dla przypomnienia tej metody zamieszczony został rysunek (rys. 4), pokazujący kolejne czynności procesu. Gdy podsypka tłuczniowa jest przygotowana, można przystąpić do wklejania jej w tor.

To już jednak będzie tematem następnego odcinka.

Leszek Lewiński



Fot. 3. Barwa podsypki tłuczniowej – także w modelu – zależy od rodzaju kruszywa.



Rys. 4. Kolejne czynności przy barwieniu podsypki.