

PAPÍROVÁ VYSTŘIHOVÁNKA

Výtopna Buštěhradské dráhy Hostivice čp. 94



Sestavila: Alena Kučerová



Hostivice, červen 2024

Návod k sestavení vystřihovánky

Ke slepení vystřihovánky budete potřebovat velké a malé nůžky, pravítko (na rýhování ohybů), lepidlo (nejlépe Kanagom nebo Herkules) a párátko nebo špejli pro nanášení lepidla.

Způsob zpracování strážních je obdobný jako u vystřihovánek z časopisu ABC. Plná čára zakončená trojúhelníkem značí ohyb, který budete nařezávat z líce papíru a ohýbat tiskem od sebe. Čerchovanou čáru budete rýhovat z rubu a díl se ohýbá tiskem k sobě. Přerušovaná tenká čára ohraničuje plochu, na kterou se bude lepit jiný díl. Na zálepce je uvedeno číslo dílu, na který se lepí. Pokud je na zálepce tečka, lepí se na jiné místo stejného dílu. Pro lepší orientaci správného umístění dílů jsou připojeny dvě návodné kresby s čísly dílů.

Při tisku vystřihovánky z formátu PDF je třeba zachovat originální rozměry (měřítko žádné nebo 100 %). Správnost modelu byla ověřena slepením výtisku tištěného na čtvrtku a papír gramáže 160.

Po slepení jednotlivých dílů nechte vždy stavbu zaschnout. Přitom je díly vhodné zatížit, aby se nezkroutily.

Chcete-li si vystřihovánku zjednodušit, je možné místo předložených schodů (díl 13) před vstupy do přízemních místností pouze šedě vybarvit ponechanou plochu pro jejich nalepení.

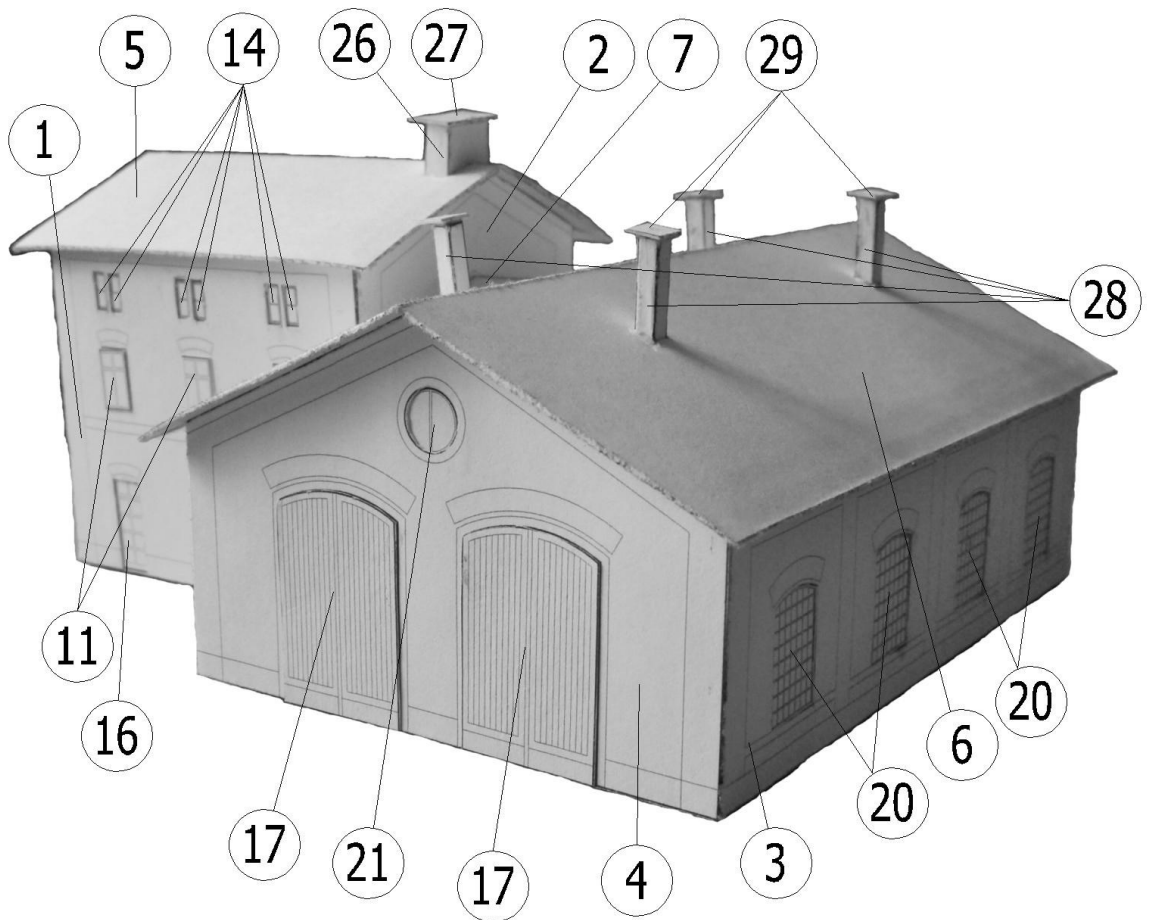
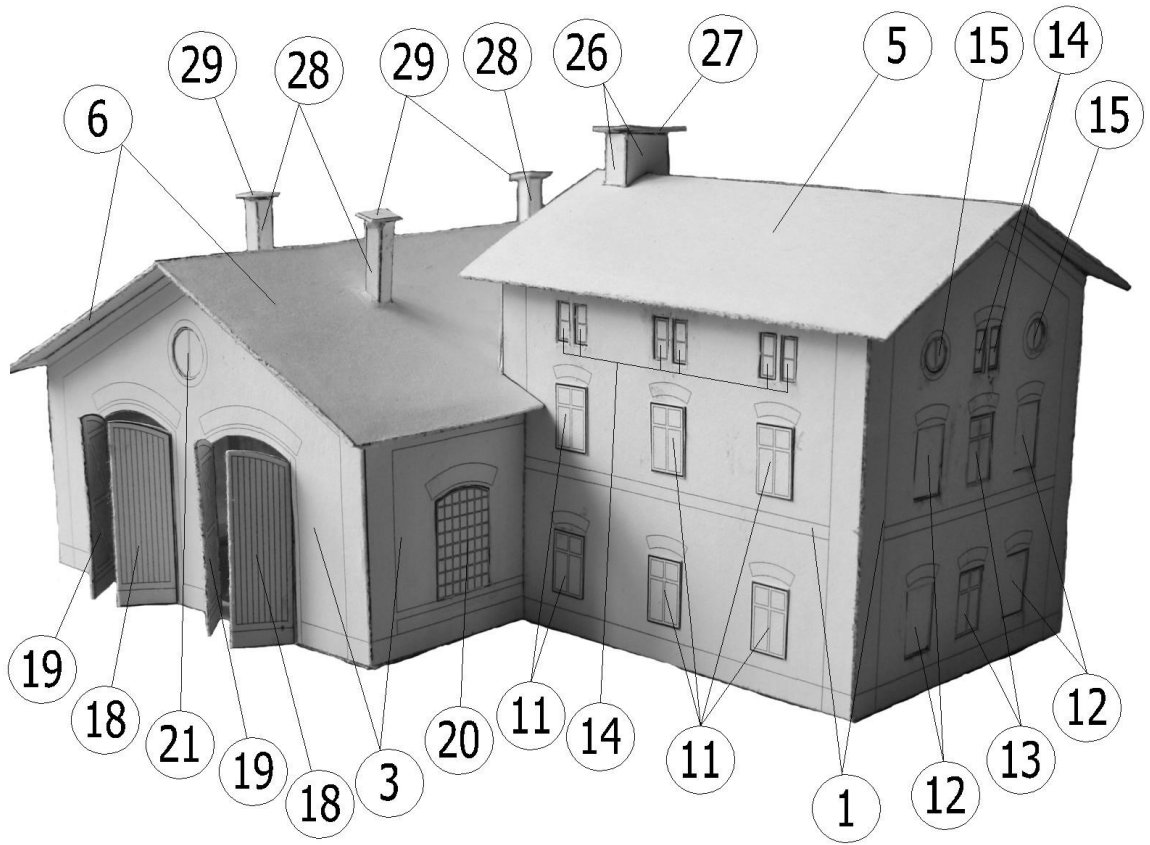
Vlastní práci začnete prostřihnutím nalepením oken na stěny. Na díl **1** nalepíte NAVRCH na boční stěny do přízemí a patra 6 resp. 5 oken **11** a na díl **4** 2 vrata 17. Dále nalepíte do VYSTŘÍŽENÝCH OTVORŮ na díl **1** na čelní stěnu (se štítem) 4 niky **12**, 2 okna **13**, 2 kruhová okna **15**, vstupní dveře **11** a do 2. patra na všechny stěny 7 dvojoken **14**, na díl **3** vlepíte 5 oken **20** a 1 kruhové okno **21**, na díl **4** 1 okno **20** a 1 kruhové okno **21**. Vrata do dílu **3** budou pootevřená, vlepí se později.

Pokračovat budete střechami a komíny. Na střechách **5** a **6** přehnete okraje přesahů, přilepíte je zespodu a necháte zaschnout. Zpracujete 4 komíny **28** a 1 komín **26**. Následně komíny vlepíte do střech.

Slepíte obvodové stěny **1 a 2** dohromady. Stejně tak slepíte díly **3 a 4** a po zaschnutí hlavní hmoty přilepíte postupně na díl **1**. Nechte pořádně proschnout. Následně osadíte na obvodové stěny **3 a 4** střechu **6**. Na stěny **1 a 2** nalepíte střechu **5**, komín patří blíže k středu stavby. Následně doplníte střechu krčku **7** mezi střechu **6** a stěnu **2**. Při lepení všech střech na obvodové zdivo hlídejte, aby byly zachovány pravé úhly a díly stěn stály celou svojí spodní hranou na podložce.

K dokončení zbývá zpracovat vrata **18 a 19** ohnutím a slepením zezadu na stejný díl a stejně tak desky na komíny **27 a 29**. Po proschnutí nalepíme komínové desky na komíny a poloviny vrat na rub stěny **3** tak, aby zůstala pootevřená pro „vjezd lokomotiv“.

Vystřihovánka výtopyn je hotová. Věříme, že se vám povedla a pustíte se i do stavby dalších staveb z Hostivice.



Stručná historie Buštěhradské dráhy a výtopny

V roce 1853 založili majitelé dolů v kladenském a buštěhradském revíru společně s knížetem Fürstenberkem, který vlastnil koněspřežní dráhu z Prahy do lánských lesů, společnost Buštěhradské dráhy (německy Buschtährader Eisenbahn, zkratka BE, později BEB), jejímž cílem bylo zajištění dopravy kladenského uhlí do Prahy. Koncesi k provozování parostrojní železnice obdržela společnost od 1. ledna 1855 a ještě v témže roce postavila trať ze Starého Kladna do Kralup nad Vltavou a přestavělo odbočku koněspřežky z Vejhybky (nyní stanice Kladno) do Starého Kladna. V Kralupech nad Vltavou se trať napojovala na státní dráhu Praha – Podmokly (nyní Děčín) a uhlí zde bylo možné překládat také na lodě.

V roce 1863 Buštěhradská dráha přestavěla koněspřežku z Kladna do Prahy-Dejvic na parní provoz a trať prodloužila přes Stromovku do Buben, kde se napojila opět na trať Praha – Podmokly. Stavbu provedl pražský podnikatel Jakub Hable. V roce 1867 byla přestavěna na parní provoz koněspřežka z Kladna do Lán (nyní stanice Stochov) a v roce 1871 byla trať prodloužena až do Chomutova. V roce 1872 byla postavena odbočka z Hostivice na Smíchov a trať z Chomutova do Vejprt. V roce 1891 dosáhla síť tratí Buštěhradské dráhy celkové délky 465 kilometrů.

Společnost zůstala soukromá i přes první světovou válku. Počátkem 20. let 20. století se však dostala do finančních problémů a požádala o zestátnění. Stalo se tak s účinností od 1. ledna 1923 zákonem č. 124/1923 Sb., o nabytí Buštěhradské železnice státem, vydaným dne 8. června 1923. Majetek převzaly Československé státní dráhy.

Koněspřežní železnice z Prahy do lánských lesů byla v úseku z Brusky (nyní stanice Praha-Dejvice) do Vejhybky (na území Kročehlav, nyní stanice Kladno) přestavěna na parní provoz v roce 1863. Na hostivickém území zůstala zachována trasa kromě napřímení jednoho oblouku přibližně v místech nynější Archeologické ulice. Zvětšila se však šířka pozemku užívaného dráhou. V Jenečku ve východní části Novotného ulice, kde trať od počátku odděluje domky od jejich zahrádek, ukazuje originální mapa stabilního katastru, že zábor částí zahrádek byl kompenzován rozšířením severním směrem do pole císařského velkostatku.

Železnice po přestavbě využívala zastávku čp. 90 postavenou v roce 1862, a to až do výstavby nádraží v roce 1872. V roce 2012 při stavbě nového oplocení hostivického areálu centrální spisovny Městského soudu v Praze (původně vojenského areálu v Jiráskově ulici) byl ve výkopu zaznamenán profil původního tělesa železniční trati, který se projevil jako vrstva štěrku a především pás začerněný uhlím.

Zásadní změnu v železniční dopravě na území Hostivice přinesla výstavba odbočky Buštěhradské dráhy z Hostivice na Smíchov. Postavena byla v letech 1868 až 1872 a díky úseku s viadukty v Prokopském údolí si vysloužila přezdívku Pražský Semmering. Trať stavěla společnost ve vlastní režii, nenajala si na ni stavební firmu. Do provozu byla uvedena 3. července 1872 pro nákladní dopravu a od 16. září 1872 byla otevřena rovněž pro přepravu osob a zavazadel.

V Hostivici byla přeložena hlavní trať z Prahy do Kladna do současné polohy a bylo postaveno nádraží čp. 93 s výtopnou čp. 94. Trať na Smíchov překonává po náspu údolí Litovického potoka, kde se nacházejí tři mosty – nad karlovarskou silnicí, nad Litovickým potokem a nad bývalým náhonem k Peterkovu mlýnu. U křížení s cestou od Hostivice k Peterkovu mlýnu, která byla přeložena do nové polohy, vznikl strážní domek čp. 96 (nyní čp. 306). Na náspu se dvěma propustky přechází přes zátoku bývalého rybníka u Peterkova mlýna (zmenšen byl již před stavbou trati) a pokračuje do stanice Řepy (nyní Praha-Zličín).

Výtopna sloužila k rozehrívání parních lokomotiv. Na vyšší budově byl umístěn vodojem, do kterého se čerpala voda z drážní vodárny U Vodárny čp. 119.

Již řadu let není výtopna využívána a delší dobu v ní bydleli bezdomovci, kteří opakovaně způsobili požáry. Předpokládá se, že při modernizaci trati Praha – Kladno bude zbořena.