

Výpravna Včelnička - stavba malé nádražní budovy a skladiště v H0.



Zdroj: www.modulari-bubny.cz.



Foto Jan Kubera



Foto KuldanL.



Foto von. Christof Hofbauer.

Další překrásné čtyři fotky jsou ze zdroje www.stokr.cz.







ODJEZD					
SMĚR JINDŘ. HRADEC			SMĚR OBRATAŇ		
Č. VL.	ČAS	POZN.	Č. VL.	ČAS	POZN.
ZASTÁVKA NA ZNAMENÍ					
Z01	6 19	X	Z00	4 03	X
Z03	7 47		Z02	5 11	X
Z05	9 42		Z40	6 06	
Z07	12 07	X	Z04	6 59	X
Z09	13 45	X	Z42	8 02	
Z11	15 50		Z06	10 59	X
Z13	16 58		Z08	12 20	X
Z15	19 23	X	Z10	13 21	
Z17	20 22		Z12	15 26	
	2 13		Z14	17 35	X
			Z16	18 57	
POZNÁMKY					
<p>1. Směr od 20. 11. 01 2. Směr od 20. 11. 01 3. Směr od 20. 11. 01 4. Směr od 20. 11. 01 5. Směr od 20. 11. 01 6. Směr od 20. 11. 01 7. Směr od 20. 11. 01 8. Směr od 20. 11. 01</p> <p>Všichni cestující, venku i v případě povětrnosti, jsou povinni držet se bezpečně.</p>					
Z31	14 35	Mo	Z30	11 11	Mo

Vesnice Včelnička leží na území okresu Pelhřimov a náleží pod Kraj Vysočina. Příslušnou obcí s rozšířenou působností je rovněž okresní město Pelhřimov. Obec Včelnička se rozkládá asi 21 km jihozápadně od Pelhřimova. Z turistického a geografického hlediska patří do širší oblasti Českomoravské Vysočiny. Na území této menší vesnice žije trvale zhruba 190 obyvatel.

Pro využití volného času je v obci k dispozici sportovní hřiště a další sportoviště. Dále bychom v obci našli knihovnu. Místní obyvatelé mohou využívat veřejný vodovod. Vesnicí prochází železnice (trať 228, Jindřichův Hradec - Obrataň) a je zde i železniční stanice (570 m.n.m.). U vlakové stanice a silnice na Bohdalín je pomník Obětem 1. světové války.

Vesnice Včelnička leží v průměrné výšce 555 metrů nad mořem. První zmínku o obci nalezneme v historických pramenech v roce 1379. Celková katastrální plocha obce je 396 ha, z toho orná půda zabírá pouze 35 %. Asi jedna třetina katastru obce je porostlá lesem. Menší část plochy obce zabírají také louky (méně než jednu třetinu).



Pohlednice – nakl. Podhradský asi 1919.

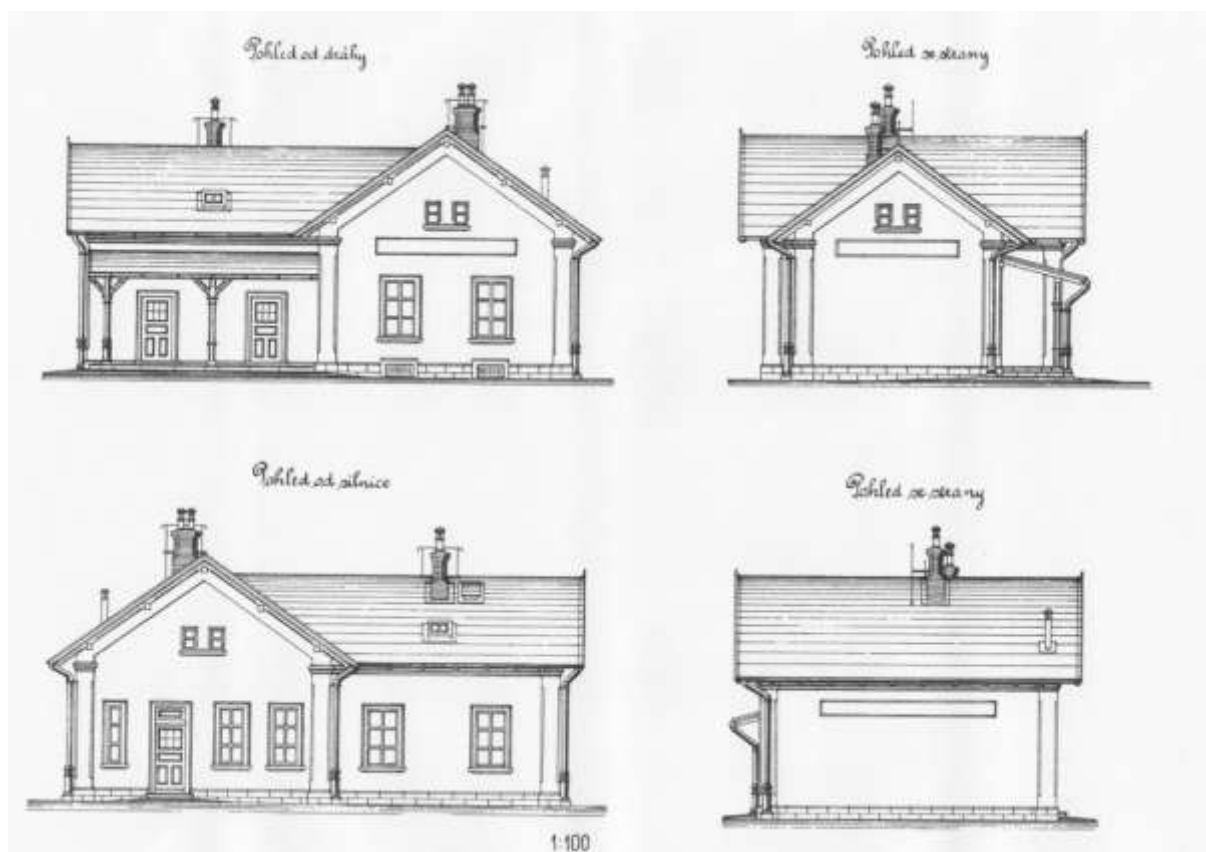
Trochu stavbařské teorie.

Kamenné zdi patří k nejstarším konstrukcím. Kamenná podezdívka je studená, sráží se na ní vlhkost, omítka na ní špatně lpí a pro její zdění se používá buď malta cementová (v roce 1860 několik německých šlechticů v Čechách založilo výrobu cementu v Bohosudově u Teplic a roce 1870 z českého kapitálu založil Ferdinand Barta /1838-1892/ cementárnu v Radotíně a za dva roky cementárnu v Podolí) nebo malta z hydraulického vápna. Písek musí být říční nebo kopaný, vždy ostrý, bez hlinitých příměsí. Poměr malt je 1 : 4 až 1 : 5, pro maltu vápenocementovou se volí poměr míšení 1 : 1 : 6 až 1 : 1 : 8.

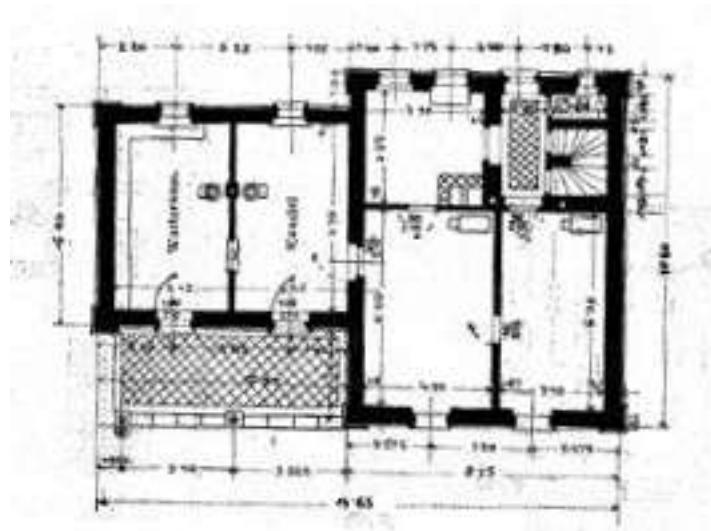
Omítky na venkovních zdech jsou vystaveny nepříznivému působení povětrnostních vlivů, které nemají vyvolat na omítkách žádná poškození. Kvalitní omítka musí být pevná, nikoli ale příliš tvrdá, naopak elastická, porézní a hydrofóbní. Na modelu jsou stěny drsné a znázorňují omítku, která může být jako stříkaná vápenná omítka, která se často provádí u menších staveb, u nichž se vyhladí a nabilí jen orámování otvorů, zatímco ostatní plocha má stříkanou strukturu, která je podle zrnění písku jemnější nebo hrubší. Má-li být stříkaná vrstva barevná přidáme barvivo do poslední vrstvy, nebo se barva dodatečně přestříká barvou rozmíchanou ve vápně. Provádí se koštětem nebo stříkacím strojkem. Jednou z nejlepších omítkářských úprav je zušlechťená břizolitová omítka. V Československu byl břizolit populární zejména v 70. a 80. letech. Tehdy se dostal na mnohé starší budovy, které do té doby byly štukované a bohatě zdobené, ale jejich stav poničil zub času a lhostejnost majitelů. Namísto opravy štuků bylo často mnohem jednodušší starou výzdobu zničit, omítky osekát až na cihlu a nanést jednovrstvou monolitní omítku. Pro nedostatek vhodných barviv má většina břizolitů z této doby zpravidla různé odstíny šedé, žluté či okrové barvy podle použitého písku. Původní břizolit u nás začala vyrábět po 2. světové válce

kaolínka a porcelánka v Horní Bříze na Plzeňsku, odkud pochází i uvedený lidový název „březolit“. Požadavky na březolitové omítky jsou stejné jako na omítky vápenné, zvyšuje se u nich nároky na odolnost proti agresivním vlivům ovzduší ale jejich nedostatkem je, že se nedají při poškození nebo po dodatečných úpravách stavby opravit, tak, aby opravené místo nebylo znatelné. Nejstarší omítkářský postup je škrabaná omítka a kartáčová omítka, kde omítka se kartáčuje shora dolů, takže drť vynikne a je pěkně viditelná. Na historických stavbách je štuková omítka, která je složena ze sádry, hašeného vápna, jemného písku, nejmenno drcených cihel či mramoru a vody. Jedná se tedy o speciální, velmi jemnou a přilnavou maltovou směs, která umožňuje vytvářet pomocí modelačních nástrojů nejrůznější plastické ornamenty. Vedle modelování z volné ruky je časté také formování, tzv. „vytahování“ štukových říms a profilů pomocí kovové římsové šablony, která se pohybuje po přiložených vodících lištách. Tato technika byla oblíbena především v baroku, používala se však už v antickém Římě. Objevila se znovu v renesanci a byla používána ještě na počátku dvacátého století v secesní architektuře.

Před vlastní stavbou si prosím prohlédněte plánek výpravní budovy. Jen připomínám, že plánek a vnitřní uspořádání budovy je podobné jako ve stanici Mladeč nebo Cholína, jen u staničky Včelnička je k výpravní budově přidána stavba skladiště.



Plánek výpravní sbírka Hank.



Vnitřní uspořádání místností sbírka Rtep.

Stavba modelu:

Stavebnici malé české výpravny dělá firma www.es-pecky.cz. Po rozbalení a překontrolování dílů je stavebnice rovně a čistě odlitá. Stavebnice obsahuje stěny budovy, skladiště, střechu, okna a dveře, okapy, komíny, dlaždicový perón a plastové dříví. Součástí stavebnice je potištěný papír, folie a drát. Stanice má název Včelnička.

Jednotlivé díly se nejprve očistí. Nasucho se přiloží jednotlivé díly k sobě a tím zjistíme, zda díly nepotřebují další úpravu. Díly budovy se slepí a nepřesnosti hran se zatmelí. Pak přetmelené hrany obrousíme, přeředíme barvou a tím zjistíme, zda nejsou v hranách stěn trhliny. Nepřesnosti se zase zatmelíme, obrousíme a překontrolujeme barvou.



Zde je pohled na výpravní budovu od silnice. Vstup zaměstnanců do výpravny je právě od silnice. Podlouhlé úzké okno je malá místnůstka záchodu.



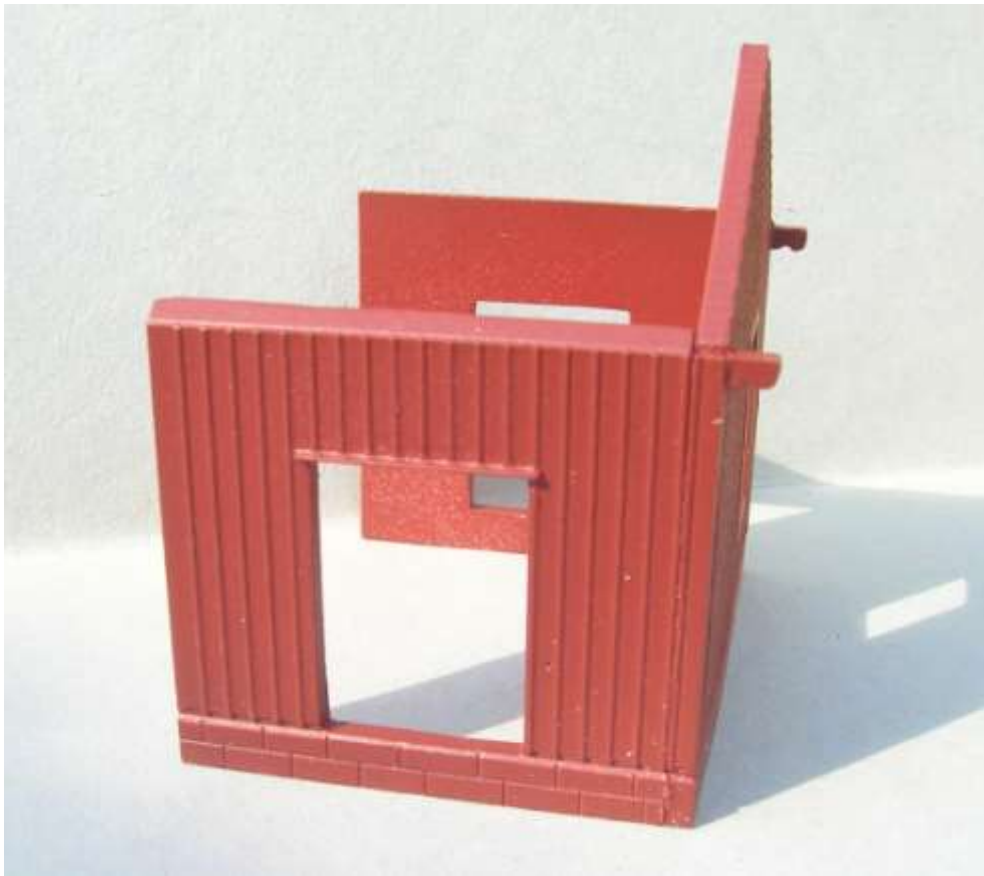
Další pohled na výpravnu je od kolejí. Napravo jsou dveře do výdejny jízdenek a nalevo jsou pak dveře do čekárny.



Po dokonalém proschnutí výpravní budovy slepíme skladiště a nasucho přisuneme k výpravní budově. Zatím nic nelepíme. Zjistíme, zda není potřeba provést opravu a zda stěny přiléhají k sobě. Nepřesnosti se opraví.



Pokud vše dobře sedí, tak se provede nástřik výpravní budovy. Budova bude žlutá.



Skladiště je jednoduchá stavba, která má nejčastěji obdélníkový půdorys s dvojicí velkých vrat uprostřed protilehlých delších stran. Skladiště má kamennou podezdívku. Malé skladiště se pak nastříkalo červenohnědou barvou.



Po nabarvení a dokonalém proschnutí jsou oba objekty k sobě přilepeny.





Kamenná podezdívka je pak nabarvena ručně šedivou barvou. Ozdobné rohy, římsy, dveřní a okenní ozdoby jsou nabarveny bílou barvou. Po zaschnutí je vše hned patinováno a přelakováno.







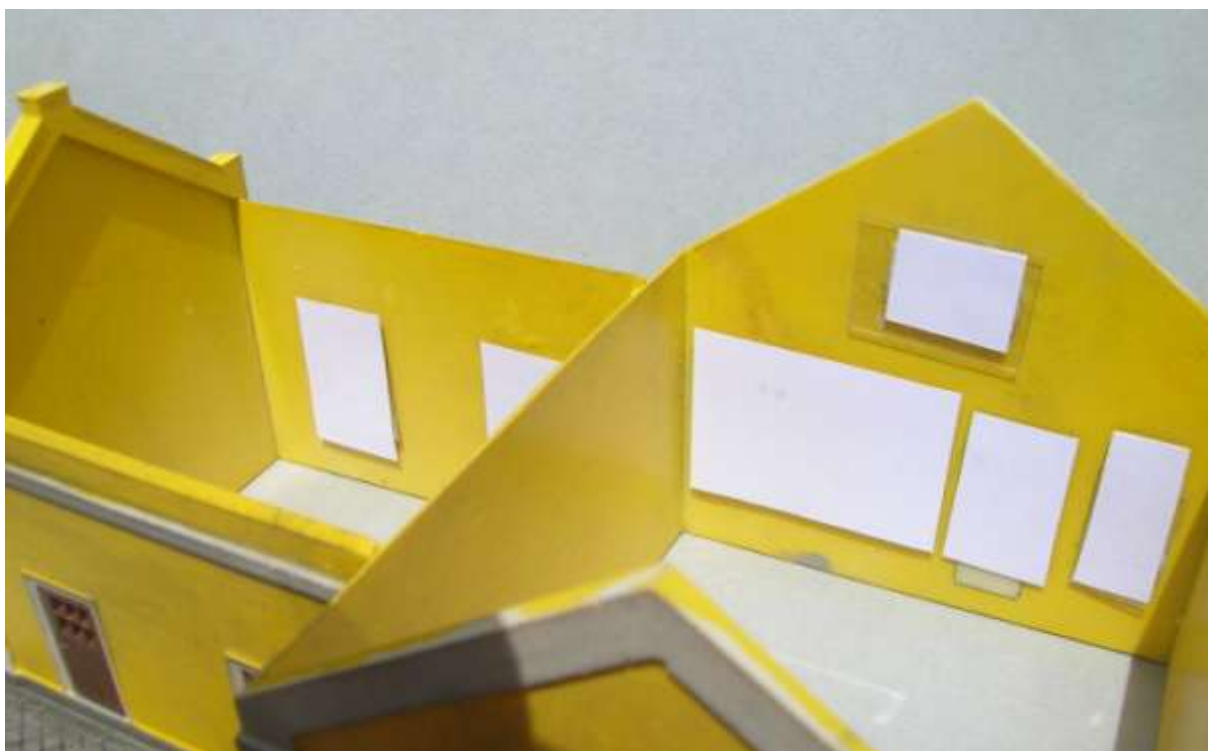


Dveře a ona jsou postupně na sucho vsazována do otvorů a nesrovnalosti jsou hned odstraněny. Potom okna nabarvíme bílou barvou a po proschnutí vlepíme do stěn výpravní budovy. Dveře jsou také natřeny červenohnědou barvou a po proschnutí jsou patinovány a přelakovány. Kliky jsou prakticky téměř vždy opticky velmi výraznou součástí dveří, neboť viditelně vyčnívají z jejich povrchu. Z tohoto důvodu musí být také vhodně esteticky navrženy. Design dveřní či okenní kliky musí splňovat jak základní ergonomické požadavky (snadnost obsluhy rukou i od osoby slabší tělesné stavby) tak i požadavky estetické a architektonické povahy. Pro lepší vzhled dveří je ručně domalována klika a štítek špinavě žlutou barvou, aby byl vzhled mosazné kliky a štítku.

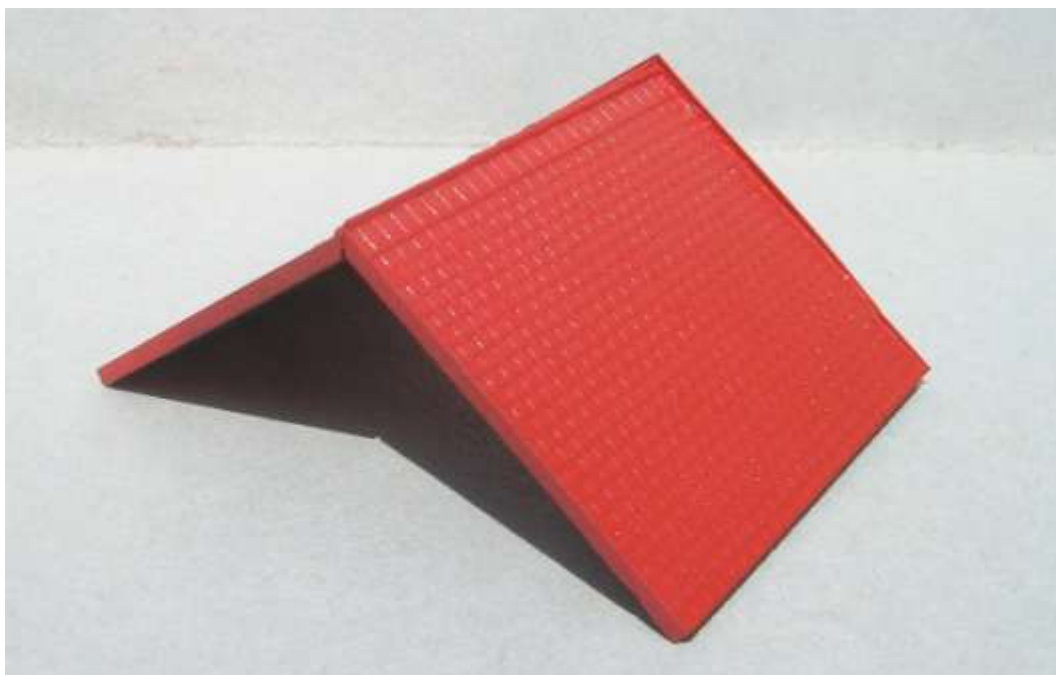
Peronová dlažba je nejprve nasucho přiložena ke stěnám, připilována a nabarvena. Pak je patinována a přelakována. Nakonec je přilepena k výpravně. Sklepní větrací plechy jsou natřeny na hnědo.

Do skladiště jsou vlepena nabarvená vrata. Jsou natřeny hnědou barvou. A je vymalován ručně visací zámek černou barvou. Okno do skladiště je natřeno černou barvou a vlepeno do stěny skladiště. Černou barvou znázorníme, že tabulky skla jsou vsazeny do železného rámu okna a naopak hnědou barvou znázorníme, že tabulka skla je ve dřevěném rámu. Pro zlepšení vzhledu je možnost rozříznutí zašupovacích vrat na dvě půlky. Tak můžeme znázornit i skladovou činnost ve

stanici. Dveře necháme pootevřené nebo celou půlku dveří tam nedáme. Pak musíme do skladiště udělat betonovou nebo kamennou podlahu.



Pro snadný přístup postupně do vnitřku budovy jsou zasklena všechna okna. Papírové záclony jdou do oken a další papírový předtisk jde na dveřní okna.



Střecha skladiště je očištěna, dále je proveden u hřebenáčů úkos a vše je nasuchu kontrolováno na budově skladiště. Pokud střecha sedí je pak slepena k sobě a doplněna na jedné straně páskem, který bude ztvárňovat plechový krycí plech na

jenom štítu. Do skladiště zatékalo tak se musela provést oprava střechy. Ještě střechu nelepíme.





Pokud střecha dobře sedí na skladišti, tak se provede její patinování a přelakování. Pak vlepíme nabarvené štítové lemy a přilepíme ke střeše. Pak přilepíme střechu na skladiště. Nakonec pod střechu přilepíme natřený štítový hranolek.





Dále budeme pokračovat stavbou perónu. Nejprve slepíme plastové dřevěné trámy a slepíme dřevěnou a plechovou krytinu k sobě. Vše natřeme a patinujeme. Než nám vše dokonale uschne, tak doplníme dveře na peróně nápisy (čekárna a výdej jízdenek). Pak nad dveře umístíme osvětlovací tělesa. Na dřevěný trám přidáme ještě zavěšenou květinovou výzdobu, která je vyrobena pomocí sešivacího plišku a hranolu.

Tabule ocelového pozinkovaného plechu jsou v rozměrech 2000 x 1000 mm nebo 2000 x 670 mm a pokládají se na střechu, která má větší sklon než je 5 %. Pomocí evergreenu jsem ještě lemoval zdi, aby dešťová voda netekla po stěnách budovy. Nakonec jsem ještě vyrobil žlab, který navazuje na plechovou střechu. Okapový žlab má obdélníkový průřez. Sklon u podokapních žlabů dáváme 5 mm na 1 m, u žlabů v masce (která je u perónu) nebo v lůžku 7 až 10 mm na 1 m podle možností. Ale v modelu to asi modelář nebude modelovat na výpravné budově. Žlab ještě může dostat žlabové kotlíky.

Některé stříšky mají místo plechu lepenkou krytinu, kterou můžeme udělat z brusného jemného papíru. Stavební plechový díl se dá vyměnit za díl lepenkový, ale přesto musíme provést lemování stěn. Sklon pro tuto střechu nejlépe od 30 stupňů. Šířka lepenky je 1 m a spoje se někdy překrývají trojbokou lištou.

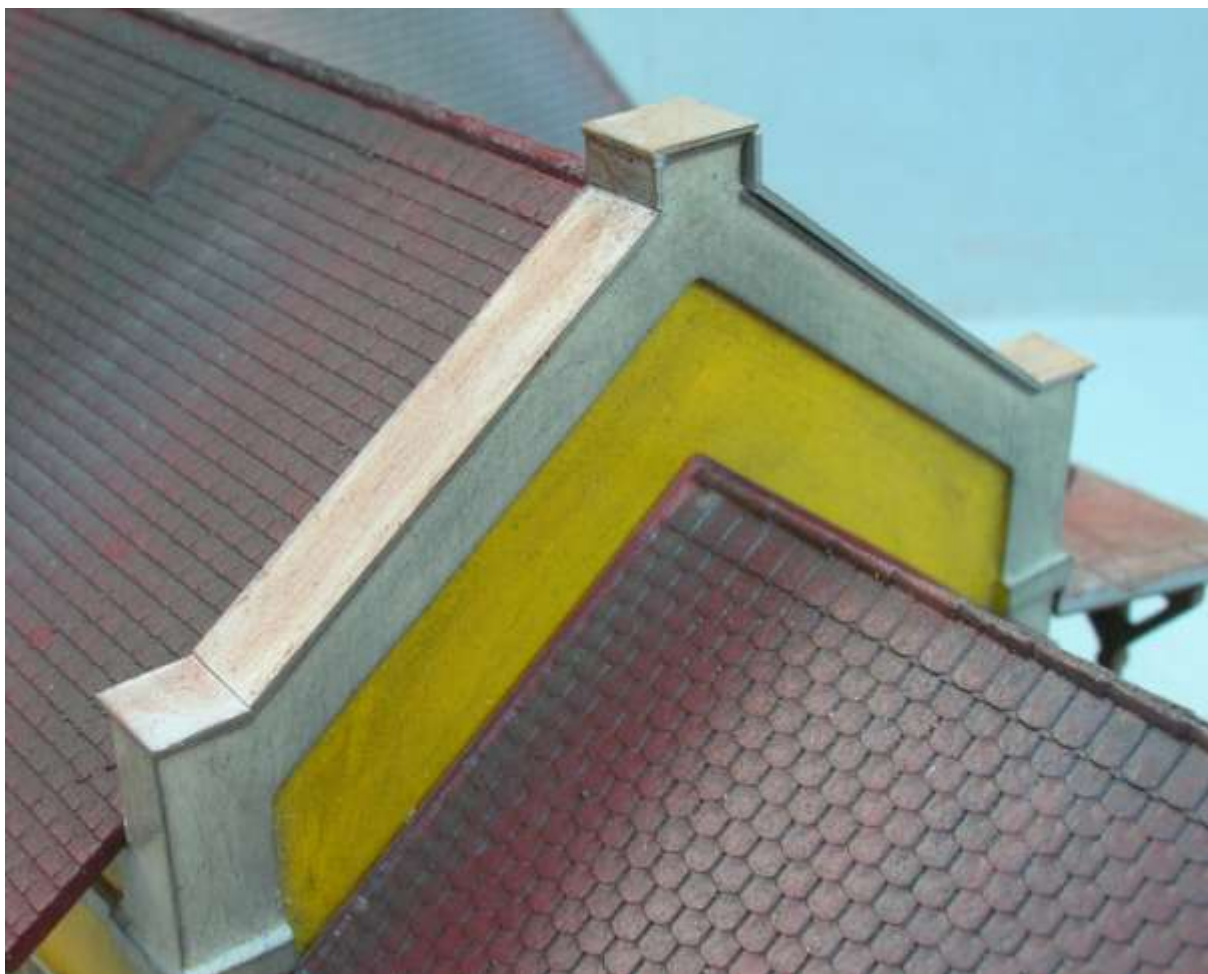


Výpravná budova má sedlovou střechu, která je pokryta obyčejnou pálenou taškou. Mají hladký povrch a mají několik druhů zaoblení. Krytina se pokládá jako korunová (krytina dvojitá) nebo jako šupinová. Na modelu je položená střecha jako

na tašky jednodrážkové. Dále na střeše jsou hřebenáče, které budou hladké nebo s nosem, na modelu střechy se to nepozná. Další část střechy se očistí, provede se úkosy. Nejprve se na sucho položí střecha nad výpravnu. Pokud je vše v pořádku, tak se střecha nabarví, patinuje a přelakuje. Pak se teprve přilepí na výpravnu. Dále nabarvíme štítové lemy a po proschnutí se přilepíme na střechu. Pod střechu pak přilepíme pozednice a vaznice, což jsou hranoly ve štítu, které jsme před přilepením natřeli hnědou barvou.

Střechu nad čekárnou a výdejnou jízdenek se musí zkrátit a postupně ji pasujeme na místo. Když vše sedí je potřeba udělat zase úkos u hřebenáčů. Vše ještě jednou překontrolujeme na sucho na budově výpravny. A pokud je vše v pořádku tak střechu slepíme. Pak se střecha nastříká barvou, patinuje a přelakuje. Po proschnutí se střecha přilepí na místo. Zde nebudeme dělat žádné oplechování střechy u štítu. Tašky u štítu jsou podmazány maltou. Nakonec provedeme patinování spojení obou střech.





Štítová střecha dostane plechové opláštění, které hned patinujeme a přelakujeme. Oplechování se většinou provádí pozinkovaným plechem, který se pak vrutem připevní dřevěnému špalku, který je zabetonován ve štítu. Pro věrnost a detail můžeme naznačit jen hlavičky vrutů.



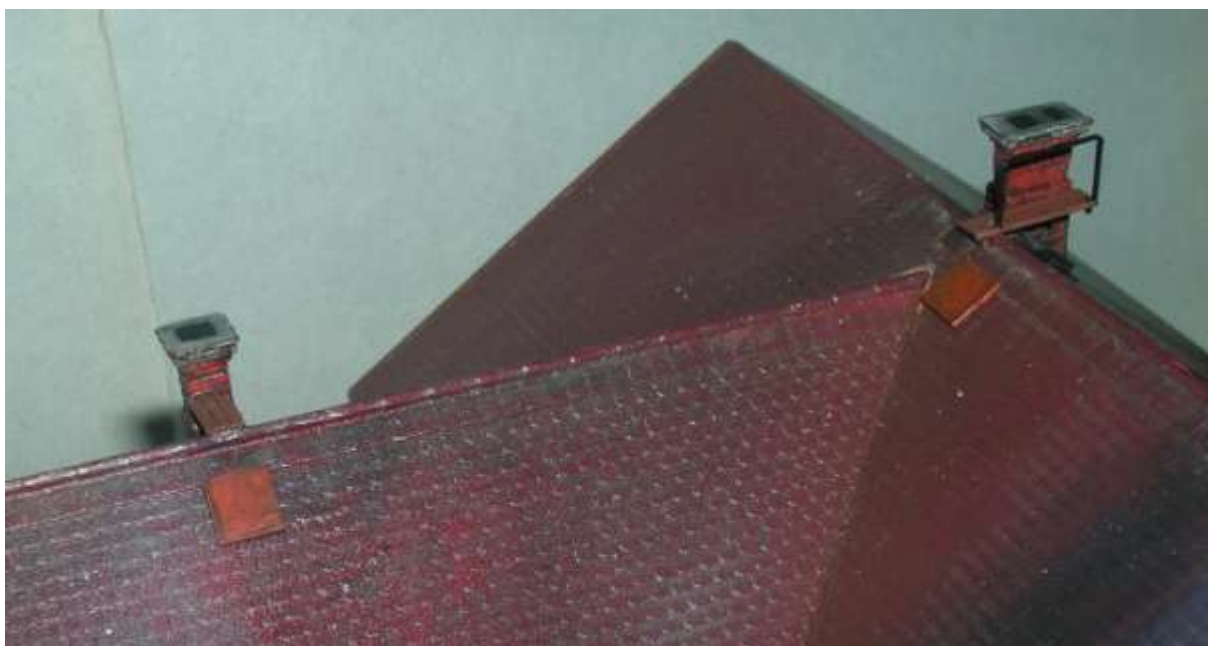








Na našem kolejišti neprší, ale přesto přiděláme očištěné a nabarvené okapové žlaby. Nabarvený drát pak slouží jako okapové trubky. Škoda, že není o jeden žlab více. Schází právě malé kousky u obytné budovy. Kdo chce, může ještě pod střechu naznačit pomocí hranolu jednotlivé krokve, které nejsou ve stavebnici.





Dále na střeše jsou komíny, jen připomínám, že komín má být vyústěn nad sedlovou střechou 65 cm (v H0 0,75 mm) nad hřebenem střechy. Komíny a jiné průduchy se dělají čtvercové, obdélníkové nebo kruhové. Komíny musí být vyzděny z ostře pálených cihel na vápenocementovou maltu a nesmějí do nich zasahovat dřevěné konstrukce a jejich vzdálenost musí být od komína nejméně 5 cm. Komínová hlava je poslední částí komínu umístěná nad střechou a je někdy ukončena krycí deskou z betonu nebo železobetonu o tloušťce minimálně 8 cm a sklonu 1:15. Na boční stěně je označeno podlaží, napojení sopouchu a druh paliva. Komínový nástavec má průřez totožný s komínovým průduchem a zasahuje minimálně 20 cm do komínové hlavy. Tyto trouby nesmějí vést přímo od topeniště nebo sopouchu (místo kde se trouba propojuje spotřebičem).

Komínové součástky se očistí, slepí a zase očistí. Pak se natrou barvou, patinují a přelakují. Kouřovody se naznačí barvou. Po jejich dokonalém proschnutí se provede uříznutí nepotřebné části komínu a napasování na střechu. Pokud sedí komín ze všech stran rovně tak se přilepí. Pak se pomocí pásků provede oplechování komínu. Pásky se před konečným přilepením natrou. Po přilepení se provede doladění celého komínu patinou a lakem.

Součástí stavebnice nejsou ani střešní poklopy, které se musí vyrobit. Střešní poklopy nebo střešní okna mají rozměry 600 x 600 mm (v H0 6,8 x 6,8 mm). Dále vyrobíme plošinku pro kominíka. Některé komínové plošinky mají pro bezpečnost kominíka zábradlíčka. Jedna plošinka dostala zábradlí, které je vyrobeno ze sešivacího plíšku.

Na závěr dostane výpravní budova vystřiženou a přelakovanou jmenovku stanice.







Výpravna je hotova. Jen připomínám, při osvětlení výpravny je nutné stěny natřít nebo polepit černým papírem. Některá okna pak zaslepíme černým papírem. Přece nesvítí všechna okna. Výpravna spadá do etapy ČSD, kdy zaměstnanci aspoň udržovali zelenou krásu v dřevěném truhlíku pod okny. Truhlíky se pak můžou dát jen třeba do obytné části výpravny. Bude to pak krásné zelené oživení budovy. Na perón se ještě můžeme přidat lavičku a další doplňky jako je kohoutek pitná voda nebo informační tabule a mapu okolí. Na stěnu skladiště se může dát do dřevěné nebo plechové skříňky hasicí přístroj. Vstupní dveře zaměstnanců staničky se mohou také osvětlit vhodným osvětlením.

Ještě přidám pár posledních fotek výpravní budovy Včelnička, která se dá ještě najít na Internetu.



Zdroj: www.ko.db-city.com.



Zdroj: www.oatles.org.

Hodně zdaru do stavby železničních budov Vám přeje Vladimír Klusáček.

Zdroj:

Kolektiv – úpravy v bytě a rodinném domku, SNTL 1979.

www.obce-mesta.info.

www.tady.cz.

www.vets.cz.

www.pohlednice.sbiram.cz.

www.panoramio.com.

www.bahnbilder.ch.