



Miloš Matěj

SBÍRKA MUZEA TATRA KOPŘIVNICE Z POHLEDU PAMÁTKOVÉ PÉČE

DOI 10.69108/CSZM-B.2025.1.03

Abstract

The Tatra vehicle manufacturer is one of the significant historical, technical and cultural phenomena of the region. A number of historical firsts and technical innovations were so significant that, at the turn of the 1950s and 1960s, it was possible to build up and further develop a collection of prototype cars, chassis and engines. The collection is now not only kept in the central collection register (CES), but its larger part is also registered as cultural monuments under the protection of the Act on State Monument Care. Unfortunately, in the 1990s, several renovations took place, the course and results of which do not correspond to the contemporary approach to the restoration of historic cars in the sense of the so-called Charter of Turin. The contribution thus aims to analyze and systematize the authentic value of individual collection items and exhibits and to propose a conceptual approach to the collection as a whole and its most significant individual items.

Keywords: Tatra, automobile, old timer, authenticity, renovation, restoration, preservation, cultural monument, automobile collection, collection concept, the Charter of Turin

Sbírka historických vozidel firmy Tatra

Reálný počátek muzea firmy Tatry lze datovat k roku 1947, kdy byla u příležitosti oslav 50. výročí výroby automobilů v Kopřivnici otevřena výstava modelů, fotografií a různých drobných artefaktů vypovídající o historii průmyslové výroby v Kopřivnici. Pravděpodobně jako reakce na převedení výroby osobních automobilů Tatraplán do Mladé Boleslavi a její následné ukončení, bylo v roce 1952 příslušnou komisí MNV v Kopřivnici schváleno založení automobilové expozice v rámci místního Lašského muzea, které bylo v roce 1954 reorganizováno na speciální muzeum průmyslu keramického a automobilového. Práci na budování sbírky a expozice byl pověřen bývalý zkušební jezdec a automobilový závodník Josef Veřmiřovský, který společně s Emilem Hanzelkou, dlouholetým muzejním pracovníkem a propagátorem myšlenky založení muzea, vybudoval sbírku reprezentující vývoj výroby automobilů Tatra.

Významný mezník v historii muzea představuje oslava 70. výročí výroby automobilů v Kopřivnici v roce 1967, při jejíž příležitosti byla otevřena na svou dobu moderní prosklená budova pod názvem Technické muzeum Tatra. Při reorganizaci muzeí bylo rozhodnuto o zrušení Lašského muzea a převedení jeho automobilové a keramické sbírky do vlastnictví národního podniku Tatra jako podnikového muzea. U příležitosti oslav 90. výročí výroby automobilů v Kopřivnici v roce 1997 byla sbírka automobilů, podvozků a motorů přemístěna do nového výstavního prostoru v centru města a současně bylo založeno Regionální muzeum v Kopřivnici, o. p. s., které zajišťovalo její správu.¹

Po majetkové stránce byla sbírka založena jako městská sbírka, od roku 1968 přešla do vlastnictví výrobního podniku, nejprve národního podniku Tatra, po roce 1989 Tatra a.s. a v současné době Tatra Truck, a.s.

Po vstupu nových vlastníků do automobilky pod názvem Tatra Truck, a.s., podnikatelů Jaroslava Strnada a René Materny, se podařilo překonat problémy odbytu a přivést podnik

¹ Karel ROSENKRANZ – Jan KOZLOVSKÝ, *Technické muzeum Tatra Kopřivnice*, Kopřivnice b. d.; Michaela BORTLOVÁ, *Význam Slovenské strelky ve sbírce automobilů Tatra z pohledu muzejnictví a památkové péče*, *Památky Morava a Slezsko* 1/4, 2022, s. 34–61.



k prosperitě, což se v případě muzea příznivě projevilo akvizicí rozsáhlé sbírky nákladních automobilů sběratele Jiřího Hlacha, která byla do roku 2015 vystavena v tovární hale v Trhových Svinech. Na základě spolupráce mezi automobilkou, krajským úřadem Moravskoslezského kraje a městem Kopřivnice byla v prostorách bývalé slévárny v Kopřivnici vybudována nová expozice nákladních automobilů a postaven nový depozitář motorového vozu Slovenská strela, který umožnil zpřístupnění veřejnosti, příležitostné reprezentativní jízdy a především chráněné uložení. V roce 2024 byla správa sbírky ve vlastnictví podniku Tatra Truck, a.s. převedena pod Muzeum Novojičínka, příspěvkovou organizaci Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.²

Koncepce sbírky

Počátek sbírkové činnosti spadá do druhé poloviny 50. let 20. století, kdy byla systematicky vyhledávána zajímavá historická vozidla nebo jejich části (podvozkové sestavy, motory atd.). Díky úsilí řady nadšenců se tak v relativně krátké době podařilo vybudovat mimořádnou sbírku, která dokládala nejvýznamnější typy vyrobených vozidel. Protože první osobní automobil Prásidek vlastnilo Národní technické muzeum a první nákladní automobil se nedochoval, bylo v roce 1973 rozhodnuto, že první osobní a první nákladní automobil budou v expozici zastoupeny přesnými replikami.³

Ve své době se jednalo o moderní a dodnes platnou koncepci sbírky vozidel a jejich části, která je stále doplňována novými akvizicemi.

Muzeum Tatra Kopřivnice je v současné době rozděleno do tří samostatně koncipovaných částí: Muzeum osobních automobilů Tatra, Muzeum nákladních automobilů Tatra a Motorový vůz M 290.002 Slovenská strela, které dokládají mimo široké uplatnění vyráběných vozidel, nejvýznamnější technické inovace a realizace včetně prvních automobilů NW, tzv. tatrovácké koncepce podvozku (nosné roury, výkyvných polonáprav a vzduchem chlazených motorů), lidových vozidel, proudnicových vozů (prototypu V 570, Tatra 77, 77a, 87, 97, Tatraplánu T 600, T 603, T 613 a T 700), masové produkce prvních automobilů, těžkých terénních nákladních automobilů a mnoha prototypů.

Tzv. Rybičkova sbírka a restaurátorská dílna

Sbírka motocyklů sochaře a restaurátora Miroslava Rybičky, kterou věnoval Moravskoslezskému kraji a jejíž správa je svěřena Muzeu Novojičínka, p. o., je v současné době vystavena v prostorách Muzea nákladních automobilů.⁴ Velkorysý dar podmínil dnes již nežijící Miroslav Rybička tím, že sbírka „[...] bude vystavena v Ostravě, bude přístupna široké veřejnosti, a že její součástí bude i restaurátorská dílna“.⁵

Podmínka restaurátorské dílny byla naplněna založením specializovaného pracoviště na strojní fakultě VŠB – Technické univerzity Ostrava, které záhy na základě své systematické a vysoce odborné práce získalo respekt deklarovaný mimo jiné partnerstvím s mezinárodní

2 Dostupné z: <https://www.muzeumnj.cz/tatra/objekty-a-expozice/muzeum-nakladnich-automobilu-tatra/historie-sbirky-vozidel-tatra> [citováno ke dni 24. 5. 2022].

3 Ljubomír SZPUK, *K počátkům výroby prvních kopřivnických automobilů*, in: Miroslav Klos (ed.), *K dějinám Tatra Kopřivnice, Sborník příspěvků III.*, Vydal n. p. Tatra Kopřivnice ke 125. výročí vzniku závodu a k 30. výročí osvobození pro studijní a výzkumné účely, Kopřivnice 1975, s. 83–102.

4 Petr PAVLIŇÁK, *Miroslav Rybička o životě umění a motocyklech*, Ostrava 2008, s. 41–52.

5 Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/auto-sberatel-venoval-ostravskemu-muzeu-41-historickych-motocyklu-326978> [citováno ke dni 19. 6. 2022].



Obr. 1: Tatra 77a, autentické vozidlo dochované ve sbírkách muzea, je jedno z mála vozidel daného typu, které neprošlo muzejní renovací, tedy vozidla s novým lakem, chromy, čalouněním a výměnou dílů.

Reprofoto M. Bortlová.



Obr. 2: Tatra 77a v expozici muzea, autentický provozní stav z doby po ukončení provozu na konci 60. let 20. století, druhotný lak, chybějící přední nárazník a náhradní zadní kapota z Tatry 87, přesto se jedná o jednu z nejautentičtějších a tedy nejcennějších dochovaných Tater 77a.

Foto M. Bortlová.



Obr. 3: Tatra 77a, původní detaily včetně poškození a opotřebení.
Foto M. Bortlová.



Obr. 4: Tatra 77a, původní čalounění.
Foto M. Bortlová.



organizací FIVA.⁶ Praktické a teoreticky podložené postupy renovace motocyklů tak lze zobecnit a bezprostředně uplatnit také při obnově vozidel Muzea Tatra Kopřivnice a jejich částí.⁷

Prohlášení sbírky za kulturní památky, aplikace zákona 20/87 sbírky při obnově jednotlivých exponátů

V 90. letech 20. století čelil bývalý národní podnik Tatra vážným existenčním problémům. Protože hrozilo reálné nebezpečí, že unikátní sbírka historických automobilů, motorů a podvozků bude postupně rozprodána, byla na návrh tehdejšího ředitele muzea Karla Rosenkranze většina exponátů prohlášena Ministerstvem kultury za kulturní památky. V roce 1997 se jednalo o prohlášení 47 kulturních exponátů a v roce 2007 další skupiny 54 kulturních památek včetně vozidel a jejich částí. Tento ve své době nestandardní krok, muzejní sbírky se za kulturní památky většinou neprohlašovaly, umožnil nejen zachování celistvosti unikátní sbírky, ale umožnil aplikovat závazné metodické postupy památkové péče při obnově jednotlivých muzejních exponátů.⁸

Pro úplnost je nutno konstatovat, že v roce 2010 vláda České republiky prohlásila několik vozidel Tatra za národní kulturní památky. Jedná se o konvolut vozidel Tatra ve sbírce Národního technického muzea v Praze a železniční vůz Slovenská strela ve sbírce Muzea Tatra Kopřivnice.⁹

Podle zákona o státní památkové péči je formální postup obnovy kulturních a národních kulturních památek upraven tak, že vlastník požádá výkonný orgán památkové péče o závazné stanovisko / rozhodnutí. V případě kulturních památek se jedná o Městský úřad Kopřivnice, odbor stavebního řádu, územního plánování a památkové péče a v případě národní kulturní památky Krajský úřad Moravskoslezského kraje, Odbor památkové péče. Výkonný orgán se před vydáním svého rozhodnutí obrátí na Národní památkový ústav, který na základě restaurátorského záměru vydá k zamýšlené akci obnovy své odborné vyjádření.

Přístup k obnově

Případ, kdy se postup obvyklý při obnově kulturních památek uplatnil v případě sbírkového předmětu muzea, byla obnova železničního vozu Slovenská strela.

Je nutno konstatovat, že stav jediného dochovaného vozidla z celkově dvou vyrobených kusů byl velmi špatný. Vozidlo bylo po odstavení z provozu zachováno pro muzejní účely tak, že jedna z jeho částí byla zbavena sedadel a zařízení a upravena na výstavní prostory. Poté bylo vozidlo přístupno veřejnosti a následně přemístěno spolu s muzeem na nové místo v centru města, kde stálo pod nevyhovujícím přístřeškem.

Vzhledem k objektivně špatnému technickému stavu byla obnova Slovenské strela zařazena do finančního dotačního programu pro regionální rozvoj. Před tím bylo ovšem nutné vyjasnit několik zcela zásadních otázek koncepce památkové obnovy. Protože se jednalo o mimořádně složitou kauzu, svolal Národní památkový ústav odborné konzilium za účasti zástupců

6 Dostupné z: <https://rd.vsb.cz/cs/novinky-detail/index.html?reportId=45455&linkBack=%2Fcs%2Findex.html> [citováno ke dni 19. 6. 2022].

7 Lukáš KUDRNA, *Návrh metodiky výroby dílů pro technické památky*, disertační práce, VŠB – Technická univerzita Ostrava, Strojní fakulta, Ostrava 2024.

8 Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, OEDIS, evidenční listy movitých kulturních památek; movité kulturní památky nejsou dostupné „online“ v památkovém katalogu.

9 Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, OEDIS, evidenční listy národní kulturní památky „Slovenská strela“.



Obr. 5: Tatra 97, nevhodná renovace z 90. let 20. století, ztráty autenticity originálního materiálu, nevhodná barevnost a technologie.
Foto M. Bortlová.



Obr. 6: Typ U, přestavba z hasičského vozu (Smekal Čechy pod Kosířem) ze 70. let 20. století, v pozadí Typ T, přestavba iniciovaná Josefem Veřmiřovským před rokem 1967, v současné době nepřijatelná koncepce památkové obnovy je dokladem dobového názoru na renovace.
Foto M. Bortlová.



Technického muzea v Brně a Národního technického muzea v Praze, které se shodlo na následné koncepci obnovy:

1. Vozidlo bude uvedeno do provozuschopného stavu, protože v obnovení funkce spatřujeme významnou památkovou hodnotu. Provoz by měl být pouze slavnostní a reprezentativní při mimořádných společenských příležitostech. Vzhledem k tomu, že vozidlo v tomto případě musí odpovídat všem technickým a bezpečnostním předpisům, budou nově nahrazené původní součástky zachovány jako historický doklad.
2. Vozidlo bude uvedeno do původního stavu v době výroby, aby dokladovalo dobový názor, doložený technickými výkresy a dobovými fotografiemi. Běžná údržba, výměna čalounění, obnova nátěru a výměna okem a následné odstranění sedadel a vybavení z jedné části vozidla pro muzejní účely interiér degradovalo a nedává důvod k zachování, respektive konzervaci stávající stavu. Nově nahrazené druhotné součástky jako okna, elektroinstalace a další prvky budou jako historický doklad zachovány.

Nutno konstatovat, že náročná obnova proběhla v duchu výše uvedené koncepce v zásadě úspěšně.¹⁰

Koncepce obnovy jednotlivých vozidel

Obdobně jako v případě Slovenské strelý je potřeba v případě obnovy jednotlivých vozidel zpracovat koncepci obnovy a následný restaurátorský záměr. Přitom je třeba vycházet z analýzy historického a technického stavu konkrétního vozidla, jeho významu (jedinečnosti) a jeho postavení ve sbírce jako celku. Respektive jde o to, že **sbírka jako celek dokládá nejen technický vývoj vozidel, ale měla by také dokladovat různé přístupy k obnově a jejich vývoj s důrazem na autenticitu.**

Turínská charta, FIVA

Vzhledem k významu sbírky je potřeba, aby prezentace, konzervace a restaurování byly prováděny v duchu tzv. Turínské charty na základě podrobného historického a restaurátorského průzkumu. Případné restaurátorské zásahy mimořádně historicky cenných vozidel a jejich částí (prototyp lidového vozu V570, Tatra 77a a podvozek Tatra 77, podvozek závodního vozu Tatra 602) by měly být konzultovány s nejvyšší možnou odbornou autoritou, kterou je FIVA (**Fédération Internationale des Véhicules Anciens**).

Formulace hodnot sbírkových předmětů z hlediska jejich prezentace

V případě sbírky firmy Tatra Trucks, a.s. lze formulovat a zobecnit následující hodnoty jednotlivých sbírkových předmětů:

1. Provozechopný stav, v případě vozidla schopnost nastartovat a ukázkově pojet dítě vlastní silou. Jedná se o autenticitu funkce demonstrovanou pohybem vlastní silou a doprovázenou zvukem chodu motoru, řazením převodovky, případně klaksonem.
2. Nálezový stav, sbírkový předmět se nachází ve stavu, který prošel běžným pro-

¹⁰ Podrobně se otázkou památkové obnovy železničního vozu Slovenská strela zabývá: M. BORTLOVÁ, Význam Slovenské strelý ve sbírce automobilů Tatra z pohledu muzejnictví a památkové péče, Památky Morava a Slezsko 1/4, 2022, s. 34–61.



vozem a dobovou provozní údržbou. Není zatížen renovací pro potřebu muzejní prezentace. Jedná se o autentický stav, který dokládá, že vozidlo sloužilo svému účelu – automobilovému provozu, má příslušnou patinu (stopy provozu), příběh a dohledatelnou historii.

3. Historická muzejní renovace, sbírkové předměty, které prošly dobovou muzejní obnovou v 60. letech 20. století za účelem vystavení v expozici. Z dnešního pohledu se jedná o dobový doklad přístupu k renovaci a prezentaci provedený zpravidla v odpovídající řemeslné kvalitě. Jako takové mají dnes svou kulturní a historickou hodnotu.

Nevhodná renovace tzv. leštění

Jako negativní zásah lze označit sbírkové předměty, které prošly renovací v pozdější době, zpravidla v 90. letech 20. století, a které měly za cíl prostřednictvím neodpovídající barevnosti a použité technologie vystavované předměty „vylepšit“ tak, aby se „líbily“ odborně nepoučené veřejnosti. Z hlediska celkové autenticity se jedná o zásah nepřijatelný, poškozující dochovanou autenticitu. Je proto namístě označovat tento typ renovace pejorativně jako tzv. leštění a takto postižené sbírkové předměty přednostně renovovat. Z didaktických důvodů ponechat pouze jeden nebo dva exempláře, na kterých by byla demonstrativně vysvětlena nevhodnost zvolného přístupu.

Definice hodnot a jejich kontext s vyrobenými a dochovanými vozidly

Pro pochopení kulturní, muzejní a památkové hodnoty jednotlivých exponátů je nutno tyto hodnoty formulovat a definovat. Pro přehlednost lze jako základní hodnoty definovat a formulovat **autenticitu hmoty** (původnost jednotlivých dílů a konstrukčních celků), **autenticitu funkce** (teoretickou nebo skutečnou provozuschopnost, možnost demonstrace provozu nebo jen nastartování při zcela výjimečných příležitostech), **autenticitu formy** (podoba vozu včetně původní barevnosti prezentuje dobové konstrukční řešení, design a výtvarný názor) a **patinu stáří** (stopy provozu, individuální historie atd.). Je zřejmé, že ne všechny formy autenticity a patina mohou být uplatněny na jednom konkrétním exponátu společně a ve stejné míře. Jde o to, aby míra uplatnění autenticity a patiny byla stanovena objektivně (například formou konzilia) na základě předem realizovaného výzkumu historie konkrétního sbírkového předmětu (majitelé, významné osobnosti a události, závodní historie), podrobného posouzení autenticity jednotlivých agregátů a funkčních sestav (zda odpovídají danému sériovému vozu, číslu podvozku, motoru a karoserie) a restaurátorského průzkumu čalounění a povrchové úpravy, rozsahu dochovaných původních barev pod druhotnými nátěry a posouzení možnosti odkrytí druhotných nátěrů a laků restaurátorskými metodami. To vše je nutno posoudit v kontextu počtu vyrobených a dochovaných exemplářů a jejich fyzického stavu. Teprve pak lze zvažovat koncepci restaurátorského zásahu, tedy zpravidla, zda vůbec a za jakou cenu ztráty autenticity hmoty (například elektroinstalace) lze uvést vozidlo do provozuschopného stavu, nebo stavu, který je schopen prezentovat vozidlo ve své původní designové podobě (v podobě, v jaké bylo vyrobeno). V žádném případě se nesmí jednat o snahu vozidlo zprovoznit „za každou cenu“ nebo „vylepšit“, tedy použít materiály a technologie, které neodpovídají dobově používaným materiálům, zejména barvám. Je nutné, aby restaurátorský záměr vycházel z konkrétního stavu sbírkového předmětu, posouzení jeho autenticity a celkového kontextu konkrétních dochovaných vozidel a jejich částí.



Závěr

Pokud lze uvedené poznatky shrnout a zobecnit, pak by měl postup obnovy historických vozidel odpovídat následujícím krokům: Nejprve je potřeba podle našeho názoru provést hodnocení jednotlivých vozidel z hlediska popsaných forem autenticity a následně zpracovat historii jednotlivých vozidel. Teprve pak je možno přistoupit ke zpracování a projednání **návrhů koncepce obnovy** (konzervace a restaurování), které by demonstrovaly sbírku historických vozidel Tatra Trucks, a.s. nejen jako sbírku historického, technického a designového vývoje, ale také jako **sbírku, kde jsou vysvětleny jednotlivé přístupy k prezentaci od nálezového stavu, přes dřívější renovace až po současný přístup s důrazem na autenticitu** a využívání formálně a materiálově přesných replik pro demonstrační a testovací účely.

Vzhledem ke skutečnosti, že v současné době je jednou s nejcennějších částí historických vozidel jejich původní povrchová úprava a nátěrový systém, je těžko akceptovatelné, aby s odkazem na navrácení původní podoby vozu (původního designu a výrobního stavu) byly starší vrstvy celoplošně odstraněny. Je nutné, aby odstranění barvy a nátěrového systému primárně předcházelo restaurátorský průzkum, který bude přesně definovat a dokumentovat rozsah dochování původních barev pod druhotnými nátěry a prověří možnosti odkrytí druhotných nátěrů a laků restaurátorskými metodami. Jako minimální požadavek je nutno vyžadovat zachování referenčních vzorků původního nátěrového systému například na neviditelných nebo pohledově málo exponovaných místech pro badatelské a vědecké účely.

Dodržování výše uvedeného postupu tak může zamezit nevhodným zásahům, v krajním případě znehodnocení dochovaných vozidel z hlediska autenticity (hodnověrnosti) ať jejich funkce (provozuschopný stav), formy (vzhledu) a hmoty (materiálu).

V rámci památkové péče považujeme za potřebné, aby pro jednotlivé sbírkové předměty a sbírku jako celek byla proto zpracována **koncepce obnovy** zohledňující výše uvedené zásady.

Collection of Museum Tatra Kopřivnice from the Viewpoint of Historic Preservation Summary

The Tatra vehicle manufacturer in Kopřivnice belonged to the significant historical, technical and cultural phenomena of the region of Northern Moravia. An amount of historical firsts and technical innovations were so significant that, at the turn of the 1950s and 1960s, it was possible to build up and further develop a collection of prototype cars, chassis and engines. The collection is now not only kept in the central collection register of the Czech Republic (CES), but its larger part is also registered as cultural monuments under the protection of the Act on State Monument Care. Unfortunately, in the 1990s, several renovations took place, the course and results of which do not correspond to the contemporary approach to the restoration of historic cars in the sense of the so-called Charter of Turin.

The paper recapitulates the development of the Tatra cars collection and analyses the possibilities of its further reconstruction in accordance with modern standards. It is suggested to create a complex concept of renovation (conservation and restoration) of the collection. Before the renovation of particular vehicles, it is necessary to carry out a research by experts on restoration in order to identify the original surface adjustment of the cars. New exhibition should also explain the history of approaches towards the collection.

Prof. PhDr. Ing. arch. Miloš Matěj, Ph.D. et Ph.D.
Metodické centrum průmyslového dědictví
Národní památkový ústav
Územní odborné pracoviště Ostrava
matej.milos@npu.cz