

Salónní vůz Františka Ferdinanda d'Este Aza 1-0086 (1909)

Salónní vůz Františka Ferdinanda d'Este Aza 1-0086 vyrobila roku 1909 největší vagonka na území tehdejšího Rakouska-Uherska, slavný smíchovský závod Ringhoffer. Konstrukční rychlost 120 km/h stavěla vůz v době, kdy se automobily pohybovaly v průměru kolem 30 km/h, do kategorie dopravních prostředků světové špičky. Konstrukci a vnější vzhled vozu inspirovaly klasické rychlíkové vozy c. a k. státních drah navržené prof. Karlem Gölsdorfem. Návrh interiéru zpracoval dle požadavků arcivévody profesor umělecko-průmyslové školy architekt Jiří Stibral. Na žádost československé vlády, podané roku 1919, se vůz z rozhodnutí repatriační komise dostal roku 1924 definitivně pod ČSD. Před zařazením do soupravy vládního vlaku ČSR však prošel roku 1925 rekonstrukcí. Došlo k výměně nábytku v prostoru salonu, aby mohl sloužit i k případným komorním jednáním. Jedno kupé bylo upraveno na skladové s nouzovým lůžkem. Došlo i na dosazení antény pro příjem rozhlasu. Během první republiky vůz ke svým cestám používal zejména ministr zahraničí Edvard Beneš. Po jeho odchodu do exilu jím až do roku 1945 cestoval prezident Emil Hácha. K roku 1966 pak ČSD vůz vyřadily z provozu a roku 1970 převedly na NTM. Poslední velkou opravou prošel v letech 2009-2010.

Osobní vůz Ca 4-5086 (1931)

V letech 1929 až 1933 vznikla v konstrukčních kancelářích Ringhofferovy továrny na Smíchově typová řada vozů označených Da, Ca, BCa a CDa. Šlo o první vozy s celkovou skříní pro veřejnou dopravu. Díky použitému plechu o síle 3 mm na bocích, nýtovaným spojům dílců skříně a vysoké hmotnosti si vozy vysloužily lidové označení „pancéřáky“ a plnily velmi dobře bezpečnostní účel. Výhodou a zároveň i nevýhodou vozů byla jejich značná hmotnost, která se pohybovala kolem 40 tun. I díky své robustní konstrukci se vozidla udržovala v provozu poměrně dlouho – některá šlo spatřit v pravidelném provozu až do 70. let 20. století. Vůz Ca 4-5086 přešel do sbírek NTM v roce 2014 ve značně zuboženém stavu. V roce 2018 prodělal kompletní renovaci do provozního stavu péčí firmy SKD Trade. Během odstrojování interiéru vozu před započítím generální rekonstrukce bylo zjištěno, že vůz má v plášti i na rámu více než sto průstřelů. Ty musely být ve voze schovány přes sedmdesát let, od roku 1945, kdy téměř s jistotou došlo k několika náletům spojeneckých stíhačů na vůz Ca 4-5086. Kdy přesně k náletům došlo a jakým účelům tehdy vůz sloužil, se zatím zjistit nepodařilo. Jisté však je, že vůz válku přežil a brzy po ní pokračoval v provozu na tratích ČSD, což dokládá i narychlo provedený způsob oprav průstřelů, který se na voze dochoval až do generální rekonstrukce v roce 2018.

Parní lokomotiva 310.23 tzv. Hrboun

Výkonné čtyřválcové rychlíkové parní lokomotivy řady ČSD 375.0 (kkStB 310) byly navrženy uznávaným rakouským konstruktérem železničních vozidel Karlem Gölsdorfem. Byly dodávány mezi lety 1911-1918 rakouskými i českými strojírnami pro vozbu rychlíků na hlavních tratích monarchie, později Československa. Lokomotivy přezdívané „Hrboun“ patřily mezi nejvýkonnější stroje provozované u ČSD po první světové válce. Některé ze strojů této řady se udržely v provozu až do padesátých let. Ne náhodou proto jel jeden ze strojů této řady i v čele soupravy, kterou se T. G. Masaryk vracel v prosinci 1918 z exilu do Československa. Z celkem stovky vyrobených kusů této řady se do dnešních dnů dochovaly dva. Jedním je stroj vyrobený v roce 1911 v lokomotivce Společnosti státní dráhy (StEG) ve Vídni nesoucí označení 310.23 v majetku železničního muzea v rakouském Strasshofu, který je péčí muzea udržován v provozním stavu. Druhým je lokomotiva jezdící v minulosti pod hlavičkou ČSD jako stroj 375.007 vyrobená v roce 1911 První českomoravskou továrnou na stroje v Praze – Libni (pozdějším ČKD). Ta byla po svém vyřazení z provozu v padesátých darována Národnímu technickému muzeu a její nepřehlédnutelnou siluetu mohou návštěvníci muzea obdivovat až do dnešních dnů.