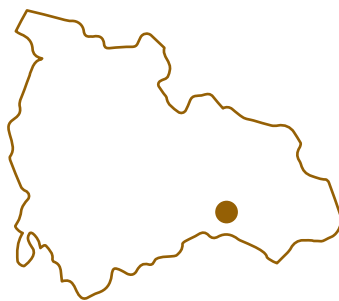


Význam Slovenské strelly ve sbírce automobilů TATRA z pohledu muzejnictví a památkové péče

The Significance of Slovenská Strela („The Slovak Arrow“) in the TATRA Car Collection from the Museum and Heritage Conservation Perspective

Michaela Bortlová



Abstrakt: Studie se zabývá historií a průběhem akvizice motorového železničního vozu M 290.002 zvaného Slovenská strela z roku 1936 do sbírky automobilů TATRA, osvětluje význam strelly z pohledu muzejnictví a památkové péče. Zachycuje období existence vozu v muzejní sbírce v letech 1960–2018 až po dobu realizace restaurátorských prací v letech 2018–2021. Studie srovnává dosavadní metodologické přístupy v péči o movité technické exponáty sbírky automobilů TATRA, jejichž velká část je zapsaná v seznamu kulturních památek ČR. Vůz Slovenská strela je skutečný historický exponát s vysokým podílem autenticity, který byl restaurován. Z odborného hlediska se v kontextu sbírky TATRA TRUCKS jedná o mezník v komplexním přístupu k obnově muzejního exponátu a významné movité národní kulturní památky. Z pohledu památkové péče jde o výjimečný projekt, jelikož byl kompletně restaurován unikátní železniční stroj, včetně hybridního pohonu, který nemá v ČR soudobé srovnání.

Klíčová slova: Slovenská strela; Tatra; Hans Ledwinka; Josef Sousedík; Vladimír Grégr

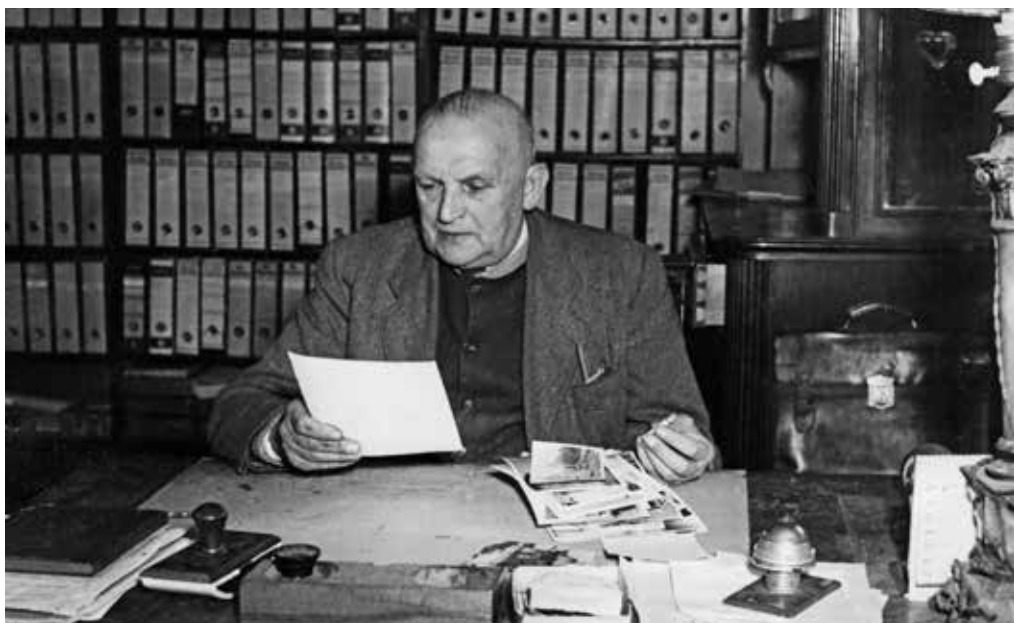
Článek vznikl v rámci vědeckovýzkumné činnosti Regionálního muzea v Kopřivnici, o. p. s., a Technického muzea TATRA.

Abstract: The article focuses on the history and course of the acquisition of the railcar M 290.002 called Slovenská strela, built in 1936, to the TATRA car collection. It describes its significance from museology and conservation point of view. It reflects the existence of the car in the museum collection in 1960–2018 up to the implementation of the restoration works in 2018–2021, including a comparison with the existing methodological approaches in the conservation of movable technical exhibits of the TATRA car collection, a large part of which is registered in the List of Cultural Heritage of the Czech Republic. Slovenská strela railcar is a real historical exhibit with a high percentage of authenticity, which has been restored. From a professional point of view, in the context of the TATRA TRUCKS collection, this is a landmark in the comprehensive approach to the restoration of a museum showpiece and an important movable national cultural monument. From the point of view of heritage conservation, this is an exceptional project, as a unique railcar has been completely restored, including a hybrid drive, which has no contemporary comparison in the Czech Republic.

Keywords: Slovenská strela („the Slovak Arrow“); Tatra; Hans Ledwinka; Josef Sousedík; Vladimír Grégr

The article was written as part of the scientific research activities of the Regional Museum in Kopřivnice, o. p. s., and the TATRA Technical Museum.

Motorový železniční vůz M 290.002 zvaný Slovenská strela z roku 1936 je výrobkem kopřivnické automobilky TATRA. Výjimečnost tohoto vozu spočívá v jeho komplexnosti, protože je nositelem nadčasového aerodynamického designu, technologických a konstrukčních inovací Tatry, které vznikaly ve třicátých letech 20. století pod vedením konstruktéra Hanse Ledwinky. V době provozu na kolejích se Slovenská strela stala symbolem modernosti, rychlosti a pohodlí. Významem zapadá do meziválečného širokého výrobního programu Tatry, která od roku 1923 začala vyrábět osobní a o pár let později i nákladní automobily s tzv. tatrováckou koncepcí podvozku, hlavně v kombinaci se vzduchem chlazenými motory. Od druhé poloviny dvacátých let pro ČSD dodávala motorové železniční vozy neboli kolejové autobusy. Ve třicátých letech TATRA poutala pozornost



Obr. 1. Emil Hanzelka v pracovně muzea, zdroj: RMK, fond Hanzelka Emil

fenomenálním osobním automobilem T 77, s nímž Slovenská strela sdílí aerodynamický design, kterým automobilka TATRA udivovala autosalóny meziválečné Evropy. Ovšem její historie v roli muzejního exponátu je méně probádaným příběhem. Kdy se do Kopřivnice vrátila? Kdo dokázal ocenit její nadčasovost a přínos pro sbírkotvornou činnost a jak se stala největším muzejním exponátem? Nejednalo se o náhodu, ale soudobou iniciativu a nadšení pro dobrou věc, která úzce souvisí s počátky budování oficiální sbírky automobilů TATRA v Kopřivnici a aktivní sbírkotvornou činností Lašského muzea v průběhu padesátých a šedesátých let 20. století. Po převozu do Kopřivnice se na několik desetiletí stala nedílnou součástí veřejného městského prostoru. Postupem času se na voze poděpisovala zejména negativa klimatických podmínek prohlubujících destrukci exponátu. Posledních dvacet let vzbuzoval její stav u odborné veřejnosti, příznivců železniční historie i „tatrováků“ stále častěji silné negativní emoce. V roce 2000 se stala kulturní památkou a o deset let později byla prohlášena za národní kulturní památku (NKP). V roce 2016 byl zpracován restaurátorský záměr včetně vzorkové analýzy za účelem zjištění stavu. Na konci srpna 2018 se po dlouhých přípravách uskutečnil převoz Slovenské strela na kompletní obnovu do původní podoby z roku 1936, včetně funkčnosti elektromagnetického pohonu Josefa Sousedíka. Opět se stala funkčním strojem. Vůz však již není určen pro pravidelný provoz na železnici, ale je živým exponátem ve sbírce reprezentující progresivní výrobu v kopřivnické Tatře mezi světovými válkami. V tématu se chci mimo zmiňované otázky zaměřit na vznik a přínos automobilové sbírky, protože Slovenská strela patří mezi nejvýznamnější počáteční akvizice. Na historii vozu M 290.002 v muzejní sbírce chci reflektovat také soudobé metody a přístupy v péči o automobilní exponáty a porovnat je s kompletní obnovou z let 2018–2021. Do jaké míry je nutné technické movité památky zprovozňovat? Lze stejný přístup aplikovat na automobily se statusem kulturní památky?

Počátky muzejnictví

Prvotní myšlenka založení továrního muzea TATRA v Kopřivnici se objevila ještě před vypuknutím druhé světové války a vzešla z iniciativy vedení Klubu československých turistů v Kopřivnici, v jehož čele aktivně působil Emil Hanzelka na pozici pobeskydského župního památkového referenta. Právě v roce 1935 společně s představiteli městyse Kopřivnice a dalšími obecními a továrními korporacemi předložili generálnímu řediteli koncernu Ringhoffer – TATRA, a. s., Dr. Hansi Ringhofferovi ideový návrh k založení továrního



Obr. 2. Expozice modelů a pohárů v Lašském muzeu v roce 1947, včetně originálu modelu z 30. let 20. století, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu

muzea v Kopřivnici.¹ Ideový návrh pojali komplexním způsobem, protože celkově obsáhl sbírkotvornou koncepci zaměřenou na obsazení všech výrobních provozů v Kopřivnici (kočárovka, vagónka a automobilka), včetně sbírkotvorného programu založeném na výrobní typologii automobilů a kočárů od nejstarších modelů po současnost, nevyjímaje veškerou technickou a obrazovou dokumentaci, prezentaci dílčích součástí vozidel, reklamu, osobnosti, vzdělávání, obrazové znázornění rozvoje výrobního zázemí jednotlivých továrních provozů, včetně lokace sbírek do nevyužívaných historických továrních hal. Vzhledem ke zhoršení politické situace ve světě zůstal ideový návrh ve fázi projednávání a nařízení shromažďování historických předmětů, které měly vytvořit budoucí základ podnikové sbírky. Do jakého rozsahu se podařilo seskupování předmětů naplnit, přesně nevíme, neboť se dochovaly jen omezené zmínky. Během okupace řada předmětů pravděpodobně vzala za své a až do osvobození se vize neposunula. Zhmotnění myšlenky založení muzea v Kopřivnici se překvapivě podařilo naplnit již v červnu 1945. Pro muzejní účely získal Emil Hanzelka od MNV v Kopřivnici jednu ze zkonfiskovaných vil továrnícké rodiny Šustalů, kam přesunul vlastní sbírky k dějinám města a přilehlého okolí. Svědčí to o jeho energickém zápalu, neboť bez této iniciativy by se založení Lašského muzea bezprostředně po válce neuskutečnilo. Emil Hanzelka patří ke klíčovým osobnostem, které se zasadily o podchycení historie a paměti obce nejen v období před rozvojem industrializace, ale i během jejího dramatického rozvoje od poloviny 19. století až do konce šedesátých let 20. století. V roce 1945 se stal zakladatelem a správcem Lašského muzea, roku 1952 byl KNV v Ostravě zvolen konzervátorem pro státní památkovou péči. Po roce 1960 pak působil jako předseda Okresního aktivu pro muzea a památky, kde

1 Regionální muzeum Kopřivnice o.p.s. – Technické muzeum (dále jen RMK), fond Hanzelka Emil, pořadač č. 308, sign. č. 10, Dopis Dr. Hanuš Ringhofferovi: Návrh na zřízení továrního muzea v Kopřivnici, zápis 15. 12. 1935. Tamtéž, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 307, sign. č. 62, Jmenovací dekret Emila Hanzelky (předseda Klubu československých turistů v Kopřivnici byl na výroční schůzi Pobeskydské župy Klubu čsl. turistů v Moravské Ostravě jmenován do funkce župního památkového referenta), zápis 21. 4. 1934.



Obr. 3. Slovenská strela, originál modelu z roku 1936 ve sbírce Tatra Trucks, inv. č. S0058, zdroj: RMK, fond Sbirka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2021

zastával funkci okresního konzervátora pro památkovou péči na Novojičínsku. Muzejní činnosti a péči o místní památky se aktivně věnoval až do roku 1971, tedy téměř až do konce života, protože o dva roky později zemřel ve věku 87 let.² Veřejnosti se Lašské muzeum oficiálně zpřístupnilo až v srpnu 1947 u příležitosti konání dvoudenních oslav 50. výročí zahájení tovární výroby automobilů TATRA. Při slavnostním otevření muzea v srpnu 1947 byla připravena výstava, která zešíroka obsáhla rozvoj průmyslu v Kopřivnici od poloviny 19. století. Seskupily se různé fotografie, makety automobilů, osobní trofeje z automobilových soutěží, medaile, plakety, letecké motory, vrtule, motorové skříně a válce, písty a jiné součásti vozidel. Od počátku se začala vést chronologická evidence sbírkových předmětů.³ Na dochované fotografii první výstavy můžeme rovněž najít jeden z modelů Slovenské strela,⁴ který vznikl ve třicátých letech, včetně dalších sbírkových předmětů dochovaných v muzejních sbírkách dodnes. Na kopřivnickém náměstí byla slavnostně odhalena socha T. G. Masaryka a dočasně umístěna instalace výstavního

- 2 Emil Hanzelka (1886–1973), narozen v rodině kováře, v roce 1900 nastoupil do Kopřivnické vozovky, a.s., jako zámečnický učeň, brzy však odešel na technickou průmyslovku v Brně. Po návratu z Brna v roce 1907 nastoupil jako mistr lisovny. Po roce 1918 z továrny odešel a stal se obchodníkem, zakladatelem a aktivním členem několika kopřivnických korporací: Červeného kříže, Klubu českých turistů, Sokola. Velmi brzy se zajímal nejen o místní památky, ale také dokumentoval mizející původní lidovou zástavbu, místní lidovou kulturu, zvyky a písně. Po roce se stal zakladatelem a správcem Lašského muzea. Díky celoživotnímu zájmu o místní historii obce, archeologii a historii průmyslových podniků vytvořil obsáhlou sbírku a archiv, který dodnes tvoří základ poznání nejstarších dějin historie obce, čímž se z paměti „nevytratila“ původní identita a kultura mikroregionu Kopřivnicka. Více viz BALÁŠ, Miloslav, *Kulturní místopis Novojičínska*, Nový Jičín 1967, s. 95.; BROUČEK, Stanislav – JEŘÁBEK, Richard (edd.), *Lidová kultura. Národopisná encyklopedie Čech, Moravy a Slezska*, sv. 1, Praha 2007, s. 65–66.; MYŠKA, Milan (ed.), *Biografický slovník Slezska a severní Moravy*, 2. díl, Ostrava 2009, s. 43–44.
- 3 RMK, fond Hanzelka Emil, *Kniha darovaných předmětů pro Lašské muzeum v Kopřivnici*, signována k 17. 6. 1945. Později na vazbě vložena poznámka: *Přirůstková kniha Muzea Fojtství*. Brzy se zde objevují první technické akvizice. HANZELKA, Emil, Proslov E. Hanzelky při otevření Lašského muzea, *Kravařsko*, 1948, roč. 10, č. 4–5, s. 79–80; ŠÁLEK, Ondřej, *70 let města Kopřivnice*, Kopřivnice 2018, s. 13. Na modernizaci se designově podílel František Kardaš, který po r. 1945 pro Tatra realizoval několik návrhů osobních vozidel. Rovněž navrhoval propagační prospekty T 87, T 111, T 114 a zejména T 600 – Tatraplan a grafiku výroční publikace: TŮMA, Adolf – ŠTÝDL, František – VÝŠKA, Karel – SVOBODA, František (edd.), *Od kočáru k automobilu. 50 let automobilky Tatra v Kopřivnici 1897–1947*, Praha 1947.
- 4 Sbirka Tatra Trucks: Model motorového železničního vozu M 290.001, měřítko 1 : 25, inv. č. S0058, datováno cca 1934, stav nálezový. Pravděpodobně se jedná o tzv. barevnou zkoušku. Ve sbírce se dochoval také druhý kus v modrém provedení a v archivní dokumentaci je označován jako „Modrý šíp“. Bohužel v minulosti došlo k neodbornému zásahu do povrchové úpravy.



Obr. 4. Slovenská strela, pravděpodobně po převozu do Kopřivnice v červenci 1960, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu

pavilónu národního podniku TATRA. Pro tuto instalaci se zapůjčil ze sbírky Národního technického muzea (NTM) originál prvního kopřivnického automobilu Prášident a první závodní speciál z roku 1900. Třetím automobilem byl model aerodynamické tatrovky T 87, jež symbolicky propojila progresivní minulost se současnou produkcí.⁵

Počátky sbírky automobilů TATRA

Teprve počátkem padesátých let 20. století se uskutečnilo založení první oficiální automobilové sbírky v ČSR zaměřené na produkci jednoho výrobce. Tato iniciativa ovšem nevznikla náhodně, neboť úzce souvisí s radikálními změnami výrobního programu poválečné výroby, kterou zásadně poznamenala nová centrální hospodářská politika. Nejprve byla koncem čtyřicátých let ukončena výroba předválečného modelu T 57b, kterému se všemi variantami náleží primát v počtu nejvíce vyrobených kusů vozidel v segmentu výroby osobních automobilů značky TATRA. V roce 1950 následovalo ukončení výroby úspěšného předválečného modelu Tatra T 87 s aerodynamickou karosérií. O rok později se přesunula výroba modelu osobního automobilu T 600 Tatraplan do AZNP v Mladé Boleslavi, kde se však produkce prvního nového poválečného osobního vozu v Československu závěrem roku 1952 definitivně zastavila. Tyto okolnosti směřovaly k cílenému ukončení padesátileté tradice výroby osobních automobilů TATRA. Vydaná rozhodnutí se nesetkala s pozitivním ohlasem. Naopak k této příležitosti zaměstnanci konstrukce uskutečnili v areálu továrny symbolický „pohřeb“ Tatraplanu. Pohřební průvod v čele s konstruktérem Vladimírem Popelářem, oděným v kněžském rouchu, doprovázel model Tatraplanu naložený na márách. Brzy však průvod rozehnaly bezpečnostní složky. Dodnes tuto událost ve sbírce Muzea Fojtství připomíná tzv. parte Tatraplanu.⁶ S rokem 1952 se rovněž pojí likvidace železniční výroby v Kopřivnici, která

5 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, *Fotoalbum 50 let výročí automobilky TATRA v Kopřivnici*, 23.–24. 8. 1947, p. č. 400001, inv. č. A36. Prezentace v ÚP 20 (Ústřední prodejna na Národní třídě v Praze), kde byl vystaven originál automobilu Prášident s modernizovanou verzí Tatro T 87. Na podzim se ve Veletržním paláci konal první poválečný ročník pražského autosalónu, který představil nový model poválečného typu osobního automobilu v Československu – T 107 – Tatraplan. Pozdější typové označení T 600.

6 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, Parte Tatraplanu, inv. č. 780. Rukopis s obsahem doplněný výstřížkem T 600 z dobového prospektu Františka Kardause.

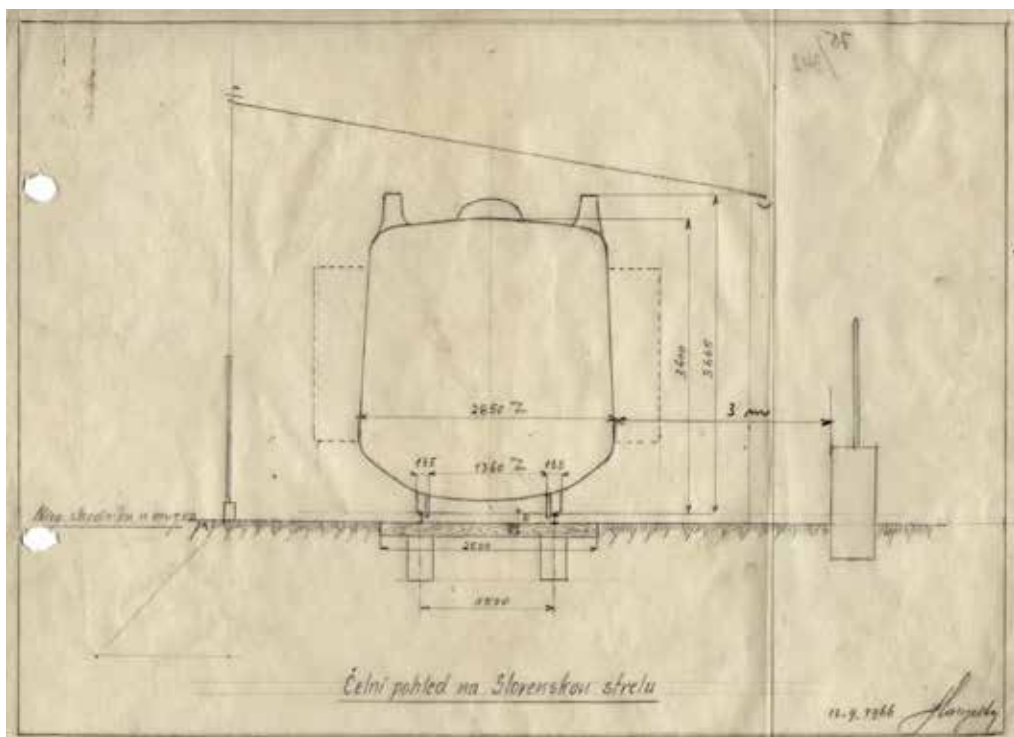


Obr. 5. Slovenská strela, stav interiéru v roce 1962, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu

zde nepřetržitě fungovala od roku 1882 a poskytovala klíčový kapitál pro inovace vývoje automobilů a průmyslové výroby. Lašské muzeum v Kopřivnici fungovalo sice jen pár let, ale prozíravý Emil Hanzelka v soudobých podmínkách dokázal zrealizovat něco, co nebylo v tehdejšímu muzejnictví zcela běžné. Založil oficiální automobilovou sbírku jedné značky. Sbírkové předměty technické povahy se do té doby soustředily hlavně do sbírek NTM. Z tohoto důvodu v oddělení dopravy nalezneme originál prvního automobilu Präsident a první kopřivnický závodní speciál Theodora von Liebiega z roku 1900, které NTM získalo do své sbírky již v roce 1919.⁷ Počátkem prosince 1952 se sešla tzv. *Muzejní subkomise MNV v Kopřivnici*, jež nahradila dřívější Muzejní spolek při Lašském muzeu z let 1948–1951 za účelem přípravy automobilové expozice a podchycení sbírkových předmětů z produkce Tatry. Z tohoto důvodu komise oslovila Josefa Veřmiřovského, bývalého mechanika, tatrováckého zkušebního řidiče a meziválečného automobilového závodníka.⁸ Společně s Emilem Hanzelkou oba výrazně ovlivnili počátky budování sbírky

7 KOŽÍŠEK, Petr, *Katalog expozice Doprava*, NTM Praha 2015, s. 16–17, 66–67.

8 Josef Veřmiřovský (1896–1983) pocházel z rodiny lakýrnického dělníka v Šustalově továrně na výrobu kočárů v Kopřivnici. Po absolvování obecné školy ve třinácti letech nastoupil do učení v továrně, kde se vyučil zámečnickem. Od chlapeckých let přihlížel rozvoji automobilové výroby v Kopřivnici a svojí zvědavou a charismatickou povahou, se brzy dostal do přízně konstruktéra Hanse Ledwinky. Před první světovou válkou ho začal brát na nedělní automobilové vyjíždky, kde měl funkci pomocníka (údržba pneumatik) a hlídače vozidla. Vůdčí list získal v srpnu 1913, což následně zúročil v průběhu první světové války, kdy byl osobním řidičem kapitána R. von Rösnera, kterého doprovázel při inspekčních cestách po Itálii a Ukrajině. Po válce se vrátil do Kopřivnice a nastoupil do automobilky jako zkušební a předváděcí řidič. V letech 1920–1937 reprezentoval automobilku v automobilových soutěžích. S každým novým typem tatrovky závodil nejen v Československu, ale i v Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku, Rusku a Slovinsku. Po roce 1945 se několik let podílel na organizaci továrního závodního týmu s vozidly T 600 – Tatraplan a organizaci závodů Ecce Homo u Šternberku. Tento závod patří k nejstarším na Moravě a pro J. Veřmiřovského se jednalo o srdeční záležitost. V r. 1969 se podílel na založení TVCC (Tatra Veteran Car Club) v Kopřivnici, sdružujícího příznivce a majitele historických vozidel značky TATRA.



Obr. 6. Návrh nové pozice a ukotvení Slovenské strelu v terénu u plotu muzejního parku, zdroj: RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 342, Železniční vagóny + Slovenská strela, dokument č. 75, čelní pohled na Slovenskou strelu, signováno 12. 9. 1966 Hanzelka, kresba tužkou na pauzovacím papíře

automobilů TATRA. V následujícím roce Josef Veřmiřovský připravil první automobilovou expozici a do sbírky získal první typy kopřivnických automobilů nebo dílčí součásti vozidel. Krátce nato v souvislosti s plošnou celostátní redukcí malých muzeí v průběhu padesátých let došlo k přehodnocení sbírkotvorné činnosti Lašského muzea, jejímž výsledkem bylo založení technického oddělení s názvem *Speciální muzeum průmyslu keramického a automobilového* v roce 1954.⁹ Vznikem technické sekce se zachovaly původní společenskovední sbírky a nedošlo k jejich převedení do okresního muzea. Správcem muzea nadále zůstal Emil Hanzelka, jenž vedl evidenci, organizoval chod muzea, účastnil se oborových školení, systematicky rozšiřoval archiv, kreslil a dokumentoval starou městskou zástavbu a systematicky reflektoval společenské dění ve městě.¹⁰ Josef Veřmiřovský byl aktivní hlavně v terénu, neboť oslovoval různé spolky, odkud se dalo potenciálně získat nové akvizice. K těmto účelům využíval dřívější osobní kontakty, oslovoval sběry kovů, bývalé autoopravny, Mototechny, hasičské sbory, národní výbory, průmyslové školy, vojenské správy nebo státní zámky. Rovněž navazoval kontakty s osobnostmi motoristického a závodnického prostředí nebo bývalými zaměstnanci automobilky předválečného období. Při práci v muzejní dílně využil znalosti a praktické zkušenosti nejstarších typů kopřivnických automobilů, které zde třídil, čistil, kompletoval a posléze vystavil v expozici. Z dobové dokumentace Lašského muzea, Emila Hanzelky a Josefa Veřmiřovského je zřejmé, že cíl jejich sbírkotvorné činnosti od

9 Správa Lašského muzea v Kopřivnici. Budujeme vzorné technické muzeum při Lašském muzeu v Kopřivnici, in: *Tatrovák*, 1953, roč. 6, s. 3. RMK, fond Sběrka vlastivědného materiálu, VEŘMIŘOVSKÝ, Josef, *Budování technické části Lašského muzea Kopřivnice*, rukopis č. 5, s. 1–5. RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 307, č. j. 10/61, Schválení organizačního a muzejního plánu, který zároveň ustanovil technickou komisi, zápis 1961.

10 HANZELKA, Lubomír – HANZELKA, Radoslav, *Kopřivnice a její život v minulosti z pozůstalosti vlastivědného pracovníka Emila Hanzelky*, Kopřivnice 1985, s. 96.

počátku spočíval ve vytvoření ucelené typologické řady výrobků v linii osobních a nákladních automobilů.¹¹ Díky aktivnímu přístupu tehdejších muzejníků se podařilo zajistit výjimečnou součást dnešní podoby oficiální sbírky. Patří sem akvizice nejstarších typů vozidel z produkce datované před rokem 1914, které stojí na počátku výrobní typologie. Způsoby akvizice byly různé, nejčastěji se jednalo o dary, koupě nebo směnu za určité množství železného šrotu, neboť soudobá legislativa o sběrných dvorech neumožňovala automatické výjimky pro sbírkotvornou muzejní činnost. Sběr a třídění kovošrotu bylo každodenní rutinou práce v muzejní dílně. Josef Veřmiřovský se ve svých vzpomínkách často označuje za „sběratele starého železa“.¹² Příležitostí k zajímavým akvizicím bylo mnoho, ale ne všechny nabídky se dařilo nakonec získávat, což bylo dáno několika důvody. Jak již bylo zmíněno, sběrné suroviny trvaly na výkupu nebo směně za kovový šrot. Akvizice formou daru v případě automobilů byla výjimkou. Velmi problematické byly akvizice nákladních a železničních vozidel, které narážely nejen na uskladnění, ale zejména na skutečnost, že tato technika představovala z pohledu soudobé legislativy výrobní prostředky pro rozvoj kolektivního hospodářství. Problematické bylo rovněž soukromé vlastnictví nákladních a železničních vozidel. Do roku 1967 evidujeme ve sbírce 53 motorů, 27 osobních, 26 nákladních automobilů a několik desítek přírůstků ostatní produkce Tatry (podvozky, modely). Mezi užitkovými vozidly převažovaly hlavně hasičské nástavby různých výrobců. Některé z exponátů vznikly přestavbou nebo kompletací z několika kusů vozidel. Z větší části se jednalo o vozidla, která nebyla schopna provozu. Pojízdne akvizice exponátů byly zpočátku v omezené míře. Od počátku vzniku technické sekce se Lašské muzeum potýkalo s nedostatkem expozičních a skladovacích ploch. První stálá expozice vznikla přímo v sídle Lašského muzea. Velké exponáty byly z prostorových důvodů instalovány v exteriéru přilehlého muzejního parku nebo se kvůli postupující destrukci časem částečně demontovaly. Teprve v roce 1962 se dokončila výstavba jednopatrové přístavby č. 107 nacházející se v blízkosti stávající muzejní dílny za sídlem Lašského muzea. Jednalo se však o krátkodobé řešení. Mezi nejdůležitější akvizice, které Lašské muzeum do roku 1967 získalo, jsou prototyp lidového vozu typu V 570 z roku 1933 nebo motorový železniční vůz M 290.002 – Slovenská strela z roku 1936, která v letech 1960–2018 představovala největší exponát deponovaný v exteriéru. Cesta k muzejní sbírce však nebyla samozřejmostí, ale výsledkem silné prozíravosti s vynaložením aktivního úsilí.

Vyjednávání o akvizici Slovenské strela do sbírky, 1959–1960

Podnět k akvizici železničního motorového vozu M 290.002 – Slovenská strela¹³ vzešel pravděpodobně přímo ze strany vedení ČSD, Správy Pražské dráhy – lokomotivního depa II. Praha-Libeň, h. n., kteří ji Lašskému muzeu nabídli do sbírek v roce 1959. Nasvědčuje tomu dochovaná korespondence z let 1959–1960. Nabídka se ujal Emil Hanzelka a začal aktivně vyjednávat s Ministerstvem dopravy, protože byla vedena v jejich evidenci majetku. Společně s pomocí zástupců vedení libeňského depa a ředitelství národního podniku Tatra, které tuto příležitost přivítalo velmi kladně, se rozjela společná vyjednávání. Do vyjednávání se kromě aktivního správce Lašského muzea Emila Hanzelky zainteresovali také konstruktér Vladimír Popelář,¹⁴ vedoucí propagačního oddělení n. p. Tatra Eduard Svoboda a vedoucí pracovníci ČSD – Lokomotivního depa II. Praha-Libeň, h. n., z nich zejména pan Novák. Podaná žádost od počátku kladla důraz na získání kompletního

11 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač. č. 307, č. j. 10/61, Schválení organizačního a muzejního plánu, který zároveň ustanovil technickou komisi, zápis 1961.

12 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, VEŘMIŘOVSKÝ, Josef, *Budování technické části Lašského muzea Kopřivnice*, rukopis č. 5, s. 1–5.

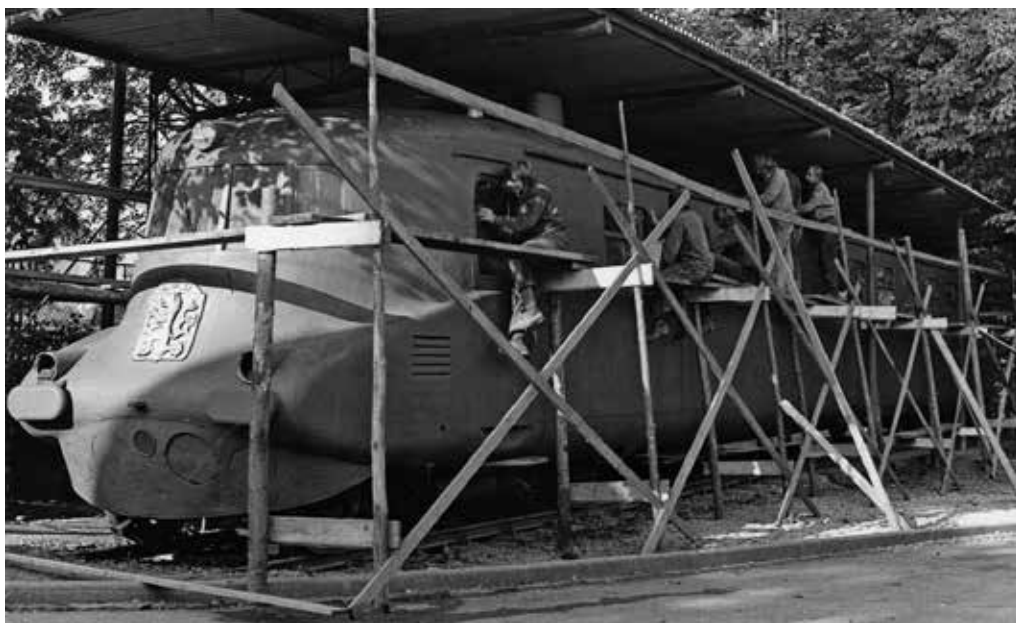
13 Sbírka Tatra Trucks, inv. č. A0011.

14 Vladimír Popelář se narodil 15. 11. 1915 v Mladé Boleslavi do rodiny šoféra, který pocházel z Frenštátu pod Radhoštěm. Vystudoval vyšší strojnickou školu a praxi absolvoval před válkou v Tatře. Během okupace pracoval ve Škodových závodech v Plzni. Do Kopřivnice se vrátil v roce 1945 a podílel se na vývoji poválečných modelů tatrovek, zejména T 600, T 603, T 138 a T 813. V letech 1958–1962 byl vedoucí pražské vývojové kanceláře n. p. Tatra. Zemřel v Praze 21. 1. 1997.

vozu, nejen dílčích součástí jako podvozky či motory. Zájem byl také o karosérii včetně interiéru. Ovšem v této době ještě vůz M 290.002 náležel do majetku Ministerstva dopravy, které ji vedlo jako ministerskou zálohu pro zvláštní příležitosti. Z tohoto důvodu bylo nutné získat rozhodnutí o jejím vyřazení a předání ČSD a Správě Pražské dráhy, jež nakládala s vyřazeným majetkem. V dobovém kontextu přelomu padesátých a šedesátých let se jednalo o velmi neobvyklou žádost, neboť železniční a jiná výrobní technika po vyřazení z provozu sloužila jako nová výrobní surovina těžkého průmyslu. V letech 1959–1960 byla hodnota vozu M 290.002 vyčíslena na cenu kovového šrotu přibližně 25 000 Kčs. Akvizice vyřazené techniky byla možná za finanční nebo materiálovou kompenzaci, což vzhledem k celkové váze vozu několika desítek tun bylo nad veškeré možnosti Lašského muzea. Proto jedním z hlavních cílů žádosti bylo získat pro Slovenskou strelu výjimku. Pro větší naléhavost a zdůraznění vážného zájmu byla podána nová společná žádost Lašského muzea a n. p. Tatra, protože o ni měl zájem ještě n. p. Vagónka Studénka, který ji chtěl získat pro plánované výročí podniku v roce 1962. V Praze za darování vozu do Kopřivnice intervenoval náčelník ČSD Lokomotivního depa Libeň, h. n., pan Novák, který v podniku stanovoval ceny vyřazeného materiálu. Žádosti o darování Slovenské strelly do sbírky Lašského muzea byl naštěstí příznivě nakloněn, a proto se zasadil o získání kladného rozhodnutí od náčelníka Správy Pražské dráhy, pana Vokáče. Na straně národního podniku Tatra Kopřivnice byl ve věci darování zapojen tehdejší konstruktér Vladimír Popelář, kterému byl adresován průběh vyjednávání a doporučení, jak v dané záležitosti postupovat, aby vůz získal výjimku. Popelář v té době působil v konstrukční kanceláři Tatry v Praze a zajistil podání nových žádostí jak ze strany Lašského muzea, tak n. p. Tatra. Od počátku se v žádosti museli zavázat vhodným umístěním na koleje v rámci areálu automobilky, včetně očištění a zpřístupnění exponátu návštěvníkům muzea. Definitivní rozhodnutí o darování Slovenské strelly do sbírky přišlo obratem, jakmile byla dne 16. 5. 1960 vyřazena z majetku Ministerstva dopravy a celá záležitost byla předána k dořešení ČSD Správě Pražské dráhy, které



Obr. 7. Slovenská strela, ukázky realizované výstavy o historii výroby vozu, zdroj: RMK, fond Sbírká vlastivědného materiálu



Obr. 8. Slovenská strela, příprava opravy laku karoserie s učni 1. a 2. ročníku kopřivnického učiliště pod vedením K. Žárského v září a říjnu 1974, zdroj: RMK, *Kronika kolektivu pracovníků Technického muzea n. p. Tatra soutěžícího o získání čestného titulu BSP*, nestránkováno

dle úmluvy zúčastněných stran ze dne 7. 6. 1960 ministerstvo adresovalo oznámení o jejím darování včetně vyjednané úhrady nákladů za převoz do Kopřivnice. Na žádost libeňského depa musel být vůz přepraven nejpozději do 25. 7. 1960. Dle úmluvy byl vůz dopraven do Kopřivnice zdarma, a to na původní vlakové nádraží, což se uskutečnilo dne 20. 7. 1960.¹⁵ Poté automobilka zajistila přesun exponátu na jednu z vedlejších kolejí továrního areálu nedaleko tzv. nové kovárny, odkud byla o dva roky později převezena k muzejním objektům ve městě. Emil Hanzelka posléze sepsal první zprávu týkající se přesunu Slovenské strela, která se tak téměř po pětadvaceti letech vrátila do Kopřivnice jako největší muzejní exponát technické sekce sbírky Lašského muzea. Sice nefunkční, zaprášená, bez lesku, ale jako fenomén motorizace železnice třicátých let 20. století:

Lašské museum bylo obohaceno dalším zajímavým exponátem. Je jím Slovenská strela vyrobená závodem Tatra n. p. v r. 1935. Strela jezdila mezi Prahou a Bratislaví a po vyřazení z provozu byla našemu muzeu darována ředitelstvím ČSD. Strela byla právě převezena ze závodu Tatra a umístěna na koleje v zadním parčíku u muzea. Vedle ní bude stát i trolejbus výroby Tatra, který nám byl darován Automobilovými závody v Letňanech. Transport Strela promyslel a připravil soudruh Bohumil Zátopek po poradě se s. majorem Mikešem z Valašského Meziříčí. Transportu přihlíželi četní diváci, kteří se zájmem sledovali těžkou a namáhavou práci celého kolektivu obětavých pracovníků seskupených pod vedením bratří Zátoků. Lašské museum vyslovuje všem těmto obětavým pracovníkům srdečné díky za jejich ochotu a zájem o naše muzeum, neboť vykonali velký kus záslužné práce. Slovenskou strelu bude ovšem ještě opravit a upravit i její okolí vybudováním vhodného parčíku. Prosíme, aby i při pracích našli jsme další porozumění a pomoc od soudruhů zaměstnanců Tatry, aby tak společným úsilím bylo dobudováno vzorné automobilové muzeum – chloubu Kopřivnice.¹⁶

Správa Lašského muzea

¹⁵ RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 364, TATRA – součástky, motorové vozy, dokumenty č. 111–120, korespondence ve věci získání exponátu Slovenská strela. Zde veškeré dostupné zdroje k vyjednávání darování do sbírky Lašského muzea z let 1959–1960.

¹⁶ Tamtéž, dokument č. 116, strojopis.

Muzejním exponátem

Následující den po převozu Slovenské strelly do Kopřivnice zorganizoval Emil Hanzelka poradu technické komise Lašského muzea, která měla za cíl navázat jednání s národním podnikem Tatra ve věci zjištění stavu exponátu.¹⁷ Posléze Emil Hanzelka začal řešit žádost o spolupráci při přípravě Slovenské strelly pro muzejní účely přímo s podnikovým ředitelem Ing. L. Hojeckým a vedoucím propagačního oddělení Eduardem Svobodou; technické konzultace pak řešil s Josefem Svobodou a Vladimírem Popelářem.¹⁸ První pokusy o opravu Slovenské strelly vyvstaly po návštěvě Zdeňka Šrubaře, zástupce výboru pro jubilejní slavnosti 60. výročí založení Vagónky Studénka v Lašském muzeu, a to za účelem přípravy jubilejních oslav. V dubnu 1961 Emil Hanzelka požádal ředitele n. p. Vagónka Studénka, pana M. Bezděka, o spolupráci ve věci opravy vozu. Hanzelkova žádost o spolupráci spočívala v tom, aby se exponát opravil ve Studénce do pojízdného stavu za finančního příspěvku národního podniku Tatra. V korespondenci zmiňuje nutnost vnějších úprav karosérie, obnovu těsnění oken a základní opravy interiéru. Pravděpodobně z časových důvodů k realizaci nedošlo.¹⁹ Od počátku existence muzea se řešil nedostatek výstavních a skladovacích kapacit. Pro automobilovou expozici se využívaly prostory muzejního parku, kde se v průběhu padesátých a šedesátých let každoročně konaly venkovní výstavy automobilů a techniky.²⁰ V průběhu roku 1962 došlo k prvnímu výraznějšímu rozšíření a zlepšení výstavních podmínek, protože v letech 1961–1962 se uskutečnila výstavba tzv. přístavby objektu č. 176, která je vůbec první větší muzejní expozicí automobilů. Nízká budova podélného půdorysu přiléhala k muzejní dílně v objektu č. 107, jež byla původní stavbou hospodářského zázemí novorenesanční Šustalovy vily. Od listopadu 1961 rovněž zintenzivnila jednání ohledně přemístění Slovenské strelly z areálu automobilky do muzejního parku. Předem zorganizovaný přesun vozu z areálu továrny do muzejního parku se realizoval až během víkendu 14.–15. července 1962. Transport nebyl vůbec jednoduchý, předcházela mu technická příprava, zajištění pomoci, která ani neomezila provoz posunu kolejových vozidel v rámci továrních vleček areálu podniku. Přesun z automobilky nebyl po kolejích možný, protože muzejní budovy byly situovány ve městě. Symbolicky se k převozu využila pomoc dvou výkonných nákladních tatrovek T 111 a T 138, které za proměnlivého počasí táhly Slovenskou strelu naloženou na vícenápravovém návěsu od nové haly kovárny přes centrum města do muzejního parku. Tento přesun reflektují nejen podnikové noviny *Tatrovák*, ale i dochovaná fotodokumentace, z níž je zřejmé, že se již tehdy nenacházela ve stavu, aby mohla být zpřístupněna jako muzejní exponát, natož uvedena do provozu. Neutěšený stav vozidla se týkal jak exteriéru, tak interiéru. Bohužel pod vlivem povětrnostních podmínek a nedostatečným zajištěním chráněného deponování se poškození exponátu postupem let prohlubovalo. V srpnu 1962 podalo Lašské muzeum další žádost o darování jednoho podvozku a motoru z prvního kusu vozu (M 292.001), tou dobou se údajně ještě nacházela v železničních dílnách v Šumperku. Ke kladnému vyřízení už asi nedošlo. Do první menší opravy Slovenské strelly se muzejníci s dobrovolníky pustili až v průběhu roku 1965, kdy se práce zaměřily na povrchovou opravu exteriéru vozu. Z dochované dokumentace však není zřejmé, do jaké míry se práce uskutečnily.

Technické muzeum n. p. TATRA

V souvislosti se 70. výročím zahájení výroby automobilů v roce 1967 se od poloviny šedesátých let začaly plánovat velkolepé přípravy oslav výročí automobilky. Oficiální *Závodní kronika Tatry* se symbolicky začala psát v roce 1966, což bylo jakýmsi pomyslným mezníkem, neboť kronika měla „podchycovat“ novou éru dějin Tatry. Starší dějiny

17 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 308, dokument č. 71, Zápis z porady technické komise Lašského muzea konané 21. července 1960 o 16 h. v závodě u Slovenské.

18 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 308, dokument č. 70, Žádost o souhlas podnikového ředitele L. Hojeckého k provedení oprav Slovenské strelly (celková obnova laku a interiéru), která měla být realizována v n. p. Vagónka Studénka.

19 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 340, Muzejní rada Lašského muzea, stavba pavilónu + plány prací, dokument č. 23, č. j. 159/61.

20 RMK, pořadač. Č. 307, *Seznam automobilových výstav v Lašském muzeu*, č. j. 16/51.



Obr. 9. Slovenská strela před novostavbou Technického muzea Tatra v roce 1997, po instalaci na nové kolejíště byla zakryta z důvodu dokončení nového přístřešku, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, Zprávy o činnosti, Výroční zpráva společnosti Regionální muzeum v Kopřivnici 1998, krab. č. 29

tovární výroby v Kopřivnici měla od počátku padesátých let zpracovat tzv. Komise pro zpracování dějin Tatry. Na rozdíl od jiných znárodněných podniků, kde výstupy existovaly už v padesátých letech, ovšem z Kopřivnice nepřicházely, protože komise se více jak 10 let nemohla shodnout, jakým způsobem dějiny sepsat. Teprve v roce 1967 vyšel první svazek sborníku *K dějinám Tatry Kopřivnice*, na který později navázaly další díly.²¹ S plánovanými oslavami 70. výročí podniku souvisí celková rekonstrukce muzejních expozic a výstavba nového proskleného výstavního pavilonu pro automobilovou sbírku. Konečné rozhodnutí o výběru stavebního místa a postupu prací pro stavbu nové muzejní haly vzešlo 21. července 1966 od vedení národního podniku Tatra, Lašského muzea, projektanta a Závodního klubu ROH. Všichni přítomní také rozhodli o změně deponování Slovenské strelky k plotu areálu muzejního parku.²² Mimo jiné se opravovaly fasády muzejních budov a terénu okolo sídelní budovy Lašského muzea. Z důvodu nové lokace vozu došlo k rozsáhlejšímu kácení stromů, dřevin a vyrovnávání terénu původního anglického parku u Šustalových vil, což je zřejmé z dochované fotodokumentace. Z tohoto období se rovněž dochoval rozměrový a situační návrh Emila Hanzelky s čelním pohledem na Slovenskou strelu, který ukazuje novou pozici v terénu, včetně zakreslení nového kolejíště na betonových základech. Jednalo se o poslední přesun Slovenské strelky na nové umístění k plotu muzejního parku, kde setrvala dlouhých 31 let. Přístřešek se již do otevření nové muzejní budovy v roce 1967 nepodařilo realizovat, ačkoliv se s ním při úpravách terénu a okolí v muzejním parku počítalo.²³ Bohužel brzy po přesunu Slovenské strelky

21 KLOS, Miroslav (ed.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice I. díl*, 1967; KLOS, Miroslav (ed.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice II. díl*, 1970; KLOS, Miroslav (ed.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice III. díl*, 1975; ROSENKRANZ, Karel – KOZLOVSKÝ, Jan (edd.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice IV. díl*, Praha 1990.

22 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač. č. 342, Železniční vagóny + Slovenská strela, dokument č. 75., Čelní pohled na Slovenskou strelu, signováno 12. 9. 1966, Hanzelka, kresba tužkou na pauzovacím papíře. Jedná se o návrh nové pozice a ukotvení v terénu u plotu muzejního parku.

23 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač. č. 308, dokumenty č. 293-1 až 293-2, Zápis zprávy dne 21. července 1966 – výběr staveniště pro výstavbu nové výstavní muzejní haly v Kopřivnici v rámci 70 let výroby automobilů.



Obr. 10. Slovenská strela, stav vozu k 30. 8. 2018, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2018

na nové stanoviště nastaly problémy s volným přístupem veřejnosti do muzejního parku, protože doposud byl vůz společně s trolejbusem T 401 chráněn drátěným plotem. Nicméně změnou umístění se oba exponáty veřejnosti lépe „zpřístupnily“, a staly se tak cílem poškozování záškodníků a místem k „provádění prostopášnosti“.²⁴ Novostavba nového muzejního pavilónu byla zahájena v listopadu 1966. Ke stavbě pavilónu se použila železobetonová konstrukce kombinovaná s prosklenou fasádou. Tato technologie umožnila, že se stavba dokončila v březnu 1967.²⁵ Na předání stavby v následujících měsících navázala instalace nové expozice osobních a nákladních automobilů, motorů, podvozků, modelů, fotografií nebo pohárů úspěšných závodníků. Do nové expozice se navíc podařilo zajistit další výjimečné exponáty, které se ve sbírce nacházejí doposud. Mimo automobilovou expozici vzniklo v budově také muzejní kino, kde probíhala projekce filmů s tatrováckou tematikou. Oslavy na počátku července vyvrcholily prvním ročníkem Mezinárodní Tatra Veteran Rallye na trase z Vídně do Kopřivnice, které se kromě tatrovek zúčastnilo několik zahraničních veteránů. Oslavy završila tzv. Spanilá jízda městem za účasti několika muzejních veteránů, ale především se slavnostně otevřel nový výstavní pavilón. V průběhu celého roku probíhala intenzivní jednání o převzetí Lašského muzea do správy národního podniku Tatra a jeho postupné reorganizaci na podnikové automobilové muzeum. Poslední jednání vyvrcholila na schůzích v prosinci 1967. Výsledkem jednání došlo k definitivnímu zániku dvacetileté existence Lašského muzea. Na základě tehdejší legislativy se založilo podnikové muzeum, jež do své správy převzalo celou sbírku, včetně všech muzejních budov. Od počátku roku 1968 se rovněž začal používat nový název: Technické muzeum národního podniku TATRA, který je s drobnou úpravou

24 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 308, dokument č. 299, Úprava okolí muzejní budovy v rámci jubilejních oslav 1967 v Kopřivnici, datováno 3. 11. 1966.

25 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 308, dokument č. 316, Dopis adresovaný technickému náměstkovi a technickému patronovi muzea ve věci: Ochrana trolejbusu a Slovenské strelky před poškozením odeslaný Emilem Hanzelkou 7. 11. 1966. Zde jsou zmiňovány konkrétní události z listopadu 1966, kdy byl poškozen zejména trolejbus T 401.



Obr. 11. Slovenská strela, stav interiéru před restaurováním – oddíl pro kuřáky, který byl dříve upraven pro expozici o železnici, na podlaze linoleum, zdroj: RMK, fond Sběrka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2018

používán dodnes.²⁶ Oficiálním vstupem výrobního podniku do správy muzea došlo k lepší finanční stabilitě a dostupnosti technického zázemí pro opravy, údržbu i akvizice nových exponátů. Na základě této reorganizace se konečně v průběhu roku 1968 začaly plánovat dlouho očekávané přípravy rozsáhlé opravy Slovenské strela. Po dlouhých úvahách se v první etapě přistoupilo k celkové obnově interiéru. Opravy exteriéru vozu se plánovaly až do druhé etapy. Během roku 1968 se muzejníkům podařilo zajistit potřebný materiál, se kterým se o rok později začala realizovat kompletní obnova interiéru za účasti dlouholetých pracovníků automobilky. Následujícího roku se uskutečnila kompletní demontáž interiéru včetně sedadel, podlahové krytiny a okenních rámců. Z původního počtu 72 sedadel se podařilo zachovat konstrukce a rámy pouze 32 z nich, které se kompletně nově očalounily a instalovaly do menšího oddílu vozu původně vyhrazeného nekuřákům. Původní korková podlahová krytina tvořená bílými a červenými čtverci se odstranila a nahradila dřevotřískovými tabulemi s polepem červených a bílých gumových čtverců v podobném barevném provedení. Výměnou okenních rámců se však nedodržel původní výsuvný systém otevírání a byl nahrazen vyklápěcím. Druhá polovina vozu se ponechala prázdná a na konci roku 1969 zde vznikla výstavní místnost, jež návštěvníkům muzea nabízela seznámení s produkcí železniční výroby v Kopřivnici. Do stěn mezi okenními rámy se usadily dřevěné tabule s historickými fotografiemi. U vstupu do vozového oddělení se po obou stranách nacházely vitríny.²⁷ Až do současnosti byla

26 Zemský archiv v Opavě (dále jen ZAO), *Závodní kronika Tatry Kopřivnice 1966*, strojopis, nestránkováno. RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 308, dokument č. 320, Technická zpráva k JP výstavní pavilón. Stavbu realizovaly tehdejší Vítkovické železárny Klementa Gottwalda. Projekt pavilónu konstručně a materiálově vycházel ze stavby výstaviště Černá louka v Ostravě. Svému účelu výstavní pavilón sloužil do konce devadesátých let 20. století. Po otevření nové muzejní budovy v centru města 3. října 1997 pak sloužil jako depozitář vozidel, která se do nové expozice nevešla. Definitivně výstavní pavilón z roku 1967 zanikl v roce 2004, kdy se 11. 3. 2004 propadl pod tíhou těžkého mokrého sněhu.

27 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 307; HANZELKA, Emil, Zápis o sbírkách k 29. 12. 1967, č. j. 10/51. Tento zápis je zhodnocením dvacetileté činnosti Lašského muzea. RMK, fond Dokumentace TM 1967–1997, sv. Předání muzea, opis tzv. Hospodářské smlouvy o převodu správy národního majetku a převodu vlastnictví národního majetku. Tato smlouva k 31. 12. 1967 zrušila Lašské museum a vlastnictví sbírek a provoz muzea předala n. p. Tatra Kopřivnice. Jako důvod rozhodnutí je uvedeno: reorganizace sítě muzeí v okrese Nový Jičín. Krab. č. 1.; Tamtéž; Průvodní zpráva k převodu Lašského



Obr. 12. Slovenská strela, původní sedadlo řidiče Františka Pořádky po očištění a zakonzervování, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2021

tato skromná expozice jedinou výraznější připomínkou osmdesátileté tradice železniční produkce v Kopřivnici. Slovenská strela je připomínkou progresivního vývoje Tatry v meziválečném období v oblasti motorových železničních vozů, ačkoliv vůz vyvinulo a vyrobilo automobilní oddělení Tatry pod vedením šéfkonstruktera Hanse Ledwinky. Brzy po zpřístupnění expozice docházelo k poškozování interiéru vozu neukázněnými návštěvníky, a proto se na počátku sedmdesátých let rozhodlo o jejím uzavření. Na tyto zásahy nelze nazírat dnešním pohledem, protože se vůz nacházel v zanedbaném a opotřebeném stavu a snahou všech soudobých zásahů bylo zlepšit vzhled exponátu a nalezení nové funkce v rámci podnikového muzea. Provedené zásahy z tohoto období nelze úplně hodnotit jako necitlivé, protože nahrazené součásti byly provedeny na slušné řemeslné úrovni. Podlaha z PVC i tapety respektovaly původní barevné provedení, nezměnily se proporce a členění nových oken. Rekonstrukce se nedotkla kuchyňského zázemí mezi oddíly a vstupních prostorů stanoviště řidiče.²⁸ Po celkové obnově interiéru se mělo přistoupit ke druhé fázi oprav exteriéru vozu. V průběhu roku 1971 se uskutečnil výkop základů devíti pilířů pro nosnou konstrukci přístřešku, kterou realizovali příslušníci Lidových milicí.²⁹ Stavba přístřešku pro Slovenskou strelu se

muzea, in: *Tatrovák*, 1968, roč. 22, č. 22, s. 2; Tamtéž; HANZELKA, Emil, Nad bilancí Lašského muzea, in: *Tatrovák*, 1968, roč. 22, č. 2., s. 2; TÝŽ, Konečná bilance Lašského muzea, in: *Tatrovák*, 12. 3. 1968, roč. 22, č. 12, s. 4; AMF, fond Archiv Emila Hanzelky, pořadač č. 307/156-1-4, Význam dřívějšího Lašského muzea, nyní Technického muzea n. p. Tatra. Příspěvek k 120. letému jubileu trvání nynějšího závodu Tatra, n. p. v roce 1970; ROSENKRANZ, Karel – KOZLOVSKÝ, Jan, *Technické muzeum Tatra Kopřivnice*, strojopis, vyd. odd. podnikové propagace n. p. Tatra Kopřivnice, 1985, s. 2.

28 PALAS, Jan, *Historický motorový vůz M 290.002 „Slovenská strela“*. Závěrečná restaurátorská zpráva, Praha 2021, s. 19.

29 RMK, fond Hanzelka Emil, pořadač č. 342, Železniční vagóny + Slovenská strela, dokumenty č. 71-1 až 71-2; ROSENKRANZ, Karel, Několik slov o Slovenské strela, *Tatrovák*, 1970, roč. 24, č. 47, s. 2; TÝŽ, Co předcházelo otevření muzea, *Tatrovák*, 1972, roč. 26, č. 24, s. 5.

plánovala téměř současně s dalším novým projektem, a to další přístavbou k výstavnímu pavilónu, poněvadž brzy po jeho otevření se ukázalo, že výstavní plocha je nedostačující. V období působení Karla Rosenkranze zintenzivnily nové akvizice exponátů, v podstatě až po dokončení této muzejní přístavby v roce 1972 a přístřešku pro Slovenskou strelu. Poté se začaly podnikat kroky k celkové obnově laku aerodynamické karosérie, která se za proměnlivého počasí uskutečnila v průběhu září a října 1974. Lakování v exteriéru prováděli učni 1. a 2. ročníku podnikového učiliště. Po aplikaci kompletně červeného nátěru se už neobnovil původní zlatý odstín střechy. Zároveň došlo k nanesení silné vrstvy červené barvy na státní znak umístěný v čele vozidla, který se vyznačuje tím, že je odlit z lehké slitiny – elektronu. Další problém nastal při obnově nápisů, neboť se na exponát dostalo nesprávné typové označení: M 290.001, zatímco se historicky jedná o druhý vyrobený kus s označením M 290.002, se kterým se 13. 5. 1936 uskutečnil rychlostní rekord 148 km/h. Zda se jednalo o chybu nebo záměr, nevíme. Poslední kompletní povrchová oprava vozidla se realizovala v červnu 1993 a ani při tomto zásahu se na karosérii vozu neopravilo chybné označení a k nápravě došlo až o 30 let později.

Prohlášení národní kulturní památkou

Po privatizaci národního podniku TATRA Kopřivnice v letech 1992–1993 se stala palčivým tématem existence sbírky a provoz muzea dosud financovaného automobilkou. Existence podniku byla nejistá, a tak s blížícím se stoletým výročím automobilky v roce 1997 se rozjela jednání nejen ve věci výstavby nové muzejní budovy, která nakonec vznikla přestavbou původního projektu tzv. KOZ II., ale jednalo se také o zrušení podnikového muzea, jež v březnu 1998 nahradilo založení obecně prospěšné společnosti Regionální muzeum v Kopřivnici (RMK), kterou po vzájemné dohodě zřídili zástupci TATRA a města Kopřivnice. Od té doby se RMK stalo správcem sbírky a provozovatelem Technického



Obr. 13. Slovenská strela, původní mříž po povrchové úpravě poniklováním a další součásti, které se při kompletaci vozu vracely, zdroj: RMK, fond Sběrka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2020



Obr. 14. Slovenská strela, úložný prostor pro servírovací stolký, stav před restaurováním, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2018

muzea, kontinuálně pokračující v muzejní činnosti.³⁰ Do nové muzejní expozice se přestěhovala většina exponátů osobních automobilů, většina nákladních vozidel zůstala ve výstavním pavilónu z roku 1967.³¹ Před dokončením stavby nové muzejní budovy se připravilo nové uložení Slovenské strelý před hlavní budovu RMK. Nejprve se připravily koleje, nástupiště a teprve po usazení exponátu se dostavěl polykarbonátový přístřešek. Převoz exponátu z muzejního parku do centra města se uskutečnil 14. 9. 1997. Samotná manipulace s motorovým vozem však nebyla jednoduchá, protože stanoviště v parku během několika desítek let zarostlo zelení a v blízkosti přibývala nová městská zástavba. Jednalo se o náročnou akci, neboť exponát nejprve nainstalovali na speciální ocelové ingoty a jeřáby, které vůz přesunuly na patnáctinápravový transportní návěs. Slovenská strela tak po více než 35 letech opustila muzejní park. V roce 2000 zapsalo Ministerstvo kultury Slovenskou strelu do seznamu movitých kulturních památek České republiky. O deset let později byla prohlášena národní kulturní památkou ČR.³²

Restaurování, 2018–2021

S novým deponováním v centru města se však problémy nevyřešily a postupem let se stav exponátu ještě více zhoršoval, protože vůz byl umístěn na přímém slunci pod polykarbonátovým přístřeškem s absencí přirozeného stínění, jež v původním muzejním parku nescházelo. Uvnitř vozu docházelo k dramatickým výkyvům teplot, které degradaci materiálů ještě více urychlilo. V roce 2013 automobilku a muzejní sbírku získali v dražbě

30 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, Zprávy o činnosti, *Výroční zpráva společnosti Regionální muzeum v Kopřivnici 1998*, krab. č. 29. Regionální muzeum v Kopřivnici, o.p.s., bylo založeno společným rozhodnutím akciové společnosti Tatra Kopřivnice a města Kopřivnice podpisem zakládací smlouvy, zápis dne 22. 12. 1997 podle a ve smyslu Zákona č. 248/95 Sb. O obecně prospěšných společnostech. K zápisu do rejstříku bylo RMK, o.p.s., zapsáno k 31. 3. 1998.

31 Výstavní pavilón sloužil jako depozitář až do 11. 3. 2004, kdy došlo k destrukci střechy pod náporom silné vrstvy sněhu, která způsobila škody na několika exponátech. Exponáty z depozitáře byly posléze přesunuty do objektu č. 290, který nebyl pro skladování sbírky vůbec ideální. Dnes se v tomto objektu nachází nové Muzeum nákladních automobilů Tatra.

32 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, *Rozhodnutí MK ČR o prohlášení souboru, automobilů, motorů, podvozků a kočárů, který se nachází v Regionálním muzeu v Kopřivnici, o.p.s., okr. Nový Jičín, za kulturní památku* dne 22. 5. 2000, č. j. 11.108/1999 a 8. 2. 2010 vůz prohlášen za NKP, krab. č. 19.



Obr. 15. Slovenská strela, stav elektroinstalace před restaurováním, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2018

noví majitelé Jaroslav Strnad a René Matera. Z jejich podnětu se vypracoval přehledný seznam o stavu exponátů a jednotlivých priorit případných oprav. Ještě několik let však trvalo, než se vytvořila koncepce kompletního restaurování. V roce 2016 vznikl tzv. restaurátorský záměr zpracovaný Ing. Janem Palasem dokumentující soudobý náleзовý stav vozu, včetně dokumentace proměny historického vzhledu a laboratorních rozborů.³³ Klíčové pro zahájení opravy exponátu s titulem NKP bylo jednání o výběru metodologického přístupu a určení časové vrstvy. Samotná konzervace se však neslučovala s požadavkem vlastníků na zprovoznění a konstrukční a technický stav funkčnost neumožňoval. Na druhé straně stojí hlavní kritérium památkové péče, jež klade důraz na autentickou hodnotu exponátů. Výsledkem všech jednání bylo vydání závazného stanoviska památkové péče, které doporučilo realizaci předloženého restaurátorského záměru Jana Palase.³⁴ Rozhodnutí vymezilo kritéria restaurování exponátu M 290.002 do podoby z roku 1936, včetně restaurování unikátního patentovaného pohonu Josefa Sousedíka. Metodologicky se zvolila kombinace konzervace, restaurování původních dílů a výroby nových identických kopií. Vzhledem k historickému významu exponátu a vysoké památkové ochraně vzešel ze strany NPÚ také požadavek na uchování všech demontovaných původních dílů, které se již na opravený exponát znovu nevyužijí. Demontované autentické součásti jsou cenné nejen tvarově, ale i technologicky pro výrobu

33 PALAS, Jan, *Motorový vůz M 290.002. „Slovenská strela“*. Národní kulturní památka, Praha 2016.

34 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, Slovenská strela, pořadač. č. 4, Rozhodnutí výkonného orgánu Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru územního plánování, stavebního úřadu a kultury, č. j. MSK 125950/2016, 21. 10. 2016; Tamtéž, Ž – železniční motorový vůz „Slovenská strela“, demontáž části národní kulturní památky během celkového restaurování – odborné vyjádření, č. j. NPÚ 381/75655/2018, 15. 10. 2018; Tamtéž, Ž – železniční motorový vůz M 290.002 „Slovenská strela“, oprava vozové skříňe – odborné vyjádření, č. j. NPÚ-381/75655/2018, 15. 10. 2018; Tamtéž, Ž – železniční motorový vůz M 290.002 „Slovenská strela“, oprava benzinových motorů – odborné vyjádření, č. j. NPÚ 381/31316/2019, 29. 4. 2019.

nové identické kopie. Záměr má hlubší význam, kdy se nejedná o konvolut součástek, ale o díly s vysokým podílem technologické a historické autenticity, jež tvoří nedílnou součást restaurovaného exponátu M 290.002. Z tohoto důvodu budou zpracovány, roztříděny, katalogizovány a inventarizovány. Před zahájením obnovy se realizoval detailní archivní průzkum a digitalizovala se původní výkresová dokumentace. Ještě před odvozem exponátu se provedla detailní fotodokumentace nálezového stavu interiéru a exteriéru vozu. Financování restaurování exponátu se uskutečnilo v rámci dotačního projektu IROP „Revitalizace NKP Slovenská strela a výstavba depozitáře“. Společnost Tatra Trucks se zavázala výstavbou krytého depozitáře, který zajistila z vlastních finančních zdrojů. Poslední srpnový den roku 2018 proběhla náročná logistika odvozu exponátu do ČMŽO Přerov. Pod vedením garanta projektu obnovy Slovenské strela Mgr. Jiřího Střechy ve spolupráci s Ing. Janem Palasem byl projekt zahájen. Exponát se nejprve rozdělil na 14 jednotlivých bloků, aby se posléze demontované díly vrátily na své původní místo a nedošlo k záměně s druhou polovinou vozu. Celý exponát byl kompletně rozebrán. Nejprve se oddělily oba podvozky od karosérie. Postupně se identifikovaly jednotlivé časové vrstvy a roztřídily se původní originály z třicátých let 20. století, tj. z provozní éry, včetně muzejních zásahů po roce 1960. V průběhu obnovy v letech 2018–2021 tak vznikala průběžná fotodokumentace a evidence.

Exteriér

Demontáž exteriéru odhalila všechny vrstvy svařované karosérie z jednotlivých dílů, včetně střechy. Pláty hliníkového plechu se od karosérie oddělily úplně. Oprava karosérie byla provedena původní technologií. Starý nátěr a nečistoty se odstraňovaly ručním broušením a pískováním. Realizovaly se lokální karosářské opravy, zejména celého obvodu karosérie. V nejlepším stavu se nacházela střecha, která byla na několika místech mechanicky zprohýbaná. Na přídi přední „P“ a zadní „Z“ části vozu se nově povrchově očistily státní znaky se lvem a znakem ČSD, které navrhl akademický sochař Jan Nušl. Znaky byly odlity z elektronu, lehké slitiny, kterou Tatra mezi válkami hojně používala k výrobě různých součástek, zejména bloků motorů a převodovek. Rovněž se navrátilo značení stran vozu „P“ a „Z“, které bylo demontováno během provozu na železnici. Finální nátěr laku, který se v archivní dokumentaci uvádí jako „višňová červená“, je výsledkem vzájemného porovnávání analýzy historických vrstev laku, dobové autentické fotografie a vzorníků laků v Archivu Technického muzea cca z roku 1935.



Obr. 16. Slovenská strela, restaurování vstupních dveří, nové dřevěné obložení, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2020



Obr. 17. Slovenská strela, instalace integrovaného palubního zabezpečovače Mirel RM-2, jehož řídicí jednotka se umístila v kuchyňce pod pracovní stůl, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2020

Interiér

Proběhla kompletní demontáž interiéru vozu, včetně výdřevy a podlah. Největší počet nových kopií byl instalován do oddílů pro cestující, kde se musela vyrobit většina replik konstrukcí sedadel a nové čalounění, protože sedadla z většího oddílu pro kuřáky zanikla při dříve zmiňované přestavbě části vozu na muzejní expozici v letech 1968–1969. Chybějící sedadla se vyrobila původní technologií a v materiálové shodě. Původní vzorek látky se však dochoval pouze na jednom ze sedadel řidiče, výsledný odstín a materiál je výsledkem kombinace nálezu vzorku a dobového popisu – je to odstín bílé kávy s tmavě hnědým žilkováním. Přestavba kuřácké části vozu na expozici z let 1968–1969 kompletně zničila původní podlahy, okenní rámy, tapety, povrchové úpravy. V menším oddílu pro nekuřáky se dochoval větší podíl interiérového vybavení. Po rekonstrukci vozu se do interiéru vrátila restaurované štítky, ventilační hlavice ve stropě, kování nebo trubky na odkládání příručních zavazadel, hliníkové kryty topení, madla záchranné brzdy. Do druhé části se musely vyrobit kopie. V obou částech vozu se vyměnila všechna okna, která se vrátila k původnímu systému posuvnému otevírání. Větší podíl autenticity se dochoval u stanoviště řidiče, kde se jedná o ořechové obložení (dveře toalet, uložisko pro servisovací stolky, uložisko koksů a kamen), vyjma všech vstupních dveří, které se nahradily novými, protože zde byly škody velmi rozsáhlé. Ve stanovištích řidiče byla nejvíce poškozena přístrojová deska (ovládací pult), jež byla nekompletní a napadená korozí. Další dochované přístroje nebyly funkční a musely se obnovit všechny vnitřní mechanismy a servomotorky. Chybějící tlačítka a součástky byly vyrobeny nové a funkční. Sedadla řidiče se dochovala původní, poškozená a zkorodovaná. Potahy byly silně znečištěny prachem, přičemž znečištění jim dodávalo černo zelený odstín. U sedadla „Z“ se mimo jiné dochovaly autentické stopy ohmatání řidičem vozu Františkem Pořádkem, a proto se z důvodu autenticity rozhodlo, že se sedadlo „Z“ po vysátí a bez úprav předá do muzejní sbírky jako samostatný exponát. V současnosti je vystaveno ve vitrině v depozitáři Strely. Místo něj byla vyrobena identická kopie. Poškozené sedadlo „P“ bylo restaurováno a zůstal z něj původní železný rám, opěradla a kování. Z původního mobiliáře se dochovaly rovněž dva servisovací stolky, kamna Ostrak, přístroje anebo mříž ve stanovištích řidiče, z kapacitních důvodů používaná pro uložení rozměrných zavazadel. Na stanovišti „Z“ se dochovaly původní sloupky oken. V interiéru toalet se podařilo obnovit původní litinové záchodové stojany, na něž se aplikoval nový smalt. S novou povrchovou úpravou se zachovala také záchodová prkna. U toalety v části „P“

se s vědomím mechanického poškození zachovalo hliníkové zrcadlo, které se pouze přeleštilo. U druhé toalety hliníkové zrcadlo nahradila leštěná nerez. Zde se také dochovalo původní hliníkové rámování oken. Povrchovou úpravou prošla obě umyvadla, překližková stropní deska a částečně plechový obklad stěn. Interiérové opravy z let 1968–1969 se nedotkly prostoru bufetu: kuchyňky a přípravný. Původní nádobí se nedochovalo, ale to nelze příliš hodnotit, protože se neprovedl soupis mobiliáře po nabytí exponátu do sbírky v roce 1960. Mobiliář kuchyňky (posuvné dveře, elektrický bojler Siemens o objemu 30 l, vypínače, dřez, zásobník na led, elektrická varná plotýnka anebo rozvodová deska) a přípravný byl rozebrán na jednotlivé celky. Většina zachovaných skříněk se opatřila novou povrchovou úpravou, identickou kopií se nahradila lednice. Původní obložení stěny zinkovým plechem se nahradilo jiným materiálem – povrchově upravenou nerezí do podoby zinkového plechu. Tímto zásahem došlo k odklonu od materiálového požadavku při obnově NKP. Kování se povrchově opravilo, odstranily se vrstvy hnědé barvy a nově se poniklovalo. Dělicí stěny s posuvnými dveřmi zůstaly zachovány původní.

Agregáty

Unikátní Sousedíkovy agregáty složené z generátoru, trakčního motoru a mechanického převodu se dochovaly kompletní, ale po technické stránce již nefunkční. Stav agregátů se před kompletní demontáží nacházel v nálezovém stavu, v podstatě z doby před nabytím M 290.002 do sbírky. Po roce 1960 se záměry ke zprovoznění Slovenské strelы vyskytly spíše okrajově. Obě soustrojí se tak nacházela pod silnou vrstvou nečistot a starých nátěrů. Deponování exponátu v exteriéru nezabránilo ztrátám drobných součástek, jež byly přístupné z vnější části vozu. Překvapivým zjištěním při demontáži motorů byl nekorozi stav uvnitř motorů. Původní, nejméně 70 let starý motorový olej překvapivě nepodleh oxidaci, ale naopak se vytvořil ochranný film, který součástky před korozi a destrukcí ochránil. Motory se kompletně rozebraly, nepoškozené díly byly zachovány, popř. se reparaovaly a nově povrchově upravily. Z nálezového stavu také vyplynulo, že během provozu docházelo k pravidelné výměně poškozených nebo opotřebovaných součástí (pístní kroužky, ventily motorů, ložisková pouzdra, kabeláž). Součástky s vysokým podílem mechanického opotřebování v provozu se vyrobily nové. Pokud to technický a materiálový stav umožnil, po očištění a odzkoušení se prověřené součásti do agregátu vrátily, tak jako v případě



Obr. 18. Slovenská strelа, horní pohled na část podvozku s benzínovým motorem T 68 v nálezovém stavu, zdroj: RMK, fond Sbirka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2018

mechanického převodu mezi generátorem a trakčním motorem (s výjimkou ložiskového opotřebení), kde se dokonce dochovalo 2,5 l starého převodového oleje. Při opravě statorů generátorů se znovu zachovaly původní cívky hlavních a pomocných pólů. U trakčních motorů se ponechaly původní statory, včetně původních cívek. Kompletní výměna se týkala zejména kabeláže, která se vyměnila včetně obšití vnějších částí do kožených pouzder.

Bezpečnost provozu

Z důvodu bezpečného provozu exponátu na železnici se u historických vozů vyžaduje tzv. technicko-bezpečnostní zkouška (TBZ) prováděná drážní inspekcí. Během obnovy se muselo vyřešit umístění nových bezpečnostních zařízení. Také životnost originálních ocelových kol nebyla dostačující. Původní kola se v provozu využila pouze u TBZ. Posléze se demontovaly a nahradily identickými kopiemi. Do vozu se zabudoval integrovaný palubní zabezpečovač Mirel RM-2, jehož řídící jednotka se umístila v kuchyňce pod pracovní stůl. Řidič má k dispozici také přenosný drážní telefon SED OPH-810R. Z důvodu zvýšení bezpečnosti přepravy osob a prevence materiálových škod byl exponát na pohledově slepých místech vybaven samočinným protipožárním systémem, včetně standardních hasicích přístrojů v interiéru. Řídící pult navíc doplnila tlačítka bdělosti, ale vedle toho se obnovila původní kontrola bdělosti řidiče pomocí pneumatických pedálů. Všechny uvedené bezpečnostní prvky jsou odnímatelné tak, aby v případě potřeby umožnily uvést exponát do původního historického vzhledu. Instalace nových bezpečnostních systémů je kompromisem, který si vyžádalo zprovoznění exponátu.

Závěr

Emil Hanzelka byl muzejníkem s širokým záběrem sbírkotvorné činnosti, který vytvořil základy nejen v oblasti společenskovedních sbírek, ale i ve sbírce automobilů Tatra. V relativně krátkém období se podařilo uskutečnit výjimečné akvizice dokládající počátky výroby automobilů v Kopřivnici na konci 19. století. Vedle toho soustředil pozornost na evidenci sbírky, sběr různorodé dokumentace k dějinám obce, městyse či města a rozvoji místní průmyslové výroby. Muzejní činnost konal aktivně, prozíravě a ve své podstatě paradoxně dobrovolně a za velmi skromných podmínek. V roce 1959 byl jednou z hlavních osobností iniciativy oslovit ČSD za účelem darování vozu M 290.002 do sbírky, což se po roce vyjednávání také podařilo. Významem tento exponát náleží mezi cenné akvizice sbírkotvorné činnosti, jež vzešly z činnosti Lašského muzea v letech 1947–1967. Na přelomu padesátých a šedesátých let se Emilu Hanzelkovi podařilo hlavně to, že sbírku obohatil jedinečným exponátem, kterému reálně hrozilo nenávratné sešrotování. Exponát Slovenské strelы autenticky dokumentuje progresivní vývoj meziválečné tatrovácké produkce komplexně v několika rovinách: ojedinělé konstrukční řešení, patentovaný hybridní elektromechanický pohon, nové materiály a technologie a aerodynamický tvar karosérie, který jde v ruku v ruce s érou výroby fenomenálního automobilu Tatra 77. Na voze zanechali svůj rukopis konstruktéři Hans Ledwinka, Josef Soušedík a ing. arch. Vladimír Grégr. Tím, že se vyrobily pouhé dva kusy a velmi brzy, po pár letech provozu, byly v období protektorátu odstaveny, se postupně po roce 1945 staly němými svědky zmařeného potenciálu. V historii sbírky se Slovenská strela v letech 1960–2018 stala jedním z kontroverzních exponátů, a to v pozitivním i negativním smyslu. Když srovnáme, že na konci padesátých let byla Slovenská strela pětadvacet let „starým“ strojem, tak můžeme jen obdivovat, že se ji v soudobých limitujících možnostech podařilo uchovat budoucím generacím, navzdory nevhodnému venkovnímu deponování. V letech 1960–2018 byla péče o Slovenskou strelu opravdu problematická, nikdy nedošlo ke komplexnímu řešení s dostatečným odborným a finančním zázemím. Názory na provedené opravy Slovenské strelы z let 1968–1969 (interiér) a kompletního lakování v letech 1974 a 1993 jsou rozporuplné, bez vnímání vzájemných souvislostí soudobého kontextu, zázemí a metod nelze minulá rozhodnutí při opravách exponátu/automobilů objektivně zhodnotit. Dosavadní muzejní opravy Slovenské strelы vycházely z běžné soudobé muzejní praxe používané u automobilů/exponátů. Zpravidla se jednalo o formální výměnu dílů, která však nemusela časově ani materiálově souhlasit. Často docházelo ke



Obr. 19. Slovenská strela, restaurovaný podvozok s motorem T 68, ještě s původními koly před zahájením zprovoznění pohonu, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2020

kompletaci vozidel z jiných kusů, jež byly buď na součástky, anebo se použily pro kompletní přestavbu za účelem doplnění sbírkové typologie. V podstatě chyběla metodologie, jak s automobilovými exponáty při údržbě zacházet. Rovněž neexistovala pevná hranice mezi tím, co je exponát a co náhradní díl. Práce probíhaly převážně v muzejní dílně, později také v rámci jednotlivých dílen v automobilce. V podstatě se při všech pokusech o opravu Slovenské strelы zvolil obdobný přístup jako u automobilových exponátů, ale vzhledem k velikosti a komplikované dostupnosti náhradních dílů na prototyp železničního vozu (různé tvary, materiály) se jednalo téměř o nereálný cíl. Dnešním pohledem je pozitivní, že se projekt restaurování Slovenské strelы uskutečnil až v letech 2018–2021, kdy se aplikovaly odborné metodologické přístupy. Ve vztahu ke sbírce automobilů Tatra se dokonce jedná o zcela ojedinělý přístup, protože se na exponát/automobil doposud nahlíželo jako na funkční stroj. Neřešila se autenticita materiálů. V období 70.–80. let ve sbírce sice evidujeme větší počet exponátů/automobilů ve funkčním stavu než dnes (používaly se pro veteránské prezentace nebo oslavy výročí automobilky), přesto nelze všechny muzejní zásahy do exponátů, které probíhaly až do prohlášení za kulturní památky (1997 a 2002), úplně odsoudit, neboť jsou dokladem soudobého muzejního přístupu vycházejícího z každodenní praxe údržby a servisu automobilů. Do konce 80. let počet akvizic ve sbírce rychle narůstal a péče o ni se stala mnohem náročnější a problematičtější, což se naplno projevilo po privatizaci automobilky a sbírky v letech 1992–1993. Prohlášením vybraných exponátů (100) v letech 1997 a 2000 za kulturní památky se zajistila existenční celistvost automobilové sbírky. Restaurování Slovenské strelы v letech 2018–2021 je výjimečným počinem nejen kvůli zprovoznění agregátu, ale i z pohledu autenticity. Podvozkové části a motory se Sousedíkovým hybridním pohonem můžeme považovat za nejautentičtější součásti vozu, protože od doby ukončení provozu zůstaly v podstatě v nálezovém stavu. Z metodologického hlediska poznání a restaurování technických veteránů je nálezový stav ideální variantou. A v případě Slovenské strelы to platí ještě více, protože se víceméně jedná o prototyp vyrobený ve dvou kusech, který v pravidelném provozu fungoval pouze několik let. Koncem padesátých let byly pouze ministerskými zálohami v nepravidelném provozu. Obnova Sousedíkova patentovaného elektromechanického převodu v kombinaci s tatrováckým vodou chlazeným motorem byla mimořádně těžkým úkolem, protože se dochovalo minimum informací



Obr. 20. Slovenská strela, demontovaná ložiska SKF, uložené v depozitári, zdroj: RMK, fond Sbirka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2021

k funkčnosti Sousedíkova patentu a motoru T 68. A v kombinaci s vodou chlazenými motory ještě více, protože pro tatrovácké motory je typické vzduchové chlazení. Benzinový motor typu T 68 vznikl úpravou dieselového motoru T 67, které se tehdy instalovaly do autobusů a nákladních vozidel. Z metodologického hlediska restaurování movitých kulturních památek technické povahy se jedná o ojedinělý počín, protože se od počátku kladl důraz na původní materiály a postupy, což mnohdy nebylo jednoduché vybalancovat s přípravou pro získání TBZ nezbytných pro provoz na železničních tratích. Zejména stanoviště řidiče je vybaveno zabezpečovacím a komunikačním zařízením, podvozková část samohasicím zařízením, včetně interiéru vozu, kde jsou rovněž nainstalovány hasicí přístroje. Jedná se o nezbytný aspekt, protože veškeré nádrže, pohon a zázemí elektroinstalace se nacházejí v prostoru stanoviště řidiče. Nová bezpečnostní výbava je snadno rozeznatelná a tvoří nezbytnou součást ochrany vozu. Stav exponátu byl před zahájením restaurování opravdu tristní. I navzdory okolnostem více jak padesátiletého setrvání vozu v exteriéru se dochovalo vysoké procento autentických prvků umožňujících snazší průběh restaurování. Aerodynamická karosérie se z větší části dochovala původní, vyjma spodních plechů na břiše, které byly nahrazeny novými. Rovněž nedošlo k oddělení boků karosérie od střechy, tudíž se zde ponechalo původní nýtování včetně nerovných nedostatků střechy vozu, kde je rozvedena vzduchotechnika ovládaná zevnitř vozu. Z interiérového vybavení se povrchovou úpravou restaurovalo dřevěné obložení z ořechového dřeva v obou stanovištích řidiče se záměrným přiznáním stop mechanického poškození, vyjma všech vstupních dveří. Všechny dveře patřily k problematickým součástem, které nelze vzájemně zaměnit, protože jsou napasovány tak, aby lícovaly s proudnicovým tvarem karosérie. Ve voze se rovněž dochovala řada původních přístrojů v nefunkční podobě, nezbytných pro provoz vozu. Všechny byly repasovány a navrátila se jim funkčnost. Komplikovaný stav byl v obou oddílech pro cestující. V souvislosti s instalací výstavy o železniční produkci v Kopřivnici z počátku sedmdesátých let 20. století se dochovala cca polovina sedadel. Tehdy rovněž došlo k instalaci nového čalounění, které se maximálně přiblížilo původnímu vzoru a materiálu. V době výměny čalounění se jednalo spíše o omyl. V tomto období bylo běžnou praxí, že se při obnově veteránů používaly soudobé alternativy materiálů a náhradních dílů. Autentičnost zachování materiálů se často neřešila. Z pohledu sbírkotvorné činnosti bylo tehdy nejdůležitějším kritériem sestavení typologie výrobků. Soudobé odborné znalosti se prosazovaly zejména ve funkčnosti automobilů. Později převládly snahy

o kompletní estetické renovace, které měly často formalistní charakter daného typu, a často docházelo k odstraňování cenných autentických detailů. V současnosti se však prosazuje princip zhodnocení jedinečnosti exponátu individuálně, neboť všechny opravy prováděné v rámci dlouhodobé muzejní praxe nelze považovat za negativní postup, ale spíše za pokračování existence exponátu v rámci dané sbírky. Puristickým odstraňováním všech servisních oprav a údržby z doby provozu vozidla však může nastat situace, kdy dojde k odstranění většího procenta autenticity. Smyslem automobilové sbírky by neměl být soubor historických vozidel navrácených do stavu před předáním k užívání zákazníkovi. Tímto přístupem by sbírka pozbyla svoji jedinečnost. Exponát Slovenská strela má v rámci tatrovácké sbírky nejvyšší stupeň památkové ochrany, a proto zvolený metodologický přístup restaurování z let 2018–2021 může být vzorem i pro péči o automobily, zejména tím, že se jednotlivé díly konzervovaly, restaurovaly, a ne jen formálně vyměňovaly. Z metodologického hlediska můžeme tento přístup v tatrovácké sbírce do určité míry srovnat s projektem stavby repliky prvního automobilu Präsident, který se uskutečnil v letech 1973–1977. Na svou dobu ojedinělý muzejní projekt vyplynul ze skutečnosti, že v Kopřivnici nelibě nesli absenci prvního automobilu Präsident. Originál automobilu je od roku 1919 součástí sbírky NTM a v tatrovácké sbírce scházel dle sbírkotvorné typologie první exponát. Realizaci projektu předcházela důkladná příprava tehdy dostupné výkresové a obrazové dokumentace. Původní výkresy se překreslily do soudobé podoby. Studiu byl podroben také originál Präsidentu v NTM, kdy proběhlo hlavně měření a porovnávání s původní dokumentací dochovanou v Kopřivnici. Pozornosti rovněž nešlo porovnávání s exponátem uloženým v Technickém muzeu ve Vídni. Zde se však jedná o mladší typ kopřivnického automobilu NW typ A. Stavba repliky získala podporu vedení národního podniku Tatra a aktivní spoluúčast muzejníka Karla Rosenkranze. Od počátku se kladl důraz na funkčnost exponátu, jež bude využíván zejména při významných výročních automobilky. Výsledkem projektu byla nejen replika Präsidentu do podoby, ve které v květnu 1898 odjel do Vídně. Do celého projektu bylo tehdy zainteresováno několik oddělení Tatry a vedlejších podniků. Kompletace probíhala



Obr. 21. Slovenská strela, finální barevná zkouška odstínů laků dne 21. 5. 2020, zdroj: RMK, fond Sběrka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2020



Obr. 22. Slovenská strela, technicko-bezpečnostní zkouška dne 6. 5. 2021, zdroj: RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, foto: autorka, 2021

ve vývojové dílně Tatry a v muzejní dílně. V maximální míře byla snaha dodržet původní tvar a materiály. Kromě repliky Präsidentu, který se stal exponátem, je dalším výstupem dochovaná podrobná výkresová a fotografická dokumentace a *Kronika*.³⁵ Originál ve sbírce NTM se dochoval v nálezovém stavu, jelikož od roku 1898 byl v provozu nejen v rámci Rakouského automobilového klubu ve Vídni, ale i v rámci existence ve sbírce NTM. Některé díly sice nejsou z doby, kdy automobil opustil bránu kopřivnické továrny, ale jsou dokladem soudobého provozního servisu. Rozdíl mezi těmito projekty však je, že replika Präsidentu vznikla jako nový exponát pro muzejní účely s funkčním požadavkem pro prezentaci. A po dohotovení se tato replika zaevidovala do sbírky. Slovenská strela však je skutečně historický exponát s vysokým podílem autenticity, který byl restaurován. Z odborného hlediska se v kontextu sbírky Tatra Trucks jedná o mezník v komplexním přístupu obnovy muzejního exponátu a významnou movitou národní kulturní památku. Z pohledu památkové péče se jedná o výjimečný projekt, protože došlo ke kompletnímu restaurování unikátního železničního stroje, včetně hybridního pohonu, jež nemá v ČR soudobé srovnání. V současnosti je již Slovenská strela v podobě z roku 1936 deponována v novém depozitáři v areálu Tatry.

Summary

The study focuses on the historical development and significance of the motor railcar class M 290.002, known as Slovenská strela (the „Slovak Arrow“) from 1936, which is now part of the private museum collection of Tatra Trucks, a.s., and a national cultural monument of the Czech Republic. The uniqueness of this vehicle lies in its complexity, as it carries a timeless aerodynamic

design as well as technological and structural innovations of Tatra in the 1930s, which were developed under the direction of the designer Hans Ledwinka. During its time on the rails, it became a symbol of modernity, speed and comfort. Its significance fits into Tatra's broad interwar production programme. After the car was decommissioned, it became a museum exhibit in the

35 RMK, fond Sbírka vlastivědného materiálu, *Kronika stavby Präsidenta*, datováno 1973–1977.

newly established TATRA car collection, which was conceptualized in 1952 at Lašské Museum. The main initiator of the acquisition was Emil Hanzelka, a museologist with a wide range of collecting activities. In 1959, he was one of the main initiators of approaching ČSD (Czech State Railways) to donate the M 290.002 railcar to the collection. After a year of negotiations, this attempt was successful, as the car was in danger of being irretrievably scrapped. The Slovenská strela railcar exhibit documents the progressive development of interwar Tatra production authentically and comprehensively on several levels: unique design solution, the patented hybrid electromechanical drive, new materials and technologies, and, above all, the aerodynamic shape of the body, which goes hand in hand with the production era of the phenomenal Tatra 77. Hans Ledwinka, Josef Soušedík and Vladimír Grégr (Engineer of Architecture) have left their imprint on the unique design. As only two units were produced, they were considered rather as prototypes and were decommissioned after a few years of operation during the Protectorate era. After 1945, they became silent witnesses to their wasted potential. In the years 1960–2018, the attention and care given to Slovenská Strela were really problematic, there was never a comprehensive solution with sufficient professional and financial background, and therefore based on the common contemporary museum practice used for automotive exhibits. Basically, there was a lack of methodology on how to treat and maintain automotive exhibits. We can view the restoration project of Slovenská strela carried out as late as 2018–2021 as positive, as professional methodological approaches were applied and the positive attitude of the new owners (2014) towards the collection became evident. The declaration of selected exhibits (100) in 1997 and 2000 as national cultural monuments ensured the existential integrity of the automobile collection. The restoration of the „Arrow“ was an exceptional achievement not only for making the unit operational, but also from the authenticity point of view of. The chassis parts and the engines with Soušedík's electromechanical drive can be considered the most authentic parts of

the railcar, as they have remained essentially in a found condition since the time of decommissioning. From the methodological point of view regarding knowledge and restoration of technical vintage cars, the found condition is an ideal option. The restoration of Soušedík's patented electromechanical transmission combined with the Tatra water-cooled engine was an extremely difficult task, as minimal information has survived. The restoration of movable cultural monuments of a technical nature adopted a unique approach from the methodological point of view in this case, as from the beginning the emphasis was placed on original materials and procedures, which was often not easy to balance with the preparation for the acquisition of the technical and safety tests necessary for operation on railway lines. The new safety equipment is easily recognisable and forms an essential part of the car's protection. In the automobile collection, Slovenská Strela has the highest level of heritage protection, and therefore the methodological approach chosen for the restoration from 2018–2021 can also be a model for the conservation of automobiles, especially by preserving and restoring individual parts, not just formally replacing them. From a methodological point of view, this approach in the Tatra collection can be compared to a certain extent with the project of building a replica of the first Präsident car, which was carried out in 1973–1977, resulting in a new functional exhibit for museum purposes with a functional requirement for presentation. However, Slovenská Strela is a truly historical exhibit with a high degree of authenticity that has been restored. From a professional point of view, in the context of the Tatra Trucks collection, this is a landmark in the comprehensive approach to the restoration of a museum exhibit and an important movable national cultural monument. From the point of view of heritage conservation, this is an exceptional project, because a complete unique railway machine, including an electromechanical drive, which has no comparison in the Czech Republic, has been restored. At present, Slovenská Strela in its 1936 form is already deposited in a new depository on the premises of Tatra.

Prameny a literatura

Archivní a sbírkové fondy

Regionální muzeum Kopřivnice o.p.s. – Technické muzeum, fond Hanzelka Emil (1907–1973);
fond Sbírka vlastivědného materiálu (1855–2000)
Zemský archiv v Opavě, fond Sbírka korespondence a výpisků komise pro zpracování dějin
Tatra, n.p. Kopřivnice (1962–1970)

Literatura a vydané prameny

BALÁŠ, Miloslav, *Kulturní místopis Novojičínska*, Nový Jičín 1967.
BROUČEK, Stanislav – JEŘÁBEK, Richard (edd.), *Lidová kultura. Národopisná encyklopedie Čech, Moravy a Slezska*, sv. 1, Praha 2007, s. 65–66.
HANZELKA, Emil, Konečná bilance Lašského musea, *Tatrovák*, 1968, roč. 22, č. 12, s. 4.
HANZELKA, Emil, Nad bilanci Lašského musea, *Tatrovák*, 1968, roč. 22, č. 5, s. 2.
HANZELKA, Emil, Proslov E. Hanzelky při otevření Lašského musea, *Kravaňsko*, 1948, roč. 10, č. 4–5, s. 79–80.

HANZELKA, Emil, Průvodní zpráva k převodu Lašského musea, *Tatrovák*, 1968, roč. 22, č. 2, s. 2.
 HANZELKA, Lubomír – HANZELKA, Radoslav, *Kopřivnice a její život v minulosti z pozůstalosti vlastivědného pracovníka Emila Hanzelky*, Kopřivnice 1985.
 KLOS, Miroslav (ed.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice, I. díl*, Kopřivnice 1967.
 KLOS, Miroslav (ed.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice, II. díl*, Kopřivnice 1970.
 KLOS, Miroslav (ed.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice, III. díl*, Kopřivnice 1975.
 KOŽÍŠEK, Petr, *Katalog expozice Doprava*, NTM Praha 2015.
 MYŠKA, Milan (ed.), *Biografický slovník Slezska a severní Moravy, 2. díl*, Ostrava 2009.
 ROSENKRANZ, Karel, Co předcházelo otevření muzea, *Tatrovák*, 1972, roč. 26, č. 24, s. 5.
 ROSENKRANZ, Karel – KOZLOVSKÝ, Jan (edd.), *Sborník příspěvků k dějinám Tatry Kopřivnice, IV. díl*, Praha 1990.
 ROSENKRANZ, Karel – KOZLOVSKÝ, Jan, *Technické muzeum Tatra Kopřivnice*, Kopřivnice 1985.
 ROSENKRANZ, Karel, Několik slov o Slovenské střele, *Tatrovák*, 1970, roč. 24, č. 47, s. 2.
 ŠÁLEK, Ondřej, *70 let města Kopřivnice*, Kopřivnice 2018.
 TŮMA, Adolf – ŠTÝDL, František – VÝŠKA, Karel – SVOBODA, František (edd.), *Od kočáru k automobilu. 50 let automobilky Tatra v Kopřivnici 1897–1947*, Praha 1947.

Seznam použitých zkratk

AZNP	Automobilové závody národní podnik
ČSR	Československá republika
ČSD	Československé státní dráhy
KNV	Krajský národní výbor
KOZ II.	Kulturní osvětové zařízení, II. Fáze výstavby Kulturního domu v Kopřivnici
MNV	Místní národní výbor
NKP	Národní kulturní památka
NTM	Národní technické muzeum v Praze
RMK	Regionální muzeum Kopřivnice o. p. s. – Technické muzeum
TBZ	Technicko-bezpečnostní zkoušky drážní inspekce
ZAO	Zemský archiv Opava

Mgr. Michaela Bortlová (nar. 1983)

Regionální muzeum v Kopřivnici, o. p. s., Technické muzeum TATRA

michaela.bortlova@tatramuseum.cz

Absolventka oboru Dějiny umění se zaměřením na památkovou péči a technické památky (2004–2007) a Kulturní dějiny (2009–2011) na Filozofické fakultě Ostravské univerzity v Ostravě. Od roku 2014 působí jako kurátorka sbírky TATRA v Technickém muzeu Tatra. Zabývá se historií, dokumentací, evidencí a péčí o sbírku kočárů, automobilů a motorů, včetně digitalizace archivních materiálů.