

Podrobné vyjádření Národního technického muzea k probíhající akvizici akumulátorové lokomotivy Ringhoffer č. 2 z majetku Čepro, a.s.

Národní technické muzeum (NTM) převzalo do státní sbírky jako dar od společnosti Čepro, a.s. jedinečnou posunovací akumulátorovou lokomotivu, která byla vyrobena v roce 1916 pro potřeby posunu na vlečce Ringhofferových závodů na Smíchově. Národní technické muzeum si nesmírně váží daru od společnosti Čepro, a.s.

Historie zájmu NTM o toto kolejové vozidlo sahá do roku 1985. Dne 14. 6. 1985 požádalo NTM o její předání tehdejšího vlastníka – podnik Východočeské cihelny, n.p. Chrudim, závod Dobruška – Pulice, který lokomotivu získal od podniku vagónka Tatra Smíchov v roce 1961. Důvodem akvizičního zájmu bylo zařazení lokomotivy jako vozidla značné historicko-technické hodnoty do sbírky NTM. Vozidlo dokumentuje historii největšího producenta železničních vozidel v ČSR, zároveň je jedinečné technickým řešením pohonu. Na jejím vytipování pro státní sbírku se podílelo tehdejší federální ministerstvo dopravy, na kterém tehdy působil ideový spoluvůdce koncepce železniční sbírky NTM Ing. Jindřich Bek.

K okamžitému předání dojít nemohlo, protože Cihelna Pulice čekala na dodání náhradní modernější posunovací lokomotivy. Paralelně bylo jednáno s Památkem železniční dopravy na Slovensku (dnes Železničné múzeum Slovenskej republiky), který o historické vozidlo také projevil zájem. Nicméně po projednání slovenská strana ve prospěch NTM od požadavku upustila, i přesto se však akvizici nepodařilo realizovat do doby transformace po roce 1989.

Na sklonku 80. let o lokomotivu projevila zájem také Krajská odborná skupina dějin dopravy ČSVTS, po převratu transformovaná ve Společnost železniční výtopna Jaroměř. Té se podařilo v roce 1994 získat lokomotivu jako dlouhodobou smluvní výpůjčku od právního nástupce Východočeských cihelen, n.p. Cihelny Pulice, s.r.o. Současně SŽVJ vyjednala generální opravu, kterou sponzorsky jako příspěvek českému železničnímu muzejnictví provedla ŽOS Česká Třebová. Vozidlo je od té doby prezentováno v Železničním muzeu v Jaroměři v rámci smluvních vztahů SŽVJ a právoplatných vlastníků lokomotivy. Za zásluhu o faktickou záchranu vozidla patří SŽVJ bezpochyby dík.

V roce 2014 se na NTM obrátila společnost ČEPRO, a.s., jako vlastník lokomotivy, s nabídkou k odprodeji. Navrhovaná cena ve výši 8 500 000 mil. Kč byla tehdy ze strany NTM odmítnuta. Nicméně jednání o deponii a dlouhodobé výpůjčce v Chomutově a od roku 2018 opět o odkupu (NTM tehdy nabídlo za vozidlo 544 500 Kč) kontinuálně pokračovala. V roce 2020 byla jednání úspěšně završena podpisem darovací smlouvy dne 21. 9. 2020.

Národní technické muzeum (tedy Česká republika) tak získává po letech vyjednávání bezúplatně jedinečné historické vozidlo. Díky současnému daru této lokomotivy od společnosti ČEPRO, a.s. do majetku České republiky tak bude definitivně ochráněn tento exponát proti jakémukoliv způsobu zcizení a tím i tento stroj zachráněn pro budoucí generace železničních historiků a fandů. Je tomu proto, že se s tímto exponátem bude zacházet dle zákona č. 122/2000 Sb. (*Zákon o ochraně sbírek muzejní povahy a o změně některých dalších zákonů*) a také dle zákona č. 219/2000 Sb. (*Zákon o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích*).

Získáním do státní sbírky je posílena ochrana této kulturní památky, protože státní sbírka na rozdíl od soukromé sbírky představuje vyšší stupeň ochrany např. v případě možného prodeje. Tento významný úspěch NTM je však poněkud zkalen zcela negativně zaměřenou mediální kampaní, kterou iniciuje současný vypůjčitel vozidla Společnost železniční výtopna Jaroměř.

Národní technické muzeum proto konstatuje, že se Společností železniční výtopna Jaroměř z.s. nemá již několik let žádný právní vztah, a to vzhledem k značně nedobрым zkušenostem. Spolupráce v minulosti byla ukončena v důsledku nepřekonatelných rozdílů v názorech SŽVJ a NTM na podstatu dlouhodobých výpůjček sbírkových předmětů ve vlastnictví České republiky (m.j. parní lokomotiva Conrad Vorlauf z roku 1873). Dokladem toho je skutečnost, že Národní technické muzeum se muselo před několika lety domáhat ochrany svých práv v ukončeném právním vztahu soudní cestou.

Podstata komplikovaného vztahu má počátek v 80. a 90. letech 20. století, kdy NTM nedisponovalo vhodnými prostorovými kapacitami pro rozsáhlou sbírku železničních vozidel a uchýlilo se k systému jejich dlouhodobých výpůjček a pronájmů. Tyto vztahy byly realizovány jak se státními, tak po roce 1989 i se soukromými subjekty a byly budovány na bázi oboustranné reciprocity (partneři vozidla uložili, ale mohli si je pro vlastní využití opravovat, udržovat a provozovat). Ve většině případů byla spolupráce konstruktivní a oboustranně prospěšná a přispěla k záchraně řady vozidel. V některých případech byla spolupráce vyloženě negativní (rozebrání lokomotivy 498.014 a rozebrání lokomotivy 210.001 v rámci nedokončených rekonstrukcí, poškození lokomotivy U47.001, o které probíhá dodnes soudní spor mezi NTM a bývalým nájemcem atd.). Bohužel skutečnost, že NTM bylo do smluvních vztahů přinuceno tehdy bezvýchodnou situací s absencí prostorů k uložení rozsáhlé sbírky, položilo zcela nezdravý základ těmto spolupracím. Někteří smluvní partneři si byli této slabiny NTM vědomi a neváhali ji využívat ve prospěch svých zájmů. V případě některých partnerů se v souvislosti s tím vyvinul značně pokřivený přístup k vnímání podstaty vlastnictví tohoto státního majetku, když si k jednotlivým vozidlům začali osobovat vlastní práva neslučitelná s platnou právní úpravou. NTM se mělo jednou pro vždy v očích těchto subjektů stát „půjčovnou lokomotiv“, kde se jiné, než kladné vyřízení žádosti o výpůjčku nepředpokládá a připomínky NTM ke správě vypůjčeného majetku se nesluší.

Přetrvávající dislokační problém železniční sbírky systémově vyřešilo až nové vedení NTM v roce 2012 zakoupením bývalého depa v Chomutově z prostředků zřizovatele Ministerstva kultury ČR. Díky tomu se rozšířila prostorová kapacita pro stále se rozšiřující sbírku o 1600 metrů krytých kolejí. Toto depo postupně NYM za podpory MK ČR rekonstruuje a proměňuje v plnohodnotný depozitář, který měla státní sbírka s ohledem na svou rozsáhlost mít k dispozici přinejmenším od roku 1980. Tento depozitář také NTM od roku 2017 sezónně zpřístupňuje veřejnosti, než bude po roce 2028 její reprezentativní výběr možné prezentovat ve stálé expozici Muzea železnice a elektrotechniky, které NTM buduje v prostorách bývalého depa Masarykova nádraží v Praze. Zde bude čestné místo připraveno i pro právě probíhající akvizici akumulátorové lokomotivy Ringhoffer č. 2. Negativní mediální prezentace depozitáře v Chomutově jako nevyhovujícího místa, do kterého NTM „stahuje“ unikátní vozidla, která jinde mohou dělat radost návštěvníkům, je nesmyslná a jsou za ní spíše tušit ne zcela korektní vzpomínky několika málo jednotlivců, kterým deficit prostorových kapacit a s tím spojená

slabost NTM ve smluvních vztazích vyhovovaly. Během minulých let (před epidemií koronaviru), kdy byl tento expoziční železniční depozitář otevřen pro veřejnost od začátku dubna do konce října čtyři dny v týdnu, prošlo ročně jeho branami v průměru 12 700 návštěvníků, včetně zahraničních.

V souvislosti se získáním odpovídajícího depozitáře přistoupilo NTM k postupné revizi systému výpůjček kolejových vozidel, který se snaží transparentně postavit na nové základy. Systém, který by nebyl nahodilou znouzectností, ale který by sledoval jasnou myšlenku, které vozidlo je vhodné, možné a udržitelné provozně udržovat, investovat do něj, či ze kterého udělat neprovozní exponát, což samo o sobě není degradací sbírkového předmětu, jak je občas prezentováno.

Pro úplnost je třeba zmínit, že systém dlouhodobých výpůjček a pronájmů provozních vozidel ze sbírky NTM začal přirozeně vymírat již před rokem 2011. Vypůjčená a pronajatá kolejová vozidla se s postupujícím časovým odstupem od generálních oprav přirozeně opotřebovala a ve chvíli, kdy se ocitla před zásadnější periodickou opravou, která by vyžadovala větší investici, byla často partnery vracena zpět do Národního technického muzea. Přesto v rozporu s touto skutečností bývá NTM neoprávněně osočováno z cíleného „stahování“ exponátů do depozitáře.

Snaha NTM o postavení systému dlouhodobých výpůjček na nové základy se osobně dotkla řady bývalých smluvních partnerů. Někteří nedokázali nebo nechtěli pochopit důvody, které správce státní sbírky k tomuto systémovému kroku vedly. NTM bylo neprávem obviňováno z činnosti zabraňující prezentaci historických kolejových vozidel v provozu. Bylo to ale právě současné vedení NTM, které provoz vozidel nechalo vtělit do vlastní zřizovací listiny.

Kritika NTM je tedy zcela neoprávněná, protože pracuje s realitou a skutečnostmi, které byly platné v 90. letech 20. století. Nepřipouští si změnu zákonné úpravy správy státních sbírek a státního majetku z roku 2000. Zejména však pomíjí skutečnost, že opravy zejména parních lokomotiv jsou v ČR téměř zaniklým oborem a velmi omezený existující trh specializovaných opravců zvedá finanční náročnost oprav. Příkladem může být zmíněná lokomotiva Conrad Vorlauf, která se vrátila od SŽVJ v rozebraném stavu na konci roku 2017. NTM zajistilo za podpory MK ČR a MMR ČR financování mimo zdroje státního rozpočtu z integrovaného regionálního operačního programu prostředky na dokončení opravy. V následném zadání veřejné zakázky se ukázalo, že nabídková cena na opravu lokomotivy do provozního stavu přesahuje původní představy SŽVJ třikrát. Proklamace o zprovozňování historických kolejových vozidel „za pár set tisíc korun“, kterým dávají média ráda prostor, aby mohla deklarovat nepružnost a neschopnost státní příspěvkové organizace, jsou bohužel nereálnou fantazií několika jednotlivců, kteří mentálně uvízli v realitě minulého století.

Ukázkovým příkladem popsaného problému je případ parní lokomotivy Conrad Vorlauf z roku 1873, která byla v roce 1992 zapůjčena Společnosti železniční výtopyna Jaroměř a krátce na to rozebrána v nadšeném odhodlání učinit z třetí nejstarší zachované parní lokomotivy v ČR opět provozní stroj. Tím byla zahájena čtvrt století trvající anabáze jednání mezi NTM a SŽVJ o dokončení její opravy, na jejichž konci SŽVJ zpochybovala – věříme, že z neznalosti – v rozporu se smluvními ujednáními majetkoprávní integritu rozebraného stroje. I mediální

kampaň během ukončení spolupráce mezi NTM a SŽVJ v roce 2017 vyzněla tak, že NTM odebrává vlastnictví zapsaného spolku, nikoliv že uplatňuje svá práva a povinnosti vyplývající z péče o svěřený státní majetek.

Svérázný přístup Společnosti železniční výtopna Jaroměř, z.s. k vlastnictví jiných osob se ukazuje i v současnosti při realizaci daru akumulátorové lokomotivy Ringhoffer č. 2 z roku 1916. Národnímu technickému muzeu se daří úspěšně dokončit akvizici historicky zcela jedinečného vozidla, vytipovaného pro státní muzejní sbírku kolejových vozidel NTM již v roce 1985. Obdarovaný (NTM) ve stávajícím smluvním vztahu s dárce (Čepro, a.s.) je však terčem neobjektivní mediální kampaně, zpochybňující veškeré kroky i jeho odbornost. Národní technické muzeum jako státní příspěvková organizace úspěšně rozšiřuje muzejní sbírku České republiky, což je jeho hlavním posláním, přičemž odmítnutí daru by bylo vážným porušením tohoto poslání. Tato činnost je však negativně prezentována jako úsilí připravit zapsaný spolek o exponát, který ale nikdy, zdůrazňujeme nikdy, danému Spolku nepatřil. Tento přístup je zcela nepřijatelný.

Národní technické muzeum se po završení akvizice při dalším nakládání s exponátem akumulátorové lokomotivy Ringhoffer č. 2 z roku 1916, před jejím vystavením ve stálé expozici MŽE na Masarykově nádraží po jeho dokončení v roce 2028, již bude řídit nejen závazky vyplývajícími z darovací smlouvy se společností Čepro a.s., ale také zákonem o sbírkách muzejní povahy, zákonem o majetku České republiky, zřizovací listinou, výpůjčním řádem NTM a přirozeně vlastním uvážením.

NTM však deklaruje, že i po negativních zkušenostech se Společností železniční výtopna Jaroměř, z.s. si je plně vědomo a zároveň velmi oceňuje profesní a prezentační úspěchy tohoto zapsaného spolku na poli regionálního muzejnictví i jejich pozitivní podíl na záchraně cenného stroje v 90. letech 20. století. V této souvislosti lze jen vyslovit politování, že se zatím nedaří nalézt společnou řeč. NTM je namísto konstruktivní debaty stejně jako v případě jednání o lokomotivě Conrad Vorlauf nuceno čelit pouze a jenom striktně formální nátlakové korespondenci SŽVJ jdoucí ruku v ruce se stížnostmi předkládanými různým složkám státu (státní správa, samospráva), příp. vysloveně negativním mediálním kampaním podobných té, na jakou NTM právě touto zprávou reaguje. Tato rovina bohužel naději na obnovu vzájemné důvěry příliš nedává.

Nicméně snahu o restart a normalizaci vztahů se SŽVJ vnímá NTM jako morální povinnost státní příspěvkové organizace. Přivítalo proto nabídku hejtmána Královehradeckého kraje na mediaci v daném vztahu, který však NTM může pěstovat pouze za předpokladu obnovení důvěry na základě rovnosti stran, jasného vymezení práv a povinností ve smluvním vztahu a dodržování závazků.

Darovací smlouva uzavřená mezi společností ČEPRO a.s. a Národním technickým muzeem z 21. 9. 2020, zveřejněná v registru smluv:

<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/13915512?backlink=zkwob>