

**SMLOUVA SPR-S100/2024**  
o zajištění provozu historických vlaků  
(nadále jen „Smlouva“)

uzavřena dle § 1746 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“).

**Objednatel:** Národní technické muzeum  
**Sídlo:** Kostelní 42, 170 78 Praha 7  
**Jednající:** Mgr. Karel Ksandr, generální ředitel  
**IČO:** 00023299  
**DIČ:** CZ00023299

(dále jen „objednatel“)

a

**Poskytovatel:** 1. Kolínská lokomotivní s.r.o.  
**Sídlo:** Kutnohorská 40, Kolín IV, 280 00 Kolín  
**Jednající:** Michal Bednář, jednatel  
**IČO:** 27458806  
**DIČ:** CZ27458806

(dále jen „poskytovatel“)

### **1. Předmět Smlouvy**

- (1) Objednatel není oprávněn samostatně provozovat drážní dopravu, a nemá licenci na provozování železniční dopravy, a z toho důvodu je nutno zajistit provozovatele provozních drážních vozidel v majetku objednatele externě, a to od poskytovatele, s využitím poddodavatele. Objednatel má zájem, aby poskytovatel zajistil svým jménem a na svou odpovědnost pro veřejnost v termínech stanovených touto smlouvou sérii jízd (dále též „jízdy“) historickou parní lokomotivou č. 464.102 „Ušatá“ a/nebo lokomotivou č. T478.1010 „Bardotka“ (dále též „lokomotiva“) s vozy uvedenými v příloze č. 1 této smlouvy (dále lokomotiva s vozy též „vlak“, každé vozidlo použité pro plnění této smlouvy dále též samostatně i souhrnně jako „vozidlo“), které jsou ve vlastnictví objednatele, a to na trasách a ve složení vlaku stanovených touto smlouvou a její přílohou č. 1. Vlak je deponován v prostorách bývalého depa na Masarykově nádraží v Praze (dále „areál objednatele“),

- příčemž poskytovatel je povinen z areálu objednatele provést jízdy na místo zahájení jízdy včetně posunu vlaku v souladu s touto smlouvou.
- (2) Předmětem Smlouvy je úprava vzájemných práv a povinností smluvních stran při provozování drážní dopravy. Poskytovatel se dle této smlouvy zavazuje zajistit řádně a včas provoz vlaku včetně všech souvisejících činností stanovených touto smlouvou (dále též „**služby**“) a objednatel se za to zavazuje zaplatit poskytovateli cenu sjednanou v příloze č. 1 této Smlouvy.
  - (3) Objednatel si vyhrazuje právo jednostranně změnit složení vlaku uvedeného v příloze č. 1 této smlouvy, a to písemným e-mailovým oznámením kontaktní osobě poskytovatele. Objednatel je oprávněn upravit složení vlaku i za použití vozů či lokomotiv neuvedených v této smlouvě, přičemž se smluvní strany dohodly, že taková úprava složení vlaku podléhá písemnému souhlasu poskytovatele; poskytovatel je však takovou úpravu oprávněn odmítnout pouze v odůvodněných a závažných případech.
  - (4) Požadovanou trasu jízdy včetně konkrétních časů zahájení a ukončení jízdy upřesní objednatel kontaktní osobě poskytovatele nejpozději 30 dnů před termínem dané jízdy, a v případě Velikonoční jízdy nejpozději 15 dnů před termínem dané jízdy. K oboustrannému odsouhlasení přiděleného jízdního řádu se smluvní strany zavazují nejméně 2 dny před jízdou.
  - (5) Účelem Smlouvy je stanovení podmínek pro spolupráci při zajištění činností na podporu cestovního ruchu, propagaci aktivit objednatele a propagaci železniční dopravy.
  - (6) Objednatel si vyhrazuje právo nevyužít služby na všechny předpokládané jízdy uvedené nebo předpokládané v příloze č. 1 této smlouvy, za předpokladu, že toto oznámí písemně e-mailem kontaktní osobě poskytovatele nejpozději 15 pracovních dnů před začátkem příslušné jízdy. Poskytovatel v takovém případě nemá nárok na úhradu ceny za neposkytnuté služby, ušlý zisk ani další náklady. V případě zrušení jízdy později než je uvedeno v první větě tohoto odstavce, náleží poskytovateli úhrada prokazatelně vzniklých účelně vynaložených nákladů spojených s organizací jízdy.
  - (7) Objednatel si dále vyhrazuje právo objednat jízdy nad rámec jízd uvedených v příloze č. 1 této smlouvy, za předpokladu, že nebude překročen finanční limit stanovený v této smlouvě. V takovém případě budou konkrétní podmínky takových jízd a ceny stanoveny dodatkem k této smlouvě, přičemž ceny budou v místě a čase obvyklé.
  - (8) Poskytovatel prohlašuje, že je odborně způsobilý k zajištění služeb dle této smlouvy.

## **2. Způsob plnění smlouvy poskytovatelem**

- (1) Poskytovatel se zavazuje zabezpečit jízdy vlaků na svou odpovědnost včetně technického, personálního a organizačního zabezpečení.
- (2) Poskytovatel se zavazuje zajistit v dostatečném počtu personál (topiči, strojvedoucí, lokomotivní četa), palubní personál (vlakvedoucí, průvodčí), ostatní doprovod) včetně příslušných osvědčení, licencí a dalších dokladů nutných pro provozování drážní dopravy v požadovaném rozsahu. Přesný počet potřebných osob pro příslušnou jízdu bude dohodnut písemně e-mailem mezi kontaktními osobami smluvních stran.
- (3) Poskytovatel zajistí posun, složení a přistavení vlaku z areálu objednatele do místa nástupu cestujících, jež je uvedeno v příloze č. 1 této Smlouvy. Po ukončení jízdy poskytovatel zajistí posun a odstavení vlaku v areálu objednatele (poskytovatel tedy zajistí veškeré obslužné jízdy).
- (4) Poskytovatel zajistí prodej občerstvení, přičemž v případě, že k samotnému prodeji občerstvení poskytovatel využije bufetový vůz, zajistí poskytovatel příslušný obslužný personál

bufetového vozu, bude-li ve vlaku zařazen. Po ukončení akce provede poskytovatel úklid kuchyňských prostor související s provozováním restaurační činnosti. Tržby z prodeje občerstvení v bufetovém vozu náleží poskytovateli a jsou jeho obchodním rizikem. Poskytovatel však není oprávněn v rámci jízd prodávat upomínkové předměty, knihy, upomínkové čokolády a další sortiment, jenž je v souvislosti s jízdami prodáván ze strany objednatele; poskytovatel poskytne objednateli na žádost objednatele seznam prodávaného sortimentu.

- (5) Poskytovatel zajistí kompletní provoz vlaku včetně přípravy vlaku na provoz, provedení provozní kontroly před uvedením do provozu a zápis do provozní knihy vozidla, dále nazbrojení lokomotivy, zatopení lokomotivy, zajištění a doplňování provozních hmot lokomotiv po celou dobu trvání jízd. Provozní hmoty (uhlí) zajistí a uhradí pro každou jízdu Objednatel, nedohodnou-li se pro konkrétní jízdu smluvní strany písemně (e-mailem) jinak.
- (6) Po skončení každé jízdy je poskytovatel povinen vyčistit a odstavit z provozu parní lokomotivu Ušatá dle podmínek stanovených opravcem v Závěrečné restaurátorské zprávě týkající se parní lokomotivy Ušatá. Poskytovatel tímto prohlašuje, že podmínky dle předchozí věty má k dispozici a seznámil se s nimi před podpisem této Smlouvy. Po skončení každé jízdy je poskytovatel povinen vyčistit a odstavit vozy a ostatní lokomotivy než je Ušatá dle obecně platných předpisů. Poskytovatel je však povinen před započítáním každé jízdy provést základní kontrolu stavu a čistoty vozů a odstranění odpadků vč. vysypání košů na odpadky, přičemž v případě většího znečištění vozů je poskytovatel povinen neprodleně informovat objednatele, s ním bude dohodnut další postup. Běžný úklid vozů zajistí objednatel.
- (7) Poskytovatel v souladu s příslušným právním předpisem požádá s dostatečným předstihem příslušný subjekt o přidělení kapacity železniční dopravní cesty pro provozování drážní dopravy v rozsahu této Smlouvy. Poskytovatel zajistí pro všechny jízdy dopravní cestu včetně úhrady poplatků a zajištění administrativy a zajištění depeše (jizdního řádu).
- (8) Poskytovatel je povinen zajistit:
- a) aby jeho zaměstnanci byli odborně a zdravotně způsobilí pro plnění předmětu této Smlouvy a aby při plnění této Smlouvy postupovali v souladu se všemi povinnostmi kladenými na ně obecně závaznými právními předpisy, podmínkami provozu stanovenými provozovatelem dráhy a dalšími případnými povinnostmi, které se na ně vztahují;
  - b) aby jeho zaměstnanci byli seznámeni s traťovými poměry na tratích a místními poměry v dopravních, kde řídí drážní vozidlo, podle příslušných právních předpisů;
  - c) aby se jeho zaměstnanci prokázali platným průkazem při výkonu dopravní služby zaměstnancům provozovatele dráhy, kteří mají oprávnění ke kontrole; strojvedoucí i platnou licenci a osvědčením strojvedoucího;
  - d) aby provozovatel dráhy mohl kontrolovat zaměstnance poskytovatele a účinně zabránit ve výkonu práce těm z nich, u nichž zjistí závažné důvody, bránící jim v bezpečném výkonu práce (porušení předpisů pro provoz na celostátní dráze ve vlastnictví provozovatele dráhy, podezření z práce pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek, neplatnost osvědčení strojvedoucího, nebo licence strojvedoucího);
- Na osoby, které jsou pro poskytovatele činné na základě jiných než pracovněprávních ujednání, se povinnosti poskytovatele, týkající se jeho zaměstnanců, vztahují přiměřeně.
- (9) Poskytovatel se zavazuje realizovat část plnění, která spočívá v zajištění přepravy vyžadující zvláštní způsobilost nebo povolení podle příslušných právních předpisů, prostřednictvím

poddodavatele: MBM rail s.r.o., IČO: 25277171, sídlem Žižkova 595, Pražské Předměstí, 551 01 Jaroměř (dále též „**poddodavatel**“).

- (10) Poskytovatel odpovídá za újmu nebo za škodu způsobenou jeho poddodavatelem, jako by ji způsobil sám.
- (11) Poskytovatel je oprávněn poskytovat plnění dle této Smlouvy prostřednictvím poddodavatele pouze v rozsahu stanoveném v této Smlouvě, a to pouze prostřednictvím poddodavatele stanoveného v odst. 9 tohoto článku. V případě požadavku na změnu poddodavatele je poskytovatel povinen písemně toto sdělit objednateli, jenž bez zbytečného odkladu poskytovateli sdělí, zda změnu poddodavatele akceptuje či nikoliv. Jakákoli změna poddodavatele tak podléhá předchozímu souhlasu objednatele a porušení tohoto ustanovení je důvodem pro oprávnění objednatele k odstoupení od této Smlouvy.
- (12) Pro potřeby poskytovatele bude v každém vlaku vyhrazeno 5 kupé ve voze BRcm (tj. vůz 2. třídy s restauračním oddílem).

### **3. Úřední povolení a licence dopravce**

- (1) Poskytovatel prohlašuje, že poddodavatel je oprávněn provozovat drážní dopravu na celostátní a případně soukromé dráze ve vlastnictví příslušného provozovatele dráhy na základě licence k provozování drážní dopravy evidenční číslo L/2010/1548, udělené Drážním úřadem dne 15. 3. 2010, a osvědčení dopravce evidenčních čísel OSD2019/311, vydaných Drážním úřadem dne 9. 4. 2020.
- (2) Poskytovatel prohlašuje, že všechna poddodavatelem udělená právní jednání uvedená v tomto článku jsou platná, účinná a jejich obsah je v souladu s účelem této Smlouvy. Poskytovatel kdykoliv na požádání druhé smluvní straně tuto skutečnost prokáže předložením příslušného právního jednání. O všech relevantních změnách či správních rozhodnutích týkajících se těchto právních jednání jsou smluvní strany povinny se vzájemně neprodleně informovat.

### **4. Doba trvání smlouvy a místo plnění služeb**

- (1) Tato smlouva je uzavřena na dobu určitou do splnění předmětu této smlouvy.
- (2) Místem plnění služeb je Česká republika.

### **5. Cena a platební a fakturační podmínky**

- (1) Cena za jednotlivé služby je stanovena v příloze č. 1 této smlouvy. Tato cena je konečná a maximální a nesmí být překročena s výjimkou případů stanovených touto smlouvou.
- (2) V ceně jsou zahrnuty veškeré náklady poskytovatele související s poskytnutím služby, zejména cena za jízdy, posun a obsluhu jízdy vlaku, cena za čekací dobu, cena za ubytování a stravu personálu, veškeré poplatky spojené s přepravou, cena za užití dráhy poskytovatelem, poplatek za přiděl kapacity dráhy, ostatní nutné poplatky a další související náklady. Poskytovatel není oprávněn požadovat žádné další náklady související s poskytováním služeb dle této Smlouvy.
- (3) Maximální cena za služby dle této Smlouvy nesmí překročit 496 800 Kč bez DPH.
- (4) Ceny za poskytnutí služeb dle této smlouvy jsou nejvýše přípustné a je možné je překročit pouze na základě zákona, zejména pak v případě zvýšení sazby DPH. V případě zvýšení sazby

- DPH se o zvýšenou část DPH zvyšuje cena za poskytnutí služeb poskytovatelem. V případě snížení sazby DPH se o sníženou část DPH snižuje cena za poskytnutí služeb poskytovatelem.
- (5) Cena za služby dle této smlouvy bude poskytovateli uhrazena na základě daňového dokladu - faktury s tím, že nárok na vystavení faktury vzniká poskytovateli vždy po řádném poskytnutí služeb v rámci jednotlivé jízdy. Potvrzení o řádném poskytnutí služeb bude smluvními stranami sepsáno vždy bezodkladně po ukončení jednotlivé jízdy, v jejímž rámci byly služby řádně poskytnuty. Faktura musí být poskytovatelem vystavena do deseti kalendářních dnů od podpisu potvrzení o obstarání služeb oběma smluvními stranami.
  - (6) Doba splatnosti jednotlivých faktur činí 30 dnů ode dne jejich prokazatelného doručení objednateli.
  - (7) Objednatel neposkytuje poskytovateli jakékoliv zálohy. Fakturovaná částka je pro účely této smlouvy uhrazena dnem odepsání příslušné částky z účtu objednatele ve prospěch poskytovatele.
  - (8) Faktura musí obsahovat veškeré náležitosti účetního a daňového dokladu podle aktuálně účinných obecně závazných právních předpisů a údaje, které jednoznačně identifikují fakturované služby. Přílohu faktury bude vždy tvořit potvrzení o poskytnutí služeb dle této smlouvy potvrzené Objednatelem. Objednatel si vyhrazuje právo před uplynutím lhůty splatnosti vrátit fakturu poskytovateli, pokud neobsahuje požadované náležitosti nebo obsahuje nesprávné cenové údaje. Oprávněným vrácením faktury přestává běžet původní lhůta splatnosti. Nová lhůta splatnosti počíná běžet doručením opravené nebo přepracované faktury objednateli.
  - (9) DPH bude fakturováno podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, ve znění účinném ke dni zdanitelného plnění.
  - (10) Poskytovatel se zavazuje, že bankovní účet jím určený pro zaplacení jakéhokoliv závazku objednatele na základě této smlouvy a oznámení bude k datu splatnosti příslušného závazku zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup ve smyslu § 96 odst. 2 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Pokud bude poskytovatel označen správcem daně za nespolehlivého plátce ve smyslu § 106a zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, zavazuje se zároveň o této skutečnosti neprodleně písemně informovat objednatele spolu s uvedením data, kdy tato skutečnost nastala.

#### **6. Jízdní řád a plánování jízd poskytovatelem**

- (1) Jízdy poskytovatele se uskutečňují buď jako jízda vlaku nebo jako posun. Jízdy jako vlak se uskutečňují na tratích stanovených v příloze č. 1 této smlouvy.
- (2) Každý vlak poskytovatele určený pro veřejnost musí mít přidělen jízdní řád, jenž zajistí poskytovatel v dostatečném předstihu před jízdou, tedy nejméně 14 dní před jízdou.
- (3) Jízdy realizované formou posunu zajišťuje poskytovatel u místně příslušné služebny provozovatele dráhy.

#### **7. Předpisy**

- (1) Poskytovatel se zavazuje dodržovat veškeré právní předpisy, které se vztahují na provozování železniční dopravy ve smyslu této smlouvy.

- (2) Poskytovatel se zavazuje dodržovat veškeré podmínky provozu drážní dopravy stanovené provozovatelem dráhy.
- (3) Při použití parní lokomotivy poskytovatel zajistí požární bezpečnost a dodržování Směrnice SŽDC č. 71 - Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje Správa železnic, s.o., případně jiných obdobných předpisů.
- (4) Poskytovatel při provozu vlaku zabrání všem negativním dopadům na životní prostředí, a to při respektování obecně závazných právních předpisů.
- (5) Poskytovatel je povinen včas seznámit své zaměstnance se všemi předpisy a podmínkami provozu drážní dopravy, které je poskytovatel povinen dodržovat.

#### **8. Mimořádné události a pracovní úrazy**

- (1) Poskytovatel neprodleně ohlásí na určené ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy vznik následujících událostí, pokud má na nich účast:
  - a) mimořádných událostí podle zákona o dráhách;
  - b) pracovních úrazů v souvislosti s provozováním dráhy či drážní dopravy podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasilání záznamu o úrazu, ve znění nařízení vlády č. 170/2014 Sb.

Při vzniku mimořádné události v drážní dopravě postupuje poskytovatel v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- (2) Odstraňování následků mimořádné události řídí provozovatel dráhy, přičemž poskytovatel mu poskytne veškerou potřebnou součinnost. V případě ekologické havárie nebo jeho poddodavatel neprodleně zajistí nápravná opatření k odstranění následků havárie.
- (3) Žádná ustanovení této Smlouvy nelze vykládat tak, že zakládají postihová práva poskytovateli na náhradu vůči objednateli za případné sankce udělené poskytovateli nebo jeho poddodavateli za spáchání správního deliktu podle obecně závazných právních předpisů.

#### **9. Smířící doložka**

- (1) Strany této smlouvy se zavazují, že veškeré spory z realizace, výkladu nebo ukončení této smlouvy, či otázky platnosti či důsledky neplatnosti smlouvy (dále také „spory“) se budou snažit řešit přednostně dosažením smíru, v případě nemožnosti smíru se vylučuje rozhodčí řízení. Spory, které nebudou vyřešeny dohodou smluvních stran, budou předloženy k řešení soudu příslušnému dle sídla objednatele.
- (2) Odst. 1 tohoto článku smlouvy platí i po skončení trvání tohoto smluvního vztahu, jakož i poté, co dojde k odstoupení od smlouvy některou ze smluvních stran.

#### **10. Smluvní pokuty**

- (1) Za níže specifikovaných povinností poskytovatele v souvislosti s plněním této Smlouvy jsou stanoveny tyto smluvní pokuty za každé níže uvedené jednotlivé zjištěné porušení a za každý jednotlivý případ takového porušení:

- a) neuskutečnění jízdy – 100.000 Kč. Za neuskutečnění jízdy se považuje i nezajištění strojvedoucího (lokomotivní čety) disponujícího příslušným oprávněním k provedení plnění dle této smlouvy, neprovedení posunu, složení nebo přistavení vlaku z areálu objednatele do místa nástupu cestujících pro danou jízdu. V případě uplatnění smluvní pokuty dle tohoto odstavce se nepoužije smluvní pokuta dle písm. b) tohoto článku.
  - b) nezajištění prodeje občerstvení - 10.000 Kč.
  - c) neprovedení úklidu kuchyňských prostor související s provozováním restaurační činnosti dle čl. 2 odst. 4 této smlouvy - 10.000 Kč.
  - d) neodstavení nebo nevyčištění lokomotivy nebo neodstranění odpadků z vozu dle čl. 2 odst. 6 této smlouvy – 10.000 Kč.
  - e) provedení jízdy s počtem členů personálu nižším, než je na základě této smlouvy pro danou jízdu dohodnuto smluvními stranami – 25.000 Kč.
  - f) nezajištění posunu nebo neprovedení odstavení vlaku po ukončení jízdy v areálu objednatele – 25.000 Kč.
  - g) neprovedení kontroly jízdenek – 10.000 Kč. Smluvní pokuta dle tohoto bodu se uplatní za každou jednotlivou jízdu, při které nebude provedena kontrola jízdenek u některého z cestujících.
  - h) neprovedení vyčištění parní lokomotivy Ušatá, vozu či jiné lokomotivy dle čl. 2 odst. 6 této smlouvy - 10.000 Kč.
  - i) neprovedení provozní kontroly před uvedením do provozu a neučinění zápisu do provozní knihy vozidla dle čl. 2 odst. 5 této smlouvy – 10.000 Kč.
- (2) Uplatněním smluvní pokuty není dotčeno právo objednatele na náhradu případné škody ve výši převyšující smluvní pokutu vztahující se na dané porušení smlouvy.
  - (3) Objednatel si vyhrazuje právo uplatnit smluvní pokutu jednostranně formou zápočtu z fakturované částky poskytovatele.
  - (4) Smluvní pokuty dle tohoto článku jsou splatné do 30 dnů od zaslání penalizační faktury (nepoužije-li se postup dle odst. 3 tohoto článku), a to bez nutnosti zaslání jakékoli jiné výzvy ze strany objednatele.

### **11. Ostatní ujednání**

- (1) Objednatel je oprávněn nahradit plánované hnací vozidlo i jednotlivé vozy jiným hnacím vozidlem, případně vozem. V případě, že nebude možno realizovat příslušnou jízdu vlaku z důvodu poruchy daného vozidla, z důvodu omezení či zákazu provozu parních lokomotiv na příslušné trati ze strany příslušného orgánu, či z jiných závažných důvodů, a zároveň nebude možno před zahájením jízdy nahradit dané vozidlo jiným vozidlem způsobilým splnit účel této smlouvy, uhradí si smluvní strany vzájemně pouze účelně vynaložené náklady, nikoliv však jakýkoliv ušlý zisk. Smluvní strany zároveň musí postupovat tak, aby se minimalizovaly vzniklé náklady.
- (2) Po dobu platnosti této Smlouvy a jejího vypořádání si smluvní strany navzájem poskytují bezúplatně oprávnění užít, zejména zveřejnit, obrazové materiály (tj. logo dopravce, poskytovatele, fotografie vlaků, logo objednatele), které si navzájem poskytnou v souvislosti s plněním této Smlouvy v rozsahu nezbytném pro plnění Smlouvy, a objednatel současně

- poskytuje poskytovateli souhlas s použitím loga objednatele na materiálech poskytovatele v souvislosti s propagací jízd.
- (3) Prodej jízdének na jednotlivé jízdy bude realizovat objednatel na vlastní obchodní riziko a veškeré příjmy z prodeje jízdének tak náleží v plném rozsahu objednateli. Objednatel bude organizovat prodej jízdének tak, aby nedošlo k přeplnění kapacity vlaku.
- (4) Poskytovatel je povinen kontrolovat, že se jízd účastní pouze osoby, které se prokázaly platnou jízdénkou. Za tímto účelem poskytne objednatel poskytovateli pro každou jízdu zařízení, které je k provádění kontroly nezbytné („čtečka jízdének“), přičemž předání čtečky jízdének poskytovateli smluvní strany stvrdí písemným protokolem podepsaným oběma smluvními stranami. Podpisem tohoto protokolu přechází odpovědnost za škodu na čtečce jízdének na poskytovatele. Po skončení jízdy nebo série jízd vrátí poskytovatel objednateli čtečku jízdének, o čemž smluvní strany opět podepišou písemný protokol, čímž přechází odpovědnost za škodu na čtečce jízdének zpět na objednatele.
- (5) Smluvní strany konstatují, že si vzájemně poskytly osobní údaje pouze nezbytně nutné pro účely plnění této smlouvy a s poskytnutím těchto osobních údajů vzájemně výslovně souhlasí. Smluvní strany dále potvrzují, že mají písemný souhlas subjektu údajů (osob) s poskytnutím osobních údajů druhé smluvní straně, o čemž tímto dávají čestné prohlášení. Poskytnuté osobní údaje může každá smluvní strana použít výhradně pro plnění účelu této smlouvy (nebo pro účely řešení následků jejího porušení), případně pro plnění povinností z právních předpisů, pokud je jí taková povinnost právními předpisy uložena. Osobní údaje je každá ze smluvních stran povinna uložit a chránit tak, aby nedošlo k jejich zneužití a ztrátě. Každá ze smluvních stran je oprávněna evidovat pouze přesné osobní údaje. Dojde-li ke změně osobních údajů, zavazuje se ta smluvní strana, u které k této změně došlo, o ní neprodleně písemně informovat druhou smluvní stranu. Doba uložení osobních údajů je stanovena zvláštními právními předpisy. Každá ze smluvních stran se v souladu s obecným nařízením GDPR může po druhé smluvní straně domáhat svých práv zde uvedených.
- (6) Poskytovatel podpisem této smlouvy prohlašuje, že
- není osobou podléhající sankcím a žádná z osob podléhajících sankcím nefiguruje formálně ani fakticky ve vlastnické či řídicí struktuře poskytovatele, není jeho skutečným majitelem, nedává jakékoli pokyny poskytovateli, poskytovatele nezastupuje, neovlivňuje, neovládá, ani se jakoukoli jinou formou, ať už skrytou či zjevnou, nepodílí na jeho fungování;
  - si není vědom skutečnosti, že by měly být v souvislosti s touto smlouvou osobě podléhající sankcím přímo či nepřímo zpřístupněny finanční prostředky či hospodářské zdroje či že by z nich mohla mít osoba podléhající sankcím jakýkoli prospěch;
- Porušení shora uvedených prohlášení se rovněž považuje za porušení smlouvy podstatným způsobem a opravňuje objednatele od smlouvy odstoupit.

## **12. Odpovědnost za škody**

- (1) Poskytovatel bude organizovat pohyb a pobyt vlaku a jednotlivých vozidel na dráze dle této Smlouvy tak, aby nedocházelo ke škodám nebo ohrožení životů a zdraví osob, majetku nebo životního prostředí a aby nebyly poškozovány oprávněné zájmy objednatele, provozovatele dráhy, dopravce ani třetích osob. Smluvní strany si vzájemně poskytují potřebnou součinnost.
- (2) Poskytovatel nese odpovědnost za újmu a škody, které vzniknou objednateli, provozovateli dráhy nebo třetím osobám v souvislosti s provozováním drážní dopravy poskytovatelem, jeho



poddodavatelem, nebo provozem vozidel. Poskytovatel je tak odpovědný mimo jiné i za škodu a újmu způsobenou na vozidlech, které použije pro plnění této smlouvy, i za škodu a újmu, kterou způsobí provozem těchto vozidel, a to i v případě, kdy využije poddodavatele.

- (3) Poskytovatel nebo poddodavatel jsou povinni mít uzavřenou platnou a účinnou pojistnou smlouvu o pojištění své odpovědnosti za škody způsobené provozováním drážní dopravy podle této smlouvy, a to tak, aby byla zajištěna minimální výše pojistného plnění 50 000 000 Kč za každou pojistnou událost. Na požádání je poskytovatel ještě před podpisem této smlouvy a potom kdykoliv po dobu provozování drážní dopravy povinen předložit objednateli pojistný certifikát k ověření trvání pojištění odpovědnosti za škody. Nesplní-li poskytovatel tyto povinnosti ani po opakované výzvě, je objednatel oprávněn odstoupit od Smlouvy.

### **13. Ukončení smluvního vztahu**

- (1) Smluvní strany se dohodly, že smluvní vztah, založený touto smlouvou, lze ukončit
- a) dohodou;
  - b) písemnou výpovědí kterékoliv ze smluvních stran i bez udání důvodu. Výpovědní doba činí 3 měsíce a počíná plynout prvním dnem kalendářního měsíce, následujícího po doručení výpovědi druhé smluvní straně;
  - c) odstoupením od Smlouvy dle podmínek sjednaných ve Smlouvě. Smlouva zaniká dnem doručení oznámení poskytovateli o odstoupení.
- (2) Od smlouvy je objednatel rovněž oprávněn odstoupit v případě:
- a) zániku úředních povolení k provozování drážní dopravy poskytovatelem či poddodavatelem dle této Smlouvy,
  - b) pozbytí platnosti licence dopravce dle této Smlouvy,
  - c) odejmutí nebo pozbytí platnosti osvědčení dopravce dle této Smlouvy.
- (3) Smluvní strany jsou povinny do 30 dnů po skončení smluvního vztahu vypořádat vzájemné závazky.

### **14. Závěrečná ustanovení**

- (1) Tato smlouva nabývá platnosti podpisem oprávněných zástupců smluvních stran a účinnosti dnem jejího uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o registru smluv. Poskytovatel bere na vědomí zveřejnění této smlouvy objednatelem po jejím podpisu.
- (2) Poskytovatel bere na vědomí, že podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, může být tato smlouva nebo informace v ní uvedené zveřejněny, a to v rozsahu a postupem a v souladu s uvedeným právním předpisem. Poskytovatel je srozuměn se zveřejněním (včetně zpracování) této Smlouvy, případně všech údajů uvedených v této Smlouvě a jejích případných přílohách a dodatcích, na webových stránkách objednatele a v informačních, evidenčních a organizačních systémech objednatele, případně systémech/ registrech dle platných právních předpisů.
- (3) Kterákoli ze smluvních stran je oprávněna od této smlouvy odstoupit z důvodu podstatného porušení smlouvy druhou smluvní stranou. Odstoupení od smlouvy musí být písemné a nabývá účinnosti dnem jeho doručení druhé smluvní straně. Za podstatné porušení smlouvy ze strany poskytovatele bude považováno zejména, nikoliv však výlučně, neposkytnutí jednotlivé služby dle této smlouvy. Za podstatné porušení smlouvy ze strany objednatele bude považováno

zejména, nikoliv však výlučně, prodlení objednatele s úhradou ceny dle této smlouvy delší než 30 dnů.

- (4) Poskytovatel bere na vědomí, že se podpisem této smlouvy stává v souladu s ustanovením § 2 písm. e) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, osobou povinnou spolupůsobit při výkonu finanční kontroly prováděné v souvislosti s úhradou za služby poskytovatele z veřejných výdajů. Poskytovatel dále bere na vědomí, že má povinnost archivovat veškeré písemnosti zhotovené pro plnění předmětu dle této smlouvy a kdykoli po tuto dobu umožnit objednateli přístup k těmto archivovaným písemnostem, a to do 31. 12.2034. Pokud je v českých právních předpisech stanovena lhůta delší, musí ji poskytovatel použít. Poskytovatel se dále zavazuje, že umožní kontrolu ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu, poskytovatele dotace, případně dalších subjektů, pokud tato kontrola vyvstane v souvislosti s touto smlouvou.
- (5) Smluvní strany prohlašují, že neplatnost některého ujednání této smlouvy nezakládá neplatnost ostatních ujednání či této smlouvy jako celku.
- (6) Kontaktními osobami pro účely této smlouvy jsou:
- [REDACTED]
- (7) Smluvní strany prohlašují, že si tuto smlouvu přečetly, s jejím obsahem souhlasí, tato je důkazem jejich pravé a svobodné vůle a na důkaz toho připojují své vlastnoruční podpisy.
- (8) Tuto smlouvu lze měnit pouze ve formě písemného dodatku ke smlouvě podepsaného oprávněnými zástupci obou smluvních stran, s výjimkou změny kontaktních osob a jejich kontaktních údajů. Změna kontaktních osob a jejich kontaktních údajů je účinná dnem jejího písemného doručení druhé smluvní straně.
- (9) Tato smlouva je v případě listinného uzavření vyhotovena ve třech vyhotoveních, z nichž dopravce obdrží jedno vyhotovení a objednatel obdrží dvě vyhotovení. Smlouvu lze uzavřít i elektronicky za použití elektronického podpisu obou smluvních stran.
- (10) Nedílnou součástí této smlouvy tvoří následující příloha:

***příloha č. 1 – Úplný a konečný rozpis jízdy a nabídková cena***

**Za objednatele**

V Pr

Národní technické  
muzeum  
25.03.2024 14:19

.....  
Mgr. Karel Ksandr  
Generální ředitel

**Za poskytovatele**

V ..... dne

Datum: 2024.03.25  
11:34:18 +01'00'

.....  
Michal Bednář  
Jednatel

Příloha č. 1 – Úplný a konečný soupis jízd a nabídková cena

Datum	Akce	Trasa	Vozidla NTM	Nabídková cena v Kč bez DPH
26.3.	Převoz soupravy na akci do Chomutova	Praha – Chomutov	T 478.1010 + Bt + Bt + BDs + AB + BRcm	144 000 Kč
6.4	Parním vlakem za světovým dědictvím UNESCO v Žatci	Návoz Chomutov - Ústí Ústí n. L. – Chomutov – Žatec a zpět Návoz Ústí – Chomutov	464.102 + Bt + Bt + BDs + AB + BRcm	
11. 5.	Setkání parních lokomotiv	Chomutov – Lužná u Rakovníka	464.102 + BRcm	84 600 Kč
1 den v termínu 13. – 17.5.	Převoz soupravy na akci do Prahy – 1. část	Chomutov – Lužná u Rakovníka	T 478.1010 + Bt + Bt + BDs + AB	268 200 Kč
1 den v termínu 13. – 17.5.	Převoz soupravy na akci do Prahy – 2. část	Lužná u Rakovníka – Praha	T 478.1010 + 464.102 + Bt + Bt + BDs + AB + BRcm	
18.5.	Jízda do Brandýsa nad Labem	Praha – Brandýs n. L. a zpět	464.102 + Bt + Bt + BDs + AB + BRcm + Aza 1-0086	
19.5.	Jízda do Benešova u Prahy	Praha – Benešov u Prahy a zpět	464.102 + Bt + Bt + BDs + AB + BRcm + Aza 1-0086	
20.5.	Návrat parní lokomotivy 464.102 do Chomutova	Praha – Chomutov	T 478.1010 + 464.102	

### Popis vozidel

<b>Název předmětu</b>	<u>Parní lokomotiva 464.102</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	44826
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	23/02.03.1982
<b>Výrobce</b>	Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik AG (ČKD), Praha, Protektorát Čechy a Morava
<b>Rok výroby</b>	1940
<b>Maximální rychlost</b>	90 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	113 000 kg
<b>Výkon</b>	1379,5 kW
<b>Uspořádání pojezdu</b>	2'D2' p2t
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	15 330 x 4 620 x 3 000 mm
<b>EVN</b>	
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo
<b>Barva</b>	černá



### **Popis:**

Lokomotiva řady 464.102 byla vyrobena na konci roku 1940 v lokomotivce ČKD v Praze-Libni. Patřila, společně s lokomotivou 464.101, k vrcholu konstrukce parních lokomotiv v První Československé republice. V roce 1980 byla darovaná do sbírek Národního technického muzea. V letech 2022-2023 prošla generální opravou.

Jedná se o nástupce osvědčené prvorepublikové řady 464.0, oproti které měly jediné dvě vyrobené lokomotivy řady 464.1 díky menšímu průměru válců (500 mm) a současnému zvýšení provozního tlaku z 13 bar na 18 bar v nastalých náročných podmínkách lepší ovladatelnost. Průjezd oblouky malých poloměrů navíc usnadňovalo ztenčení okolků u druhé a třetí spřažené nápravy o 14 mm. Přední a zadní běhouny byly vybaveny moderními valivými ložisky SKF. Nešlo však o jediné inovace. Měděné topeniště nahrazené ocelovým dostalo ke zlepšení obslužnosti pneumaticky ovládaná dvířka Butterfly. Kotel byl poprvé vyroben z oceli tuzemské produkce, oproti řadě 464.0 byla jeho skříňová část doplněna i třemi klenbovými varnými rourami. Lokomotiva o výkonu 1 850 koní dosahovala v provozu maximální rychlosti 90 km/h.

<b>Název předmětu</b>	<u>Motorová lokomotiva T478.1010 (751.010-0)</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	68529
<b>Přírůstkové číslo/datum přírůstku</b>	10/2008-01-11
<b>Výrobce</b>	ČKD, n.p., závod Lokomotivka Sokolovo, Praha, Československo
<b>Rok výroby</b>	1967
<b>Maximální rychlost</b>	100 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	75 000 kg
<b>Výkon</b>	1103 kW
<b>Uspořádání pojezdu</b>	B'0 B'0 (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	16 500 x 4 360 x 3 040 mm
<b>EVN</b>	90 54 37-51 010-0
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, sklo
<b>Barva</b>	červená, šedá



#### **Popis:**

Lokomotivy řady T 478.1 (751 a 749) a T 478.2 (752) vyráběné v ČKD Praha Sokolovo v letech 1964 až 1971 představovaly základní stavební kámen plošné motorizace traťových výkonů od první poloviny 60. let. Skříňová lokomotiva má dvě koncová stanoviště strojvedoucího uzavírající průchozí strojovnu. Zde se nachází srdce stroje – motorgenerátorové soustrojí, složené ze spalovacího šestiválcového naftového motoru K 6 S 310 DR (1 500 koní) přepínávaného turbodmychadlem poháněným výfukovými plyny a přírubově připojeným generátorem TD 802 C, který napájí čtveřici stejnosměrných trakčních motorů uložených tlapově ve dvou dvounápravových podvozcích. Zde dochází přes nápravové převodovky k přenosu kroutícího momentu na nápravy stroje. Na hřídeli motorgenerátoru závisí práce několika dalších strojů – hlavního kompresoru,

dynamobudiče (nabíjecího dynama, budiče trakčního dynama), ventilátorů trakčních motorů, olejového čerpadla mazání spalovacího motoru, vodního čerpadla chladicí vody i hydrostatického čerpadla pro pohon axiálních ventilátorů (v případě modernizované řady 749 pak i topného alternátoru). Chlazení lokomotivy je vodní, dvouokruhové – hlavní okruh zajišťuje chlazení spalovacího motoru a pláště turbodmychadla, vedlejší pak přes výměník chladí olej motoru a vzduch v mezichladiči turbodmychadla. Kapalina je chlazená vzduchem nasávaným přes chladicí články žaluziemi a vypouštěným pomocí axiálních ventilátorů na střeše lokomotivy. Startování zajišťuje trakční dynamo zapojené jako sériový motor napájený z baterií 110 V umístěných ve skříních mezi podvozky. Lokomotiva má dva dvounápravové podvozky uspořádání B0'B0' – primární vypružení provedené vinutými šroubovitými pružinami s hydraulickými tlumiči vedou kyvná ramena, sekundární tvoří osm závěsek, které upevňují podvozky k hlavnímu rámu. Lokomotiva je vybavena tlakovou přímočinnou i samočinnou brzdou systému DAKO a brzdou ruční. Tlaková brzda je ovládána ze stanoviště strojvedoucího brzdíči DAKO BP a DAKO BS2, ruční pak vratidly ze stanoviště strojvedoucího. K vytápění souprav disponovala lokomotiva parním generátorem PG 500, později nahrazovaný elektrickým topným alternátorem (modernizovaná řada 749). Technické dispozice lokomotivy o váze 72 t (75 t – nazbrojená naftou a vodou PG) dovoňují nejvyšší rychlost 100 km/h.

<b>Název předmětu</b>	<u>Čtyřnápravový lehátkový vůz s bufetovým oddílem BRcm</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	76553
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	278/2018-04-10
<b>Výrobce</b>	VEB Waggonbau Bautzen, NDR
<b>Rok výroby</b>	1984
<b>Maximální rychlost</b>	160 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	42 500 kg
<b>Podvozky</b>	2x GP200 (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	26 400 x 4 050 x 2 824 mm
<b>EVN</b>	51 54 55-80 049-7
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo, pryž
<b>Barva</b>	modrá, šedá, černá



#### Popis:

Čtyřnápravový lehátkový vůz s bufetovým oddílem s původním označením BRcm 51 54 85-40 008-6 vyrobila roku 1984 východoněmecká VEB Waggonbau Bautzen. Vůz představuje moderní vozidlo éry pozdního socialismu a poslední z rychlíkových vozů své generace dochovaný ve zcela původním stavu. Tento vůz lze označit za zástupce posledního typu konstrukce osobních vozů vyráběných v rámci RVHP. Vůz disponuje pěti oddíly pro cestující se čtyřiceti místy k sezení, která je možno přestavět na lehátka umožňující přespání až třiceti osobám. Vůz je dále vybaven bufetovou částí s vlastní kuchyňkou a 24 místy k sezení u stolků.

<b>Název předmětu</b>	<u>Čtyřnápravový osobní vůz se služebním oddílem řady BDa</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	79857
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	321/2021
<b>Výrobce</b>	VEB Waggonbau Bautzen, NDR
<b>Rok výroby</b>	1974
<b>Maximální rychlost</b>	140 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	37 220 kg
<b>Podvozky</b>	2x Görlitz V (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	24 580 x 4 230 x 2 878 mm
<b>EVN</b>	55 54 82-40 000-2
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo, pryž
<b>Barva</b>	zelená, šedá, černá



**Popis:**

Čtyřnápravový vůz typu Y s pěti kupé 2. třídy pro 40 osob a služebním oddílem pro vlakvedoucího se skladovým prostorem přístupným dvojicí posuvných dvoukřídlých dveří z boku vozu. Vůz je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).



<b>Název předmětu</b>	<u>Čtyřnápravový osobní vůz řady Bai</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	79858
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	322/2021
<b>Výrobce</b>	Vagónka Studénka, Československo
<b>Rok výroby</b>	1973
<b>Maximální rychlost</b>	120 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	38 500 kg
<b>Podvozky</b>	2x typ VÚKV (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	24 580 x 4 230 x 2 878 mm
<b>EVN</b>	55 54 21-24 239-0
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo, pryž
<b>Barva</b>	zelená, šedá, černá



#### Popis:

Vozy Bai byly určeny výhradně pro vlaky vnitrostátní osobní dopravy. Jejich dva prototypy byly vyrobeny v roce 1969 ve vagonce Studénka společně s přípojnými vozy určenými pro provoz s motorovými vozy M 296.1 a M 296.2 (dnes řada 854). Sériová výroba vozů Bai probíhala v letech 1972 až 1975 opět ve vagonce Studénka. Celkově, i s oběma prototypy, bylo dodáno ČSD 527 těchto vozů. Byly navrženy tak, aby rozměrově i vzhledově odpovídaly vozům typu Y.

Vozy mají podvozky VÚKV pro rychlost 160 km/h, avšak použitá tlaková brzda DAKO omezuje jejich maximální rychlost na 120 km/h. Interiér má velkoprostorové řešení se dvěma oddíly II. třídy s celkovým počtem 88 míst k sezení na dvojmístných lavicích potažených koženkou. Teplovzdušné vytápění je zajišťováno parním i elektrickým topným tělesem na 3000 V. Osvětlení interiéru zajišťují zářivky. V roce 1983 bylo řadové označení vozů změněno na Btm, v roce 1990 na Bt.

Vůz 55 54 21-24 239-0 je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).

<b>Název předmětu</b>	<u>Čtyřnápravový osobní vůz řady Bai</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	79859
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	323/2021
<b>Výrobce</b>	Vagonka Studénka, Československo
<b>Rok výroby</b>	1974
<b>Maximální rychlost</b>	120 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	38 500 kg
<b>Podvozky</b>	2x typ VÚKV (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	24 580 x 4 230 x 2 878 mm
<b>EVN</b>	55 54 21-24 311-7
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo, pryž
<b>Barva</b>	zelená, šedá, černá



#### **Popis:**

Vozy Bai byly určeny výhradně pro vlaky vnitrostátní osobní dopravy. Jejich dva prototypy byly vyrobeny v roce 1969 ve vagonce Studénka společně s přípojnými vozy určenými pro provoz s motorovými vozy M 296.1 a M 296.2 (dnes řada 854). Sériová výroba vozů Bai probíhala v letech 1972 až 1975 opět ve vagonce Studénka. Celkově, i s oběma prototypy, bylo dodáno ČSD 527 těchto vozů. Byly navrženy tak, aby rozměrově i vzhledově odpovídaly vozům typu Y.

Vozy mají podvozky VÚKV pro rychlost 160 km/h, avšak použitá tlaková brzda DAKO omezuje jejich maximální rychlost na 120 km/h. Interiér má velkoprostorové řešení se dvěma oddíly II. třídy s celkovým počtem 88 míst k sezení na dvojmístných lavicích potažených koženkou. Teplovzdušné vytápění je zajišťováno parním i elektrickým topným tělesem na 3000 V. Osvětlení interiéru zajišťují zářivky. V roce 1983 bylo řadové označení vozů změněno na Btm, v roce 1990 na Bt.

Vůz 55 54 21-24 311-7 je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).

<b>Název předmětu</b>	<u>Čtyřnápravový osobní rychlíkový vůz s kupé I. a II. třídy řady ABa</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	79856
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	320/2021
<b>Výrobce</b>	VEB Waggonbau Bautzen, NDR
<b>Rok výroby</b>	1973
<b>Maximální rychlost</b>	140 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	39 500 kg
<b>Podvozky</b>	2x Görlitz V (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	24 580 x 4 230 x 2 878 mm
<b>EVN</b>	55 54 39-40 239-0
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo, pryž
<b>Barva</b>	zelená, šedá, černá



**Popis:**

Čtyřnápravový vůz typu Y s pěti kupé 2. třídy pro 40 osob a čtyřmi kupé 1. třídy pro 24 osob. Vůz 55 54 39-40 239-0 je po opravě provedené v roce 2023 (kompletní repase pojezdu, příprava skříně na lakování a provedení LAK II v barevných odstínech odpovídajících stavu po vyrobení, dílčí opravy v interiéru).

<b>Název předmětu</b>	<u>Čtyřnápravový salonní vůz Aza 1-0086 (Salon 22)</u>
<b>Inventární číslo předmětu</b>	35399
<b>Přirůstkové číslo/datum přirůstku</b>	102/1971-11-01
<b>EVN:</b>	<b>55 54 89-20 086-8</b>
<b>Výrobce</b>	Vozovka F. Ringhoffer, a. s., Praha-Smíchov, Čechy, Rakousko
<b>Rok výroby</b>	1909
<b>Maximální rychlost</b>	120 km/h
<b>Hmotnost v provozu</b>	47 000 kg
<b>Podvozky</b>	2x pensylvánské (4 nápravy)
<b>Rozměry (d, v, š)</b>	19980 x 4200 x 3000 mm
<b>Materiál</b>	ocel, bar. kovy, dřevo, sklo
<b>Barva</b>	modrá, žlutá, šedá, černá



#### Popis:

Salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este Aza 1-0086 vyrobila roku 1909 největší vagonka na území tehdejšího Rakouska-Uherska, slavný smíchovský závod Ringhoffer. Nejprve vůz nesl značení KkStB. Salon 022, už roku 1913 však došlo k přeznačení na Sa 506. 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. Čtyřnápravový vůz disponoval dvěma dvounápravovými podvozků středoevropského typu s dvojitým vypružením (primární – listové pružnice se šroubovitými pružinami na závěsech, sekundární – příčná eliptická pera). Vzdálenost otočných čepů činila standartních 13,50, rám byl však oproti běžným sériovým vozům KkStB. o 230 mm prodloužen. Celková hmotnost vozu činila 48 tun, brzdící váha pak 34 tun. Na rámu byla uložena skříň smíšené stavby. Vůz byl vybaven vysokotlakým parním vytápěním a ventilací nástřeškem, po jehož stranách se nacházely větrače *Torpedo*. Vzhledem k množství svítidel v interiéru disponoval vůz dvojicí nabíjecích dynam. Vůz byl technicky přizpůsoben pro provoz na velké většině železničních tratí celé Evropy.

Návrh interiéru zpracoval dle požadavků arcivévodky profesor umělecko-průmyslové školy architekt Jiří Stibral. Spolupráce Ringhoffer s VŠUP se osvědčila už při výrobě několika předchozích salonních vozů. Koncepce salonního vozu poskytovala zázemí devíti stálým uživatelům.

Po smrti Ferdinanda d'Este měla vůz v letech 1914 až 1918 k dispozici rakouská armáda, která jej využívala pouze zřídka. Po I. světové válce přešel vůz do parku salonních vozů rakouských drah. Na žádost

československé vlády, podané roku 1919, se vůz z rozhodnutí repatriační komise dostal roku 1924 definitivně pod ČSD, které ho inventarizovaly zprvu pod označením Aaz 1-0086, později Aza 1-0086. 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. Na počátku 30. let proběhla demontáž sací brzdy a roku 1938 zavedení telefonního kabelu k vnitřní komunikaci. K posledním úpravám patřila roku 1946 výměna střeoevropských podvozků za pensylvánské se stejným rozvorem 2 500 mm. Na počátku roku 1957 dostal vůz naposledy nové značení Aza 86. K roku 1966 pak ČSD vůz vyřadily z provozu a roku 1970 převedly na NTM.