

PERSPEKTIVE ZAŠTITE KULTURNE BAŠTINE ČEŠKIH ŽELJEZNICA NA PRIMJERU ZBIRKE ŽELJEZNIČKIH PRUŽNIH VOZILA NACIONALNOGA TEHNIČKOG MUZEJA

IM 56, 2025.
TEMA BROJA
TOPIC OF THIS VOLUME

MICHAL NOVOTNÝ □ Nacionalni tehnički muzej, Prag, Češka



Težnja čehoslovačkoga Tehničkog muzeja da prikupi velike eksponate – stvarna željeznička vozila – pojavila se još u razdoblju nakon sloma Monarhije, 1920-ih godina, kada je za zbirke nabavljena teretna parna lokomotiva *Kladno* iz 1855., koja je danas najstarija sačuvana lokomotiva u Češkoj.

Željeznička zbirka Nacionalnoga tehničkog muzeja u Pragu povezana je s početcima djelovanja muzeja kao institucije. Izvorno, Tehnički muzej Kraljevine Češke osnovan je 1908. kao češka nacionalna reakcija na tehnički muzej koji se u to vrijeme osnivao u Beču.

Temelj za osnivanje muzeja bili su eksponati *Jubilarne izložbe* Trgovačke i obrtničke komore u Pragu, organizirane u povodu 60. obljetnice vladavine cara Franje Josipa I., koja je ujedno trebala dokumentirati industrijski i tehnički procvat praške regije. Među prvim predmetima zbirke bili su modeli rafinerije šećera u mjerilu 1:10, vodovodnih građevina, građevinskih strojeva, bagera, model motornog automobila praških električnih željeznica itd.¹

Već od otvorenja prvih novih izložaba u renesansnoj Schwarzenberškoj palači na Hradčanima 1908. počeo je djelovati zaseban željeznički odjel. Aktivnosti „izgradnje” zbirke u to su vrijeme bile usmjerene na zbirku modela, što je bilo uobičajeno i preferirano u drugim



sl.1., 2. Glavna zgrada Nacionalnoga tehničkog muzeja u Pragu.

muzejskim odjelima i institucijama u to vrijeme.

Osim nedostatka prikladnih izložbenih i spremišnih prostora te ograničenosti skupljačke djelatnosti Tehničkog muzeja na modele željeznica i manje dijelove vozila i infrastrukture, bila je povezana i s činjenicom da je u Austro-Ugarskoj od 1893. pri Ministarstvu željeznica postojao samostalni Carski i kraljevski povijesni muzej

¹ Jan Hozák, *Príběh Národního technického muzea*, Prag 2008., str. 29.



sl.3.-5. U stalnom postavu Nacionalnoga tehničkog muzeja, Odjel transporta posjetitelji će pronaći najbolje iz zbirke automobila, motocikala i bicikala te zrakoplova, kao i najrjeđe eksponate željezničke zbirke.



austrijskih željeznica koji je prikupljao i pružna vozila (imao je konjsku zapregu željezničke pruge České Budějovice – Linz *Hannibal* i parnu lokomotivu *Ajax* iz 1841. itd.).² Taj je muzej zadržao svoju samostalnost i nakon sloma Monarhije, iako se nalazio na adresi Tehničkog muzeja u Beču.

Težnja čehoslovačkoga Tehničkog muzeja da prikupi velike eksponate – stvarna željeznička vozila – pojavila se još u razdoblju nakon sloma Monarhije, 1920-ih godina, kada je za zbirke nabavljena teretna parna lokomotiva *Kladno* iz 1855., koja je danas najstarija sačuvana lokomotiva u Češkoj³, a ujedno je najstarija od tri u svijetu sačuvana primjerka lokomotiva s distribucijskim sustavom Wilhelma Engerta.

Već početkom 1930-ih godina vizija Željezničkog odjela počela se usmjeravati na skupljanje stvarnih željezničkih vozila. Kao dio priprema za novu muzejsku zgradu na Letni, gradenu od 1938. do 1942., Željeznički odjel Tehničkog muzeja odlučio se za reprezentativnu transportnu

halu na povišenom terenu, bez podruma, kako bi ondje bilo moguće izlaganje teških željezničkih eksponata. Taj je korak već nagovijestio odlučnost u prikupljanju željezničkih izložaka velikih dimenzija.⁴ No za provedbu tog plana bilo je potrebno pričekati završetak Drugoga svjetskog rata. Tek 1949. prostorije transportne hale stavljene su na raspolaganje Muzeju te su ondje postavljene parna lokomotiva *Kladno* (1855.), parna lokomotiva *Donnersberg* (1870.), parna lokomotiva 252 iz 1881. i parni motorni vagon *Komarek* (1905.).

Početak 1950-ih godina Muzej je nacionaliziran i preimenovan u Nacionalni tehnički muzej. Iako je željeznica tijekom transformacije čehoslovačke industrije u tešku industriju, koju je pokrenula komunistička vlast, bila dio tadašnje propagande koja je slavila napredak, sam razvoj Željezničkog odjela tome uopće nije odgovarao. Umjesto toga, moglo bi se reći da je došlo do stagnacije u području željezničkih vozila, što je prirodno proizašlo iz postupnog popunjavanja izložbenog prostora na Letni, koji je Željeznički odjel, spojen u zajednički Prometni odjel, morao dijeliti s drugim prijevoznim sredstvima (automobilima, motociklima, biciklima, brodovima, zrakoplovima). Aktivnosti Tehničkog muzeja u to su vrijeme bile usmjerene na promicanje politički preferiranih područja rudarstva, metalurgije i građevinarstva, a razvoj željezničke zbirke zaostajao je. Očito je da je u tom gotovo 20-godišnjem razdoblju nepovratno izgubljena prilika za spašavanje mnogih važnih vozila.

Godine 1955. postav je dopunjen monumentalnom lokomotivom austrijske serije 310 (ČSD 387.007), što je bila jedina akvizicija vozila u 1950-im godinama. Prilike su se počele postupno poboljšavati tek u drugoj polovici 1960-ih, kada su nabavljena i druga važna vozila,

² *Beschreibender Katalog des k. k. historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen*, Beč, 1902.

³ Zdeněk Bauer, „Dopravní skupina Národního technického muzea“, u: *Národní technické muzeum 1908 – 1951 – 1971, sborník k 20. výročí postátnění. I. sbírkotvorná činnost*, Prag, 1971, str. 153.

⁴ Jan Hozák i Michal Novotný, *Průvodce budovou Národního technického muzea*, Prag, 2016, str. 81.



uključujući poznate salonske vagona iz austrougarskog razdoblja (npr. carski vagon-restoran dvorskog vlaka iz 1891.). Budući da je tadašnja usmjerenost najvišeg vodstva Muzeja prema egzaktnim znanostima značila preferiranje drugih područja u muzejskim aktivnostima, bilo je očito da su u ključnom razdoblju postupne zamjene vučnih vozila akvizicije morale doći izvana. Uistinu masovno povećanje broja željezničkih vozila započelo je krajem 1960-ih i bilo je povezano s potporom Federalnog ministarstva željeznica, od kojega je željeznički stručnjak Jindřich Bek inicirao akvizicijski plan nabave reprezentativnog broja vozila, posebno austrijskih i čehoslovačkih parnih lokomotiva.

Drugi izvor bila je volonterska Skupina za proučavanje povijesti željeznice (Jiří Bouda, Zdeněk Bauer, Ludvík Losos, Zdeněk Maruna, Karel Zeithammer itd.), osnovana 1968., čiji su članovi bili stručnjaci iz cijelog spektra područja (zaštite spomenika, umjetnosti, željezničkih konstrukcija, željezničkog prometa itd.). Godine 1970. Skupina je službeno uspostavila vezu s Nacionalnim tehničkim muzejom i unutar čehoslovačke željeznice počela pregovarati o akvizicijama za zbirku NTM-a.

Doprinosom tih volontera za zbirku su uspješno nabavljeni dragulji poput lokomotive Conrada Vorlaufa (1873.), salonskog vagona prijestolonasljednika Franje Ferdinanda (1909.) i salonskog vagona baruna Adolpha Rothschilda (1905).⁵ Zahvaljujući toj požrtvovnoj aktivnosti, broj željezničkih vozila u zbirci NTM-a dosegnuo je do 1980., kada je u Čehoslovačkoj ukinuta upotreba parnjača, 100 akvizicija.

Kapacitet i kadrovski uvjeti Nacionalnoga tehničkog muzeja bili su uvelike nerazmjerni utješno rastućem opsegu



zbirke vozila. Iako se 1972. u prostoru depoa NTM-a u Čelákovcima kod Praga za pohranu zbirke uspjela izgraditi hala s 270 metara natkrivenih kolosijeka i pripadajućim neograđenim sporednim kolosijekom, kapacitet je već u vrijeme njezina nastanka bio nedovoljan. Brigu o zbirci osiguravao je jedan kustos, bez ikakvoga drugog pomoćnog i manipulativnog osoblja. Polazno rješenje za tu situaciju bilo je stvaranje sustava dugoročnih posudbi željezničkih vozila, što je značilo da su nakon prijenosa vlasništva na NTM operativne lokomotive i vagoni ostali u svojim matičnim čuvaonicama Čehoslovačkih državnih željeznica, a neoperativna vozila prevezena su u muzejsku čuvaonicu u Čelákovcima. Međutim, zbog nedostatka kapaciteta neka su neoperativna vozila također ostala na svojim izvornim stajalištima.

Prilike su se znatno izmijenile zbog promjena nakon 1989. godine. Oživljavanje aktivnosti volonterskih udruga dovelo je do pojave privatnih muzejskih postava koji su posuđivali dodatne eksponate iz Nacionalnoga tehničkog muzeja. Neke udruge nisu djelovale kao pravni subjekti, već samo kao interesna udruženja pri depoima

Osobito postignuće u proteklih 20 godina bio je završetak velike akvizicije gotovo 70 željezničkih vozila u razdoblju od 2021. do 2022. godine. Cilj tog pothvata bilo je popunjavanje praznina u zbirci željezničkih vozila Nacionalnoga tehničkog muzeja.

sl.6., 7. Veći dio željezničke zbirke Nacionalnog tehničkog muzeja, koja broji 100 željezničkih vozila, pohranjena je u čuvaonici u gradu Chomutovu.

⁵ Stručne aktivnosti NTM-a u to su vrijeme dokumentirane, primjerice, stručnim seminarima o zaštiti željezničkih spomenika 1974. i 1977. „Práce na dějinách dopravy“, u: *Rozprawy Národního technického muzea 103*, Prag: Nacionalni tehnički muzej, 1986.



sl.8., 9. Parna lokomotiva 464.102, tzv. Ušatá iz 1940., koju je Nacionalni tehnički muzej restaurirao, izložena je kao prva u nizu povijesnih muzejskih vlakova.

Budući da željeznice nisu samo vozila već i povijesna „graditeljska ostvarenja”, predstavnici NTM-a surađuju s državnim tijelima za zaštitu spomenika i u sustavnom odabiru građevina (kolodvorskih zgrada, kotlovnica, vodotornjeva, mostova itd.) radi njihova uključivanja u obuhvat zaštite spomenika.

Čehoslovačkih državnih željeznica, koje su imale ugovorni odnos s NTM-om.

Situacija u doba najvećeg procvata te suradnje značila je da je jedan kustos zbirke imao na brizi vozila na otprilike 35 lokacija u Češkoj. Suradnja s interesnim subjektima bila je važna i bez nje zbirka NTM-a ne bi bila tako dobro sačuvana. U sklopu te suradnje mnoga su vozila često bila puštena u rad i održavana na trošak partnera. Omogućivane su i besplatne posudbe, pri čemu je doprinos NTM-a suradnji bilo vozilo za izložbu ili za vožnju, a doprinos partnera sastojao se od osiguranja financija za brigu i skladištenje posuđenih vozila.

No sustav dugoročnih posudbi postupno se iscrpio. Neke volonterske organizacije prestale su postojati, a neke su se transformirale u trgovačka društva i počele se same brinuti o vlastitim strojevima. Operativni strojevi Nacionalnoga tehničkog muzeja, posljednji put potpuno popravljani 1990-ih godina, vraćeni su NTM-u nakon 20 godina korištenja, a bila su im potrebna daljnja veća ulaganja. U razdoblju od 2006. do 2007. NTM je dobio u najam željeznički depo u Chomutovu, s 1500 metara natkrivenih kolosijeka, gdje su smješteni posuđivani strojevi koji su postupno vraćani.

Ipak, sustav dugoročnih posudbi željezničkih vozila svojedobno je spasio znatne vrijednosti željezničke zbirke. Međutim, postojali su i negativni utjecaji tog sustava suradnje:

1. nemogućnost učinkovitog upravljanja zbirkom na 35 lokacija – neka vozila nikada nisu bila na raspolaganju NTM-u, pa je partner stekao dojam da ima vlasnička prava nad vozilom

2. nepostojanje strategije obnove vozila – popravljalo se samo vozilo za koje je partner bio zainteresiran, a ne vozilo kojemu bi to zaista bilo potrebno zbog stručnih razloga

3. nepotpuni popravci željezničkih vozila – nakon što je partner NTM-a uspješno pustio vozilo u promet, nerijetko taj popravak zbog različitih razloga nije bio potpun, a vozila su bila u nezadovoljavajućem tehničkom stanju

4. upitna ravnoteža partnerskih odnosa; u ovom trenutku – uz malobrojne iznimke – NTM nije ulagao nikakva financijska sredstva u posuđena vlastita željeznička vozila, a od partnera je stjecao prostor koji nije imao. Neki partneri koji su uložili novac u vozila smatrali su da u partnerstvo ulažu više i da stoga u tom odnosu imaju više prava na vozila nego vlasnik. Na činjenicu da NTM u partnerstvo unosi vrijednost unikatnih predmeta nisu svi gledali iz istog kuta niti su to potpuno shvaćali.

Godine 2000. iz Odjela za promet izdvojio se i osamostalio Željeznički muzej. Uz sakupljačku djelatnost, cilj mu je bio izložiti stalni postav Muzeja željeznica i elektrotehnike u povijesnim radionicama praškog Masarykova kolodvora, najstarijega željezničkog kolodvora iz doba parnih lokomotiva u Pragu iz 1845. Zadaća reprezentativnog postava je bilo predstaviti široj javnosti najvrednija vozila i stotine drugih eksponata iz željezničke zbirke. Za potrebe tog postava trenutačno su u tijeku pripreme za pregradnju cijelog prostora.

Nova uprava NTM-a kupila je 2012. željeznički depo u Chomutovu i započela njegovu preobrazbu u spremište željezničkih vozila. Radi osiguranja vlastitih prostora za zbirku, NTM je pokrenuo strategiju preispitivanja sustava posudbe i započeo pregovore o novim uvjetima. Taj zahtjev NTM-a neki su partneri dočekali s neodobravljenjem.

Za nekoliko tradicionalnih partnerskih subjekata to je značilo i prekid suradnje s Muzejom, no ostali su subjekti uspjeli održati suradnju. Ipak, u tom kontekstu potrebno je naglasiti da spomenuta promjena nije bila uzrokom masovnog vraćanja ključnih željezničkih eksponata u spremište NTM-a. Ti su eksponati već prije bili vraćeni onamo zbog istrošenosti i nedostatka zanimanja partnera za daljnja ulaganja u sve skuplje popravke. Naime, velik problem, koji ponajprije ograničava korištenje željezničkih vozila u Češkoj, jest postupno povećanje troškova popravka tih vozila. Razlog tome je činjenica da tradicionalne tehnologije popravaka, prije uobičajenih i ipak pristupačnih koje su rezultat razvoja i modernizacije, postaju „proizvodnja po mjeri”, što znatno povećava troškove upotrebe povijesnih željezničkih vozila.

Od 2012., uz izgradnju stalnoga izložbenog prostora, NTM se počeo fokusirati na izgradnju željezničkog spremišta u Chomutovu, koje se od 2017. sezonski otvara za javnost. Korištenje vlastitih eksponata NTM rješava u suradnji s partnerima, a glavni su mu partner Češke željeznice. Važan projekt uz 100. obljetnicu osnutka



Čehoslovačke bio je projekt *Predsjedničkog vlaka*, u sklopu kojega je 2018. vlak sastavljen od salonskih vagona čehoslovačkih predsjednikâ s pratećom izložbom tri mjeseca putovao po Češkoj i Slovačkoj.

Osobito postignuće u proteklih 20 godina bio je završetak velike akvizicije gotovo 70 željezničkih vozila u razdoblju od 2021. do 2022. godine. Cilj tog pothvata bilo je popunjavanje praznina u zbirci željezničkih vozila Nacionalnoga tehničkog muzeja. Pozornost je bila usmjerena na nedostajuću seriju vučenih željezničkih vozila (vagona), kojima se u prošlosti, zbog nedostatka prostora, nije pridavala potrebna pozornost, u korist vučnih vozila (lokomotiva). Trenutačno su u tijeku pripreme za izgradnju dodatnih hala velikog kapaciteta u Chomutovu za pohranu i tih eksponata pod krovom.

Primarna misija NTM-a jest čuvanje i izlaganje eksponata. Upravljanje povijesnim željezničkim vozilima u domeni je prijevoznika s kojima NTM aktivno surađuje. Stoga se Muzej ponovo usmjerio na aktivniji pristup obnovi i restauraciji velikih željezničkih vozila.

U 2023. dovršen je popravak triju parnih lokomotiva (dviju do stanja za izložbu i jedne do operativnog stanja), i to korištenjem sredstva iz donacijskih programa EU-a. To su parna lokomotiva *Serényi* iz 1905. (Vienna – STEG), parna lokomotiva *Conrad Vorlauf* iz 1873. (Siegl – Vienna) i parna lokomotiva 464.102 iz 1940. (ČKD – Praha), koja se od tada pojavljuje na čelu *Muzejskoga povijesnog vlaka NTM-a* na putovanjima po prugama diljem Češke, što ih Muzej organizira u suradnji s partnerima. Posljednji put to se dogodilo u sklopu jubilarne, 2025. godine, u kojoj je mnogim događajima obilježena 200. obljetnica postojanja željeznica u Europi.

Nacionalni tehnički muzej vrlo je svjestan da će se područje upotrebe povijesnih željezničkih vozila na modernim europskim željeznicama suočiti s nizom izazova. Osim problematike ETCS-a, tu je i pitanje sustavnog financiranja željezničkih muzeja, kao i pitanje kako zadržati znanje (*know-how*) popravka i održavanja povijesnih vozila. Stoga je NTM uključen u suradnju sa stručnjacima Čeških željeznica i Uprave željeznica na pripremi budućeg koncepta upravljanja povijesnim željezničkim vozilima.

Budući da željeznice nisu samo vozila već i povijesna „graditeljska ostvarenja”, predstavnici NTM-a surađuju s državnim tijelima za zaštitu spomenika i u sustavnom odabiru građevina (kolodvorskih zgrada, kotlovnica, vodotorneja, mostova itd.) radi njihova uključivanja u obuhvat zaštite spomenika.

Primljeno: 7. listopada 2025.

PERSPECTIVES OF CULTURAL HERITAGE PROTECTION OF CZECH RAILWAYS ON THE EXAMPLE OF THE RAILWAY ROLLING STOCK COLLECTION OF THE NATIONAL TECHNICAL MUSEUM

The article *Perspectives of cultural heritage protection of Czech railways on the example of the railway rolling stock collection of the National Technical Museum* presents the historical development, current status and future direction of the railway collection of the National Technical Museum (NTM).

Based on more than a century of development of collection-building activities, it describes the changes in approaches to the protection and presentation of railway heritage – from collecting models and the first real vehicles to an extensive collection of more than two hundred historical rolling stock.

The text traces the development of the collection from its beginnings in 1908 through a period of stagnation in the 1950s, the massive development of acquisition activities in the 1960s–1980s to the system of long-term loans after 1989, which significantly contributed to the preservation of many vehicles, but also brought operational and legal complications.

A significant milestone was the establishment of the railway depository in Chomutov (since 2012), which gradually takes over the function of the collection's central repository and at the same time makes it seasonally accessible to the public.

The author draws attention to new approaches of the National Railways to the protection and restoration of railway vehicles, especially with the use of EU subsidies, and to cooperation with Czech Railways and the Railway Administration in the operation of historic trains (e.g. the Presidential Train project). In conclusion, the article emphasizes the current and future challenges associated with the operation of historic vehicles in a modern railway system (ETCS, financing, maintenance, preservation of know-how) and emphasizes the need for a systemic solution also in the area of historic protection of railway structures.

sl. 10., 11. Povodom važnih željezničkih obljetnica, Nacionalni tehnički muzej je 2025. godine otvorio izložbu pod nazivom *Što je stvorilo željeznicu, što je željeznica stvorila*.