

Císařský dvorní vlak z roku 1891

listopad 2012
Ing. Jiří Daněk, Otrokovice

Dvorní vlak z roku 1891

Tento text pojednává o osmivozové soupravě dvorního vlaku císaře Františka Josefa I, který byl vyroben v továrně Františka Ringhoffer v Praze na Smíchově v roce 1891.

Do dnešních dnů se zachoval pouze jeden vagon z této soupravy rakouského císaře a to jídelní vůz. Lze ho vidět v Národním technickém muzeu v Praze. Vůz má výrobní číslo 40 002/1891.

Celá vlaková souprava měla tmavozelenou barvu. Stěny a stropy vagonů měly dvojitou vrstvu dřevěného obložení, meziprostory byly kvůli odhlučnění vyplněny impregnovaným papírem. Dvojitá okna rovněž tlumila hluk. Oddělení byla vytápěna párou a osvětlena elektrickým proudem, který dodávala parní elektrárna, umístěná ve služebním voze Hz 001. V každém vagoně byla ještě zabudovaná rezervní akumulátorová baterie.

Každý vagon měl svého vozmistra, který udržoval pořádek a teplotu. Touto prací byli pověřováni staří železničníci, kteří sloužili u železnice více než 30 let.(2)

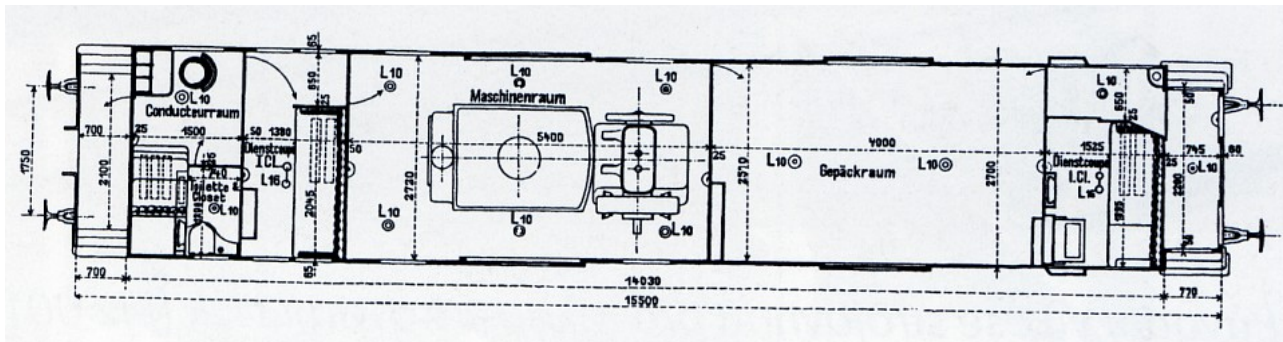


Obrázek 1 - Sestava dvorního vlaku. (1)

Vozy jsou řazeny zprava

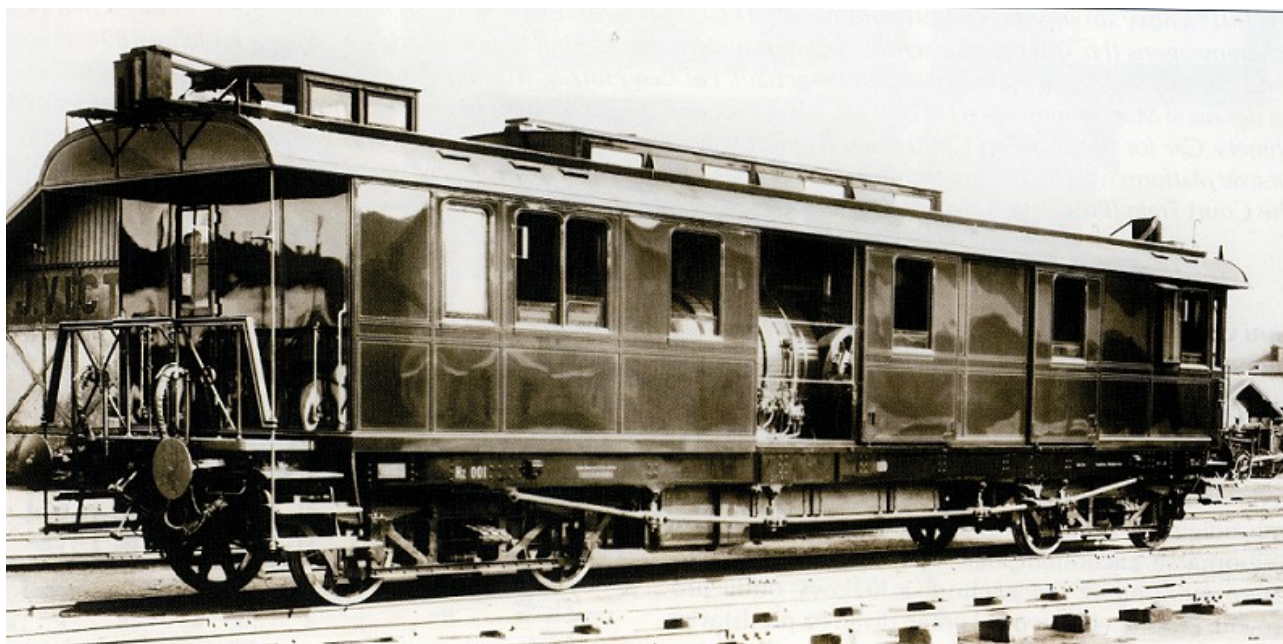
- Hz 001 Služební vůz
- Hz 005 Jídelní vůz
- Hz 003 Salonní vůz pro císaře
- Hz 004 Salonní vůz pro dvorní suitu
- Hz 006 Kuchyňský vůz
- Hz 002 Vůz pro suitu
- Hz 007 Vůz pro suitu
- Hz 008 Vůz pro doprovod

Služební vůz KKStB Hz 001 výrobní číslo 40 007/1891



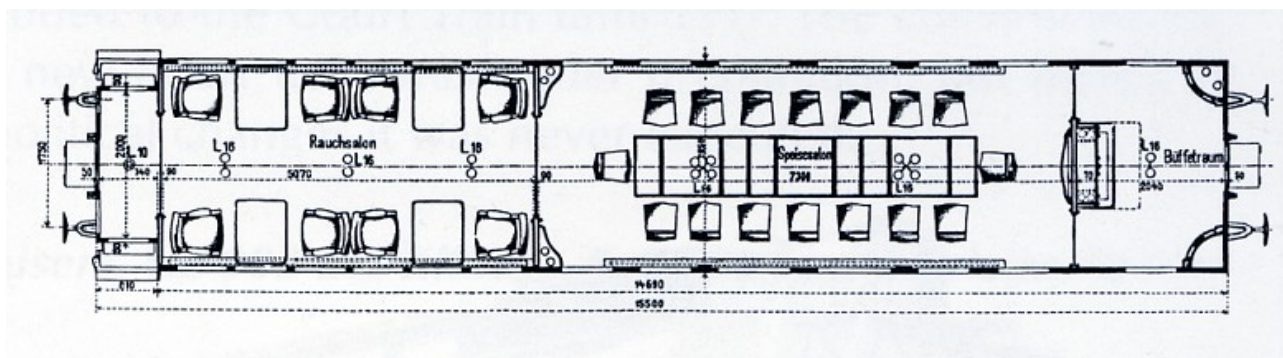
Obrázek 2 – Služební vůz KKStB Hz 001

Čtyřnápravový vůz. Na jednom čele měl otevřenou plošinu, k níž přiléhala místnost pro průvodčího s vyvýšeným brzdářským stanovištěm a záchod. Vedle bylo oddělení pro ředitele dvorních cest. Ve střední části vozu byly dva velké oddíly s bočními posuvnými dveřmi. Jeden byl zavazadlový oddíl a druhý strojovna. Strojovna byla vybavena malým ležatým parním kotlem, stojatým dvouválcovým sdruženým parním strojem o výkonu 18 koní a dynamem, které dodávalo stejnosmětný proud o napětí 50V pro osvětlení vlaku a dobíjení vozových baterií. Výkon dynama byl 10kW. Pára z malého kotle kromě pohonu parního stroje s dynamem sloužila také pro vytápění vlaku.



Obrázek 3 - Služební vůz Hz 001 (1)

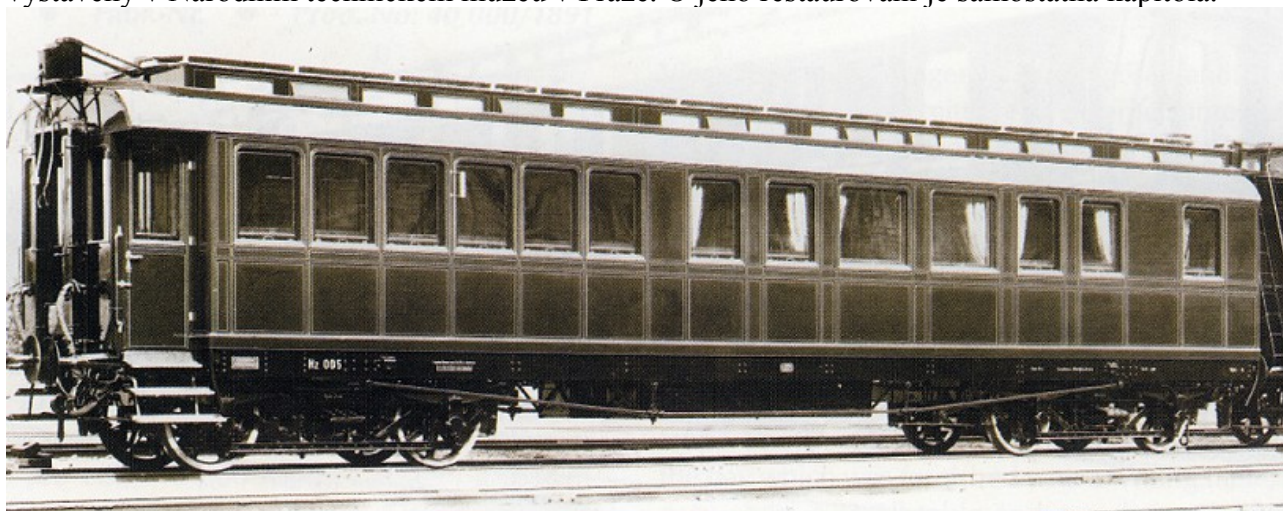
Jídelní vůz KKStB Hz 005, výrobní číslo 40 002/1891



Obrázek 4 - Jídelní vůz KKStB Hz 005

Čtyřnápravový vůz, jehož podstatnou část tvořila jídelna s podélným stolem pro 16 osob. Na schématu vlevo od jídelny je kuřácký salonek se čtyřmi stolky a dvěma křesly u každého z nich. Vpravo od jídelny byl malý oddíl pro přípravu servírovaných jídel.

Tento vůz se zachoval jako jediný z císařského vlaku vyrobeného v roce 1891. Je zrestaurovaný a vystavený v Národním technickém muzeu v Praze. O jeho restaurování je samostatná kapitola.



Obrázek 5 - Jídelní vůz Hz 005 (1)

Výtvarné řešení jídelního vozu navrhl v historizujícím slohu architekt Jiří Stibral. Rozdělil prostor vozu na čtyři části – malou přípravnu servírovaných jídel, velký jídelní sál se 16 místy, kuřácký salonek se čtyřmi stolky a osmi křesílky, k němuž přiléhal vstupní představek. Stěny byly zdobeny jemně polychromovanými vytlačovanými koženými tapetami ve vyřezávaných lištách a deštěním z ořechu. Okna byla dekorována vyšívánými záclonami zavěšenými na garnýžích zdobených řezbou. Dělicí příčka v jídelně, opatřena na bocích intarzovanými posuvnými dveřmi, byla ze strany přípravy jídel tvořena bufetovou skříní, ze strany jídelny pak velkým zrcadlem v bohatě vyřezávaném rámu, na jehož vrcholku byl umístěn štít s českým lvem. U paty zrcadla stál velký zdobený chladič na nápoje.

Na výzdobě interiéru (dřevořezby, kožené tapety, bohaté čalounění) se podíleli profesori a studenti pražské umělecko-průmyslové školy. Řezbářské práce zhotovil ateliér prof. Kastnera.

Prof. Ženíšek navrhl a provedl figurální nástropní olejomalbu. Jednalo se o zcela ojedinělou a v salonních vozech do té doby nepoužitou dekoraci. Tři nástropní obrazy jsou na plátně, upevněné v vyřezávaných rámech. Ústředním námětem je Hebe, bohyně věčné mladosti a číšnice olympských bohů, servírující nápoje. Na postraních obrazech jí přísluhují putti (drobné nahé dětské postavy doplňující architektonickou dekoraci).



Obrázek 6 - Pohled do jídelny z kuřáckého salonku vozu Hz 005 (1)



Obrázek 7 - Nástrovní malby v jídelním voze Hz 005 (1)



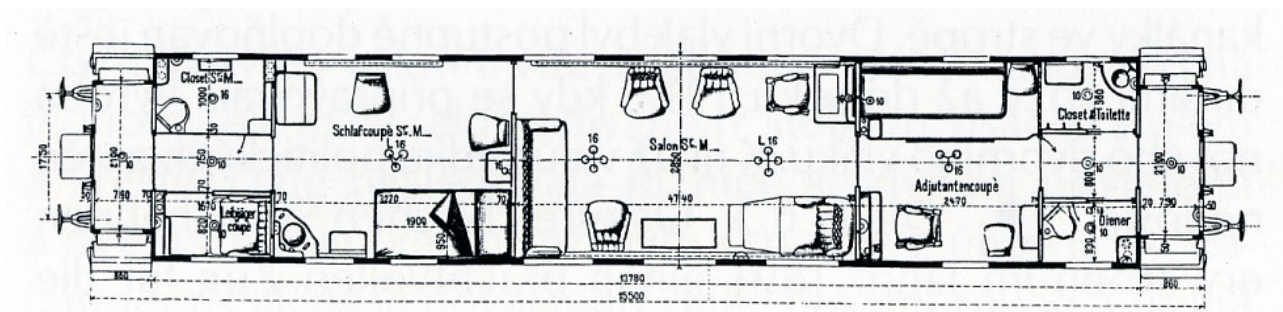
Obrázek 8 - Prof. František Ženíšek

Prof. František Ženíšek (1849-1916) v roce 1891 navrhl a namaloval nástrovní malby v jídelním voze dvorního vlaku císaře Františka Josefa I a v roce 1893-1894 namaloval portrét císaře FJI pro zasedací síň České akademie. (6)



Obrázek 9 - Kuřácký salonek jídelního vozu Hz 005 (1)

Salonní vůz pro císaře KK StB Hz 003, výrobní číslo 40 000/1891

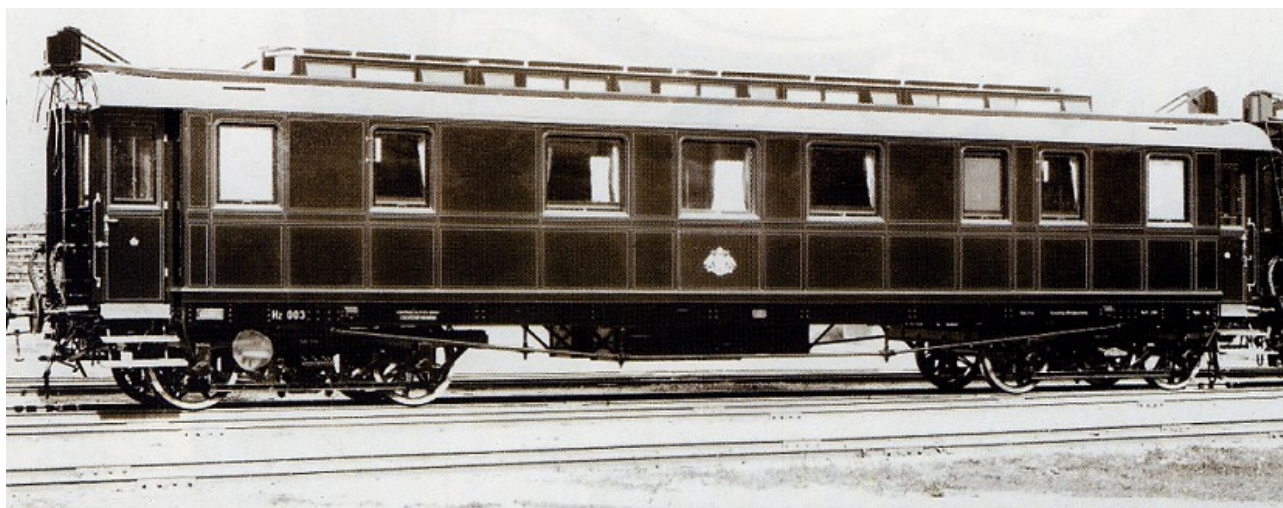


Obrázek 10 - Salonní vůz pro císaře KK StB Hz 003

Byl to čtyřnápravový vůz. Interiér byl ve stylu Makartovy epochy - s nádhernými dřevořezbami a vykládanými stěnami a stropy, s těžkými plyšovými závěsy a koberci. Ve střední části vozu byl salon pro denní pobyt panovníka a jeho vybavení sestávalo z velkého psacího stolu, divanu, lenošky, stolku a křesla. Na cesta se většinou vozilo cestovní psací náčiní, které bylo uloženo v hnědém koženém kufříku. Ten obsahoval skleněné lahvičky s červeným a černým inkoustem, dřevěnou agrafu s hrotitými péry, tužku, gumu, odstraňovač inkoustu, nádobu s posypátkem a stříbrný popelník. (2)

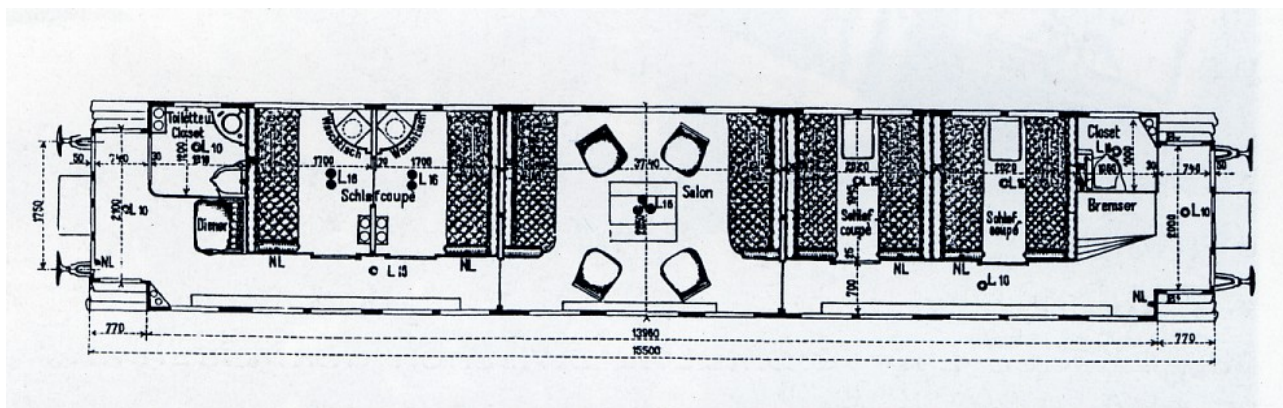
Na schematu vlevo je vedle salonu císařova ložnice s polním železným lůžkem, křesly a umývadlem. Vedle je kupé císařova osobního myslivce.

Na schematu vpravo vedle salonu je oddíl pro císařova pobočníka s lůžkem a psacím stolem. Vpravo dole je kupé pro císařova osobního komorníka.



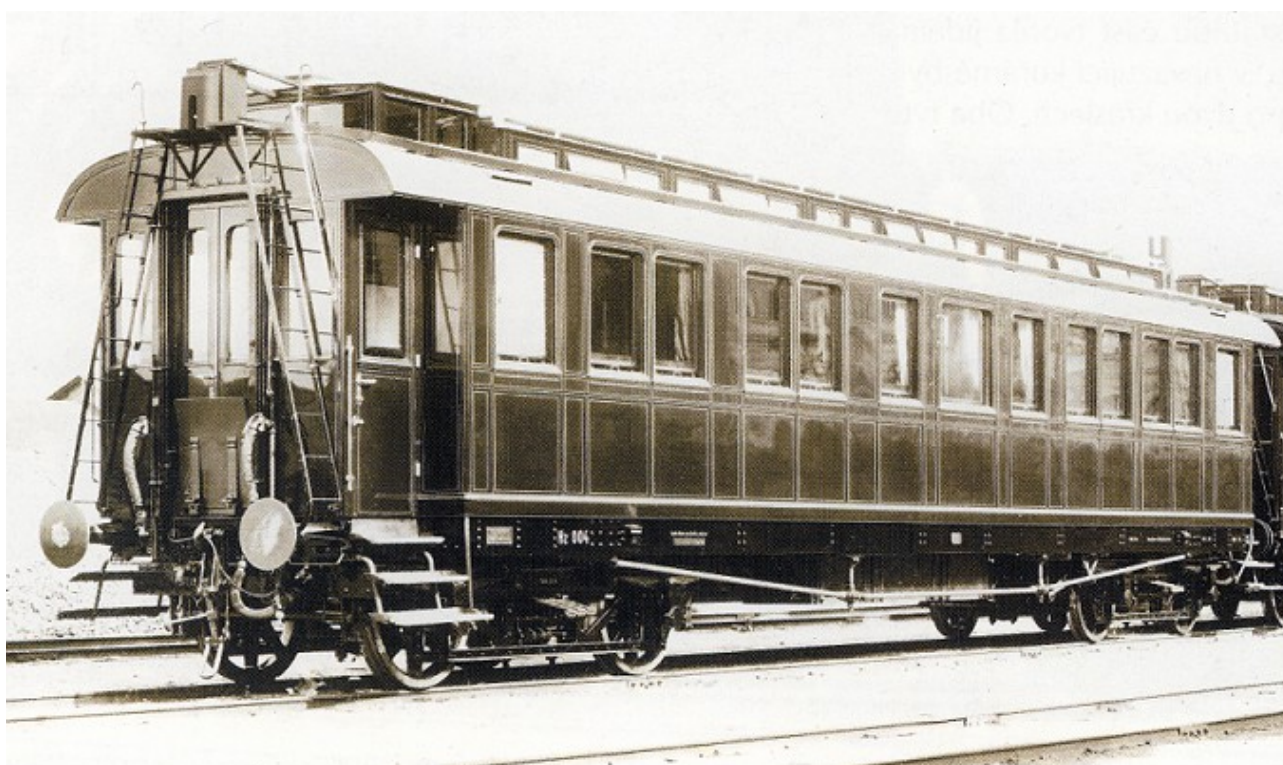
Obrázek 11 - Salonní vůz císaře Hz 003 (1)

Salonní vůz pro dvorní suitu KKStB Hz 004, výrobní číslo 40 001/1891

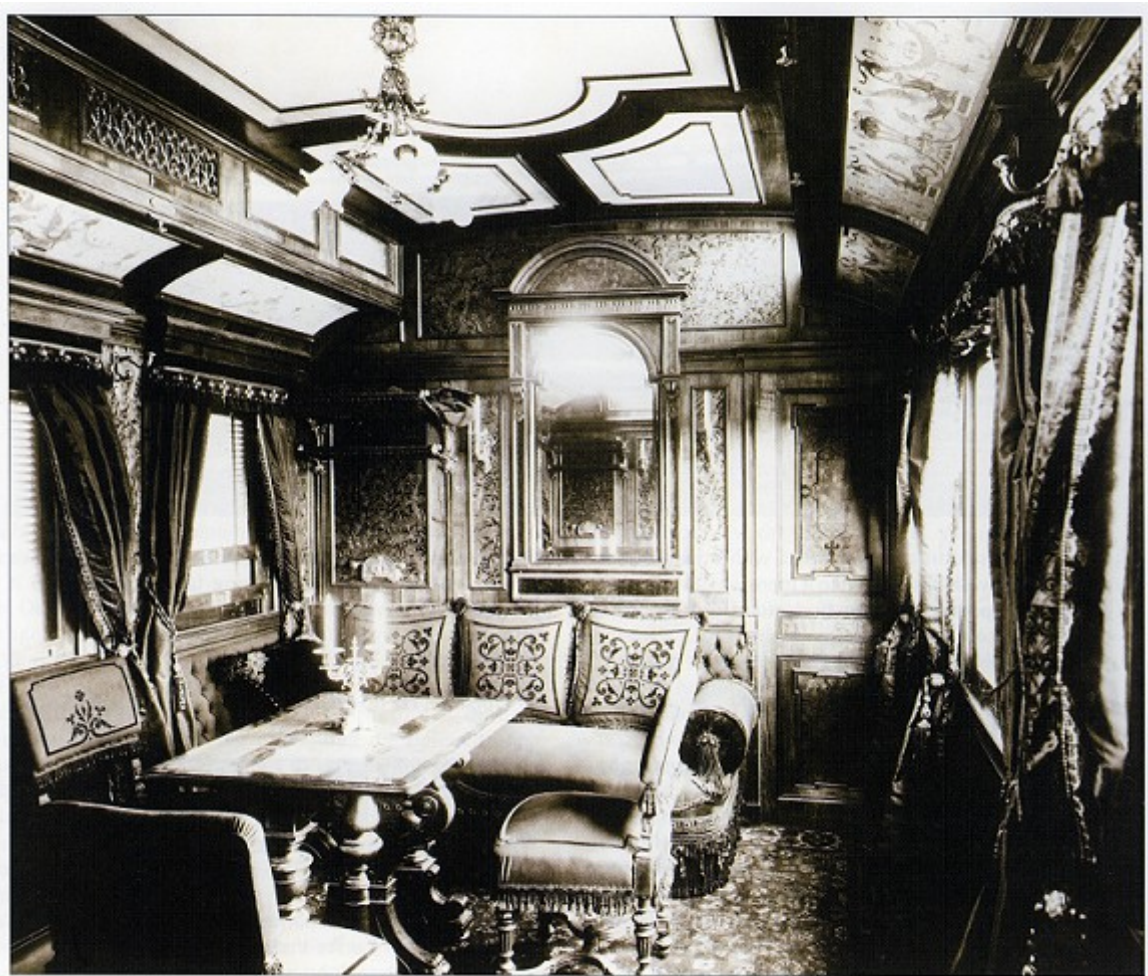


Obrázek 12 - Salonní vůz pro dvorní suitu KKStB Hz 004

Byl to také čtyřnápravový vůz. V jeho střední části byl menší salonek se dvěma divany, čtyřmi křesly a stolem. Ve voze byly dále čtyři oddíly. Vlevo dva dvoulůžkové propojitelné posuvnou stěnou, a dva čtyřlůžkové vpravo od salonku. Na schématu úplně vlevo je záchod a sedadlo pro personál, úplně vpravo je záchod a vyvýšené brzdářské stanoviště.

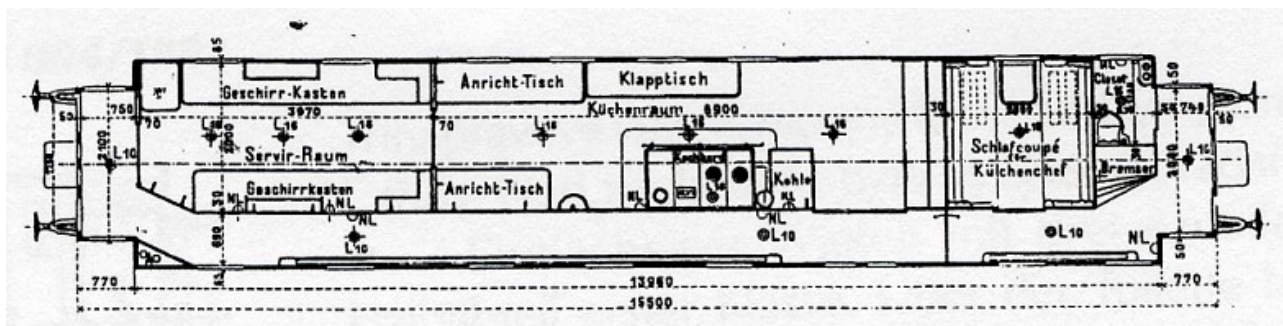


Obrázek 13 - Salonní vůz pro dvorní suitu Hz 004 (1)



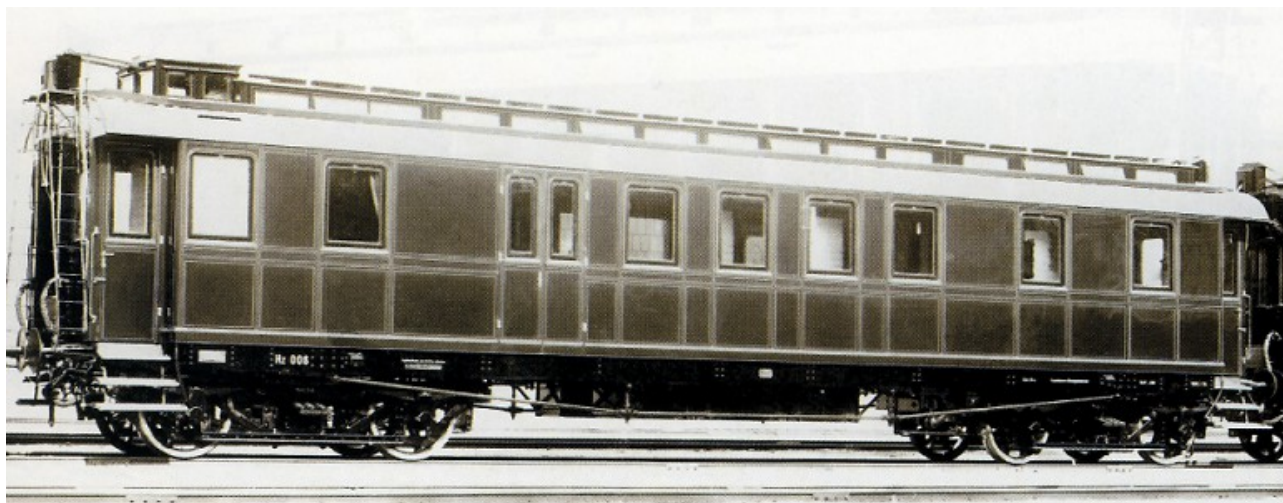
Obrázek 14 - Pohled do salonku ve voze Hz 004 pro dvorní suitu. (1)

Kuchyňský vůz KKStB Hz 005, výrobní číslo 40 003/1891



Obrázek 16 - Kuchyňský vůz KKStB Hz 005

Kuchyňský vůz byl čtyřnápravový. Po jedné straně vedla přes celý vagon chodba. Úplně vpravo na schématu je záchod a vyvýšené stanoviště brzdaře, vedle je kupé pro kuchaře a zbývající část zabírá kuchyně a sklad potravin. Kuchyně byla vybaveny sporákem, příborníkem, dřezem, chladničkami a bedýnkami na uhlí.

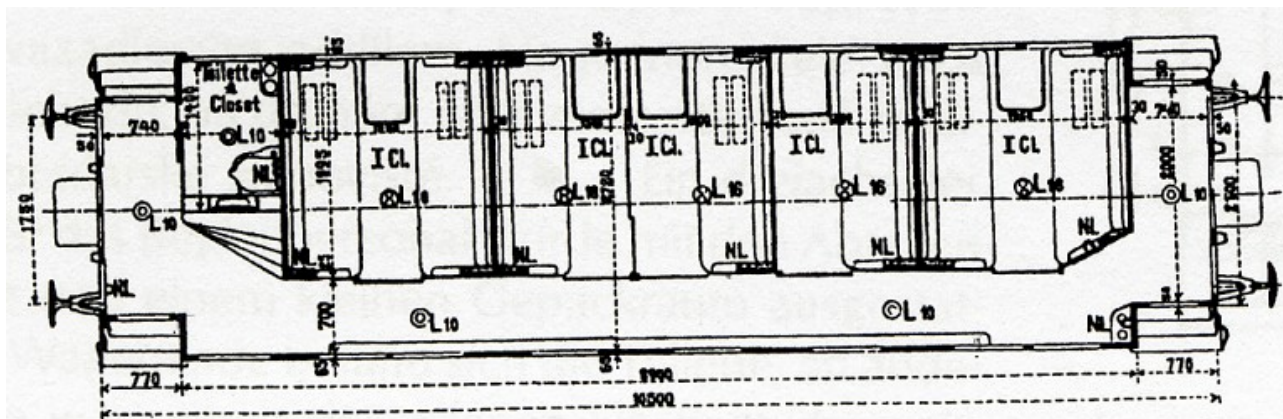


Obrázek 17 - Kuchyňský vůz Hz 006 (1)



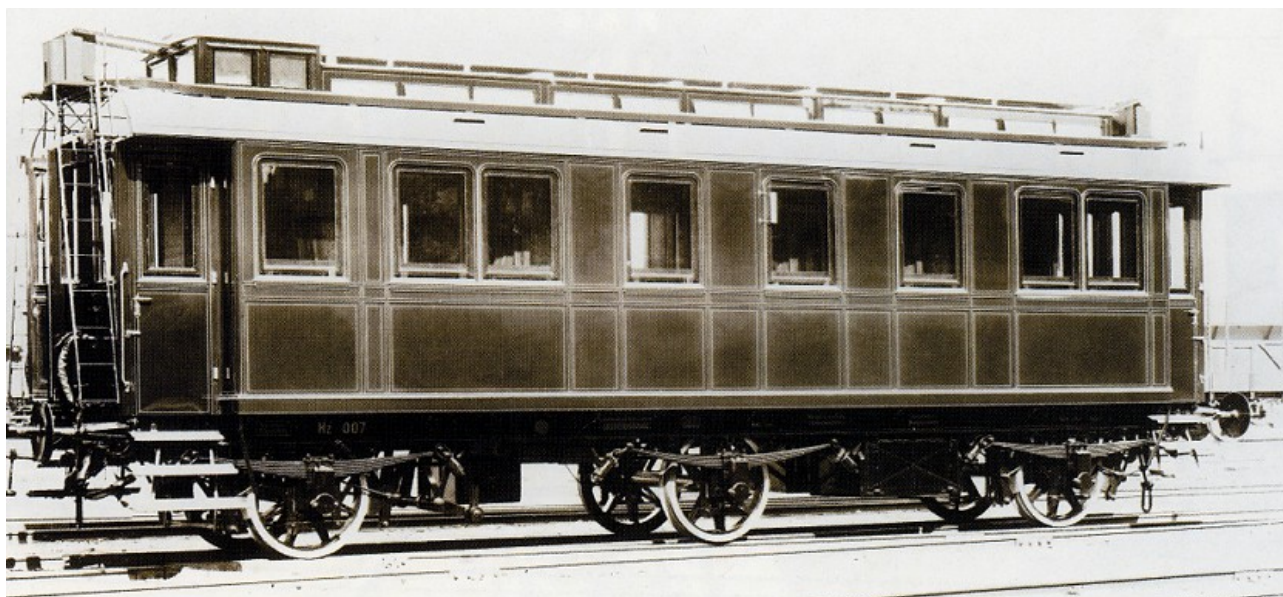
Obrázek 18 - Interiér kuchyňské části vozu HZ 006 (1)

Vůz pro suitu KKStB Hz 007, výrobní číslo 40 004/1891



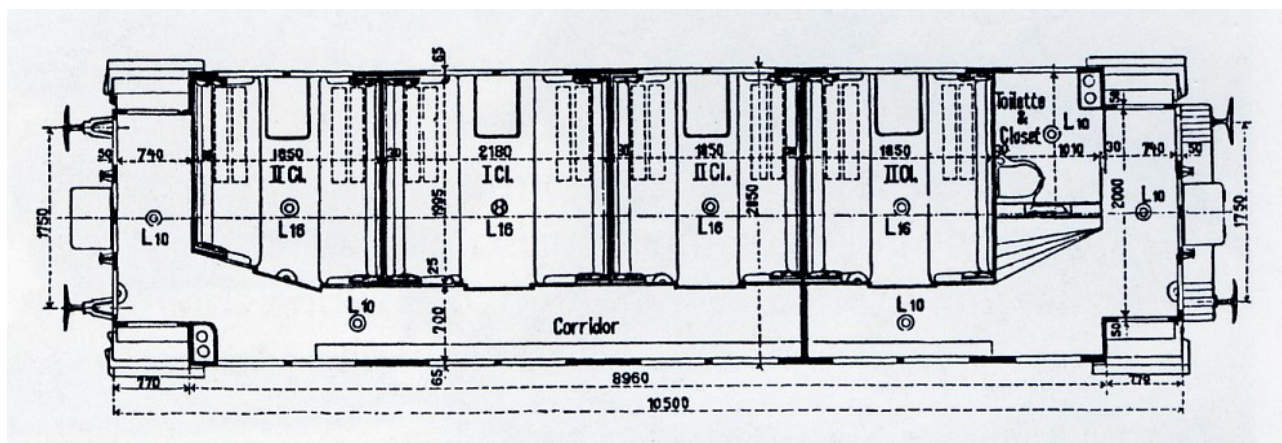
Obrázek 19 - Kuchyňský vůz KKStB Hz 005

Tento vůz byl třínapravový, sestával ze tří oddílů 1. třídy a jednoho půloddílu 1. třídy, záchodem a vyvýšeným brzdářským stanovištěm. Podobně jako u kuchyňského vozu byla po jedné straně chodba po celé délce vagonu.



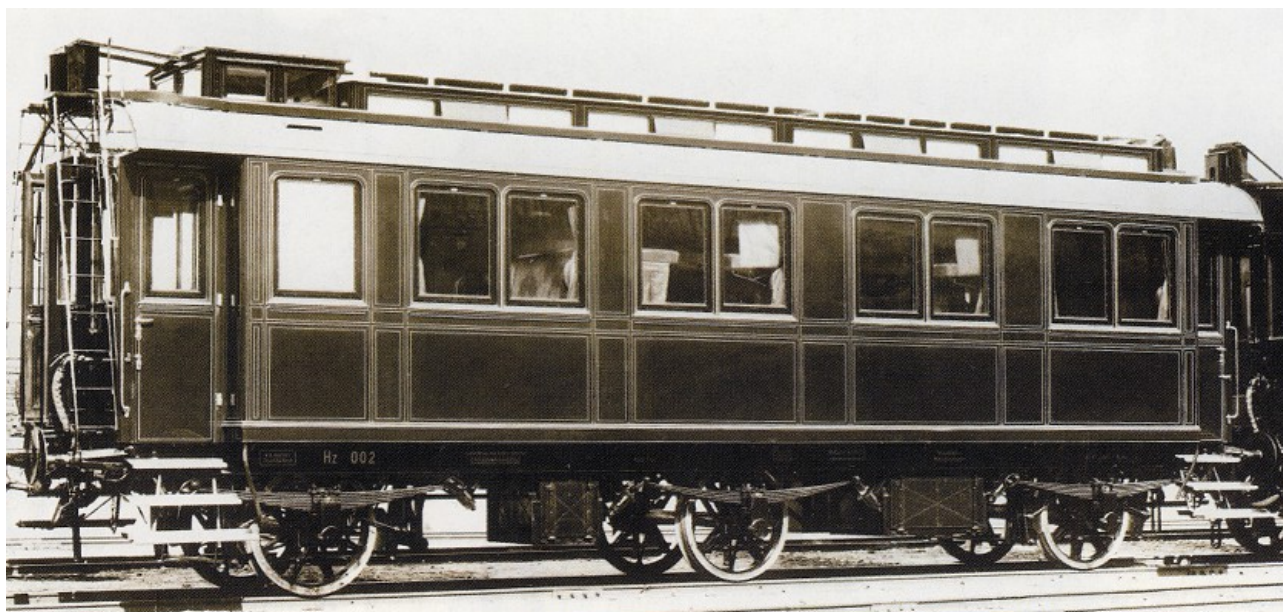
Obrázek 20 – Vůz pro suitu Hz 007 (1)

Vůz pro suitu KKStB Hz 002, výrobní číslo Hz 002



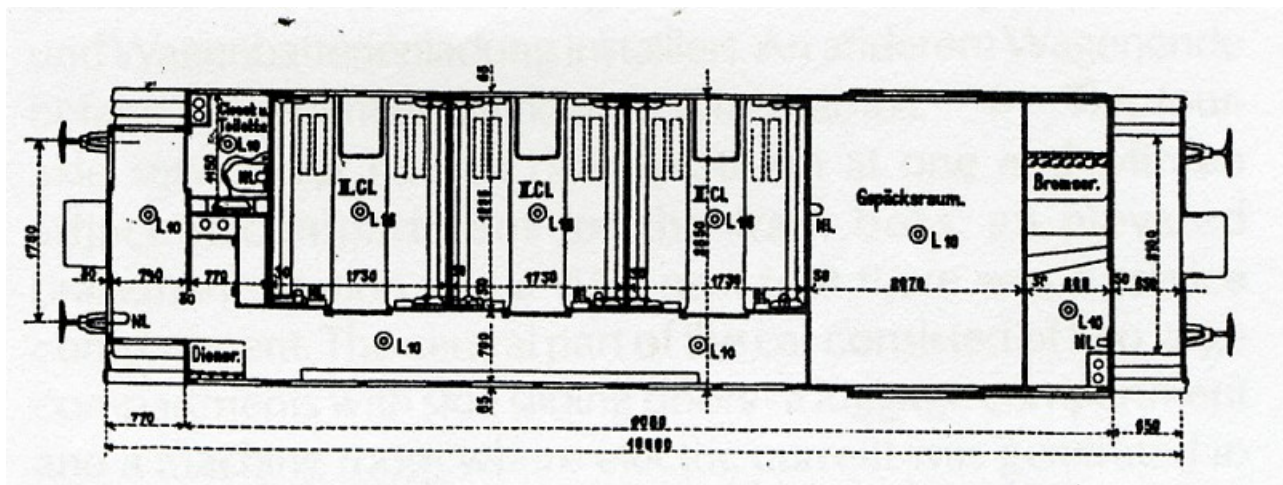
Obrázek 21 - Vůz pro suitu KKStB Hz 002

Tento vůz byl také třínápravový, vybaven jedním oddílem 1. třídy, třemi oddíly 2. třídy, záchodem a vyvýšeným brzdářským stanovištěm.



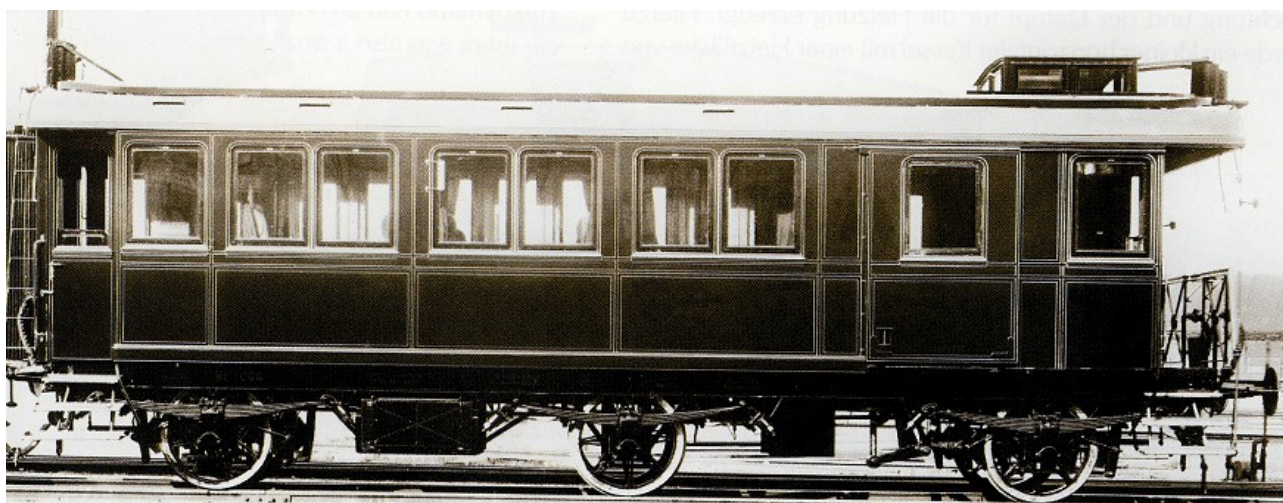
Obrázek 22 – Vůz Hz 002 (1)

Vůz pro doprovod KKStB Hz 008, výr. číslo 40 006/1891



Obrázek 23 - Vůz pro doprovod KKStB Hz 008

Třínápravový vůz se třemi oddíly 2. třídy pro císařův osobní personál s malým zavazadlovým prostorem. Na jednom čele vozu byl záchod a na druhém vyvýšené brzdářské stanoviště.

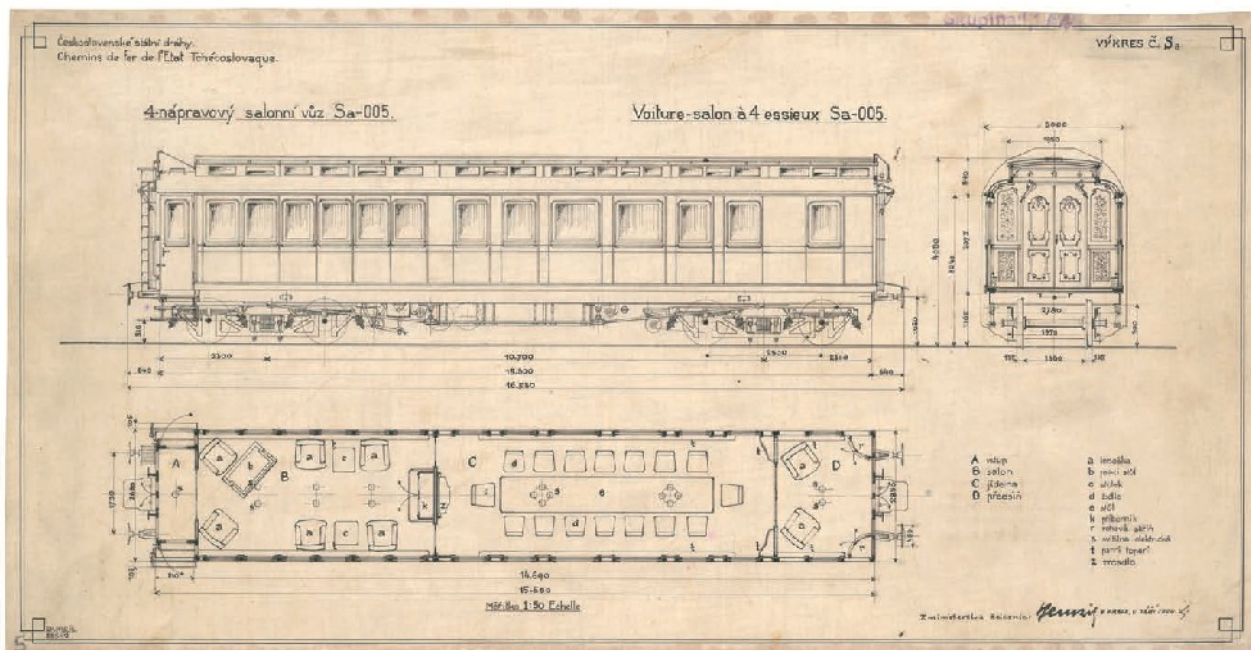


Obrázek 24 – Vůz pro doprovod Hz 008 (1)

Jídelní vůz po rozpadu Rakouska-Uherska

Jídelní vůz z dvorní soupravy z roku 1891 byl po rozpadu Rakouska- Uherska na výslovné přání prezidenta Masaryka získán pro nově vzniklou Československou republiku. Prezident T.G.Masaryk se v průběhu roku 1919 obrátil na rakouského státního sekretáře s tím, že jídelní vůz císařského vlaku Hz 005 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. Pro jednání o předání mezi oběma státy byl vůz oceněn částkou 77 000 zlatých předválečných korun. Tato částka byla v průběhu jednání 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 kušárně. Naopak kušárna, nyní již jen kavový salonek, byla oddělena původní příčkou z bufetu. Vůz byl vybaven novým nízkotlakým parním topením, jehož tělesa byla umístěna i na spodním okraji stěn salonu. Interier 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. Nasledujícího roku byly vystaveny v dopravní hale NTM.



Obrázek 25 - Plán úpravy jídelního vozu Hz 005 na jdelní a konferenční vůz prezidentského vlaku
Sa 005 Zář 1924 (3)

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 1891. (3)

Restaurování jídelního vozu v letech 2008-2009

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 osmdesati 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 nástrojným 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.

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 opotřebení 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.

Jídelní 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 soupavy dvorního vlaku císaře Františka Josefa I. (3)



Obrázek 26 - Interiér vozu během restaurování (3)



Obrázek 27, 28 - Dveřní kování před a po restaurování (3)



Obrázek 30 - Zrestaurovaný jídelní vůz (4)

Seznam použité literatury

- (1) Salonní vozy Ringhoffer, Losos Ludvík, Mahel Ivo
- (2) Císař František Josef zcela privátně, J. Cachée, G. Praschl-Bichlerová
- (3) REBURBER, Zpravodaj Národního technického muzea 5/2010 speciál
- (4) www.ceskatelevize.cz/.../salonni-vozy-ringhoffer/
- (5) Český zápas, Týdeník Církve československé husitské, ročník 87, číslo 35, 26. srpna 2007
- (6) http://www.artbohemia.cz/scripts/zivotopis.php?id_author=610&jmeno=František Ženíšek

Architekt Jiří Stibral (1859 – 1939)



Obrázek 31 - Jiří Stibral

Jiří Stibral se narodil na Novém Městě pražském v rodině hodinářského mistra. Už od mládí začal vynikat v umění, především v malířství. Po ukončení střední školy se chtěl přihlásit na studium malby na Akademii, ale prakticky založený otec syna přesvědčil, aby se věnoval "solidnější" kariéře architekta.

Stibral se roku 1875 zapsal na německou techniku k prof. Josefu Zítkovi, nejslavnějšímu tvůrci české neorenesance, který si svého žáka oblíbil a roku 1881 z něho učinil svého asistenta. Roku 1884 získal Stibral stipendium na studijní cestu do Itálie, která ho ovlivnila na celý život. Během dvou let pečlivě studoval antické a renesanční památky, z jejichž tvarosloví později bohatě čerpal. V Benátkách se během stipendia seznámil s pohádkově bohatou ruskou kněžnou Ščerbatovovou, pro kterou v průběhu následujících třiceti let projektoval stavby na jejím panství v Němirově na Ukrajině. Vedle své architektonické tvorby se stále věnoval i malířství. Výtvarně přispíval do předních českých časopisů a roku 1886 uspořádal svou první výstavu malířského díla, která zaujala jeho budoucí dva mecenáše – hraběte Sylva Tarroucu a barona Ringhofferu. Stibral od konce 80. let 19. století do začátku 1. světové války projektoval rozsáhlé stavební úpravy zámeckých areálů ve Štítně, Průhonicích, Lojovicích, Trmicích či v Kamenici. Z jeho díla nutno dále vyzdvihnout spolupráci s Josefem V. Myslbekem na rodinné hrobce Ringhofferů v Kamenici nebo pomník J. V. Třebízského v Klecanech. Při Jubilejní výstavě roku 1891 patřil Stibral k hlavním projektantům výstavních pavilónů, navrhl stavby např. pro pražské městské plynárny nebo Podolské cementárny.

Zajímavou epizodou v jeho životě jsou projekty salónních vagónů. Ve spolupráci s předními českými umělci (Františkem Ženíškem, Janem Kotěrou aj.) navrhl pro přední královské rodiny Evropy luxusní interiéry vozů, které na Smíchově vyráběla Ringhofferova vagónka.

Ve své tvorbě prošel Jiří Stibral uměleckým vývojem od historizujících slohů tzv. české neorenesance, přes neobaroko a neogotiku až po secesi. Pro jeho dílo je typická preciznost, solidnost a elegance.

Všechny své stavby projektoval do nejmenších podrobností. Pro truhláře, kováře a ostatní stavební řemeslníky vytvářel výkresy dveří, klik a oken do nejmenšího detailu. Snažil se tím o oživení uměleckého řemesla, které nástupem sériových továrních výrobků začalo upadat. Ve svých projektech dokázal vhodně skloubit moderní požadavky na bydlení s touhou po oživení krásy starých staveb. Jeho krédem bylo, že dům má být ozdobou svého majitele i místa, na kterém stojí. Jiří Stibral ve své tvorbě navrhoval a upravoval i několik sakrálních staveb. Většinou se ale jednalo o historické stavby u šlechtických sídel. Novostavba CČSH z let 1925 až 1926 je zřejmě Stibralovým posledním velkým dílem, které uzavírá jeho nesmírně plodný a pestrý život. Tato stavba je výjimečná i z dalších důvodů. Dokládá představy zakladatelů církve o podobě prvních svatostánků. Při zadávání projektu bylo požadováno, aby budova důstojně vyjadřovala duchovní sepětí s českými dějinami.

Původní návrh z roku 1924 v neorománském slohu církev zamítla. Druhá neogotická varianta s odkazy na vladislavskou a lucemburskou gotiku po úpravách církev schválila a bylo přistoupeno k realizaci. Budova v sobě od počátku spojovala dvě funkce - kolej pro teology a Husův sbor, pro který Stibral navrhoval interiér včetně hlavního oltáře. Antonín Mihulka, autor vzpomínkové monografie o Jiřím Stibralovi, ohodnotil sbor jako "jasný, radostný prostor, reflektující střízlivou občanskou prostotu". V následujících letech vybudovala církev desítky sborů a kaplí. Pro jejich architektonické pojetí již byly zvoleny velmi moderní slohy rondokubismu, konstruktivismu či funkcionalismu. Tyto stavby jsou právem ceněny odborníky i širokou veřejností. Budova v Dejvicích se sice nemůže svými uměleckými hodnotami rovnat např. Husovu sboru na Vinohradech od Pavla Janáka nebo Sboru kněze Ambrože v Hradci Králové od Josefa Gočára, ale její hodnota spočívá v něčem jiném. Je trvalou památkou a živým svědkem počátků církve, který dodnes naplno slouží svému účelu, pro který vznikl.

Jiří Křížek (5)