Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1, Masná 18  
Masná 18, 110 00 Praha 1

**CENA DĚKANA FD ČVUT V PRAZE**

**Železniční stanice Lužná u Rakovníka a přilehlé depo**

Třída: **DŽC2** Školní rok: **2021/2022** **Jan Velička**

Prohlašuji, že maturitní práci jsem vypracoval samostatně na základě uvedeného seznamu použité literatury.

|  |  |
| --- | --- |
| Dne | Jan Velička |
|  |  |

**Anotace**

Cílem této práce je vysvětlit princip fungování mezi veřejností nepříliš známého ochranného systému metra včetně jeho účelu a podstaty, přiblížit jeho řízení a ovládání, funkci jednotlivých prvků a všechny ostatní náležitosti s důrazem na srozumitelnost, ale zároveň co možná největší přesnost, detailnost a pravdivost obsažených informací.

Zároveň bych touto prací chtěl dát dohromady vše, co se mi o tomto jedinečném systému podařilo zjistit nejen pomocí internetu, kde se často nacházejí nekompletní nebo značně omezené informace, ale i s použitím jiných zdrojů, jenž se nedají nikde vyčíst.

Zde bude tvoje anotace

**Obsah**

[Úvod 1](#_Toc91526597)

[1 Umístění 2](#_Toc91526598)

[1.1 Geografická poloha 2](#_Toc91526599)

[1.2 Tratě vedoucí stanicí 2](#_Toc91526600)

[1.2.1 Linky osobních vlaků 3](#_Toc91526601)

[2 Historie 5](#_Toc91526602)

[2.1 Vznik stanice a výtopny 5](#_Toc91526603)

[2.2 Samostatná výtopna 11](#_Toc91526604)

[2.2.1 Mazutové lokomotivy 18](#_Toc91526605)

[2.3 Nová hala 19](#_Toc91526606)

[2.4 Konec provozního depa a vznik muzea 21](#_Toc91526607)

[3 Současný stav 23](#_Toc91526608)

[3.1 Stanice 23](#_Toc91526609)

[3.1.1 Plány na modernizaci 30](#_Toc91526610)

[3.2 Depo 30](#_Toc91526611)

[Závěr 36](#_Toc91526612)

[Zdroje](#_Toc91526613)

[Zdroje obrázků](#_Toc91526614)

**Seznam obrázků**

[Obrázek 1, lokomotivy řad 423 ,556, 555.3 v luženské rotundě, 4.8. 1968, fotka pochází z období provozu mazutových lokomotiv, ilustrační foto 6](#_Toc88586961)

[Obrázek 2, žst. Lužná u Rakovníka na mapě blízkého okolí 7](#_Toc88586962)

[Obrázek 3, žst. Lužná u Rakovníka na mapě žel. tratí 8](#_Toc88586963)

[Obrázek 4, Žst. Lužná u Rakovníka na mapě PID 9](#_Toc88586964)

[Obrázek 5, (zleva) vlak linky S50, R24, S51 ve stanici Lužná u Rakovníka 9](#_Toc88586965)

[Obrázek 6, výkres remízy s vodárnou 10](#_Toc88586966)

[Obrázek 7, základy dvoukolejné remízy vedle vodárny 11](#_Toc88586967)

[Obrázek 8, lokomotiva pruské řady T3 před zbylou budovou vodárny 11](#_Toc88586968)

[Obrázek 9, výkres luženských budov pro zaměstnance 12](#_Toc88586969)

[Obrázek 10, 2 dobové snímky stanice, původem z pohlednic 12](#_Toc88586970)

[Obrázek 11, výkres staniční budovy (1898) 13](#_Toc88586971)

[Obrázek 12, hrázděné skladiště, v pozadí opravená budova vodárny 13](#_Toc88586972)

[Obrázek 13, výkres stanice z roku 1897 (zleva doprava) 14](#_Toc88586973)

[Obrázek 14, chomutovské zhlaví v roce 1907 15](#_Toc88586974)

[Obrázek 15, chomutovské zhlaví v roce 1899 15](#_Toc88586975)

[Obrázek 16, schéma stanice a depa z roku 1899 16](#_Toc88586976)

[Obrázek 17, revizní dílna se skladištěm v pozadí (pohled od současného vstupu) 16](#_Toc88586977)

[Obrázek 18, pohled směrem k současnému vstupu, za povšimnutí stojí rudá hvězda na střeše (fotka se datuje k posledním letem provozu dílny 17](#_Toc88586978)

[Obrázek 19, pohled od zauhlovacích jeřábů s dodnes stojícím vodním jeřábem 17](#_Toc88586979)

[Obrázek 20, revizní hala s jeřábem, lokomotiva řady 556 17](#_Toc88586980)

[Obrázek 21, základy revizní dílny dnes, vpravo za vozy vstupní brána 18](#_Toc88586981)

[Obrázek 22, skladiště v pozadí se současnou halou 18](#_Toc88586982)

[Obrázek 23, výkres revizní dílny 19](#_Toc88586983)

[Obrázek 24, výkres skladiště 19](#_Toc88586984)

[Obrázek 25, plán výtopny z roku 1908 19](#_Toc88586985)

[Obrázek 26, druhá, mladší hala, pohled od revizní dílny 20](#_Toc88586986)

[Obrázek 27, dodnes patrné základy haly z obrázku 25 20](#_Toc88586987)

[Obrázek 28, nejstarší snímek luženské výtopny, datující se k přelomu 19. a 20. století 20](#_Toc88586988)

[Obrázek 29, rotunda s točnou v roce 1924 21](#_Toc88586989)

[Obrázek 30, plán výtopny z roku 1974, na plánu můžeme vidět kromě rotundy i vilu, tedy kanceláře v areálu depa, fungující jako ředitelství dnešního muzea 21](#_Toc88586990)

[Obrázek 31, tragická nehoda luženských lokomotiv u odbočky na „ šamotku“ počátkem 70. let minulého století 22](#_Toc88586991)

[Obrázek 32, zajímavé období provozu v Lužné, kdy se provádělo zbrojení lokomotiv mazutem, na snímku můžeme vidět cisternu s ním, kterou bylo potřeba vytápět (3.9.1967) 23](#_Toc88586992)

[Obrázek 33, lokomotivy 555.3185 a 3040 v Lužné u. R., 4.8.1968 23](#_Toc88586993)

[Obrázek 34, plán depa z roku 2000, hala z roku 1983 depu výrazně dominuje 24](#_Toc88586994)

[Obrázek 35, Motorový vůz 820.021-4 čeká na své další nasazení v prostoru depa Lužná u Rakovníka. V době pořízení snímku zde fungoval normální provoz. V roce 1997 zde proběhla první výstava historických vozidel. V pozadí hala z roku 1983. 24](#_Toc88586995)

[Obrázek 36, hala po výrazné rekonstrukci dnes, na snímku lokomotiva T435.058 25](#_Toc88586996)

[Obrázek 37, schéma kolejiště depa z roku 2020, přibylo například zastřešení 2 kolejí směřujících k vodárně 26](#_Toc88586997)

[Obrázek 38, unikátní úrovňové křížení úzkorozchodné a normálně rozchodné železnice s příslušným návěstidlem převezené z Poldi Kladno v areálu muzea 26](#_Toc88586998)

[Obrázek 39, indikační deska výpravčího sloužící do roku 2018 27](#_Toc88586999)

[Obrázek 40, nadmořská výška stanice 28](#_Toc88587000)

[Obrázek 41, koleje č. 7,9 vybavené ručními návěstmi stůj, pohled směr Rakovník/Chomutov 28](#_Toc88587001)

[Obrázek 42, detail uchycení kolejnice u koleje č. 7 29](#_Toc88587002)

[Obrázek 43, pražce koleje č. 7, detail 29](#_Toc88587003)

[Obrázek 44, pohled na stavědlo 2, směr Rakovník/Chomutov 29](#_Toc88587004)

[Obrázek 45, pohled směr Rakovník/Chomutov od 10. koleje, kolej je znatelně propadlá 30](#_Toc88587005)

[Obrázek 46, patka původního osvětlení u koleje č. 10 30](#_Toc88587006)

[Obrázek 47, dnešní osvětlení pomocí osvětlovacích stožárů 30](#_Toc88587007)

[Obrázek 48, 3., již snesené napojení depa, koleje dodnes patrné, v křovích je na nich odstaveno torzo pluhu Riga 31](#_Toc88587008)

[Obrázek 49, nádražní budova dnes, takřka v původní podobě 31](#_Toc88587009)

[Obrázek 50, pohled směrem do depa, vpravo hrázděné skladiště, vlevo vodárna 31](#_Toc88587010)

[Obrázek 51, donedávna fungující nádražní restaurace 32](#_Toc88587011)

[Obrázek 52, obytné domy pro zaměstnance dnes 32](#_Toc88587012)

[Obrázek 53, trojcestná výhybka 9,10 32](#_Toc88587013)

[Obrázek 54, odstavná kolej traťové služby 33](#_Toc88587014)

[Obrázek 55, pohled od stavědla 1 směrem do Řevničova 33](#_Toc88587015)

[Obrázek 56, vodní jeřáb na Rakovnicko/Chomutovském zhlaví stanice 33](#_Toc88587016)

[Obrázek 57, nejspíš ten samý vodní jeřáb s vagónem západoněmeckých drah v pozadí, r. 1974 34](#_Toc88587017)

[Obrázek 58, malý portálový jeřáb jsme mohli zahlédnout na fotografii revizní dílny, i po demolici byl totiž zachován 35](#_Toc88587018)

[Obrázek 59, přejezd s mechanickými závorami na úzkorozchodném oválu 35](#_Toc88587019)

[Obrázek 60, pohled na halu od nástupiště úzkorozchodné dráhy 36](#_Toc88587020)

[Obrázek 61, rotunda s točnou dnes 36](#_Toc88587021)

[Obrázek 62, administrativní budova dnes 36](#_Toc88587022)

[Obrázek 63, zauhlovací jeřáb vedle skladiště 37](#_Toc88587023)

[Obrázek 64, tento vodní jeřáb jsme na historické fotografii také viděli, konkrétně na obrázku 19, lokomotiva E212 001 37](#_Toc88587024)

[Obrázek 65, zastřešené koleje směrem k vodárně 38](#_Toc88587025)

[Obrázek 66, pohled do stanice, (zleva) skladiště, restaurace, výpravní budova, vodárna 38](#_Toc88587026)

[Obrázek 67, (zleva) výpr. budova, staniční koleje, vodárna, kolej za vodárnou s odstavenou sněhovou frézou 38](#_Toc88587027)

[Obrázek 68, pohled branou za vodárnou do stanice, odstavená fréza 39](#_Toc88587028)

[Obrázek 69, pohled do depa od bývalé dílny, v popředí funkční vjezdové návěstidlo původem z Kamenných Žehrovic 39](#_Toc88587029)

[Obrázek 70, současný vstup do CHV Lužná u Rakovníka 39](#_Toc88587030)

[Obrázek 71, zákoutí s hrádkem v nepříliš lichotivém stavu, typické pro stanice Buštěhradské dráhy, ilustrační foto 40](#_Toc88587031)

# Úvod

Tato práce pojednává o historii a uspořádání železniční stanice Lužná u Rakovníka. Jedná se o odbočné nádraží na jednokolejné trati 120 Praha – Kladno – Rakovník. Stanice se nachází v obci Lužná (okres Rakovník). Do nádraží je také napojeno dnešní Centrum historických vozidel Lužná u Rakovníka, na nějž se práce také zaměří.

Obsah obrázku vlak, exteriér, stopa, staré

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 1, lokomotivy řad 423 ,556, 555.3 v luženské rotundě, 4.8. 1968, fotka pochází z období provozu mazutových lokomotiv, ilustrační foto

# Umístění

## Geografická poloha

Železniční stanice Lužná u Rakovníka se nachází v obci Lužná ve Středočeském kraji, okrese Rakovník. Obec spadá do mikroregionu Poddžbánsko a leží při severozápadním okraji CHKO Křivoklátsko. Jihozápadně od obce leží město Rakovník. V obci žije přibližně 1,9 tisíc obyvatel. Stanice se nachází V části obce Lužná – u nádraží (Lužná II) s 567 obyvateli. *(údaje ze sčítání lidu 2001).* Stanice byla zřízena na rozhraní katastrů dvou obcí – Lužné a Lišan, proto dostala název „Lužná – Lišany“. Výstavbou většinou železničářských obydlí vznikla tato část obce Lužná. Rozdíl proti historické části je patrný podle rovnoběžných kolmo se křížících ulic. Zajímavostí je, že než došlo v roce 1960 k úpravě, byla část nových domů v katastru Lužné a část zase v katastru Lišan.

**

Obrázek 2, žst. Lužná u Rakovníka na mapě blízkého okolí

## Tratě vedoucí stanicí

Stanice leží na 61. kilometru trati 120 Praha – Bubny – Kladno – Rakovník. ze které odbočuje trať 124 Lužná u Rakovníka – Chomutov. Sousední stanicí ve směru Praha – Bubny je Řevničov s automatickým hradlem Merkovka, ležícím v tomto úseku. Ve směru na Rakovník se nachází odbočka na vlečku Rakona , zastávka Rakovník zastávka a stanice Rakovník. Ve směru na Chomutov je sousední stanicí Krupá. Zajímavostí je, že trať Lužná – Rakovník byla původně odbočkou s číslem 124 a trať Lužná – Chomutov hlavní tratí s číslem 120, dříve číslem 12. Této informaci odpovídá i uspořádání stanice, kdy průjezdná (1. kolej) pokračuje na Chomutov a vlaky do Rakovníka musí jet do odbočky. Navíc ve směru Rakovník pokračují pouze 2 dopravní koleje, na rozdíl od Chomutovského směru, kam pokračují všechny ostatní včetně koleje číslo 3 vedoucí do Rakovníka. K této změně došlo 9. prosince 2007.

V jízdních řádech se stanice Lužná u Rakovníka uvádí i k trati 125 (Lužná u Rakovníka - ) Krupá – Kolešovice. Na této trati probíhá pouze provoz turistických vlaků vedených parní lokomotivou.



Obrázek 3, žst. Lužná u Rakovníka na mapě žel. tratí

### Linky osobních vlaků

Stanicí projíždějí 3 linky pravidelné dopravy:

* osobní vlaky linky S50, Kladno – Rakovník, označeny touto linkou od r. 2014, objednávané Středočeským krajem, dopravce České dráhy a. s.
* rychlíky linka R24, Praha Masarykovo n. – Kladno – Rakovník , označeny touto linkou od r. 2017, objednávané Ministerstvem dopravy , dopravce ARRIVA vlaky s. r. o. (od prosince 2019)
* osobní vlaky linky S51, Lužná u Rakovníka – Deštnice (-Chomutov, Jirkov) , označeny touto linkou od r. 2018, objednávané Středočeským krajem, dopravce Die Länderbahn CZ s. r. o.

Linky R24 a S50 jsou plně integrovány do systému PID. Linka S51 pouze do stanice Deštnice, kde přechází v linku U14 DÚK.

Stanice se nachází v 7. pásmu systému PID.



Obrázek 4, Žst. Lužná u Rakovníka na mapě PID

Obsah obrázku text, stopa

Popis byl vytvořen automatickyObsah obrázku text, směr, silnice, podepsat

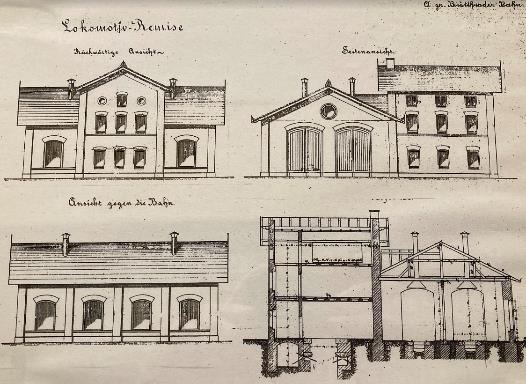
Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 5, (zleva) vlak linky S50, R24, S51 ve stanici Lužná u Rakovníka

# Historie

## Vznik stanice a výtopny

Prvním úsekem trati 120 pro parostrojní provoz uvedeným do provozu byl úsek Praha – Dejvice, Kladno, a to díky přestavbě stávající koňské železnice. Stalo se tak 4. listopadu 1863. Úsek Kladno – Lány zůstal s původním koňským provozem až do zahájení přestavby tohoto úseku na parostrojní železnici (dokončení 22.4. 1869). Úsek Lány (dnes Stochov) – Chomutov byl zprovozněn   
4. února 1871. Na úseku z Lužné do Rakovníka byl zahájen provoz 5. června 1871 (na prozatímní nádraží), respektive 5. března 1873 (definitivní nádraží) Trať byla vystavěna Společností Buštěhradské dráhy (B.E.B. – Buchstiehrader Eisenbahn). Označení Buštěhradská dráha se pro trať vžilo a používá se dodnes. Na začátku provozu byla v Lužné – Lišanech zřízena výtopna. Jediným objektem výtopny byla dvoukolejná remíza s připojenou vodárnou naproti nádražní budově. Pozůstatkem nejstaršího objektu výtopny je vodárna u kolejiště stanice. Je to zbytek po odbourání dvoukolejné remízy, když byl prostor výtopny přemístěn mimo obvod stanice směrem k řevničovskému zhlaví. Pozůstatky základů remízy můžeme stále vedle vodárny nalézt.



Obrázek 6, výkres remízy s vodárnou

Obsah obrázku tráva, exteriér, strom, budova

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 7, základy dvoukolejné remízy vedle vodárny

Obsah obrázku exteriér, země, strom, budova

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 8, lokomotiva pruské řady T3 před zbylou budovou vodárny

Společnost také vystavěla obytné budovy pro své zaměstnance, které dodnes stojí vedle stanice.

Obsah obrázku text, budova, staré, vládní budova

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 9, výkres luženských budov pro zaměstnance

Nádražní budova v Lužné byla regionální výjimkou oproti ostatním stanicím Buštěhradské dráhy. Byla postavěna v jiném slohu, z bílých cihel řezaných ze džbánské opuky a s hladkým povrchem. Budova tedy není omítnutá. Dvoupatrová budova má v prvním patře a podkroví služební byty. Přízemí zdobila půlkruhová okna a dveře a nacházely se zde čekárny pro cestující 1. a 2. třídy, hala s výdejnou jízdenek a kanceláře. Ve stanice také vzniklo pro Buštěhradskou dráhu ojedinělé hrázděné skladiště. Dobové snímky stanice a výkres datovaný do roku 1898 můžeme vidět níže.

Obsah obrázku text, staré, dům, staré ale dobré

Popis byl vytvořen automatickyObsah obrázku text, budova, staré, bílá

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 10, 2 dobové snímky stanice, původem z pohlednic

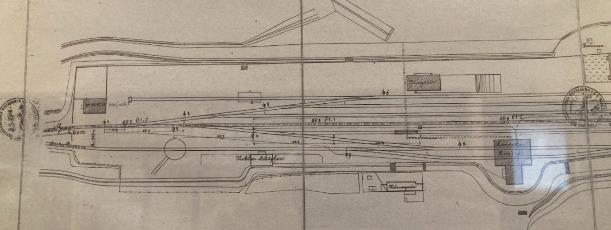


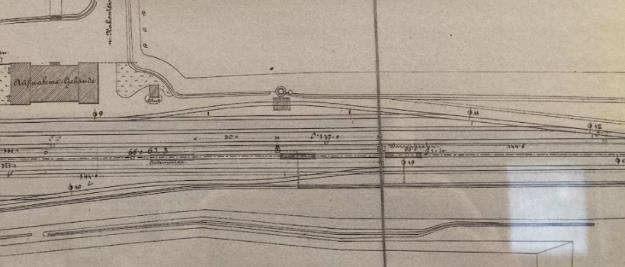
Obrázek 11, výkres staniční budovy (1898)

Obsah obrázku exteriér, strom, tráva, budova

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 12, hrázděné skladiště, v pozadí opravená budova vodárny

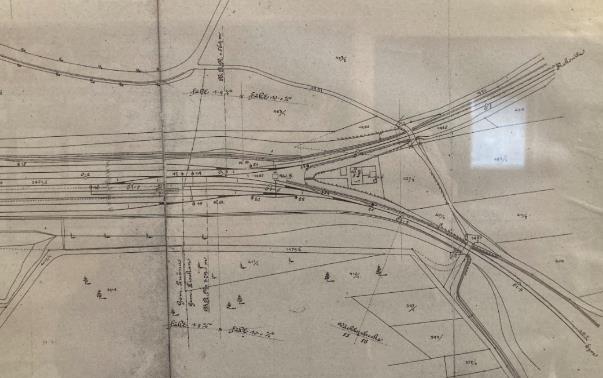


Obsah obrázku text

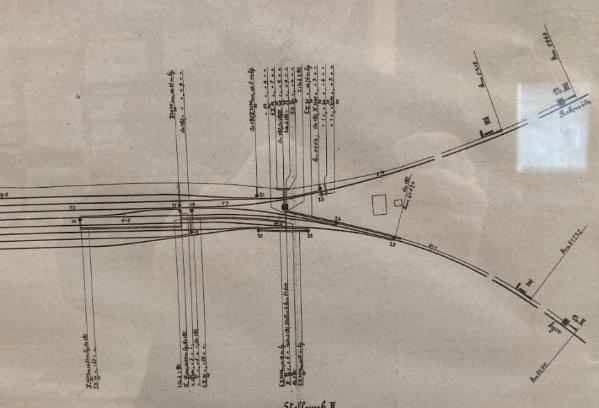
Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 13, výkres stanice z roku 1897 (zleva doprava)

Provozní zajímavostí z hlediska stanice pro nás může být spojka mezi kolejí 1 a 3 směr Rakovník, která dnes neexistuje a usiluje se o její obnovení. Spojku můžeme vidět na výkresu chomutovského zhlaví stanice z roku 1899 i 1907.



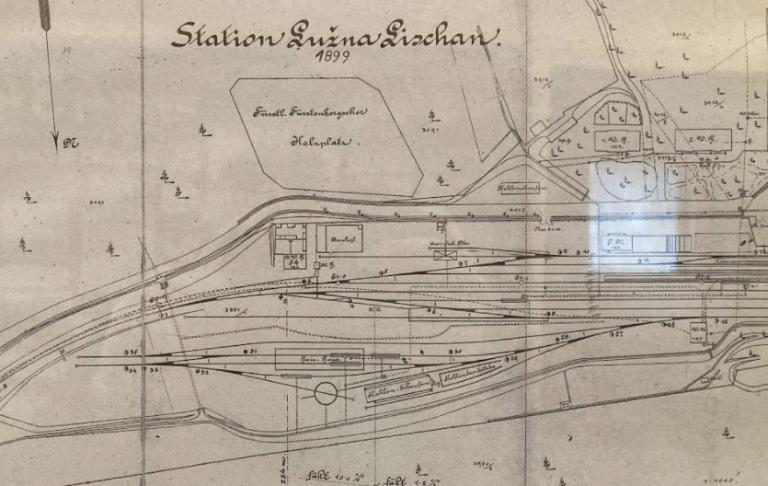
Obrázek 14, chomutovské zhlaví v roce 1907



Obrázek 15, chomutovské zhlaví v roce 1899

## Samostatná výtopna

Původní remíza v obvodu stanice však brzy přestala stačit nárokům rostoucího provozu. Na výkresu z roku 1899 je již zachycena nová výtopna se zcela samostatným kolejištěm, která se nachází blíže řevničovskému zhlaví stanice.



Obrázek 16, schéma stanice a depa z roku 1899

Ze stejné doby pochází také revizní dílna, dřevěná stavba se zděnými základy a 2 kolejemi. Základy stojí dodnes a lze je vidět mezi kolejemi, na kterých jsou odstaveny historické a ubytovací vozy. Dílna zanikla v souvislosti s dokončením nové haly v roce 1983. Ze stejné doby, jako revizní dílna pochází dodnes zachovaný objekt dřevěného skladiště.

Obsah obrázku exteriér, budova, staré, den

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 17, revizní dílna se skladištěm v pozadí (pohled od současného vstupu)

Obsah obrázku exteriér, budova, staré, dům

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 18, pohled směrem k současnému vstupu, za povšimnutí stojí rudá hvězda na střeše (fotka se datuje k posledním letem provozu dílny

Obsah obrázku exteriér, země, staré

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 19, pohled od zauhlovacích jeřábů s dodnes stojícím vodním jeřábem

Obsah obrázku vlak, stopa, exteriér, tráva

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 20, revizní hala s jeřábem, lokomotiva řady 556

Obsah obrázku tráva, exteriér, obloha, vlak

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 21, základy revizní dílny dnes, vpravo za vozy vstupní brána

Obsah obrázku vlak, stopa, exteriér, obloha

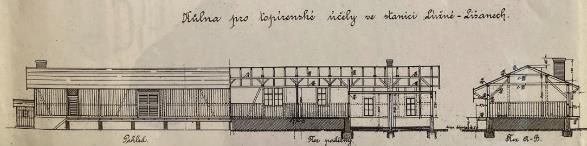
Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 22, skladiště v pozadí se současnou halou

Obsah obrázku text, staré

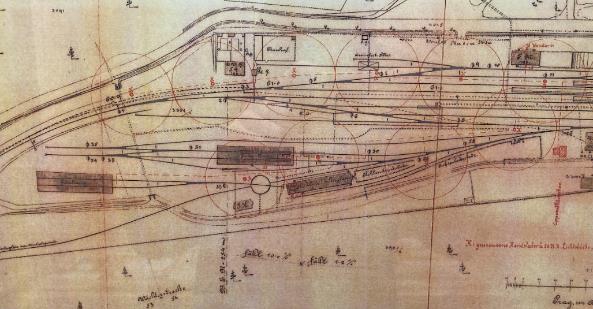
Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 23, výkres revizní dílny



Obrázek 24, výkres skladiště

Protože provoz na hlavní trati neustále vzrůstal, areál zdejší výtopny se postupně rozvíjel a rozšiřoval. Svědčí o tom výkres výtopny z roku 1908, na kterém se nachází další dvoukolejná hala stejného charakteru, jako revizní dílna, sloužila k deponování a později hlavně jako sklad. Její základy jsou dnes rovněž dobře patrné. Narozdíl od revizní dílny, tato hala zasahovala do prostoru současné velké haly.



Obrázek 25, plán výtopny z roku 1908

Obsah obrázku obloha, exteriér, železnice

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 26, druhá, mladší hala, pohled od revizní dílny

Obsah obrázku exteriér, tráva, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 27, dodnes patrné základy haly z obrázku 25

Obsah obrázku exteriér, země, obloha, staré

Popis byl vytvořen automaticky

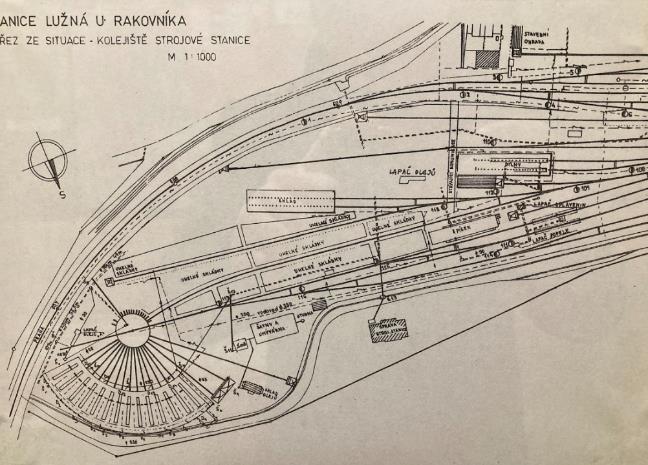
Obrázek 28, nejstarší snímek luženské výtopny, datující se k přelomu 19. a 20. století

Největší změnou před příchodem motorové trakce byla nová rotunda s točnou, která byla dostavěna v roce 1924. Pro provoz parních lokomotiv vystačila na několik následujících desetiletí. Rotunda stojí takřka v původním stavu (po opravě) dodnes a slouží ve své podstatě svému původnímu účelu. Provedená přestavba vystačila provozu velmi dlouho, proto ji můžeme vidět i na plánu výtopny z roku 1974. Parní provoz se tehdy chýlil k závěru a areálu tedy ještě dominují rozsáhlé uhelné skládky.

Obsah obrázku exteriér, obloha, země, staré

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 29, rotunda s točnou v roce 1924



Obrázek 30, plán výtopny z roku 1974, na plánu můžeme vidět kromě rotundy i vilu, tedy kanceláře v areálu depa, fungující jako ředitelství dnešního muzea

Obsah obrázku vlak, pára, exteriér, kouř

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 31, tragická nehoda luženských lokomotiv u odbočky na „ šamotku“ počátkem 70. let minulého století

### Mazutové lokomotivy

Zajímavou kapitolou depa v Lužné u Rakovníka (tehdy vozební stanice spadající pod lokomotivní depo Kladno) byl provoz lokomotiv na mazut řady 555.3. Zatímco ostatní depa byla k provozu těchto lokomotiv poměrně skeptická, v Lužné se rozšířily. První stroj rekonstruovaný v Lužné ( Z řady 555.0) vyjel na trať v létě roku 1963. Provoz „mazutek“ byl ale v lokomotivním depu Kladno ukončen poměrně brzy, a to s grafikonem 1968/69, kdy byly lokomotivy buďto sešrotovány, nebo přemístěny do jiných dep. Zbrojení těchto mazutových lokomotiv mazutem probíhalo pouze v Lužné u Rakovníka, proto byla výtopna vybavena provizorní zbrojící stanicí s parou vytápěnou cisternou na mazut (bylo potřeba jej uchovávat při určité teplotě).

Obsah obrázku text, vlak, stopa, exteriér

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 32, zajímavé období provozu v Lužné, kdy se provádělo zbrojení lokomotiv mazutem, na snímku můžeme vidět cisternu s ním, kterou bylo potřeba vytápět (3.9.1967)

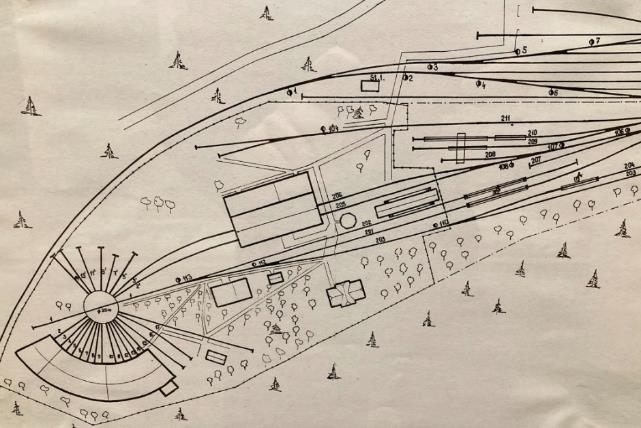
Obsah obrázku stopa, staré, pára, motor

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 33, lokomotivy 555.3185 a 3040 v Lužné u. R., 4.8.1968

## Nová hala

S dokončením nové haly v roce 1983 byla rozebrána revizní dílna, protože již nebyla potřeba a sklad, protože překážel nové hale. V hale se opravovaly například stroje řady T679.1. Zároveň prošlo úpravou kolejiště. Jako depo sloužila Lužná u Rakovníka až do roku 1996. Na plánku kolejiště z této doby, avšak již z roku 2000, kdy depo sloužilo jako muzeum můžeme vidět poprvé stavědlo 1. Můžeme tedy jeho vznik datovat po roce 1974.



Obrázek 34, plán depa z roku 2000, hala z roku 1983 depu výrazně dominuje

Obsah obrázku vlak, obloha, exteriér, stopa

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 35, Motorový vůz 820.021-4 čeká na své další nasazení v prostoru depa Lužná u Rakovníka. V době pořízení snímku zde fungoval normální provoz. V roce 1997 zde proběhla první výstava historických vozidel. V pozadí hala z roku 1983.

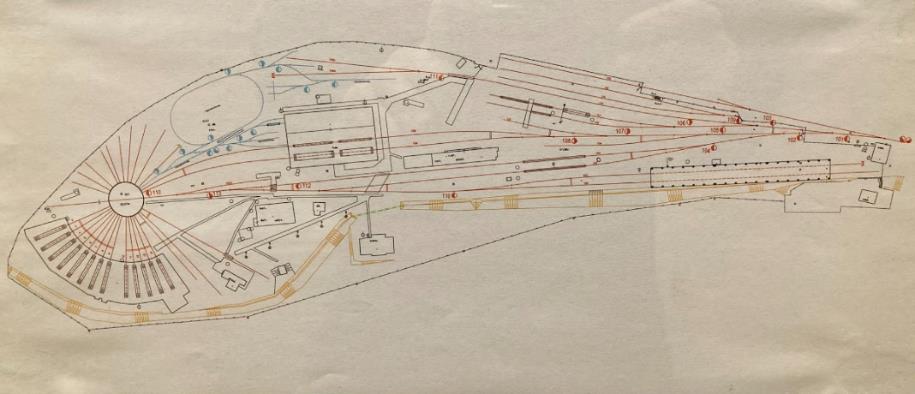
Obsah obrázku exteriér, obloha, silnice, přívěs

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 36, hala po výrazné rekonstrukci dnes, na snímku lokomotiva T435.058

## Konec provozního depa a vznik muzea

Po roce 1996, kdy přestalo depo fungovat, zde okolo uchovávaných historických lokomotiv začalo působit několik skupin železničních nadšenců, kteří zde začali roku 1997 pořádat první výstavy. Za zmínku stojí nejvýznamnější skupina s příslovečným názvem Společnost Buštěhradské dráhy. Depo, které se ocitlo po roce 1996 v soukromých rukou za zájmem podnikání v opravách těžkých dieselových lokomotiv bylo po neúspěchu předáno zpět Českým drahám v roce 1999, kdy bylo založeno muzeum. Nejprve bylo spravováno Depem kolejových vozidel Louny, od 1.1. 2009 je spravováno depem historických vozidel a název současného vedení zní Centrum historických vozidel Lužná u Rakovníka. Kolejiště depa bylo upraveno a v hale přibyly 3 koleje pro rozchod 800 mm, z toho 2 k deponování lokomotiv pro tento rozchod. Drážka o rozchodu 800 mm zde byla převezena ze zrušené hutě Poldi Kladno, stejně jako tamní vozový park. Základem drážky je malý ovál pro zážitkovou jízdu a na něj navazují různá rozvětvení, jako například do haly, nebo směrem ke vstupu do muzea. Větev ke vstupu do muzea slouží primárně k dlouhodobému odstavení exponátů, jako například lokomotivy TU 47.056 a vozu Balm/ú pro rozchod 760 mm. Schéma kolejiště včetně úzkorozchodné drážky z konce roku 2020 můžeme vidět níže.



Obrázek 37, schéma kolejiště depa z roku 2020, přibylo například zastřešení 2 kolejí směřujících k vodárně

Obsah obrázku tráva, vlak, exteriér, stopa

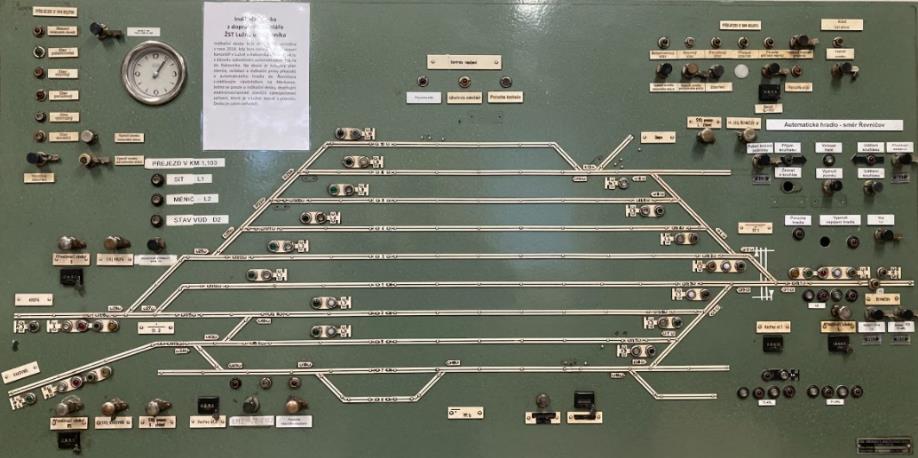
Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 38, unikátní úrovňové křížení úzkorozchodné a normálně rozchodné železnice s příslušným návěstidlem převezené z Poldi Kladno v areálu muzea

# Současný stav

## Stanice

V současnosti se jedná o odbočnou stanici s elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením. Disponuje 11 staničními kolejemi, z toho 8 je dopravních a 3 manipulační. Rychlost přes stanici je 60 km/h, respektive 40 km/h v obloucích na chomutovském a rakovnickém zhlaví stanice. Stanice disponuje dvěma stavědly, nákladištěm a výpravní budovou. Na řevničovském zhlaví se nachází malé zázemí traťové služby. Koleje číslo 4,6,9 a zčásti 7 jsou označeny ručními návěstmi stůj a jsou nesjízdné. Na řevničovském zhlaví je zajímavostí trojcestná výhybka 9,10. Stejně tak je zajímavostí stáří kolejnic kolejí číslo 7 (zčásti) a 9, které by se daly označit za téměř původní. Detail pražců a upevňovadel můžeme vidět na fotografii. Na další fotografii můžeme vidět indikační desku z dopravní kanceláře stanice, která byla umístěna do muzea v roce 2018 v souvislosti s vybudováním automatického hradla směr Rakovník. Na desce je jasně vidět uspořádání stanice a za povšimnutí stojí zbytky 3. vjezdu do depa za vodárnou, který je již snesen. Na desce jsou patrné díry, kudy vedl. Stanice je osvětlena osvětlovacími stožáry, můžeme ale naleznout patky původních lamp. Ve stanici a depu se zachovalo ojediněle velké množství vodních jeřábů, jeden z nich můžeme vidět na fotografii.



Obrázek 39, indikační deska výpravčího sloužící do roku 2018

Obsah obrázku text, budova, podepsat

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 40, nadmořská výška stanice

Obsah obrázku tráva, exteriér, obloha, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 41, koleje č. 7,9 vybavené ručními návěstmi stůj, pohled směr Rakovník/Chomutov

Obsah obrázku rostlina, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 42, detail uchycení kolejnice u koleje č. 7

Obsah obrázku země, exteriér, tráva, prázdné

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 43, pražce koleje č. 7, detail

Obsah obrázku exteriér, stopa, tráva, vlak

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 44, pohled na stavědlo 2, směr Rakovník/Chomutov

Obsah obrázku vlak, stopa, obloha, exteriér

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 45, pohled směr Rakovník/Chomutov od 10. koleje, kolej je znatelně propadlá

Obsah obrázku exteriér, země, tráva

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 46, patka původního osvětlení u koleje č. 10

Obsah obrázku strom, exteriér, obloha, rostlina

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 47, dnešní osvětlení pomocí osvětlovacích stožárů

Obsah obrázku vlak, stopa, exteriér, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 48, 3., již snesené napojení depa, koleje dodnes patrné, v křovích je na nich odstaveno torzo pluhu Riga

Obsah obrázku exteriér, budova, obloha, tráva

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 49, nádražní budova dnes, takřka v původní podobě

Obsah obrázku exteriér, obloha, tráva, stopa

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 50, pohled směrem do depa, vpravo hrázděné skladiště, vlevo vodárna

Obsah obrázku exteriér, dům, strom, obloha

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 51, donedávna fungující nádražní restaurace

Obsah obrázku exteriér, obloha, tráva, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 52, obytné domy pro zaměstnance dnes

Obsah obrázku stopa, exteriér, vlak, obloha

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 53, trojcestná výhybka 9,10

Obsah obrázku exteriér, obloha, země, staré

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 54, odstavná kolej traťové služby

Obsah obrázku stopa, exteriér, budova, vlak

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 55, pohled od stavědla 1 směrem do Řevničova

Obsah obrázku exteriér, strom, stopa, vlak

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 56, vodní jeřáb na Rakovnicko/Chomutovském zhlaví stanice

Obsah obrázku exteriér, strom, obloha

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 57, nejspíš ten samý vodní jeřáb s vagónem západoněmeckých drah v pozadí, r. 1974

### Plány na modernizaci

V nejbližších letech je plánována rekonstrukce SZZ ve stanici a možná výstavba dávno snesené spojky z koleje č. 1 ke koleji č. 3, směřující do Rakovníka. Po dokončení rekonstrukce Připadne stavědlo 1 Muzeu ČD a stanice bude ovládána systémem JOP (Jednotné obslužné pracoviště).

## Depo

Centrum historických vozidel Lužná u Rakovníka momentálně disponuje 14 odstavnými kolejemi (nepočítána stání kolem točny), z toho 12 je kusých. 2 koleje jsou zastřešené, bez bočních stěn. Dále je k dispozici nedávno rekonstruovaná hala oprav s 2 průběžnými kolejemi a dvěma kusými stáními pro lokomotivy rozchodu 800 mm. Nejvýchodněji se nachází točna s rotundou, dohromady s 27 stáními, z toho 13 plně zastřešenými. Jihozápadně od rotundy se nachází okruh úzké železnice o rozchodu 800 mm s několika málo navazujícími odstavnými kolejemi. Plánek kolejiště jsme viděli v předchozí kapitole. Opravárenská hala nedávno prošla důkladnou rekonstrukcí, která byla dokončena v roce 2020. Po opravě jsou v podstatě všechny zachované objekty depa. Vybrané fotografie depa můžete vidět níže.

Obsah obrázku vlak, obloha, exteriér, stopa

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 58, malý portálový jeřáb jsme mohli zahlédnout na fotografii revizní dílny, i po demolici byl totiž zachován

Obsah obrázku strom, exteriér, stopa, vlak

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 59, přejezd s mechanickými závorami na úzkorozchodném oválu

Obsah obrázku exteriér, obloha, stopa, směr

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 60, pohled na halu od nástupiště úzkorozchodné dráhy

Obsah obrázku stopa, vlak, exteriér, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 61, rotunda s točnou dnes

Obsah obrázku strom, exteriér, obloha, dům

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 62, administrativní budova dnes

Obsah obrázku tráva, exteriér, obloha, budova

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 63, zauhlovací jeřáb vedle skladiště

Obsah obrázku vlak, exteriér, stopa, strom

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 64, tento vodní jeřáb jsme na historické fotografii také viděli, konkrétně na [obrázku 19](#_Seznam_obrázků), lokomotiva E212 001

Obsah obrázku exteriér, strom, vlak, stopa

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 65, zastřešené koleje směrem k vodárně

Obsah obrázku stopa, vlak, exteriér, obloha

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 66, pohled do stanice, (zleva) skladiště, restaurace, výpravní budova, vodárna

Obsah obrázku tráva, exteriér, dům, pole

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 67, (zleva) výpr. budova, staniční koleje, vodárna, kolej za vodárnou s odstavenou sněhovou frézou

Obsah obrázku exteriér, strom, tráva, budova

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 68, pohled branou za vodárnou do stanice, odstavená fréza

Obsah obrázku exteriér, strom, obloha, tráva

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 69, pohled do depa od bývalé dílny, v popředí funkční vjezdové návěstidlo původem z Kamenných Žehrovic

Obsah obrázku text, exteriér, obloha, tráva

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 70, současný vstup do CHV Lužná u Rakovníka

# Závěr

Železniční stanice Lužná u Rakovníka je zdánlivě nenápadná stanice s bohatou historií, současností i budoucností. Proto vám děkuji za čas věnovaný tomuto dílu, které se snažilo veškeré dostupné informace skloubit do jedné práce. Doufám, že vás práce zaujala. Pokud máte nějaké otázky k dílu neváhejte napsat na email velicka120@spsdmasna.cz

Obsah obrázku strom, tráva, exteriér, rostlina

Popis byl vytvořen automaticky

Obrázek 71, zákoutí s hrádkem v nepříliš lichotivém stavu, typické pro stanice Buštěhradské dráhy, ilustrační foto

# Zdroje

* Buštěhradská dráha – Wikipedie. [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Bu%C5%A1t%C4%9Bhradsk%C3%A1_dr%C3%A1ha>
* expozice ČD muzea Lužná u Rakovníka
* Lužná (okres Rakovník) – Wikipedie. [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lu%C5%BEn%C3%A1_(okres_Rakovn%C3%ADk)>
* vlastní znalost z oboru
* Železniční muzeum Lužná u Rakovníka – Wikipedie. [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_muzeum_Lu%C5%BEn%C3%A1_u_Rakovn%C3%ADka#Literatura>
* Železniční trať Praha – Lužná u Rakovníka – Chomutov/Rakovník – Wikipedie. [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Praha_%E2%80%93_Lu%C5%BEn%C3%A1_u_Rakovn%C3%ADka_%E2%80%93_Chomutov/Rakovn%C3%ADk#Rakovn%C3%ADk>

# Zdroje obrázků

* obr. 1,32,33,57: expozice ČD muzea Lužná u Rakovníka (autor Ing. Jaroslav Kocourek)
* obr. 2: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.7412833&y=50.1250701&z=13>
* obr. 3: <http://mapa.rychnovsky.cz/CD.gif>
* obr.4: <https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/schemata-trvala/Esko.pdf?x77800>
* obr. 5,7,12,21,22,27,36,38-56,58-71: vlastní foto
* obr. 6,8,9-11,13-19,23-26,30,34,37: expozice ČD muzea Lužná u Rakovníka (autor neznámý)
* obr. 20: Železničář | Výtopna Lužná skončila jako oáza vytápěček. [online]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/vytopna-luzna-skoncila-jako-oaza-vytapecek/-7326/24,0,,/>
* obr. 28-31: expozice ČD muzea Lužná u Rakovníka (archiv Společnosti Buštěhradské dráhy, autor neznámý)
* obr 30: Plzeňští strojvůdci : popisy, rady, návody, pomůcky, zajímavosti. Plzeňští strojvůdci : popisy, rady, návody, pomůcky, zajímavosti [online]. Copyright © 2012 [cit. 21.11.2021]. Dostupné z: <http://www.strojvedouciplzen.cz/index.php?page=fotografie&id=21449>