

Praha oslaví 180 let od příjezdu prvního vlaku

Na letošní rok také připadají 170. narozeniny parní lokomotivy Kladno, která byla vyrobena v roce 1855 a pořízena pro dopravu vagonů s uhlím na takzvané Buštěhradské dráze.

MILAN HOLAKOVSKÝ

Praha – Národní technické muzeum připravilo nostalgický vlak, který přispěje k oslavám železničních výročí v rámci Roku evropské železnice. K těm patří i 180 let od příjezdu prvního parního vlaku do Prahy. Unikátní projekt oslav, které potěší nejen příznivce drážní historie, nezahrnuje jen jízdy historickým vlakem (včetně zapojení parní lokomotivy „Ušatá“). Zájemci se mohou těšit i na další program, který vyvrcholí otevřením výstavy nazvané Co stvořilo železnici, co stvořila technice.

Národní technické muzeum (NTM) sestavilo nostalgický vlak, jehož jízdami bude společně s nadšenci pro dopravní techniku slavit kulatá železniční výročí stavená v rámci Roku evropské železnice. Patří k nim i 180 let od příjezdu prvního parního vlaku do Prahy v roce 1845. Připomínat takto bude i další významná železniční výročí z různých koutů našeho kontinentu: 200 let od zahájení výstavy prvního koelektřifikované železnice v habsburské monarchii mezi Českými Budějovicemi a Lincem či rovněž 200 let od zahájení provozu na první veřejné železniční trati v Evropě: v Anglii mezi městy Stockton a Darlington.

Na letošní rok také připadají 170. narozeniny parní lokomotivy Kladno, která byla vyrobena v roce 1855 a pořízena pro dopravu vagonů s uhlím na takzvané Buštěhradské dráze. V souvislosti s těmito výročími muzeum chystá i velkou výstavu nazvanou Co stvořilo železnici, co stvořila technice. Chce je ale připomínat také dalšími akcemi, připravenými rovněž ve spolupráci s různými partnery.

Aktuálně fandové kolejí vyhlíží především zahájení cyklu nostalgických jízď muzejního vlaku; podle plánu většinou vedeného nedávno opravenou parní lokomotivou s přezdívkou Ušatá z roku 1940. První cesta se chystá již na sobotu 5. dubna. Fandové z Prahy a okolí by však za tímto svezekem museli cestovat: muzejní vlak pojedí z Ústí nad Labem do Žatce; na tamní zahájení turistické sezony. Z Prahy však bude vyrazet při třech dalších jízdách. Poprvé v sobotu 12. dubna přes Plzeň do Plas – tam bude zahájena 10. sezona v Centru stavitelského dědictví NTM. To však má vyjet v čele s dieselelektrickou „Bardotkou“, již pak v Plzni vystřídá parní „Šlechtična“ z roku 1947. Dvě jízdy hned po sobě nabídne víkend v polovině května: v sobotu



MUZEJNÍ. Vlak vedený parní lokomotivou Ušatá. Foto: se svolením NTM

17. 5. do Brandýsa nad Labem na tamní tradiční akci Audience u císaře Karla I. a pak v neděli do Lužné u Rakovníka na tradiční železniční program v tamním muzeu Českých drah.

PREZIDENTSKÝ VAGON JEN NA PODÍVÁNÍ

Muzejní nostalgický vlak je sestaven převážně z vagonů ze 70. let minulého století. Takových, jakými v dětství běžně cestovali dnešní padesátníci a šedesátníci; v mládí i sedmdesátníci. Základ tvoří vozy řady Bai z let 1947–1974, nechýbí osobní vůz se služebním oddílem řady BDa z roku 1974 či rychlíkový vůz s kupé I. a II. třídy řady ABa z roku 1973; novější je lehátkový vůz s bufetovým oddílem BRcm z roku 1984. Unikátem je nově opravený salonní vůz československých prezidentů z roku 1968 přezdívaný Svoboda podle prezidenta republiky Ludvíka Svobody; sloužil však i Gustávu Husákovi. Ten sice bude do vlaku zařazen, avšak nepodlouží ke svezekům: zájemci si ho budou moci prohlédnout v cílových stanicích.

Parní lokomotiva 464.102 „Ušatá“, vyrobená před 85 lety, je považována za unikátní doklad meziválečné československé konstruktivní školy parních lokomotiv. Na tratích sloužila do roku 1978, načež se dostala do sbírek NTM. Obnoveného lesku se dočkala při náročné generální opravě, která byla dokončena v roce 2023; stroj se podařilo uvést do bezvadného technického stavu. Z větší části mu byl navrácen vzhled odpovídající období 50. let dvacátého století.

UNIKÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA V NTM

Skvostem z muzejních sbírek, který bude blíže představován v rámci programu Rok evropské železnice 1825–2025 v NTM, je jídelní vůz dvorního salonního vlaku císaře Františka Josefa I. (který pak použil i jeho nástupce Karel I. a posléze také první prezident Československa Tomáš G. Masaryk a Edvard Beneš). V roce 1891 – tenkrát ve „Smíchově u Prahy“ – ho vyrobila firma Františka Ringhoffera přepychově pracujícího inženýra, který nezapře inspiraci zámeckým prostředím, mimo

jiné zdobí nástropní malby od Františka Ženíška. Perlou v muzejních sbírkách, obdivovanou návštěvníky v Dopravní hale NTM, je polotenderová lokomotiva Kladno, nejstarší parní mašina dochovaná na našem území. Pochází z roku 1855 – a je i nejstarším ze tří dochovaných kusů speciální konstrukce navržené Wilhelmem Engerthemem na světě. Potřebám Buštěhradské dráhy vyhovovala svou schopností zvládnout průjezd „ostrými“ oblouky. Laické publikum pozorovatele spíše než krátký rozvor a posuvná zadní část zaujme, že stanoviště strojvedce není kryté. Ten tak řídil vlak vystaven všem rozmarům počasí. Tedy – na hlavě měl tvrdý klobouk.

JUBILEUM MASARYKOVA NÁDRAŽÍ

Rovněž na víkend 17. a 18. 5. se chystá zpřístupnění areálu budoucího Muzea železnice a elektrotechniky NTM – což bude součástí festivalu Open House Praha. Stavba muzea by zde podle slov ředitele muzea Karla Ksandra měla začít už na podzim. Původně se s jeho otevřením počítalo v roce 2028, zřejmě si však příznivci historie techniky budou muset počkat do roku 2030. Ksandr plánuje, že zatímco část exponátů bude umístěna nastálo, jiné se budou obměňovat, aby muzeum mohlo představit co nejvíce ze svých sbírek. Ty nyní čítají 230 drážních vozidel! K vidění zde ale mají být i drobnější exponáty, například rozmanité zabezpečovače; stejně jako třeba uniformy.

Tato lokalita, dnes známá jako Masaryčka, si také připomene významné výročí příjezdu parního vlaku do Prahy před 180 lety. Přesně to bylo 20. srpna 1845, přičemž se jednalo o velkou slávu – být nádražní budova byla zatím teprve rozestavěná. Tehdy se na volném pozemku budoval i areál budoucího muzea železnice: tenkrát jako výtopna a železniční dílny prvního pražského nádraží.

To mimochodem změnilo název už sedmkrát. Původně se nazývalo prostě Prag (Praha), od šedesátých let 19. století přibýlo upřesnění Prag Staatsbahnhof (Praha státní nádraží). Za první republiky se poprvé objevilo pojmenování Masarykovo

nádraží, jež pak za protektorátu vystřídal označení Hibernerbahnhof (Hyberské nádraží). Před 80 lety se vrátilo pojmenování po Masarykovi – vydrželo však jen do roku 1952. Tehdy vládnoucí komunisté zvolili pojmenování Praha-Střed. Už 35 let, od března 1990, se ale nádraží znovu jmenuje po Masarykovi.

VLAK VÍTALA SLÁVA, ALE I NEDŮVĚRA

Lesku příjezdu nové doby dodal před 180 lety fakt, že první vlak, tažený lokomotivami pojmenovanými Praha a Olomouc, přivezl arcivévodu Františka Karla; bratra císaře Františka Josefa I. Provázely to hudba a oslavné proslovy. Jen pár minut před ním už na nádraží přijela lokomotiva s názvem Čechy. Večer se, jak bylo v té době obvyklé, těžiště oslav přesunulo do divadla. Stavovské divadlo uvedlo hru Nur Eissenbahn, připravenou speciálně k této příležitosti.

Parní vlak v Praze však nebyl vnímán pouze jako symbol pokroku a možnosti rozvoje. Širokouhlí chápali, že neoprávněně rychlá jízda ohrožuje zdraví cestujících i životy lidí kolem trati, kontakt mezi množstvím pasažérů příjezdících bůhvídkud může přispět k šíření infekčních chorob – a vadilo jim, že vlak usnadní i pohyb bez důslednější kontroly různým živlům, jejichž úmysly nemusejí být právě početné. Osamocení nebyl ani pohled politicko-národní, který do několika slov shrnul novínář Borisovský: „Připojili Prahu k Vidni železem.“ Paradoxně právě lidé s vlasteneckým smýšlením se do příprav slavnosti k příjezdu prvního vlaku zapojovali velmi aktivně: záleželo jim na tom, aby Češi vystavili na odiv své schopnosti a pracovitost. Právě to byly pocity a postoje, které při vítání prvního vlaku v Praze zřejmě převážily: nadšení a hrdost.

POČÍTAČOVÁ HRA OVLÁDANÁ PÁKAMI

Vyvrcholení programu železničních oslav NTM přinese 3. říjen, kdy bude otevřena zmiňovaná výstava s názvem Co stvořilo železnici, co stvořila technice. Tam vedle originálních exponátů z počátku provozu prvních drah na našem území bude mimo jiné k vidění i téměř dvě stě let starý parní stroj britské výroby. Pozornost jistě přiláká i možnost „zahrát si“ na výpravčího ovládáním pák a klik autentického stavědlového přístroje, v jehož pomoci vystavovatelé železničních stanic nastavovali trasu pro příjezd a odjezd vlaků. Sbírkový předmět se nejen podařilo zprovoznit, ale i propojit s počítačem – a vytvořit tak interaktivní hru, kdy je elektronický děj řízen pomocí skutečných historických ovládacích prvků.