



REBURBER

Zpravodaj Národního technického muzea

[5] 2010
speciál



NÁRODNÍ
TECHNICKÉ
MUZEUM

[Obsah]

Editorial
SALONNÍ VOZY
Železniční muzeum Národního technického muzea
Kde stoloval císař František Josef I.
Salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este do Sarajeva nedojel
Salonní vůz k reprezentaci a inspekci
Bez okázalého přepychu
RESTAURÁTORSKÉ PRÁCE
Dokonalý soulad vědy, umění a řemesla
Císařská modř pro salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este
PARTNEŘI
OLPAS MORAVIA, s. r. o.
Odkaz minulých generací je náš závazek pro budoucnost
Padesát let sloužit cestujícím je zavazující
Moser
Pár slov o Nadaci Okřídlené kolo

Z titulní strany: Ovládání parního topení ve voze Františka Ferdinanda d'Este

[Table of Contents]

1	Editorial	1
	SALOON CARRIAGES	
2	The Railway Museum at the National Technical Museum	2
4	Where Emperor Franz Joseph I dined	4
8	Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage never made it to Sarajevo	8
12	A saloon carriage for representation and inspection	12
14	Without lavish luxury	14
	RESTORATION	
16	A perfect harmony of science, art and artisanry	16
18	Imperial blue for Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage	18
	PARTNERS	
20	OLPAS MORAVIA, Ltd.	20
22	The legacy of past generations is our commitment for the future	22
24	Fifty years of serving passengers is a commitment	25
26	Moser	26
28	A few words about the Winged Wheel Foundation	28

From the Title page: Controlling the steam heating system in the Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage



Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

dostává se Vám do rukou již páté číslo našeho muzejního časopisu, které je netradičně monotematické a je celé věnováno sbírce salonních vozů Národního technického muzea. Tento fenomén železniční dopravy si zasluhuje pozornost z řady důvodů. Mimo jiné připomíná dobu, kdy vrcholní představitelé politického a hospodářského života běžně cestovali po železnici. Viděli tak krajinu a její obyvatele zblízka. Otázkou je, zda je dnešní pohled na svět skrze „betonový koridor“ dálnic a „nebeský nadhled“ letecké dopravy stejně bezprostřední. Vraťme se proto na okamžik do doby, kdy mocní lidé celého světa plně využívali služeb železnice.

Národní technické muzeum má ve svých sbírkách čtyři salonní vozy, které se zachovaly z předválečného stavu salonních a vládních vozů tehdejších Československých státních drah. Každý z nich má své osobité dějiny, přímo nebo nepřímo svázané s historickým vývojem českých zemí v uplynulém století.

Vozy jsou svojí konstrukcí a vnitřním uspořádáním především dokladem technického i výtvarného vývoje své doby. Představují technické památky výrazné uměleckohistorické hodnoty. Dokládají spolupráci českých vagonek s významnými architekty, především profesory pražské umělecko-průmyslové školy, a to v době, kdy taková součinnost nebyla zcela běžnou praxí. Z podoby interiérů i exteriérů vozů je patrná vysoká úroveň českého uměleckého řemesla přelomu 19. a 20. století.

V posledních dvou letech se podařilo dva salonní vozy ze sbírek NTM restaurovat. Pokud se v budoucnu podaří získat finanční prostředky i na obnovu Rothschildova salonního vozu, jehož interiér je dílem významného vídeňského architekta prof. Otto Wagnera, vznikne velmi reprezentativní a originální soubor, v Evropě svou povahou zcela ojedinělý.

Reburber – dle tradovaných muzejních legend jde o neologismus, jehož autorem byl někdejší zastupující ředitel NTM. Před bezmála 20 lety byl takto označen předmět technického rázu, avšak neznámého účelu a původu, pro jehož kvalifikované zařazení do sbírek je třeba značného muzejníkovy úsilí a profesionální intuice.

Dear Readers,

You are holding the fifth issue of our museum magazine, which is non-traditionally mono thematic and is dedicated completely to the National Technical Museum's collection of saloon carriages. This phenomenon of railway transport deserves attention for a variety of reasons. Among other things, it reminds us of a time when leading representatives of political and economic life regularly travelled by rail. In so doing, they saw the land and its residents from up close. I don't know whether today's views of the world through the "concrete corridor" of the motorway or the "heavenly vantage point" offered by air travel are quite as immediate. So let's return for a moment to a time when powerful people around the world took full advantage of rail services.

The National Technical Museum has four saloon carriages in its collection which have been preserved from the pre-war stock of saloon and government carriages of the then Czechoslovak State Railways. Each one has its particular history, directly or indirectly linked to historical developments in the Czech lands during the last century.

In their construction and internal arrangement, the carriages are a testament to the technical and decorative development of their time. They therefore represent technical monuments of significant artistic and historical value. They document cooperation between Czech wagon works and renowned architects – mainly professors at Prague's Academy of Arts, Architecture and Design – at a time when such collaboration was not common practice. The form of the interiors and exteriors attest to the high level of Czech artistic craftsmanship at the dawn of the 20th century.

Recently, two of the saloon carriages in the NTM's collection were restored. If it becomes possible in the future to finance a restoration of Rothschild's saloon carriage – whose interior is the work of renowned Viennese architect Otto Wagner – a very representative and original collection will emerge, unique in Europe.

Reburber – according to traditional museum legend, this is a neologism coined by a one-time acting director of the NTM. Almost 20 years ago, this was the designation for an object of technical character but of unknown purpose or origin. For the qualified integration of such objects into the Museum's collection, a high degree of curator effort and professional intuition is required.



Železniční muzeum Národního technického muzea

Jiří Střecha



1. Parní rychlíková lokomotivy 387.043 z roku 1937; 2. Dieselelektrická lokomotiva T 478.1010 z roku 1967 zrestaurovaná do provozuschopného stavu v letošním roce; 3. Objekty NTM v Praze na Masarykově nádraží – plocha budoucí dopravní haly Železničního muzea NTM

The Railway Museum at the National Technical Museum

Jiří Střecha

1. Express steam locomotive 387.043 dating from 1937; 2. Diesel-electric locomotive T 478.1010 dating from 1967 restored to operational condition this year; 3. Buildings belonging to the NTM at Masaryk Station – site of the future Transport Hall of the NTM's Railway Museum

Železniční sbírka Národního technického muzea je svým rozsahem a strukturou nejvýznamnější v České republice. Je složena ze 142 železničních vozidel – 42 parních lokomotiv, řady osobních a nákladních vozů, motorových vozů, elektrických a motorových lokomotiv a vozidel sloužících ke kontrole a údržbě železničního svršku. Obsahuje také několik set předmětů dokumentujících dějiny našich železnic – návěstidla, zabezpečovací zařízení, lampy, součásti uniforem a další artefakty, které dotvářely kolorit našich drah v uplynulých takřka dvě stě letech.

Železniční sbírka NTM byla budována od začátku existence českého muzea techniky. U jejího zrodu stály slavné firmy jako například Ringhoffer nebo První českomoravská továrna na stroje v Praze Libni. Již v prvních expozicích byla železniční dopravě věnována patřičná pozornost. Vzhledem k prostorovým možnostem však muzeum sbíralo především drobnější předměty.

By virtue of its extent and structure, the National Technical Museum's railway collection is the most significant in the Czech Republic. It consists of 142 railway vehicles – 42 steam locomotives, a range of passenger and freight carriages, motorised carriages, electrical and motorised locomotives and vehicles serving in the inspection and maintenance of railways. It also contains several hundred objects documenting the history of our railways – signalling devices, safety equipment, lamps, parts of uniforms and other items which rounded out the appearance of our railways over the past roughly two hundred years.

The NTM's railway collection has been under development since the museum's inception, beginning with celebrated companies such as Ringhoffer and První českomoravská továrna na stroje in Prague's Libeň quarter. Even at the first expositions, appropriate attention was paid to railway transport. In view of its limited spatial capacity, however, the museum collected mainly smaller items.

Zlom přišel na počátku dvacátých let minulého století, kdy Buštěhradská dráha, a. s., věnovala muzeu nejstarší dochovanou lokomotivu Kladno z roku 1855. Další lokomotivy pak byly vytipovány u ČSD ve třicátých letech. Nebylo je však kde vystavit, a zůstávaly proto ve výtopnách a veřejnosti byly prezentovány jen příležitostně.

Nová situace pro prezentaci kolejových vozidel nastala na konci čtyřicátých let 20. století, kdy bylo možno vystavit rozměrná kolejová vozidla v dopravní hale nové muzejní budovy v Praze na Letné. Do Národního technického muzea se dostala lokomotiva 252.008 a parní motorový vůz Komarek. V polovině padesátých let byla do dopravní haly převezena i její dominanta – parní čtyřválcová rychlíková lokomotiva 375.007.

Ve druhé polovině šedesátých let minulého století začala při muzeu působit skupina dobrovolníků, která si uvědomovala nutnost zachránit především parní lokomotivy, které byly hromadně rušeny a hrozila jejich fyzická likvidace, a to včetně historicky velmi cenných vozů.

Tyto aktivity pokračovaly i v sedmdesátých letech 20. století v souvislosti s postupným ukončováním provozu parní trakce v Československu. Do sbírek muzea v té době přibýly lokomotivy, vybrané jako zástupkyně určitých konstrukčních řad. Dodnes jsou dokladem úžasné technické dovednosti našich předků.

Před čtyřiceti lety byla opravena první parní lokomotiva Národního technického muzea určená pro zvláštní jízdy – jednalo se o legendární rychlíkovou lokomotivu 387.043 „Mikádo“ z roku 1937. Muzeum má dnes celkem devět lokomotiv a motorových vozů, které jsou provozovány při nostalgických jízdách. Letos se podařilo ve spolupráci s Výzkumným ústavem železničním, a. s., zrestaurovat dieselelektrickou lokomotivu T 478.1010 „Bardotku“ z roku 1967, která ve své době vytlačila parní lokomotivy, aby se za čas sama stala muzejním sbírkovým předmětem.

Mimo lokomotiv se sbírka rozrostla o nákladní, osobní a čtyři salonní vozy. Po roce 1990 se pak do pomoci s údržbou a provozem historických vozidel zapojila řada organizací.

Z důvodu dobrého zabezpečení železničních vozidel Národního technického muzea byla pronajata část lokomotivního depa v Chomutově. V současnosti je zde deponována většína rozsáhlého sbírkového fondu. Plánujeme jeho zpřístupnění veřejnosti jako otevřeného depozitáře.

Nemožnost uceleně prezentovat železniční sbírku vedla v roce 2000 českou vládu k rozhodnutí zřídit samostatné Železniční muzeum jako součást Národního technického muzea. Hlavní snahou NTM je postupná realizace expozic Železničního muzea v bývalém depu na Masarykově nádraží v Praze. Tam budou k vidění nejvýznamnější sbírková vozidla, která budou prezentovat dějiny železniční dopravy u nás. Návštěvník si zde udělá dobrou představu, jak se vzájemně ovlivňovala společnost a železnice v uplynulých dobách.

A breakthrough came at the beginning of the 1920s when Buštěhradská dráha, Jsc., donated its oldest preserved Kladno locomotive, dating from 1855, to the museum. Additional locomotives were selected from Czechoslovak Railways (ČSD) in the 1930s. There was nowhere to exhibit them, however, so they remained in the roundhouses and were presented to the public only occasionally.

New opportunities for presenting rail vehicles arose at the end of the 1940s, when the Transport Hall of the museum's new Prague building at Letná offered the possibility to exhibit even large rail vehicles. Thus the 252.008 locomotive and the Komarek motorised steam carriage arrived at the NTM. And in the mid-1950s, the Transport Hall received its dominant exhibit – the 375.007 four-cylinder express steam locomotive.

In the second half of the 1960s, a group of volunteers became active at the museum who were acutely aware of the need to save the steam locomotives which were being decommissioned en masse and were subject to physical liquidation, including historically very valuable machines. These activities continued into the 1970s alongside the gradual termination of steam traction in Czechoslovakia. During this period, locomotives were added to the museum's collections which had been selected as successors to certain production series. To this day, they remain a testament to the technical skill of our predecessors.

Forty years ago, repairs were made to the first NTM steam locomotive intended for special journeys – this was the legendary 387.043 “Mikádo” express locomotive dating from 1937. The museum has nine locomotives and motorised carriages in total, which are operated for nostalgic journeys and similar activities. This year, in cooperation with Railway Research Institute, Jsc., diesel-electric locomotive T 478.1010 “Bardotka” dating from 1967 was restored. Once it hauled off steam locomotives along the main rail lines and today it has become a museum exhibit itself.

In addition to locomotives, the collection has grown to include freight carriages, passenger carriages and four saloon carriages. After 1990, various commercial interests and organisations became involved in the maintenance and occasional operation of historic rail vehicles. In order to keep these rail vehicles well-secured, part of the locomotive depot in Chomutov was rented to house most of the extensive collection. We are planning make it accesive to public.

The museum's inability to present the entire railway collection led the Czech government in 2000 to establish an independent Railway Museum as part of the National Technical Museum. The NTM's main goal with regard to the broader public is to gradually hold Railway Museum expositions in the former depot at Masaryk Station in Prague. In the coming years, the most significant collection vehicles will be made accessible there, presenting the history of rail transport in the Czech lands. Visitors will gain a broad overview of how society and the railways influenced one another in former times.

[Kde stoloval císař František Josef I.]

Ludvík Losos

V letech 2008 až 2009 byl náročnému restaurování a konzervaci podroben vůz císařské jídelny dvorního vlaku rakouského císaře Františka Josefa I. Návštěvníci muzea ho budou moci v plné kráse spatřit v nové instalaci v dopravní hale.

Jídelní vůz byl postaven v roce 1892 jako součást osmivozové soupravy dvorního vlaku císaře Františka Josefa I. Celý salonní vlak darovaly panovníkovi rakouské železniční společnosti, které za tím účelem ustavily komitě, jež výrobu vlaku zadalo vagonce Ringhoffer v Praze na Smíchově. Firma celý salonní vlak včetně jídelního vozu dodala za jeden rok, tedy za dobu budící i dnes zasloužený respekt.

Interiéry

Návrhem interiérů byl pověřen profesor Jiří Stibral, který již pracoval na vnitřním vybavení uherského dvorního vlaku a rumunského královského vlaku. Pro práce na této velmi reprezentační zakázce přibral své kolegy, především profesora Jana Kastnera, jenž byl pověřen náročnou řezbářskou výzdobou, a profesora Františka Ženíška, který navrhl a vyhotovil figurální nástropní olejomalby v jídelně. Jednalo se o zcela ojedinělou a v salonních vozech do té doby nepoužitou dekoraci.

Architekt Stibral rozdělil prostor vozu na čtyři části – malou přípravnu jídel, velký jídelní sál se 16 místy, kuřácký salonek se čtyřmi stolkami a osmi křesílky, k němuž přiléhala vstupní představek. Stěny byly zdobeny jemně polychromovanými tlačnými koženými tapetami ve vyřezávaných lištách a deštěním z ořechu. Okna byla dekorována vyšívanými záclonami zavěšenými na garnýžích zdobených řezbou. Dělicí příčka v jídelně, opatřená na bocích intarzovanými posuvnými dveřmi, byla ze strany přípravný tvořena bufetovou

[Where Emperor Franz Joseph I dined]

Ludvík Losos

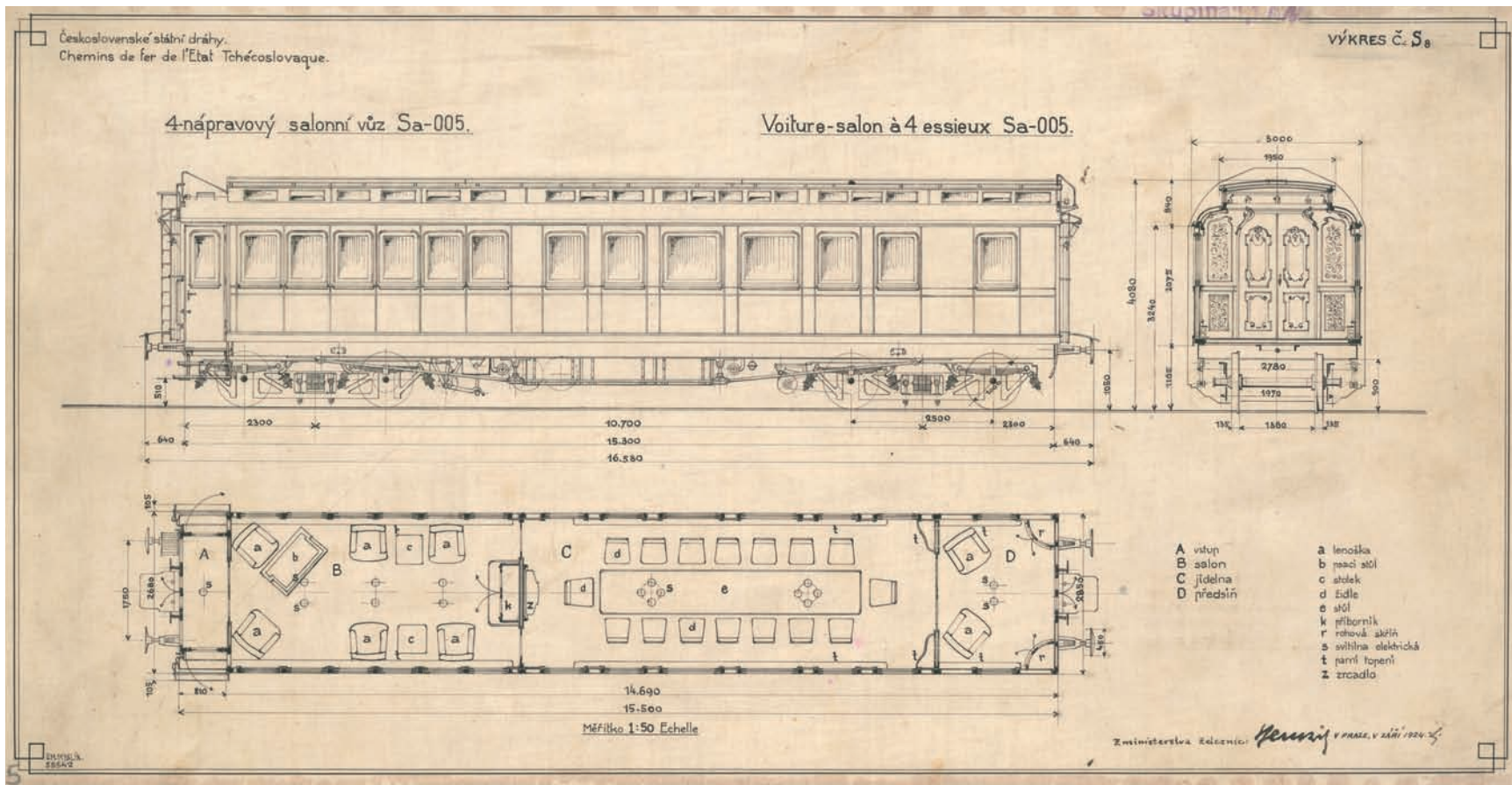
In 2008 and 2009 the dining carriage of Franz Joseph I's Imperial Train underwent a fastidious restoration and conservation. Museum visitors will be able to view it in its full beauty in a new installation in the Transport Hall.

The dining carriage was built in 1892 as part of Emperor Franz Joseph I's eight-carriage Imperial Train. The saloon train was a gift to the sovereign from the Austrian railway companies, which established a committee for this purpose. The committee commissioned the Ringhoffer wagon works in Prague's Smíchov quarter with the train's production. The company delivered the entire saloon train including the dining carriage in just one year – a time frame that would garner respect even today.

Interiors

The design of the interiors was entrusted to architect Jiří Stibral, who had already worked on the interior amenities of the Hungarian Court Train and the Romanian Royal Train. For the work on this very important order, he engaged his colleagues Jan Kastner, whom he entrusted with the difficult woodcutting ornamentation, and František Ženíšek, who designed and executed the figural oil paintings on the ceiling of the dining room. This was a unique decorating technique never before used in saloon carriages.

Stibral divided the carriage into four sections – a small servery, a large dining hall with 16 seats, a smoking room with four tables and eight armchairs, and an adjoining entry porch. The walls were decorated with polychromatic pressed leather coverings in engraved plinths and with nut panelling. The windows were decorated with embroidered curtains on pelmets with ornamental carving. The dividing partition in the dining room, with intarsia sliding doors



Plán vozu z roku 1924

Layout of the carriage dating from 1924

skříní, ze strany jídelny pak velkým zrcadlem v bohatě vyřezávaném rámu, na jehož vrcholu byl umístěn štít s českým lvem. U paty zrcadla stál velký zdobený mosazný chladič na nápoje.

on its sides, was formed from the servery side by a buffet cabinet and from the dining room side by a large mirror in a richly engraved frame, featuring the Czech Lion at its highest point. At the foot of the mirror stood a large decorated brass beverage cooler.

Ženiškova výzdoba

Tři Ženiškovy nástropní obrazy v jídelně jsou olejomalby na plátně, upevněné ve vyřezávaných rámech. Ústředním námětem je Hébé, číšnice bohů, servírující nápoje, v obou

Ženišek's ornamentation

Ženišek's three pictures on the dining room ceiling are oil paintings on canvas mounted in engraved frames. The central motif is Hebe, cupbearer of the gods, serving beverages;



1.

1. Císař František Josef I. vystupuje ze salonního vlaku na nádraží v Benešově. (foto Národní památkový ústav – sbírka zámku Konopiště); 2. Návštěva prezidenta Edvarda Beneše v Rumunsku 5.–10. června 1936. Vlevo rumunský král Carol II., v pozadí bývalá císařská jídelna (foto ČTK)

postranních polích jí přísluhují putti. K malbám se traduje historka, že kvůli poloobnaženým postavám byly obrazy na přání císaře zakryty. Pravdou je, že k jejich zastření došlo až v roce 1922, kdy byly opatřeny snimatelnými plátěnými povlaky, aby byly chráněny před znečištěním a poškozením.

Vůz byl v soupravě zařazen tak, aby na jedné straně vstupním představkem přímo sousedil se salonním vozem císaře, na druhé straně pak svojí bufetovou částí s kuchyňským vozem. Byl používán pouze v případech takzvaného velkého doprovodu, tedy oficiálních císařských cest.

V nové republice

Jídelní vůz byl po rozpadu Rakousko-Uherska získán pro Československou republiku na výslovné přání prezidenta T. G. Masaryka. Ten se v průběhu roku 1919 obrátil na tehdejšího rakouského státního sekretáře s tím, že vůz císařského vlaku je dílem významných československých umělců a má tedy osobní zájem na jeho získání. Vůz byl v roce 1920 přepraven na náklady rakouského státu na hranice do tehdejšího Cmuntu, dnešních Českých Velenic. Je zajímavé, že byl pro jednání oceněn na částku 77 000 zlatých korun



2.

1. Emperor Franz Joseph I disembarking from the saloon train at Benešov Station; 2. President Edvard Beneš on a visit to Romania on 5-10 June 1936. On the left, King Carol II of Romania; in the background, the former Imperial dining carriage (photo: ČTK)

putti assist her in both adjacent panels. The paintings are accompanied by a story that the pictures were covered at the Emperor's behest because of the half-naked figures. The truth, however, is that they were covered with removable cloth sheets only in 1922 to protect them from soiling and damage. The carriage was attached to the train so that on one side it adjoined directly to the Emperor's saloon carriage and on the other side with its buffet section to the kitchen carriage. It was used only for the Emperor's official journeys.

In the new republic

Following the dissolution of the Austro-Hungarian Empire, the dining carriage was obtained for the Czechoslovak Republic at the express wish of President T.G. Masaryk. In 1919, Masaryk appealed to the then Austrian state secretary expressing a personal interest in acquiring the dining carriage as it was the work of renowned Czechoslovak artists. In 1920, the carriage was transported at the expense of Austrian state to the then border town of Gmünd, now České Velenice. It is interesting that for the negotiation the carriage was valued at the original amount of 77,000 Gold Crowns (the pre-war currency), which was reduced under depreciation to a final amount of 3,850 Gold Crowns.



1. Pohled do kuřáckého salonku po dokončení vozu; 2. Císař František Josef I. právě přijel na návštěvu arcivévody, z nádraží v Benešově pojedje kočárem na zámek Konopiště. (foto Národní památkový ústav – sbírka zámku Konopiště)

1. View of the smoking room after the carriage's completion; 2. Emperor Franz Joseph I. having just arrived on a visit to the archduke. He will travel by coach from Benešov Station to Konopiště Chateau.

(tj. předválečných korun), která byla posléze podle stanoveného klíče na opotřebení snížena na konečnou částku 3 850 zlatých korun.

Po předání vůz změnil nátěr z tmavozeleného na modrý a byl zařazen jako jídelní a konferenční do nově tvořeného prezidentského vlaku. Jeho první cesta vedla v roce 1923 do Francie. Roku 1924 došlo k jeho první úpravě a byly změněny dělicí příčky interiéru. Důvodem bylo odlišné zařazení vozu a také demokratičtější jídelní zvyklosti, než předepisovala přísná císařská dvorní etiketa. Byl zrušen bufet a příčka mezi ním a jídelnou byla zaměněna za praktičtější široké dveře ke kuřárně. Naopak kuřárna, nyní již jen kávový salonek, byla oddělena původní příčkou z bufetu. Vůz byl vybaven novým nízkotlakým parním topením, jehož tělesa byla umístěna i na spodním okraji stěn salonu. Interiér jídelny byl doplněn elektrickými ventilátory.

Vůz byl deponován v remíze vládních vozů v Praze na Smíchově, později v Bubnech. Po vyřazení historických salonních vozů z provozu v roce 1959 byl spolu se salonním vozem Ústecko-teplické dráhy odstaven a v roce 1965 byly oba vagony nabídnuty Národnímu technickému muzeu. Následujícího roku byly vystaveny v dopravní hale NTM.

After the carriage was handed over, it was repainted from dark green to blue and was integrated as a dining and conference carriage into the newly created Presidential Train. Its first journey was to France in 1923. In 1925, the carriage underwent its first modification, during which the interior partition walls were changed to accommodate the new composition of the train and more democratic dining customs than those prescribed by the strict etiquette of the Imperial Court. The buffet was removed and the partition between it and the dining area was replaced with the more practical wide doors to the smoking room. Conversely, the smoking room – now just a café lounge – was separated off with the original partition from the buffet. The carriage was equipped with new low-pressure steam heating and radiators were added to the lower walls. The dining room was also equipped with electric ventilators.

The carriage was stored at the government carriage house in Prague's Smíchov, and later in Bubny. Following the decommissioning of historic saloon carriages in 1959, it was retired along with the saloon carriage of the Ústecko-teplická dráha railway. In 1965, both carriages were offered to the National Technical Museum, and in the following year they were exhibited in the NTM's Transport Hall.

Salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este do Sarajeva nedojel

Ludvík Losos, Jiří Střecha

V březnu letošního roku Národní technické muzeum převzalo od krnovské firmy Olpas Moravia, s. r. o., a restaurátora Bc. Zdeňka Holého, DiS., zrestaurovaný salonní vůz arcivévody Františka Ferdinanda d'Este, který poté reprezentoval Českou republiku na výstavě salonních vozů evropských panovnických rodů v Utrechtu.

Salonní vůz si nechal postavit arcivévoda Ferdinand pro sebe a svou rodinu v roce 1909 k soukromému užívání, neboť jízdy jeho oficiálního vozu co by následníka trůnu byly vázány na provoz celého dvorního vlaku a schválení panovníkem. Firma Ringhoffer použila tehdy moderní typ skříně, navržený prof. Gölsdorfem pro rychlíkové vozy státních drah.

Pohodlí pro panovníka

Vnitřní uspořádání podle dispozic objednavatele navrhl prof. Stibral. Pohodlný interiér ve stylu blízkém anglickému klasicismu byl zcela podřízen ryze rodinným účelům. Salon byl pojat jako malý obývací pokoj, vybavený dvěma vysokými čalouněnými křesly, divanem, dvěma křesílky a velkým příborníkem. Na čelní stěně bylo umístěno podlouhlé zrcadlo s hodinami. Vedle salonu se nacházela prostorná toaleta. Dvě jednolůžkové ložnice rodičů byly spojeny posuvnými spojovacími dveřmi. Ze dvou dvoulůžkových ložnic pro děti bylo možno vytvořit díky skládacím dveřím ve stěně jedno velké kupé. Další dvoulůžkové oddíly s toaletou byly určeny pro služebnictvo nebo hosty. Samostatná část s velkou skříní, na níž je možno sklopit lůžko, patřila doprovodu. Vůz měl i malou kuchyňku a byl vybaven signálním zařízením pro přivolání obsluhy. Parní topení ohřívalo i vodu na mytí.

Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage never made it to Sarajevo

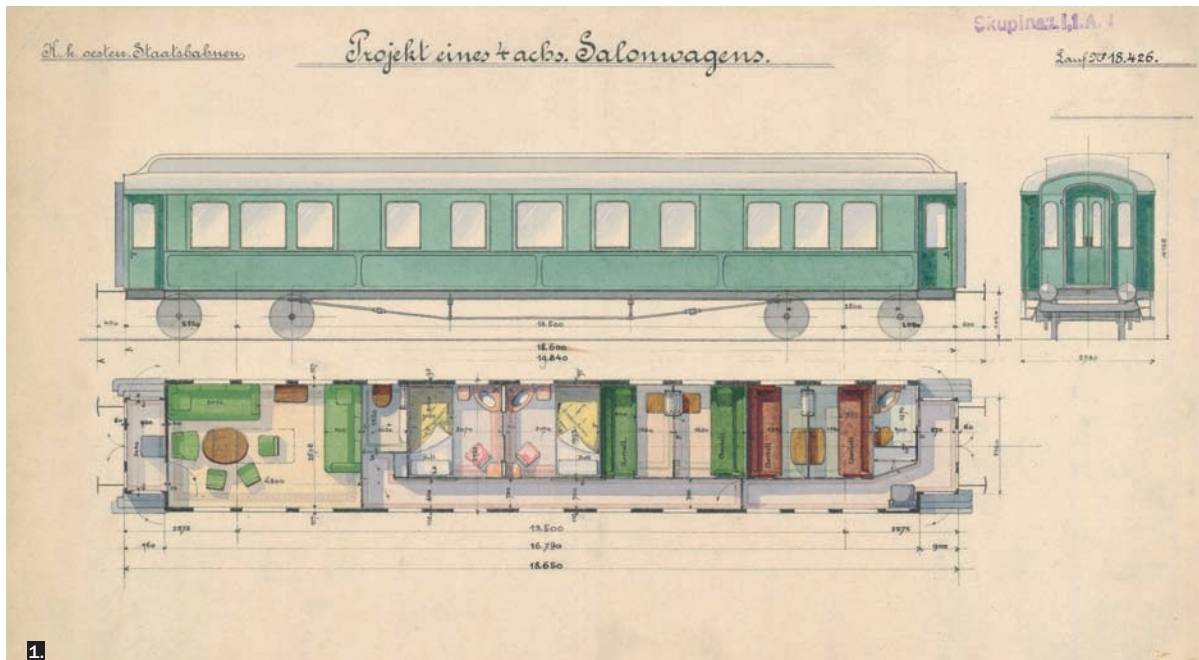
Ludvík Losos, Jiří Střecha

In March of this year, the National Technical Museum received the restored saloon carriage of Archduke Franz Ferdinand from Olpas Moravia, Ltd., in Krnov and restorer Zdeněk Holý. The carriage later represented the Czech Republic at an exhibition of saloon carriages of European royal families in Utrecht.

Archduke Franz Ferdinand had the saloon carriage built in 1909 for his own personal use and that of his family, since, as heir to the throne, journeys in his official carriage were tied to the operation of the entire Imperial Train and subject to the sovereign's approval. The Ringhoffer company used what was then a modern type of body designed by Prof. Gölsdorf for express carriages of the state railways.

Comfort for the sovereign

The internal arrangement was designed by Prof. Stibral according to the archduke's requirements. A comfortable interior in a style close to English Classicism was entirely subordinated to purely family needs. The saloon was conceived as a small living room, furnished with two high upholstered armchairs, a divan, two small armchairs and a large sideboard. An oblong mirror was situated on the front wall with a clock. A large lavatory was located adjacent to the saloon. The parents' two one-bed rooms were connected with a sliding door. Thanks to retractable doors in the wall, the two two-bed rooms for children could be converted into a single large compartment. Additional two-bed rooms with a lavatory were intended for servants or guests. A separate area with a large wardrobe on which



1. Jeden z návrhů barevného řešení vozu – signováno Wien am 1909; 2. Interiér salonu krátce po dostavbě vozu



1. One of the designs for the carriage's colour scheme – marked Wien am 1909; 2. The saloon's interior shortly before completion of the carriage

Na francouzskou riviéru i do Sarajeva

Arcivévoda užíval vůz jen pět let, ale velmi často, a to i pro své časté zahraniční cesty – například rodinné dovolené na francouzské riviéře nebo návštěvy u německého císaře Viléma II. Měl jím jet i do Sarajeva v roce 1914. Po příjezdu do Chlumu u Třeboně se ale ukázalo, že salonní vůz má zadřené ložisko, a byl proto odstaven. Ve Vídni pak byl k další cestě přistaven salonní vůz ministerského předsedy, v němž nefungovalo elektrické osvětlení. To bylo narychlo nahrazeno svíčkami, což arcivévoda okomentoval ironicky, že mu to připadá jako v hrobce... Jak příznačné. V cíli cesty se osud následníka trůnu a jeho manželky naplnil.

Ve vládním vlaku

Po arcivévodově smrti byl vůz používán jen zřídka a posléze byl začleněn do parku dvorních salonních vozů. V roce 1919 o vůz zažádala československá vláda, které byl v roce 1924 přidělen. Byl určen především pro potřeby ministerského předsedy, ale pro zahraniční cesty ho používal i ministr zahraničních věcí. Ve vládním vlaku sloužil až do šedesátých let.

a bed could be folded was for the entourage. The carriage even had a small kitchen and was equipped with a signalling mechanism for calling servants. Steam heating also warmed water for washing.

To the French Riviera and to Sarajevo

Although the archduke only used the carriage for five years, he used it quite often, especially for his frequent foreign journeys such as family vacations on the French Riviera and visits to German Emperor Wilhelm II. He was to travel in it to Sarajevo in 1914 as well, but after arriving in Chlum u Třeboně it was determined that the saloon carriage had a seized bearing and it was put out of service. In Vienna, the saloon carriage of the prime minister was made available for the remainder of the journey, although its electric lighting was not operational. This was quickly remedied with candles, prompting the archduke to comment, ironically, that he felt like he was in a grave. How prophetic. The fates of the heir to the throne and his wife were sealed at their destination.



1. Následník trůnu nastupuje do svého nového vozu na nádraží v Benešově; 2. Prezident Edvard Beneš v doprovodu prince-regenta Pavla na nádraží v Bělehradě během své návštěvy Jugoslávie v dubnu 1937. Oba vozy na snímku jsou zachovány ve sbírce NTM; 3. Prezident Emil Hácha odjíždí 24. 12. 1938 z Prahy-Wilsonova nádraží na návštěvu Slovenska.

1. The heir to the throne boards his new carriage at the station in Benešov; 2. President Edvard Beneš accompanied by Prince Regent Paul at the station in Belgrade during his visit to Yugoslavia in April 1937. Both carriages in the picture have been preserved in the NTM's collection; 3. President Emil Hácha departs from Prague's Wilson Station for a visit to Slovakia on 24 December 1938.



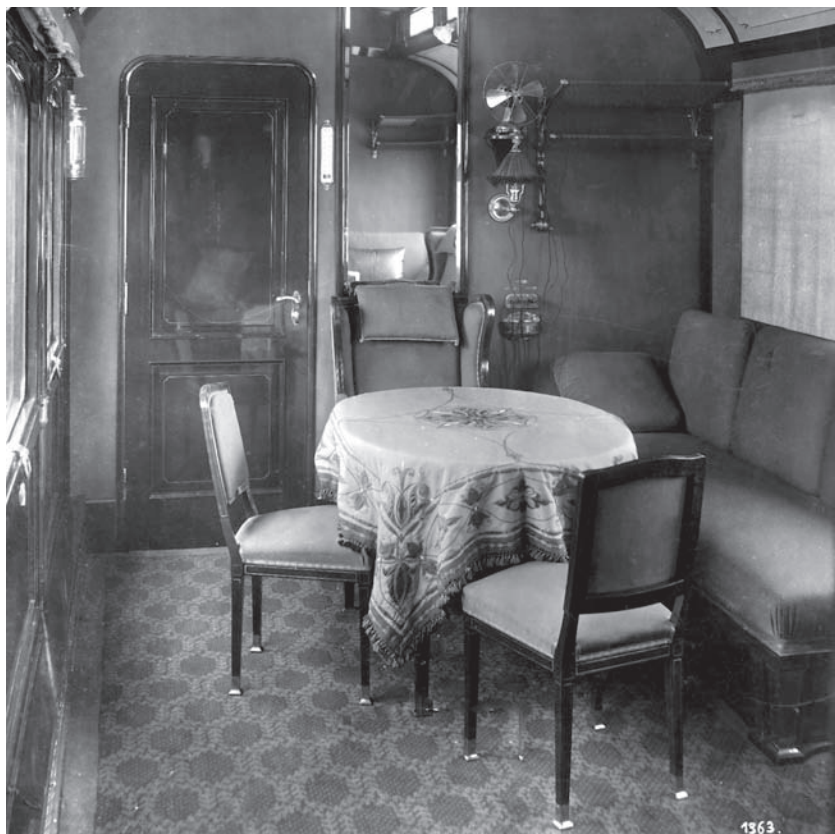
4. Chodba salonního vozu po jeho dokončení v Ringhofferově továrně; 5. Současný stav vozu po dokončení celkového restaurování v dubnu 2010

4. Hall of the saloon carriage after its completion at the Ringhoffer factory; 5. The carriage in its current state after a complete restoration in April 2010

tých let minulého století. Po vyřazení ze stavu vládních vozů byl odstaven a v roce 1971 předán do železniční sbírky NTM.

Výstava vozů evropských panovnických rodů

Plně funkční a zrestaurovaný salonní vůz zastupuje české země na výstavě věnované cestování evropských panovníků po železnici „Royal class, regal journeys“ v Utrechtu. Od dubna do září 2010 se do nizozemského města sjelo 12 salonních vozů korunovaných hlav z celé Evropy. Náš salon reprezentuje habsburskou panovnickou dynastii společně s fragmentem salonního vozu císařovny Sissi z Technického muzea ve Vídni.



Interior salonu krátce po dokončení

Interior of the saloon shortly after the completion



Ložnice rodičů – původní stav

The parent's bedroom – original condition

In the Government Train

After the archduke's death, the carriage was rarely used and was gradually integrated into the Court's stock of saloon carriages. In 1919, the carriage was requested by the Czechoslovak government, to which it was given in 1924. The carriage was used primarily for the needs of the prime minister, but it was also used by the foreign minister for journeys abroad. It was part of the Government Train until the 1960s. After its decommissioning, it was put out of service and handed over in 1971 to the NTM's railway collection.

Exhibition of carriages of European royal families

The functional and uniquely restored saloon carriage represented the Czech Republic at the "Royal class, regal journeys" exhibition in Utrecht, dedicated to the railway journeys of European sovereigns. Twelve saloon carriages of crowned heads from throughout Europe met in Utrecht from April to September 2010. Our carriage was the "representative" of the House of Habsburg.

Salonní vůz k reprezentaci a inspekci

Ludvík Losos

Jedním z nejatraktivnějších exponátů budoucího Železničního muzea NTM v areálu pražského Masarykova nádraží bude salonní vůz č. 1 Ústecko-teplické dráhy.

Na přelomu 19. a 20. století byla soukromá společnost Ústecko-teplická dráha na vrcholu prosperity. Aby nemusela zdaňovat své zisky, plynoucí z téměř monopolní přepravy uhlí ze severočeského hnědouhelného revíru, zahájila stavbu severočeské transversální dráhy z Řetenic do Liberce přes Litoměřice a Českou Lípou. Hlavním účelem této dráhy byla přeprava uhlí do liberecké průmyslové oblasti. K zahájení provozu si společnost objednala ke svým čtyřem starším salonním vozům další, velmi reprezentativní, s prostorným vyhlídkovým oddílem.

Interiér od profesora Stibrala

Firma Ringhoffer, které byla objednávka zadána, svěřila návrh původně třínápravového vozu svému osvědčenému architektovi, profesorovi Stibralovi. Ten dokázal velmi dobře vystihnout představy a přání objednatele, a tak navrhl interiér sice v tradičním uspořádání, ale v „moderním“ slohu právě nastupující secese. Vnitřní zařízení vozu bylo řešeno tak, aby mohlo sloužit jak k oficiálním společenským akcím, tak praktickému užití. K reprezentaci sloužil prostorný vyhlídkový salon s podokenním průběžným stolkem na odkládání nápojů a popelníků. Pro běžné inspekční jízdy ředitelství byl určen prostor s divanem a sklápěcím lůžkem. Nižší úředníci měli k dispozici kupé II. třídy se 6 sedadly, přeměnitelnými na dvě lůžka uprostřed vozu.

A saloon carriage for representation and inspection

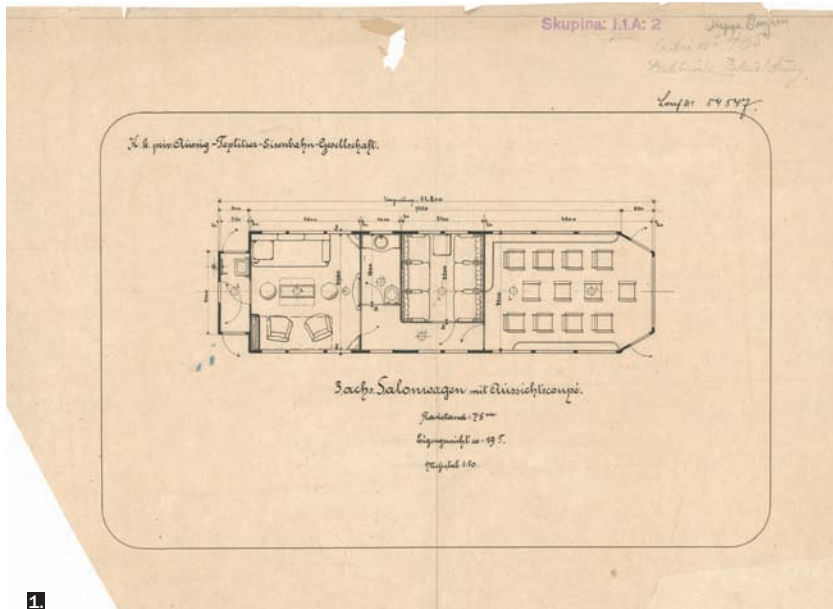
Ludvík Losos

One of the most attractive exhibits at NTM's future Railway Museum on the premises of Prague's Masaryk Station will be saloon carriage No. 1 of the Ústecko-teplická railway company.

At the turn of the 20th century, the privately-owned Ústecko-teplické railway company was at the height of its prosperity. In order to avoid taxation of its profits flowing from its near-monopoly on coal transports from the mines of North Bohemia, it initiated construction of the North Bohemian transversal railway from Řetenice to Liberec via Litoměřice and Česká Lípa. The main purpose of the newly built railway was to transport coal to the Liberec industrial area. For the launch of operations, the company ordered a new saloon carriage – a very representative one with a spacious viewing section.

An interior by Professor Stibral

The Ringhoffer company, which was commissioned with the order, entrusted the design of the original three-axle carriage to its experienced architect, Jiří Stibral. Stibral was able to capture very aptly the client's ideas and wishes, and thus designed an interior with a traditional arrangement but with a “modern” composition of the emerging Art Nouveau style. The carriage's interior furnishings were designed to serve official social functions as well as practical use. Representative functions were served by the spacious viewing saloon with a continuous table running below the windows for beverages and ashtrays. For routine inspection journeys by the directorate, there was a space provided with a divan and folding bed. Lower-ranking officials travelled in 2nd-class compartments containing six seats which could be converted into two beds.



1. Plán vozu z roku 1900; 2. Pohled do kupé II. třídy



1. Layout of the carriage dating from 1900; 2. View of a 2nd-class compartment

Vůz pro Aloise Jiráska

Po zestátnění Ústecko-teplické dráhy byl vůz v roce 1924 navržen k přestavbě na osobní vůz 2. třídy. Díky svému zachovalému stavu a slohově pozoruhodnému interiéru k tomuto kroku naštěstí nedošlo. Vůz byl používán pro reprezentační účely nestátních osobností. Sloužil např. spisovateli Aloisu Jiráskovi a pražskému arcibiskupství. V 50. letech minulého století byl přestavěn na dvounápravový. Interiér nedoznal podstatnějších změn, pouze ve vyhlídkovém oddílu byla skládací kovová křesílka nahrazena čalouněnou sedací soupravou z jiného salonního vozu, ironií osudu pocházející z ruky Stibralova „soupeře“ a nástupce, architekta Kotěra.

Po vyřazení z provozu byl vůz pro svou nespornou umělecko-řemeslnou hodnotu a kompletně zachovaný secesní interiéř věnován Národnímu technickému muzeu a společně s císařskou jídelnou v roce 1966 převezen do expozice historie dopravy NTM v Praze na Letné. Kvůli rekonstrukci a reinstalaci dopravní haly byl v roce 2008 odstěhován do depozitáře kolejových vozidel NTM, kde čeká na své nové umístění v připravovaném Železničním muzeu NTM.

A carriage for Alois Jirásek

Following the nationalisation of the Ústecko-teplická railway company, it was suggested that the vehicle be converted into a 2nd-class passenger carriage. Thanks to its well-preserved condition and compositionally noteworthy interior, however, this fortunately did not occur. The carriage was used for representative purposes by non-state personages. For example, it served writer Alois Jirásek and the Prague archdiocese. In the 1950s, the carriage was converted to a two-axle vehicle. The interior did not undergo substantial changes; only the folding metal armchairs in the viewing section were replaced with upholstered seats from a different saloon carriage, coming ironically from Stibral's "competitor" and successor, Kotěra.

After decommissioning, the carriage was donated to the National Technical Museum in view of its undisputed artistic value and completely preserved Art Nouveau interior. In 1966 it was brought, together with the Emperor's dining carriage, to an NTM exposition on the history of transport at Letná in Prague. Due to a renovation and reinstallation of the Transport Hall, the carriage was moved in 2008 to the NTM's depository for rail vehicles, where it is awaiting its new place at the NTM's future Railway Museum, currently in preparation.

[Bez okázalého přepychu]

Ludvík Losos

Na svoji obnovu ještě čeká salonní vůz Adolpha Rotschilda, který je ve sbírkách NTM od roku 1982.



V roce 1902 si u vagonky v Kopřivnici (pozdější továrně Tatra) objednal doyen vídeňské rodiny Rotschildů Adolph Rotschild stavbu vozu pro svou osobní potřebu. Návrh interiéru byl svěřen vídeňskému architektu profesorovi Otto Wagnerovi. Dle pokynů zadavatele měl být vyhotoven v úsporném stylu a bez okázalé dekorativnosti. Výsledkem byla absence zbytečných ozdob, kování z bílého bronzu, šedomodré potahy stěn a celkově strohý dojem. Jen kliky soukromého apartmá měly vložky ze slonové kosti. Na výslovné přání objednatelů zde nebyly z hygienických důvodů žádné koberce. Vůz měl neobvyklý odstín – vnější nátěr byl v barvě nazlátlé slonové kosti (což byl oblíbený odstín prof. Wagnera).

Košer kuchyně

Rotschild nebyl sice ortodoxním Židem, nicméně dodržoval některé předpisy víry, především jedl jen košer jídla. Proto byl vůz vybaven prostornou kuchyní a samostatným oddílem pro kuchaře. Další pozoruhodností byla do podlahy zapuštěná kachlová vana ve velké koupelně. Po Rotschildově smrti v roce 1903 se rozpracovaný vůz stal předmětem pozůstalostního řízení. Ani rok výroby 1906 proto ještě neznamenal jeho převzetí. Rodina iniciovala částečné změny vnitřní dispozice a nový tmavomodrý nátěr. K definitivnímu předání došlo až v roce 1912.

[Without lavish luxury]

Ludvík Losos

The saloon carriage of Adolph Rothschild has been in the NTM's collection since 1982 and is still awaiting refurbishment.

In 1902, a doyen of the Viennese Rothschild family, Adolph Rothschild, commissioned the construction of a carriage at a wagon works in Kopřivnice (later the Tatra factory) for his personal use. The design of the interior was entrusted to Viennese architect Otto Wagner. According to Rothschild's instructions, it was to be executed in a frugal style and without lavish decoration. The result was the absence of unnecessary ornamentation, fittings made of white bronze, grey-blue wall coverings and an austere impression overall. Only the door handles of the private apartment had ivory inserts. On Rothschild's express wishes, there were no carpets for hygienic reasons. The carriage had an unusual colour – the exterior paint was in the shade of golden ivory (one of Wagner's favourites).

Kosher cuisine

Although Rothschild was not an orthodox Jew, he observed certain aspects of the faith including its dietary laws. For this reason, the carriage was equipped with a spacious kitchen and a separate section for the chef. Another interesting feature is a tiled tub recessed into the floor of the large bathroom.

Following Rothschild's death in 1903, the carriage – still in production – became part of a probate proceeding. The carriage had still not been handed over by 1906, its production



year. The family then initiated partial modifications to the interior layout and a new dark-blue finish. Final handover took place only in 1912.

A carriage for Edvard Beneš

The carriage was operated and later owned by Austria's Southern Railway under the name Saloon LI. The Rothschilds used it mainly for travel to Trieste, where they had a yacht, and also to the French Riviera. For this reason it underwent technical modifications to comply with French railway regulations.

When the assets of the former Austro-Hungarian Monarchy were being divided, the Czechoslovak government requested the carriage as part of the Government Train, and it was assigned to Foreign Minister Edvard Beneš. The carriage was refurbished twice according to Beneš's needs, in 1923–24 and 1925–27. During the second refurbishment, a short roof vent was added above the saloon and the number of beds in the carriage was expanded from the original five to nine.

After its decommissioning, the carriage was slated in the 1970s for conversion into an accommodation unit in a construction train. Thanks to the personal efforts of a group of individuals who were taking care of steam locomotive 498.022 at the Libeň depot, however, the carriage was saved and preserved in its original state.

1. Salonní vůz – současný stav; 2. Plán vozu ze září 1924

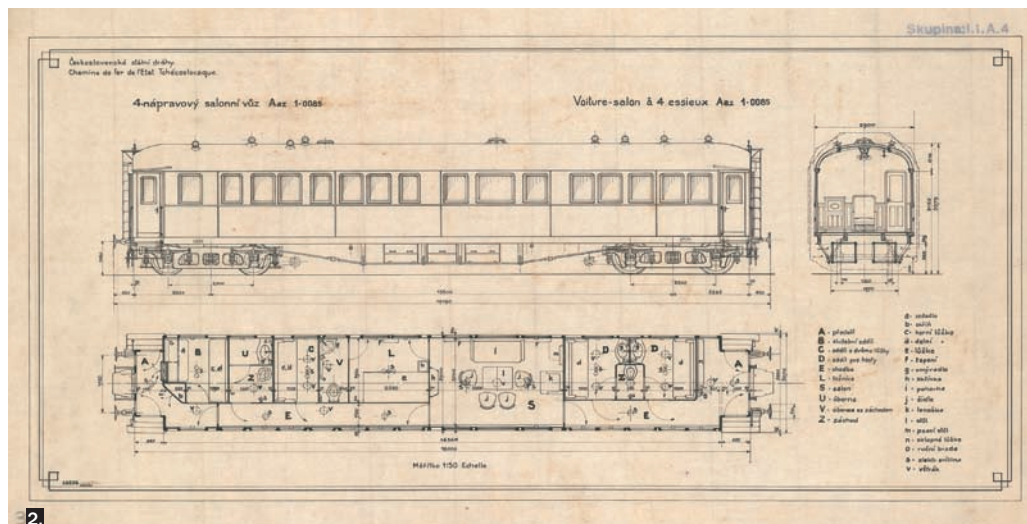
1. Saloon carriage – current state; 2. Layout of the carriage dating from September 1924

Vůz pro Edvarda Beneše

Vůz provozovala a poději vlastnila rakouská Jižní dráha pod označením Salon LI. Rothschildové s ním cestovali především do Terstu, kde měli jachtu, a také na francouzskou riviéru. Proto byl technicky přizpůsoben francouzským železničním předpisům.

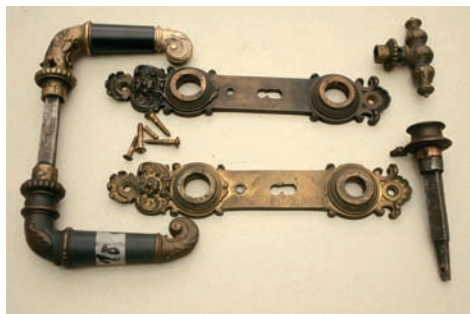
Při dělení majetku bývalé rakousko-uherské monarchie si jej vyžádala československá vláda jako součást vládního vlaku. Kvůli přechodnosti na evropskou železniční síť byl přidělen ministru zahraničí Dr. E. Benešovi. Pro jeho potřeby byl dvakrát rekonstruován, a to v letech 1923–24 a 1925–27. Při druhé rekonstrukci byl snesen krátký větrací nástřešek nad salonkem a byl zvětšen počet lůžek ve voze z původních pěti na devět.

Po vyřazení vozu z provozu hrozila v 70. letech minulého století jeho přestavba na ubytovací vagon stavebního vlaku. Díky osobnímu úsilí skupiny lidí, kteří se starali o parní lokomotivu 498.022 v depu Libeň, se podařilo vůz zachránit a zachovat ho v původním stavu.

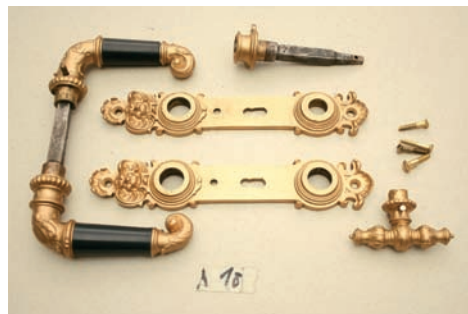


[Dokonalý soulad vědy, umění a řemesla]

Jiří Střecha



Kování a lustry před a po restaurátorském zásahu



[A perfect harmony of science, art and artisanry]

Jiří Střecha



Fittings and chandeliers before and after restoration

Císařská jídelna představuje v kolekci salonních vozů NTM vynikající ukázkou úspěšného propojení umělecké, řemeslné a tovární produkce konce 19. století.

Historickou i uměleckou hodnotu salonního jídelního vozu císaře Františka Josefa I. si uvědomovali již naši předci, a proto se jídelně dostávalo zvláštní pozornosti už během jejího provozování Československými státními drahami. Díky přístupu předchozích generací se vagon zachoval v autentické podobě z roku 1924. Jeho vnitřní vybavení až na drobné změny přitom odpovídá původní podobě z roku 1892.

Restaurátorské práce

K restaurování salonního vozu se přistupovalo s velkou pokorou. Odborné práce, které vedl restaurátor David Ritschel, se soustředily zejména na vyčištění jednotlivých prvků od nánosů vrstev nečistot a leštících prostředků, které zde byly aplikovány v uplynulých osmdesáti letech. Vnitřní vybavení vozu bylo demontováno. Dřevěný nábytek a obložení stěn byly očištěny a restaurátoři lokálně opravili drobné poškození povrchových úprav. Stejným způsobem bylo postupováno i u textilních prvků a tlačných kožených tapet. Na nich se po vyčištění podařilo obnovit a oživit jejich původní barevnost.

Zvláštní péče se dostalo třem nástropním obrazům profesora Ženíška. Povrch olejomalby byl po letech rozrušen řadou drobných prasklinek, do kterých se usazoval prach. V rámci zásahu byly malby očištěny a restaurátorka PhDr. J. Šiňanská pak jejich povrch znovu sjednotila tak, aby odpovídal původní podobě.

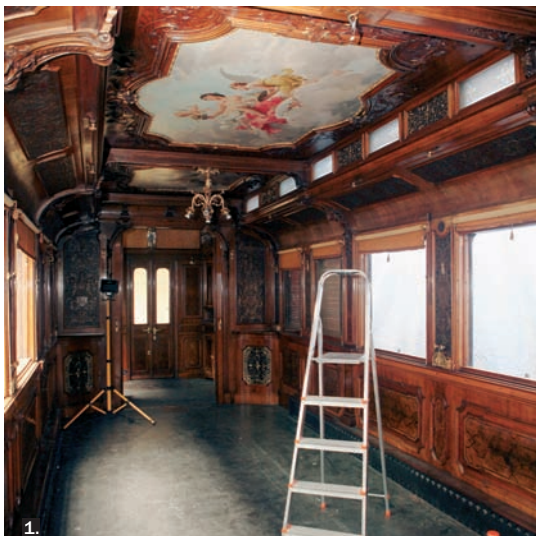
The Imperial dining carriage in the NTM's collection of saloon carriages is an excellent exemplar of the interconnection of artistic, artisan and factory production at the end of the 19th century.

The artistic as well as material value of Emperor Franz Joseph I's saloon dining carriage did not escape the attention of our predecessors, and thus it received special attention even during its operation by Czechoslovak State Railways. And thanks to the approach of previous generations, the carriage was preserved in its original form dating from 1924, while its interior amenities, except for minor changes, reflect the original form dating from 1892.

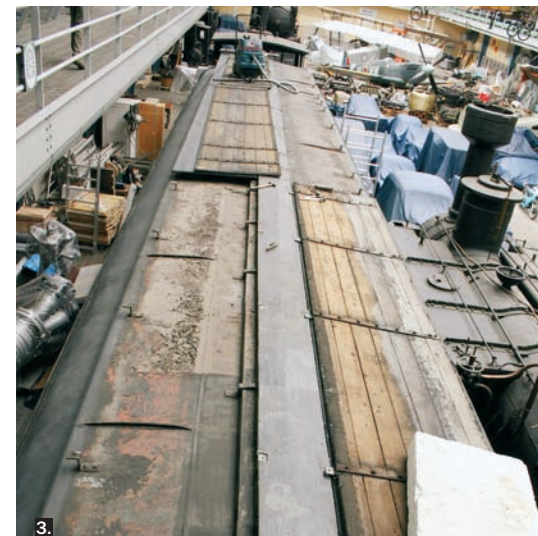
Restoration work

The restoration of the saloon carriage was approached with great humility. The restorative work, led by David Ritschel, concentrated in particular on removing layers of filth and polishing residue from individual elements which had accumulated over the past eighty years. The carriage's interior amenities were removed. The wooden furniture and wall panelling were cleaned and the restorers repaired minor damage to the surface finish. The same method was used for the textile elements and pressed leather wall coverings. After cleaning, their original colours were recovered and rejuvenated.

Special care was applied to the three ceiling paintings by Prof. Ženíšek. The paintings' surfaces had been disrupted over the years by a series of small cracks in which dust had accumulated. They were cleaned and the restorer Dr. J. Šiňanská reunified their surfaces to reflect their original form.



1. Interiér vozu během restaurování; 2. Stav vozu v polovině 60 let;
3. Čištění a konzervace střechy salonního vozu



1. Interior of the carriage during restoration; 2. State of the carriage in the mid-1960s;
3. Cleaning and conservation of the saloon carriage's roof

Zlato v interiéru

Velká péče byla věnována kovovým prvkům interiéru a vnějšímu kování. Častým čištěním těchto částí v minulosti bylo původní zlacení odstraněno a dochovalo se jen lokálně v méně exponovaných místech. Při jeho plošné obnově by nebylo možné zachovat původní zbytky zlacení, což bylo nepřijatelné. Proto byly kovové prvky pouze vyčištěny a sjednoceny zlatou barvou (zlatým práškem v laku) tak, aby jejich povrch esteticky ladil a odpovídal honosnému charakteru interiéru vozu. Nová zlatá vrstva je v budoucnu kdykoliv odstranitelná. Velmi náročným zásahem prošly lustry, kde musela být doplněna řada drobných detailů, které byly ještě před získáním jídelny do sbírek NTM poškozeny nebo ztraceny.

Modrý lak

Stejně péči jako interiéru se dostalo i exteriéru a zejména modrému laku karoserie vozu. Dochovaný barevný nátěr vagon získal v roce 1924, ale vlivem působení povětrnosti a díky provoznímu opotřebením dávno ztratil svoji původní podobu. Zčernalý povrch byl za pomoci rozpouštědel očištěn, lokálně vyretušován a opatřen konzervační vrstvou vosku, která bude lak chránit a zajistí i obnovení původního povrchového lesku.

Salonní vůz se po provedených restaurátorských zásazích vrátil do podoby blízké se vzhledu v časech aktivního používání u Československých státních drah i stavu, v jakém byl zařazen do soupravy dvorního vlaku císaře Františka Josefa I.

Gold in the interior

Great care was devoted to the interior's metal elements and the exterior fittings. Through frequent cleaning, the original gilding had been gradually removed and remained only in certain less exposed places. In an across-the-board restoration, it would not have been possible to preserve the original gilding remnants, and this would not have been acceptable. For this reason, the metal elements were merely cleaned and gold paint (gold dust in lacquer) was applied so that the surface would match aesthetically and reflect the lavish character of the carriage's interior. The new gold layer can be removed at any time in the future. The chandeliers underwent a very fastidious restoration, during which they were supplemented with a series of minor details which had been damaged or lost prior to the carriage's acquisition by the NTM.

Blue paint

The same care which was applied to the interior was also applied to the exterior, especially to the blue paint of the carriage body. The carriage's preserved paint dates from 1924, but due to weathering and operational wear and tear it lost its original hue long ago. The blackened surface was cleaned using solvents, retouched in places and treated with a preservative wax layer to protect the paint and restore the original surface gloss.

Through these restorative interventions, the saloon carriage was returned to a form approaching its appearance at the time of its active use by Czechoslovak State Railways, and its condition when it was included as part of Emperor Franz Joseph I's Imperial Train.

Císařská modř pro salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este

Jiří Střecha

Salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este prošel od října 2009 do začátku března 2010 zásadním restaurátorským zásahem. Odborné práce zajišťovala krnovská firma Olpas Moravia, s. r. o., ve spolupráci s řadou subdodavatelů. Všichni zúčastnění prokázali velkou invenci a řemeslnou zdatnost.

Prováděné práce byly rozděleny na dvě fáze – opravu interiéru a opravu exteriéru salonního vozu.

Interiérové prvky

Interiér vozu byl podroben odborné rekonstrukci poprvé po více než sto letech. Hlavním záměrem bylo dodržet všechny zásady šetrné muzejní konzervace s maximálním respektem k dochovanému stavu. To znamenalo především pečlivé a šetrné očištění a obnovení dochovaných povrchových úprav nábytku i stěn, oken a žaluzií a také částečné obnovení funkcí původních technických zařízení. V těch částech, kde byla původní podoba doložena, například dobovou historickou fotografickou či výkresovou dokumentací, došlo k citlivé rekonstrukci. Byly doplněny chybějící prvky a vyměněny nevhodné náhrady historického vybavení tak, aby se co nejvíce přiblížily původním formám a materiálům – tímto způsobem bylo do vozu dodáno zrcadlo, hodiny nebo sanitární sklo.

Hlavní ideou bylo zachovat autentickou podobu vozu odpovídající roku 1924, kdy byl interiér mírně upraven pro potřeby vládních představitelů ČSR. Díky odbornému týmu restaurátorů pod vedením Bc. Zdeňka Holého se tento záměr podařil.

Nový lak

V rámci restaurování exteriéru vozu byla opravena vozová skříň, podvozky, brzdový systém a další provozně technické celky. Cílem bylo dosáhnout plně provozní stav bez zásahu do původní materie. Vůz byl zbaven dvou nepůvodních barevných vrstev ze

Imperial blue for Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage

Jiří Střecha

From October 2009 to the beginning of March 2010, Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage underwent a fundamental restoration. The specialised work was carried out by Olpas Moravia, Ltd. in Krnov in cooperation with a range of subcontractors. Everyone involved demonstrated great inventiveness and craftsmanship.

The work conducted can be divided into two phases – repairs to the interior and repairs to the exterior of the carriage.

Interior elements

The carriage interior underwent a specialised reconstruction for the first time in more than a hundred years. The central objective was to maintain the principles of prudent museum conservation with maximum respect for the carriage's preserved state. Above all, this meant careful and prudent cleaning and reconditioning the preserved surfaces of furniture, walls, windows and blinds, as well as partially reviving the functionality of the original technical equipment. In those parts where the original form was documented – for example by historic photographs or drawings – a sensitive reconstruction was undertaken. Missing elements were added and unsuitable substitutions of historic equipment and amenities were replaced so as to approach the original forms and materials to the greatest possible extent. In this process, for example, a mirror, a clock and sanitary glass were added.

The main idea was to preserve the carriage's authentic form as of 1924, when the interior was modified slightly according to the needs of Czechoslovak state officials. Thanks to the expert team of restorers led by Zdeněk Holý, this goal was achieved successfully.

New paint

As part of the restoration of the carriage exterior, the cabin, chassis, brakes and other technical systems relating to operation were repaired. The goal was to achieve a fully operational state without changing the original equipment.



1.



2.

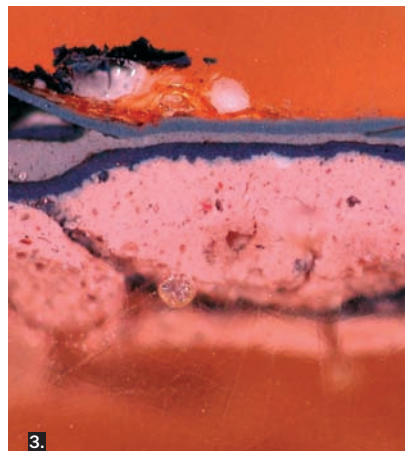
1. Demontáž interiéru vozu v říjnu 2009; 2. Zrestaurovaný interiér salonu během kompletace vozu v dubnu 2010; 3. Barevná stratigrafie vzorku laku – různé vrstvy modrých laků; 4. Umyvadlo se skříňkou a zrcadlem v ložnici rodičů po restaurování vozu

sedmdesátých a začátku devadesátých let 20. století. V místech, kde nebyla původní barva při předchozích opravách sejmuta (pod okenními rámy), byly odebrány vzorky pro barevnou stratigrafii. Při ní byla objevena historická modrá vrstva z roku 1924. Později byla při restaurování dřevěných okenních žaluzií odhalena i zelená barva pocházející z doby zařazení vozu do dvorního vlaku po smrti arcivévody (dle některých tezí byl vůz po vyrobení modrý, a nikoliv zelený, ale archivním výzkumem se doposud nepodařilo ani jednu z variant potvrdit).

Po provedených analýzách bylo rozhodnuto o novém nátěru v odstínu císařské modři, včetně vyhotovení zlatožlutých linek a dobových popisů. Vodítkem pro přesné určení rozmístění a velikosti zdobných prvků se staly dochované tovární fotografie.

Zpět na koleje

Vozová skříň, která od třicátých let 20. století neprošla větší opravou, nebyla v dobrém stavu. Oplechování bylo značně zkorodované a na mnohých místech převažovaly vrstvy kytu, který byl použit při posledních opravách laku. Nejvíce poškozené části plechů byly odstřiženy a doplněny plechy novými. Při práci nemohlo být užito technologie sváření, protože by byla ohrožena původní dřevěná kostra vozu. Nově doplňované části byly proto přichyceny k původnímu oplechování zapuštěnými nýtky a speciálním lepidlem. Po opravě skříňe byl její povrch opatřen kvalitním antikorozní úpravou a nově přelakován. Pojezd vagonu pak prošel takovými zásahy, aby byl funkční a vůz mohl být přepravován po kolejích a následně sloužit prezentačním účelům a předvádění veřejnosti.



3.



4.

1. Disassembly of the carriage interior in October 2009; 2. The restored saloon interior during completion of the carriage in April 2010; 3. Colour stratigraphy of a paint sample – various layers of blue paint; 4. Basin with mirror and cabinet in the parents' bedroom after restoration

Two non-original paint layers were removed dating from the 1970s and early 1990s. In places where the original paint had not been removed during the previous repairs (under the window frames), samples were taken for paint stratigraphy. These did not reveal the historic blue from 1924, however. Later, during the restoration of the wooden window blinds, green paint was discovered dating from the carriage's integration into the Imperial Train following the archduke's death (according to some accounts the carriage was originally blue and not green, but archival research has thus far been unable to confirm either of these possibilities). After researching the matter, it was decided that the carriage would be painted in Imperial blue, including the golden-yellow lines and period lettering. Preserved factory photography served as a guide for determining the exact positioning and size of the decorative elements.

Back on the tracks

The carriage cabin, which had not undergone major repairs since the 1930s, was not in good condition. The flashing was significantly corroded and in many places there were layers of putty which had been used in the most recent repairs to the paint. The most damaged parts of the plating were cut off and replaced with new plating. No welding could be used because this could have damaged the carriage's original wooden frame, so the new parts were attached to the original flashing with recessed rivets and special glue. After completing repairs on the cabin, its surface was treated with a high-quality anticorrosive coating and repainted. The undercarriage underwent modifications to make it functional, allowing the carriage to be transported on tracks, and finally to present itself to the public.



Firma OLPAS MORAVIA, s. r. o., u nás působí od roku 1994 a využívá rozlehlé prostory lokomotivního depa v Krnově, pocházejícího z roku 1872. Ve svých počátcích se společnost zaměřovala především na obnovy nátěrů lokomotiv. V dalších letech své aktivity rozšířila i o údržbu, servisní činnosti, repase provozních lokomotiv či vagonů a o kusovou výrobu speciálních kolejových mechanismů. V současnosti se věnuje i renovaci historických lokomotiv, vagonů, tramvají a autobusů. Při všech pracích uplatňují zaměstnanci společnosti individuální přístup s důrazem na kvalitu a co největší zhodnocení opravovaného či renovovaného vozidla. Od roku 2005 je firma OLPAS MORAVIA, s. r. o., držitelem certifikátu ISO 9001.

Vedle standardních zakázek pro tuzemské dopravce a vlečkaře se společnost OLPAS MORAVIA, s. r. o., zhostila také méně obvyklých úkolů – rekonstrukce vagonů pro Norské železnice, renovace historických motorových a přívěsných vozů pro soukromé dopravce i pro vlastní potřebu (OLPAS MORAVIA, s. r. o., je také jedním z dopravců), repase dieselových lokomotiv pro Naftobazy Polska (částečně prováděná přímo u polského zákazníka) nebo repase historických vagonů pro rakouský Club 760 (též realizovaná u objednatele v Rakousku). Výjezdy specialistů do zahraničí jsou důkazem vstřícnosti vůči zákazníkům a omezují časově i finančně náročné transporty velkých kolejových vozidel. Za zmínku stojí také řada realizovaných reklamních nátěrů lokomotiv ČD nebo tramvají různých dopravců.

OLPAS MORAVIA **S.R.O.**

The company OLPAS MORAVIA, Ltd., has been active in the Czech Republic since 1994 and uses the extensive premises of the Krnov locomotive depot, dating from 1872.

In the beginning, the company focused mainly on painting locomotives. In subsequent years, it expanded its activities to include maintenance, service activities, refurbishing operational locomotives and carriages as well as unit production of special rail mechanisms. At present, it is also involved in renovating historic locomotives, carriages, trams and buses. Company employees take an individual approach in all their work, with an emphasis on quality and the greatest appreciation for the vehicle being repaired or renovated. Since 2005, OLPAS MORAVIA, Ltd., has held the ISO 9001 certificate.

In addition to standard contracts for domestic transporters and siding operators, OLPAS MORAVIA, Ltd., is also engaged in more unusual tasks – the reconstruction of carriages for Norwegian National Railway, the renovation of historic motorised and trailer carriages for private transporters as well as for its own needs (OLPAS MORAVIA, Ltd., is also a transporter), the refurbishment of diesel locomotives for Naftobazy Polska (partially performed at the customer's facility in Poland) and the refurbishment of historic carriages for Austria's Club 760 (performed at the client's facility in Austria). Trips abroad by our specialists save time and money on transports of large rail vehicles and are proof of our commitment to our customers. In addition, it's worth mentioning a number of promotional painting projects on Czech Railways locomotives and trams belonging to various transporters.

OLPAS MORAVIA, s. r. o., se také specializuje na rekonstrukce a renovace úzkorozchodných i normálněrozchodných vozidel. S vagony a parními i dieselovými lokomotivami z Olpasu se můžeme setkat na rozchodu kolejí 760 milimetrů u několika dopravců v České republice, na Slovensku i v Rakousku. Mezi odborně náročnými zakázkami patří renovace parních lokomotiv (pro společnosti Club 760, Slezské zemské dráhy a Čiernohronskej železnici), historických tramvají (pro Dopravný podnik města Košic, Městský dopravní podnik Opava) a nejnověji také renovace salonního vagonu následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este pro Národní technické muzeum.

Všechny renovace vyžadují úzkou spolupráci s odborníky z řady oborů. Samotné opravy předchází průzkum vozidla, bádání v archivech či hledání paralel u jiných dochovaných vagonů či lokomotiv ze stejné éry nebo od shodných výrobců. Mnohdy následuje hledání polozapomenutých technologií, kterými je dosahován věrný historický vzhled daného vozidla. Když jsou renovace díky spolupráci mnoha specialistů dokončeny, výsledkem je obnovené historické kolejové vozidlo – jedinečný svědek zašlých časů. Nezbyvá než říci všem zúčastněným osobám a firmám kouzelné slovo: DĚKUJEME!



OLPAS MORAVIA, Ltd., also specialises in the reconstruction and renovation of narrow-gauge and normal-gauge vehicles. One can find carriages and steam and diesel locomotives from Olpas on 760 mm gauge track belonging to transporters in the Czech Republic, Slovakia and Austria. Among the more technically difficult contracts have been the renovation of steam locomotives (for Club 760, Slezské Zemské Drahy and the Čierny Hrons Railway), historic trams (for the municipal transport companies in Košice and Opava) and, most recently, the renovation of Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage for the National Technical Museum.

All renovations require close cooperation with experts in a variety of fields. The actual repair is preceded by an inspection of the vehicle, archival research and a search for parallels in other preserved carriages or locomotives from the same era or manufacturer. This is often followed by a search for almost-forgotten technologies, through which a historically faithful appearance can be achieved. When renovations are completed thanks to the cooperation of many specialists, the result is a restored historic rail vehicle – a unique witness of bygone times. Nothing remains but to say a magic final word to all participating individuals and companies: THANK YOU!



Odkaz minulých generací je náš závazek pro budoucnost

Rozhovor s předsedou představenstva a generálním ředitelem společnosti CZ LOKO, a. s., Česká Třebová, Josefem Bártou

CZ LOKO patří mezi nejvýznamnější české firmy podnikající v oboru výroby, modernizací a oprav železničních vozidel. Tato společnost si uvědomuje význam zachování historického odkazu a technického umu našich předků pro budoucí generace, a proto se zapojila do záchrany historických železničních vozidel ze sbírek Národního technického muzea.



The legacy of past generations is our commitment for the future

An interview with chairman and CEO of CZ LOKO, Jsc., Česká Třebová, Josef Bárta

CZ LOKO is among the largest Czech companies operating in the field of production, modernisation and repair of railway vehicles. The company is aware of the significance of preserving the historic legacy and technical craftsmanship of our predecessors for future generations, and for this reason it has become involved in saving historic rail vehicles in the National Technical Museum's collections.

Můžete nám představit společnost CZ LOKO a říci něco o její historii a současnosti?

Přestože společnost CZ LOKO působí pod současným názvem teprve od prosince 2006, její historie sahá až do roku 1849. Tehdy se v České Třebové začaly poprvé opravovat železniční vozy a následně i parní lokomotivy. Tak jak se postupně technicky vyvíjela železniční vozidla, přeorientovala se naše firma na opravy motorových a následně i elektrických lokomotiv. V současné době se věnujeme modernizacím a vyrábíme i vlastní lokomotivy.

Seznamte nás s některými úspěchy Vaší společnosti.

Nejvíce si ceníme výsledků, které jsme dosáhli ve výrobě nových motorových lokomotiv. Produkce drážních vozidel má v České republice dlouholetou a slavnou tradici. Vždyť první železniční vozidla se v Čechách začala vyrábět již koncem devatenáctého století. Bohužel koncem dvacátého století došlo k útlumu tohoto oboru. Nám se však v té době podařilo vyrobit první vlastní motorové lokomotivy, čímž jsme zachovali jejich výrobu v ČR. Naše úspěchy dokládá Zlatá medaile brněnského MSV, kterou jsme získali za novou dvounápravovou lokomotivu řady 709-621.1, či Výroční cena ACRI 2008 v kategorii „Kolejová vozidla pro železnici“ za asynchronní lokomotivu řady 719.7, udělená na berlínském veletrhu InnóTrans.

Can you introduce your company, CZ LOKO, and say something about its past and present?

Despite the fact that CZ LOKO has only been operating under its current name since December 2006, its history reaches all the way back to 1849. That's when rail vehicles and later steam locomotives first began to be repaired in Česká Třebová. So as rail vehicles have developed technically, our company has reorganised itself to focus on repairing motorised and later electric locomotives. At present, we are engaged in modernisations and we even produce our own locomotives.

Can you present some of your company's results?

We most value the results we have achieved in the production of new motorised locomotives. The production of rail vehicles in the Czech Republic has a long and celebrated history. In fact, the first rail vehicles began to be manufactured in Bohemia as early as the end of the 19th century. Unfortunately, this industry went into decline at the end of the 20th century, but it was at this time that we managed to produce our first motorised locomotive and in so doing we have preserved their production in the Czech Republic. Our successes were corroborated by a Gold Medal at the Brno International Engineering Fair for our new series 709-621.1 two-axle locomotive and by the Annual Prize at ACRI 2008 in the category of “rail vehicles for railway” for the series 719.7 asynchronous locomotive, awarded at the Berlin InnóTrans trade fair.



Z historie společnosti CZ LOKO, a. s.

- 1849–1867 Vznik železničních dílen v České Třebové a zahájení oprav parních lokomotiv
- 1966–1972 Přejít z oprav parních lokomotiv na opravy motorových lokomotiv
- 1987–1988 Zahájení oprav elektrických lokomotiv
- 1992–1997 Vznik HOLDINGU ČMKS a zahájení komplexních modernizací lokomotiv
- 2001–2003 Obnovení výroby motorových lokomotiv v ČR
- 2006–2007 Změna názvu a registrace obchodní značky CZ LOKO

The history of CZ LOKO, Jsc.

- 1849–1867 Establishment of workshops in Česká Třebová and launch of steam locomotive repairs
- 1966–1972 Transition from steam locomotive repairs to motorised locomotive repairs
- 1987–1988 Launch of electric locomotive repairs
- 1992–1997 Establishment of HOLDING ČMKS and launch of comprehensive locomotive modernisation
- 2001–2003 Renewal of motorised locomotive production in the Czech Republic
- 2006–2007 Change of name and registration of the brand name CZ LOKO

Jak spolupracujete s Národním technickým muzeem?

Naše spolupráce s NTM spočívá zejména v opravách historických vozidel, která má muzeum ve svých sbírkách. Opravili jsme například Ringhofferův čtyřnápravový elektrický vůz EM 400.001 z roku 1903. Podíleli jsme se také na opravě pojezdu salonního vozu následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este.

Má společnost CZ LOKO do budoucna nějaké zajímavé plány?

Snažíme se navázat na výsledky, kterých jsme již ve výrobě a modernizaci drážních vozidel dosáhli. Naším cílem je vybudovat z CZ LOKO společnost, která bude zaujímat významné místo na železničním trhu. I proto neustále vyhledáváme další obchodní příležitosti a připravujeme nové technické projekty, se kterými se chceme uplatnit jak na stávajících, tak i nových zahraničních trzích, a úspěšně zde prezentovat české strojírenství. Vidíme v tom naplnění odkazu našich předků. Splnit tyto naše záměry by nám měla pomoci mladá, technicky zdatná generace. I z tohoto důvodu dlouhodobě spolupracujeme s vysokými školami. Ať se již jedná o pořádání pravidelných technických konferencí či o ve spolupráci s Univerzitou Pardubice každoročně vyhlašovanou cenu pro neúspěšnější studenty Dopravní fakulty Jana Pernera.

How do you cooperate with the National Technical Museum?

Our cooperation with the NTM involves mainly repairs to the historic carriages that the museum has in its collections. For example, we repaired Ringhoffer's EM 400.001 four-axle electric carriage dating from 1903. We also took part in the repair of the undercarriage of Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage.

What are CZ LOKO's plans for the future?

We are trying to follow up on the results which we have achieved in the production and modernisation of rail vehicles. Our goal is to build CZ LOKO into a company that will occupy an important position on the railway market. This is another reason why we are constantly looking for new business opportunities and are preparing new technical projects for our current markets as well as new foreign ones and successfully present Czech engineering. In doing this, we are carrying on the legacy of our predecessors. A young, technically savvy generation should help us meet these goals, and this is one reason for our long-term cooperation with universities. This involves organising regular technical conferences and cooperation with the University of Pardubice on an annual prize for the most successful students of the Jan Perner Transport Faculty.

Padesát let sloužit cestujícím je zavazující

„V dnešní uspěchané době, která žádá rychlé reakce na potřeby zákazníků, jsou uplynulé roky výhodou. Jsou zásobárnou zkušeností i nevyužitých nápadů, můžeme čerpat z bohaté firemní tradice. Ta byla, je i bude založena na snaze maximálně vyhovět našim zákazníkům, aby jejich cesta byla příjemnější a pohodlnější. Padesát let existence naší firmy je též dokladem, že svoji práci děláme dlouho a úspěšně.

Děkuji všem, kteří se zasloužili o to, že jsme mohli oslavit kulaté výročí, zaměstnancům společnosti, obchodním partnerům, ale hlavně Vám – našim zákazníkům.“

Bohumír Bárta, generální ředitel – JLV, a. s.

Společnost JLV, a. s., za léta svého působení na „kolejích“ prošla dynamickým vývojem a dnes je důležitou cateringovou firmou moderního typu s působností jak v ČR, tak v zahraničí. Jednotlivé činnosti se rozšířily a vznikly nové dceřiné společnosti.

Hlavním předmětem podnikání JLV, a. s., je zajištění kompletního servisu jak v kolejovém, tak stacionárním gastronomickém provozu. Společnost je jako jediná tuzemská cateringová společnost působící na českých železničních dopravních cestách členem IRCG (International Rail Catering Group). Je držitelem certifikátů ISO 9001:2001, HACCP a The Most Innovative Caterer IRCG.

Prostřednictvím dceřiné společnosti JP Servis, a. s., provozuje síť obchodních středisek PONT a realizuje koncepty FORNETTI CAFFÉ – káva na cestu, FORNETTI CENTRO a BIO POINT. Další dceřinou společností je BK Team, a. s., která je provozovatelem sítě rychlého občerstvení BURGER KING®, kde se JLV, a. s., stala jedním z prvních držitelů franšizy pro ČR.

Zajímavými projekty jsou také např. výroba balených baget DUNDEE, bagetérie PAPPATA take-away v nové odbavovací hale autobusového nádraží Praha Florenc, DEPO café & bar v hale hlavního nádraží v Brně a MOMENTO Fast Restaurant Concept v sídle JLV, a. s.

K 1. lednu 2010 akciová společnost Jídelní a lůžkové vozy změnila svůj název na JLV, a. s., čímž dala oficiální platformu oblíbené a často používané zkratce JLV. Nový název tak lépe koresponduje s grafickým pojetím loga firmy a dynamikou doby.

Pevně věříme, že cesty s námi pro Vás budou příjemným zážitkem i v dalších letech, neboť „S NÁMI CESTA CHUTNÁ“.

Více informací o našich aktivitách, akcích a suvenýrech naleznete na www.jlv.cz.



1. Strohá eleganc moderní koncepce v bistro vozech jednotek Pendolino je v kontrastu s noblesou 30. let 20. století; 2. Bohumír Bárta, generální ředitel, JLV, a. s.; 3. Interiér vozu vyrobeného v SSSR a „kypjatok“ připravovaný v ruském samovaru v lůžkových vozech v 60. letech minulého století.

1. The austere elegance of modern design in Pendolino buffet cars contrasts with the noblesse of the 1930s; 2. General Manager, JLV, Jsc. (Dining and Sleeping Cars, Jsc.); 3. The interior of a Soviet-made car and a Russian samovar – this was a typical scene in sleeping cars going to the Soviet Union in the 1960s.



Fifty years of serving passengers is a commitment

"In the rush of the modern world requiring quick attention to customer needs, the years past are an advantage – a repository of experience and ideas. We can draw on a rich company tradition which has been, is and will continue to be based on an effort to maximally accommodate our customers in order to make their journey more pleasant and more comfortable. Our company's fifty years of existence is also proof that we've been doing our work successfully and for a long time. I would like to thank all those who have made it possible for us to celebrate our 50th anniversary – company employees, business partners and especially you, our customers."

Bohumír Bárta, CEO – JLV, Jsc.

During its years of service "on the rails", JLV, Jsc. has undergone dynamic development and today is a major modern catering company active in the Czech Republic and abroad. Our individual activities have expanded and new subsidiaries have been established.

The main area of JLV's business is providing comprehensive service for onboard as well as stationary gastronomic operations. The company is the only domestic catering company active on Czech railway lines which is a member of the IRCG (International Rail Catering Group). It holds the certificates ISO 9001:2001, HACCP and The Most Innovative Caterer IRCG.

Through its subsidiary, JP Servis, Jsc., it operates the PONT network of convenience stores and realises the concepts of FORNETTI CAFFÉ – coffee for the journey, FORNETTI CENTRO and BIO POINT. Another subsidiary is BK Team, Jsc., which operates the BURGER KING® chain of fast food restaurants from among JLV was one of the first franchisee in the Czech Republic.

The company's other interesting projects include the production of DUNDEE wrapped baguettes, the PAPPATA take-away baguetterie in the new departure hall of Prague's Florenc bus station, the DEPO café & bar at Brno Main Station and the MOMENTO Fast Restaurant Concept at JLV's headquarters.

As of 1 January 2010, JLV, Jsc. changed its name to JLV, Jsc., and in so doing provided an official platform for the favourite and frequently used abbreviation JLV. The new name also better reflects the graphic design of the company's logo and the dynamic nature of the times.

We firmly believe that travelling with us will be a pleasant experience for you even in the years to come, because "THE JOURNEY TASTES BETTER WITH US". You can find more information about our activities, events and souvenirs at www.jlv.cz.

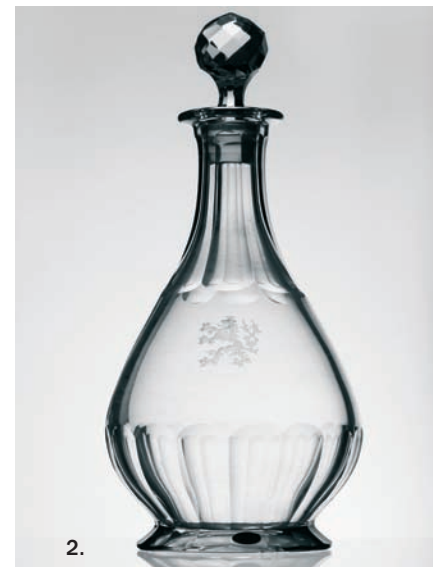
1. Rodinná pohoda v lůžkovém voze WLABmz; 2. JLV catering – bankety na nejvyšší úrovni: vládní salonek Praha hl. n. a restaurace Secese Brno; 3. Minibarový prodej na místo zajišťuje maximální pohodlí cestujících v obou vozových třídách vlaků Pendolino.

1. Family comfort in the WLABmz sleeping car; 2. JLV catering – top-notch banquets: the VIP lounge at Prague Main railway station and Secese restaurant Brno; 3. Minibar sales cater for maximum comfort of passengers in both classes of the Pendolino trains.



1.

Moser



2.

1. Servis Splendid je vyráběn od roku 1911 dodnes; 2. Originální karafa Moser z roku 1925, která se zachovala ve sbírce NTM jako původní vybava salonního vozu.

1. The Splendid set has been in production from 1911 to the present.; 2. Original Moser carafe dating from 1925, which was preserved in the NTM's collection as part of the saloon carriage's original amenities.

Sklárna Moser navazuje na nejlepší tradice českého sklářství. Ve světovém měřítku reprezentuje vrchol řemeslné rukodělné výroby v oblasti nápojového a dekorativního skla. Sklo Moser je synonymem trvalého hledání dokonalosti. Zpracování bezolovnatého křišťálu, dokonalé ruční broušení, rytí, malování zlatem a platinou přinesly celou řadu ocenění na světových výstavách. Špičková kvalita a nadčasovost jsou hodnoty, které překonávají všechny umělecké směry a módní trendy. Výrobky vynikající svou čistotou, brilancí, elegancí a klasickými proporcemi se staly honosným majetkem královských rodů, prezidentů a jiných významných osobností na celém světě. Díky této tradici je sklo Moser dodnes oprávněně označováno jako „sklo králů“. Anglický král Eduard VII., norský král Haakon VII., anglická královna Alžběta II., španělský král Alfons XIII., československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk, papež Pius XI., perský šáh a mnoho dalších podleho kouzlu luxusních nápojových souprav a dekorativního skla Moser.

Sklárna dodávala také Ministerstvu zahraničí za 1. republiky a vybavila mimo jiné i salonní vůz, který používal Dr. Edvard Beneš. Společnost pokračuje v tradici a pro reprezentační účely věnovala své sklo Splendid i pro vůz Ferdinanda d'Este, který odjel na výstavu do holandského Utrechtu.

The Moser glassworks is built on the best traditions of Czech glassmaking. On a world scale, it represents the pinnacle of hand-made artisan production in the area of beverage and decorative glassware. Moser glass is a synonym for the perpetual search for perfection. Working with lead-free crystal, perfect hand grinding, engraving, and painting with gold and platinum have yielded a series of awards at world exhibitions. Top quality and timelessness are values which surpass all artistic movements and fashion trends. These products – outstanding in their clean, brilliant elegance and classic proportions – soon became the proud property of royal families, presidents and other distinguished personages all over the world. To this day, Moser glass is rightly called the “glass of kings” thanks to this tradition. British King Edward VII, Norwegian King Haakon VII, British Queen Elizabeth II, Spanish King Alfonso XIII, Czechoslovak President Tomáš Garrigue Masaryk, Pope Pius XI, the Persian Shah and many others have succumbed to the magic of Moser luxury beverage sets and decorative glass.

The glassworks also supplied the Foreign Ministry during the First Czechoslovak Republic, including the saloon carriage used by Edvard Beneš. The company is continuing in this tradition and has supplied its Splendid glass for representative purposes in the carriage of Archduke Franz Ferdinand, which has departed for an exhibition in Utrecht.

O zrod sklárny se zasloužil Ludwig Moser (1833–1916), tvořivý a talentovaný rytec, který roku 1857 založil v lázeňském městě Karlovy Vary firmu nesoucí jeho jméno. Specializací na foukané, broušené, ryté a malované sklo si v průběhu mnoha desetiletí vydobyl pevné místo mezi světovými výrobci skla té nejvyšší kvality.

Výjimečná umělecká díla vyžadují vybranou mezinárodní prodejní síť. První značková prodejna Moser byla otevřena v centru Prahy již v roce 1925. Od té doby společnost rozšířila prodejny v České republice do Karlových Varů, Českého Krumlova a Brna. S tvorbou moserovských sklářů se můžete setkat také na mnoha místech Evropy, Severní a Jižní Ameriky, Asie a Austrálie. Moser představuje své tradiční i nové kolekce na nejvýznamnějších světových výstavách.

Přesvědčte se o špičkové kvalitě, nadčasovém designu a trvalé hodnotě výrobků značky Moser. Profesionální tým Vám ochotně poradí s výběrem z bohatého sortimentu a zajistí kompletní servis k Vaší plné spokojenosti.

The glassworks came into being thanks to Ludwig Moser (1833–1916), a creative and talented engraver who in the spa town of Karlovy Vary in 1857 founded the company bearing his name. Through its specialisation in blown, ground, engraved and painted glass, it has earned a firm position over many decades among the world's producers of the highest quality glass. Exceptional artistic works require a distinguished international sales network. The first Moser shop was opened in the centre of Prague in 1925. Since then, the company has expanded its stores in the Czech Republic to Karlovy Vary, Český Krumlov and Brno. You may also encounter the works of Moser's glassmakers at locations across Europe, North and South America, Asia and Australia. Moser presents its new and traditional collections at the most distinguished world exhibitions.

Come and experience the top quality, timeless design and permanent value of Moser products for yourself. Our professional team is happy to assist you with your selection from a rich assortment and will provide complete service to your full satisfaction.

Prodejny Moser v České republice Praha

Staroměstské náměstí 603/15
110 00 Praha 1
Tel: +420 221 890 891
Fax: +420 224 214 314
E-mail: pha-star@moser-glass.com
Po–Pá: 10–20, So–Ne: 10–19

Prodejny v Karlových Varech

Kpt. Jaroše 46/19, 360 06 Karlovy Vary
Tel: +420 353 416 136
Fax: +420 353 449 619
E-mail: kv-dvory@moser-glass.com
Po–Pá: 8–17.30, So: 9–15

Tržiště 7, 360 01 Karlovy Vary
Tel: +420 353 235 303
Fax: +420 353 226 201
E-mail: kv-trziste@moser-glass.com
Po–Pá: 10–19, So–Ne: 10–18

Návštěvnícké centrum Moser – exkurze
do sklářské hutě, muzeum, prodejna
Kpt. Jaroše 46/19, 360 06 Karlovy Vary
Tel: +420 353 416 112,
fax: +420 353 449 619
E-mail: museum@moser-glass.com
Po–Ne: 9–17

Prohlídka hutě na základě rezervace
Po–Ne: 9–14.30

Zákaznický servis:

Tel.: +420 353 416 242, 800 166 737
Fax: +420 353 449 619
E-mail: customerservice@moser-
-glass.com
www.moser-glass.com

Moser stores in the Czech Republic Prague

Staroměstské náměstí 603/15
110 00 Praha 1
Tel: +420 221 890 891
Fax: +420 224 214 314
E-mail: pha-star@moser-glass.com
Mon–Fri: 10–20, Sat–Sun: 10–19

Stores in Karlovy Vary

Kpt. Jaroše 46/19, 360 06 Karlovy Vary
Tel: +420 353 416 136
Fax: +420 353 449 619
E-mail: kv-dvory@moser-glass.com
Mon–Fri: 8–17.30, Sat: 9–15

Tržiště 7, 360 01 Karlovy Vary
Tel: +420 353 235 303
fax: +420 353 226 201
E-mail: kv-trziste@moser-glass.com
Mon–Fri: 10–19, Sat–Sun: 10–18

Visit the Moser Visitors Centre – tours
of glassworks, museum, store
Kpt. Jaroše 46/19, 360 06 Karlovy Vary
Tel: +420 353 416 112
Fax: +420 353 449 619
E-mail: museum@moser-glass.com
Mon–Sun: 9–17

Glassworks tours by reservation
Mon–Sun: 9–14.30

Customer service:

Tel.: +420 353 416 242, 800 166 737
Fax: +420 353 449 619
E-mail: customerservice@moser-
-glass.com
www.moser-glass.com

Pár slov o Nadaci Okřídlené kolo

A few words about the Winged Wheel Foundation

Na začátku snah o založení Nadace Okřídlené kolo stála v roce 2002 pracovní skupina vedená Miroslavem Kapounem, která si dala za cíl pomáhat při záchraně a obnově parních lokomotiv. Ke spolupráci byl přizván Mgr. Josef Tomeček a po dvouletém snažení byla ustavena a u Krajského soudu v Ostravě dne 26. dubna 2004 zapsána NADACE OKŘÍDLENÉ KOLO. U jejího zrodu stálo i Národní technické muzeum, České dráhy, a. s., a Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Jako první se nadaci podařilo v roce 2005 opatřit finance na opravu unikátního parního motorového vozu M 124.001 „KOMAREK“, který je ve sbírkách NTM. Nadace také podporuje železniční dopravu obecně a pomáhá při záchraně a obnově kulturního dědictví českých drah. V roce 2006 byla například i díky jejím aktivitám postavena Přerovská miniželeznice.

V současné době iniciuje zprovoznění parní lokomotivy 314.303 z roku 1898, opravu historických osobních vozů a výstavbu Železničního muzea v Olomouci. Finančně podpořila restaurování salonního vozu Františka Ferdinanda d'Este a podílela se i na jízdě zvláštního vlaku z Prahy do Londýna na počest 100. narozenin sira Nicolase Wintona.

Nadace Okřídlené kolo tímto děkuje partnerům a sponzorům za podporu a těší se na další společné projekty vedoucí k záchraně kolejových vozidel a prezentaci naší železniční historie.



Nadace Okřídlené kolo (Winged Wheel Foundation) got its start in 2002 as a working group led by Miroslav Kapoun which set as its goal to assist in saving and restoring steam locomotives. Josef Tomeček was invited to collaborate and, after two years of trying, NADACE OKŘÍDLENÉ KOLO was established and registered on 26 April 2004 at the Regional Court in Ostrava. The National Technical Museum, Czech Railways and the Rail Infrastructure Administration stood at the Foundation's birth.

As its first project, the Foundation succeeded in 2005 in obtaining funding to repair the unique M 124.001 "KOMAREK" motorised steam carriage, which is in the NTM's collection. The Foundation also supports rail transport generally and assists in saving and restoring the cultural heritage of Czech railroads. In 2006, for example, the Přerov Miniature Railroad was built thanks in part to the Foundation's activities.

At present, the Foundation is initiating the return to service of steam locomotive 314.303, dating from 1898, the repair of historic passenger carriages and the construction of the Railway Museum in Olomouc. It provided financial support for the restoration of Archduke Franz Ferdinand's saloon carriage and also participated in the journey of a special train from Prague to London in honour of Sir Nicholas Winton's 100th birthday.

Nadace Okřídlené kolo would like to thank its partners and sponsors for their support and looks forward to future joint projects to save railway vehicles and to present our railway history.

Reburber, Zpravodaj Národního technického muzea, 5/2010. Vychází 2 x ročně, vydáno v Praze 18. 5. 2010. Registrace MK ČR pod číslem MK ČR E 17879

Vydává: Národní technické muzeum, Kostelní 42, 170 78 Praha 7, IČ: 00023299, www.ntm.cz. **Redakce:** Mgr. Alice Trísková, tel.: 220 399 253, E-mail: alice.triskova@ntm.cz

Anglický překlad: Evan W. Mellander **Grafická úprava:** grafické studio Artedit, www.artedit.cz

Veřejná sbírka na opravu parní lokomotivy 464.202

Nadace Okřídlené kolo vyhlásila veřejnou sbírku, jejíž výtěžek bude použit na opravu a znovuzprovoznění lokomotivy 464.202, přezdívané Rosnička, která je součástí sbírek Železničního muzea NTM. Sběrka probíhá až do 31. prosince 2011 a přispívat je možno na zvláštní bankovní účet číslo 215592525/0300, zřízený u ČSOB Přerov.

Public collection for the repair of steam locomotive 464.202

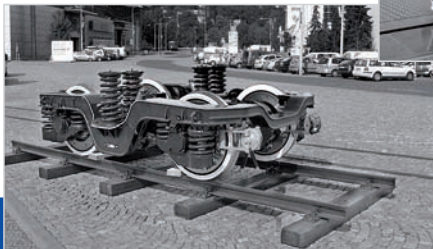
The Winged Wheel Foundation has announced a public collection, the proceeds of which will be used for the repair and return to operational service of locomotive 464.202, nicknamed Rosnička, which is part of the collections of the NTM's Railway Museum. The collection will run through 31 December 2011 and donations can be made to special bank account number 215592525/0300 at ČSOB in Přerov.



VÝROBA, MODERNIZACE A OPRAVY DRÁŽNÍCH VOZIDEL



PRODUCTION, MODERNIZATION AND REPAIR OF RAILWAY VEHICLES



Výroba, modernizace, remotorizace a opravy motorových i elektrických lokomotiv a jejich komponentů.

Production, refurbishment, re-powering, overhauls and repairs of the diesel-electric locomotives and their components.

Výroba, modernizace, remotorizace a opravy posunovacích zařízení a speciálních drážních vozidel.

Production, refurbishment, repairs of the technological and special railway vehicles.

Projektce, konstrukce a schvalování drážních vozidel a jejich částí.

Design, development and homologation of the rail vehicles and their components.

Strojírenská výroba, obrábění kovů, svářečské práce, opravy a provádění nových nátěrů drážních vozidel a autobusů.

Engineering production, machining, welding, new painting of locomotives and bus car bodies.

Komplexní obchodní a servisní služby v oblasti vlečkového provozu včetně provozování vleček.

Cover-all commercial and maintenance and operational services in the field of railway sidings.

Vnitrostátní i mezinárodní doprava a zasilatelství (železniční, automobilová, letecká i kombinovaná doprava).

Domestic and international transportation and forwarding services (railway, road, air and combined services).

Opravy historických kolejových drážních vozidel.

Repairs of the historical railway vehicles.

Poradenská činnost a výcvik obsluhy kolejových vozidel.

Consultancy and training of the engine-drivers.

Pronájem hnacích kolejových drážních vozidel.

Locomotives leasing and rental services.

CZ LOKO, a.s., Bezručovo nám. 580, Česká Třebová, CZ-560 02
tel.: +420 325 518 811, fax: +420 325 518 888
e-mail: czloko@czloko.cz, www.czloko.cz

**Zákazníky máme všude tam,
kam vedou koleje...**