

200 LET ŽELEZNICE A VÝSTAVA „CO STVOŘILO ŽELEZNICI, CO STVOŘILA ŽELEZNICE“

**Rozhovor s Adamem Horkým, kurátorem Muzea železnice
a elektrotechniky Národního technického muzea**



V roce 2025 si Národní technické muzeum připomíná v rámci svého projektu „Rok evropské železnice 1825–2025“ významné výročí dvou zásadních událostí, které roku 1825 započaly v Evropě novou éru, jež změnila životy milionů lidí: věk železnice. Rozsáhlý celoroční program k železničním výročím vyvrcholil 3. října 2025 otevřením velké výstavy v hlavní budově muzea „Co stvořilo železnici, co stvořila železnice“. Výstava originálním způsobem představuje klíčové fenomény stojící za zrodem a rozmachem železniční dopravy v historickém, technickém i kulturním kontextu. Nejen o výstavě, ale i dalších projektech muzea si Jan Duda popovídal s kurátorem Mgr. Adamem Horkým.

Dobrý den, začneme otázkou na rozehrátí. Jakou pozici v muzeu zastáváte a je železnice vaším hlavním tématem?

Pracuji v Národním technickém muzeu na pozici kurátora a železnice je mým hlavním profesním úkolem. Původně jsem působil jako kurátor železniční sbírky a teď jsem kurátorem vznikajícího Muzea železnice a elektrotechniky. Jsem absolventem sociálních dějin na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy, a tudíž železnici vnímám jako takový smíšený fenomén, nejenom technický, ale určitě i hospodářský a samozřejmě sociální. Snažím se k ní přistupovat ze všech možných úhlů pohledu tak, jak bych zkoumal kterýkoli jiný historický jev.

Naším hlavním tématem je výročí 200 let železnice. K čemu přesně se toto výročí vztahuje? Od jaké události z dějin železnice konkrétně uplynulo 200 let?

To je správná otázka, protože taková výročí se vždycky dají vztáhnout k různým událostem, v roce 2025 je to však zvlášť opodstatněné. Velké oslavy 200 let probíhají i na britských ostrovech, neboť právě v roce 1825 byl zahájen provoz na trati Stockton–Darlington v severní Anglii. Samozřejmě to nebyla úplně první železnice v Británii, byla to však první veřejná železnice s parním provozem, třebaže nikoli výhradně, protože tam cestující vozili i koně. Ale byla to zkrátka první veřejná železnice, kde provoz zajišťovaly parní lokomotivy. Do té doby obsluhovaly pouze nákladní přepravu v uhelných revírech. V tomto je rok 1825 významný.

Současně u nás v českých zemích se v tomtéž roce stala jiná významná železniční událost, a sice byla zahájena stavba koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince. Toto výročí jsme si shodou okolností v červenci letošního roku připomínali v Bujanově v muzeu koněspřežné dráhy, které stojí nedaleko místa, kde k tomu prvnímu slavnostním výkopu v roce 1825 došlo.

Tedy v Anglii, respektive ve Spojeném království, to byla první parní veřejná železnice a u nás jsme ve stejný rok začínali s koněspřežkou, je to tak? A kdy jsme v českých zemích dospěli k parnímu provozu?

První parostrojní železnice u nás vedla nepřekvapivě z Vídně a směřovala na sever do Haliče, takže protínala v první řadě Moravu. Břeclav bylo první město, které bylo na železnici napojeno, pak dál železnice pokračovala do Brna a do Olomouce. První vlak na naše území přijel v roce 1839. A pak už to pokračovalo železniční tratí do Prahy v roce 1845 a následně do konce 40. let a v 50. letech 19. století můžeme sledovat postupný rozvoj železniční sítě.

První nádraží se tedy nacházela na Moravě a koleje vedly směrem na Halič. Najdeme dnes někde naše nejstarší nádražní stavby?

Moc původních budov již nezůstalo, právě nádraží podléhala často stavebním změnám a modernizaci. Například v Brně existovalo první nádraží asi deset let. Původně se nacházelo před hradbami, pak se město samozřejmě měnilo a rozrůstalo, přibýlo spojení s Prahou a nádraží se tomu muselo přizpůsobit. Některé z těch původních budov, které pamatují počátky parostrojní železnice u nás, ještě dnes vidět můžeme, avšak mají už jinou podobu, než měly před téměř

200 lety. K prvním přestavbám docházelo často již v 70. letech 19. století, kdy velmi narostl objem přepravy.

Zmínili jsme rok 1845 a příjezd prvního vlaku do Prahy. Ten je spojen s dnešním Masarykovým nádražím, o němž jsem se domníval, že je naše nejstarší dochované. Jak to tedy je?

Masarykovo nádraží je z tohoto úhlu pohledu unikátní, protože jak jsem již zmínil, některá původní menší nádraží se zachovala jen částečně, mnohá z těch prvních už dnes neexistují nebo byla přestavěna, avšak to současné Masarykovo nádraží skutečně hmotově i architektonicky z velké části odpovídá tomu, jak bylo otevřeno v roce 1845. A netýká se to jen budovy nádraží, ale i budov původního lokomotivního depa a dílen, které byly otevřeny ve stejném roce jako železniční stanice a dodnes stojí – a shodou šťastných okolností jsou v majetku NTM.

Dostáváme se k výstavě, kterou Národní technické muzeum u příležitosti dvousetletého výročí železnice připravilo. Jak je výstava koncipována? Protože je jasné, že uchopit takto obsáhlé téma není jednoduché.

Výstavu jsme nazvali „Co stvořilo železnici, co stvořila železnice“. Chtěli jsme ji pojmut opravdu ze široka, aby se návštěvníci o fenoménu železnice dozvěděli co nejvíce. Nicméně železnice je obsáhlé téma a museli jsme si zvolit konkrétní dílčí náměty, kterým se chceme věnovat. Všechno prezentovat není reálné. Když si vezmeme tu část „Co stvořilo železnici“, tak nás zajímají předpoklady toho, jak se vůbec mohlo stát, že železnice vznikla (obr. 1). Věnujeme se tomu jak v expozici, tak v doprovodném katalogu a klademe si otázku, co muselo předcházet, aby se železnice mohla vyvinout, v co se vyvinula. Například sledujeme důlní drážky – tam lze hledat začátek principu jízdy kola po kolejnici. Následné vyjetí těchto drážek z důlní šachty na povrch umožnilo



Obr. 1. Výstava *Co stvořilo železnici, co stvořila železnice* v hlavní budově Národního technického muzea v Praze. Sekce zaměřená na výstavbu kolejí (© NTM; foto P. Sláma, 2025).

propojování důlních děl a dalších míst těžby se splavnými řekami, a tím usnadnilo přepravu suroviny k odběrateli. V Británii byly stovky a stovky mil různých „polodřevěných“ a „položelezných“ drah, samozřejmě s animální trakcí, které propojovaly právě místa těžby se splavnými toky. Je to důležité zmínit, protože to znamená stovky let vývoje, který předcházal vzniku železnice takové, jakou známe dnes. Další důležitý faktor, který na výstavě zmiňujeme, je, že rozvoji železničního odvětví přály zejména téměř neomezené možnosti soukromého podnikání, které má ve Velké Británii hlubokou tradici. Tudiž soukromý kapitál – těžaři, průmyslníci, elity – sehrál zásadní roli ve vzniku železnice jako takové. To jsou jen některé z těch důležitých předpokladů. Dále se na výstavě věnujeme příchodu parostrojní železnice do českých zemí a období zhruba okolo let 1870 až 1880, kdy železniční síť u nás zažívá největší rozvoj a vzniká velká řada nových železničních společností (obr. 2A). Sledujeme rozmach železnice až po vznik Československé republiky



Obr. 2. A – sekce „Železnice – zájem státu“; **B** – úzkorozchodový oplenský nákladní vůz na přepravu dlouhého dříví z období první republiky (© NTM; foto P. Sláma, 2025).

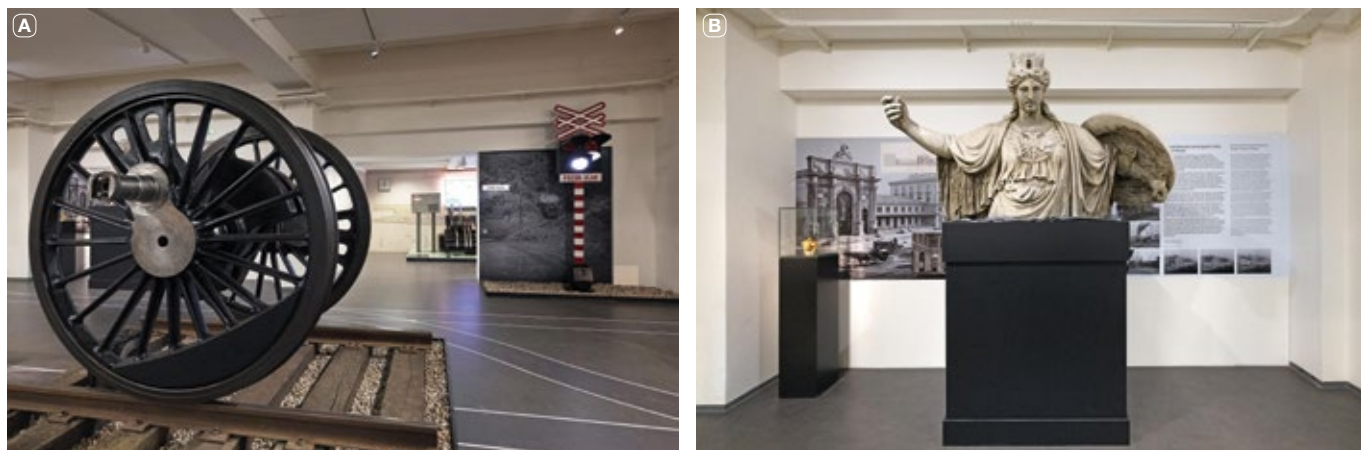
a zestátnění drah (obr. 2B), kdy železnice najednou přestala být tím jediným dopravním hegemonem a musela začít soupeřit s jinými druhy dopravy. Potom jsou v expozici tematické sekce, kde se věnujeme například zabezpečení na železnici, železničním stavbám a železniční architektuře, zajímá nás parní lokomotiva jako fenomén – té je věnován samostatný úsek (obr. 3) – a také železniční vůz, protože lokomotiva bez vagonu, jak se lidově říká, by byla k ničemu.



Obr. 3. Sekce věnovaná parní lokomotivě – vynálezu, který změnil svět (© NTM; foto P. Sláma, 2025).

Výstavu samozřejmě tvoří především sbírkové předměty, muzejní exponáty, předpokládám, že stěžejní jsou všechny a že prošly pečlivým výběrem. Pojďme některé z nich blíže představit. Na co se návštěvníci mohou těšit?

Snažili jsme se výstavu koncipovat tak, aby tam byly jak reálné a pokud možno i rozměrné předměty ve své fyzické podstatě, tak samozřejmě i celá řada modelů, díky nimž do výstavy dostaneme např. lokomotivy, které bychom tam jinak než jako modely vystavit nemohli. Z těch exponátů, které jsou v životní velikosti a jsou to originály, zmíním tři. Za prvé je to dvojkolíz z parní lokomotivy Mikádo z roku 1932, které má průměr skoro dva metry a váží pět a půl tuny, skutečně impozantní exponát (obr. 4A). Dále se nám podařila velice cenná zápůjčka z Muzea hlavního města Prahy, a to socha Austrie z nádraží Praha-Těšnov (obr. 4B). Toto nádraží bylo otevřeno shodou okolností před 150 lety a před 40 lety bylo bohužel zbořeno. Několik fragmentů se tehdy podařilo zachránit, například právě část sochařské výzdoby. Nejpůsobivější socha přímo nad průčelím budovy nádraží byla právě Austrie, personifikace Rakouska. Na naší výstavě opět



vypadá opravdu majestátně. Dále se nám do výstavy podařilo získat, a dokonce zprovoznit stavědlový přístroj ze stanice Trhový Štěpánov (obr. 5). Návštěvníci si mohou díky simulaci, která je propojena s přístrojem, vyzkoušet práci výpravčího v této stanici. To také souvisí se zmíněným tématem zabezpečení a řízení železnice. Pozoruhodných exponátů je samozřejmě ještě celá řada, ale na ty se musejí čtenáři *Staleté Prahy* přijít podívat sami.

Obr. 4. **A** – hnací dvojkolí parní lokomotivy řady 387.0; **B** – vrchní část sochy Austrie z průčelí zbořeného nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Praze-Těšnově (© NTM; foto P. Sláma, 2025).



Obr. 5. Interaktivní tzv. Ústřední mechanický stavědlový přístroj se samočinným závěrem výměn ze stanice Trhový Štěpánov – sekce „Staň se na chvíli výpravčím“ (© NTM; foto P. Sláma, 2025).

Samozřejmě věřím, že výstava počítá i s „malými“ návštěvníky a fanoušky železnice...

Naším záměrem od počátku bylo, aby výstava upoutala jak běžného návštěvníka, tak fajnšmekra. Zároveň si myslím, že je zábavná i pro dětského návštěvníka. Hned u vchodu je dětský koutek, kde si děti mohou stavět vlastní trať a jezdit s vláčky, pro starší děti je vhodný i ten stavědlový přístroj. Jeho páky mají určitou hmotnost a výšku, není to tedy přímo pro nejmenší, asi tak desetileté dítě už si však na výpravčího zahrát může. Na výstavě máme funkční telegrafní stanici, tedy telegrafní klíč s displejem – pomocí znaků Morseovy abecedy můžete vytvořit vzkaz a následně zkontrolovat, jakou zprávu byste poslali. Je tam kolejová dráha, na níž si mohou návštěvníci, ať dospělí, nebo děti, posílat stylizovaná dřevěná dvojkolí a díky tomu lépe pochopit fyzikální princip dvojkolí železničního. V sále jsou rozmístěny telefonní přístroje, které jsou dodnes na dráze důležitým komunikačním prostředkem, a návštěvníci, včetně dětských, si mohou zavolat z jednoho konce sálu na druhý. Mnoho exponátů souvisí s každodenností cestování a návštěvník se ocitá přímo ve scénách jako ze starých fotografií (obr. 6).

Obr. 6. Sekce výstavy věnovaná architektuře na dráze, pohled na železniční stanici Leskovice na Vysočině na významné dopravní spojnici mezi městy Pelhřimov a Tábor (© NTM; foto P. Sláma, 2025).



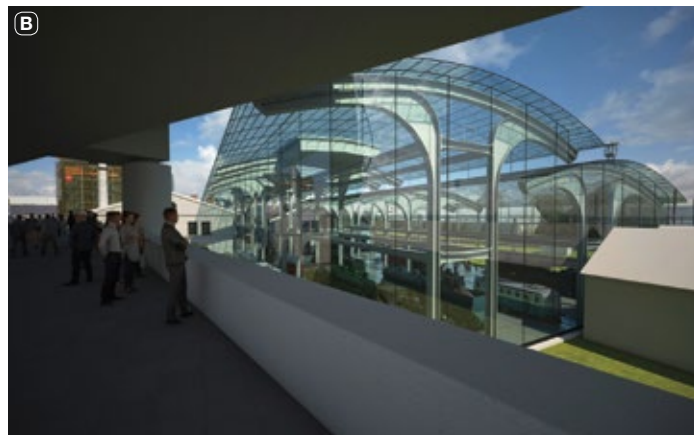
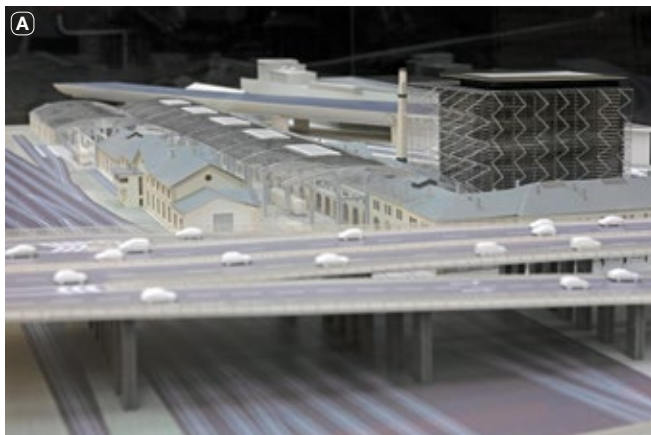
NTM oslavilo Rok evropské železnice 1825–2025 a s ním spojená výročí i řadou jiných akcí. Můžeme prosím shrnout, jaké železniční akce muzeum v roce 2025 připravilo?

Již jsem zmínil letní oslavy v Bujanově, kde jsme připomněli začátek výstavby česko-budějovicko-linecké koněspřežky. Zároveň jsme v květnu v rámci festivalu Open House otevřeli areál bývalého lokomotivního depa na Masarykově nádraží, které v roce 2025 slaví 180 let svého vzniku, tedy místo našeho budoucího Muzea železnice a elektrotechniky. Na akci přišlo několik tisíc návštěvníků, takže pro velký zájem bychom rádi tuto akci opakovali i příští rok. Současně jsme i letos podnikali jízdy s naší muzejní vlakovou soupravou – v čele s parní lokomotivou „Ušatou“ z roku 1940 a se soupravou historických vozů. V jízdách budeme pokračovat i příští rok, kdy se naše muzejní souprava tažená parní i diesellovou lokomotivou opět vydá do různých koutů republiky.

Spojení Masarykova nádraží a vznikajícího Muzea železnice a elektrotechniky Národního technického muzea se ve veřejné debatě objevuje stále častěji. Můžete prosím projekt nového muzea na závěr blíže představit?

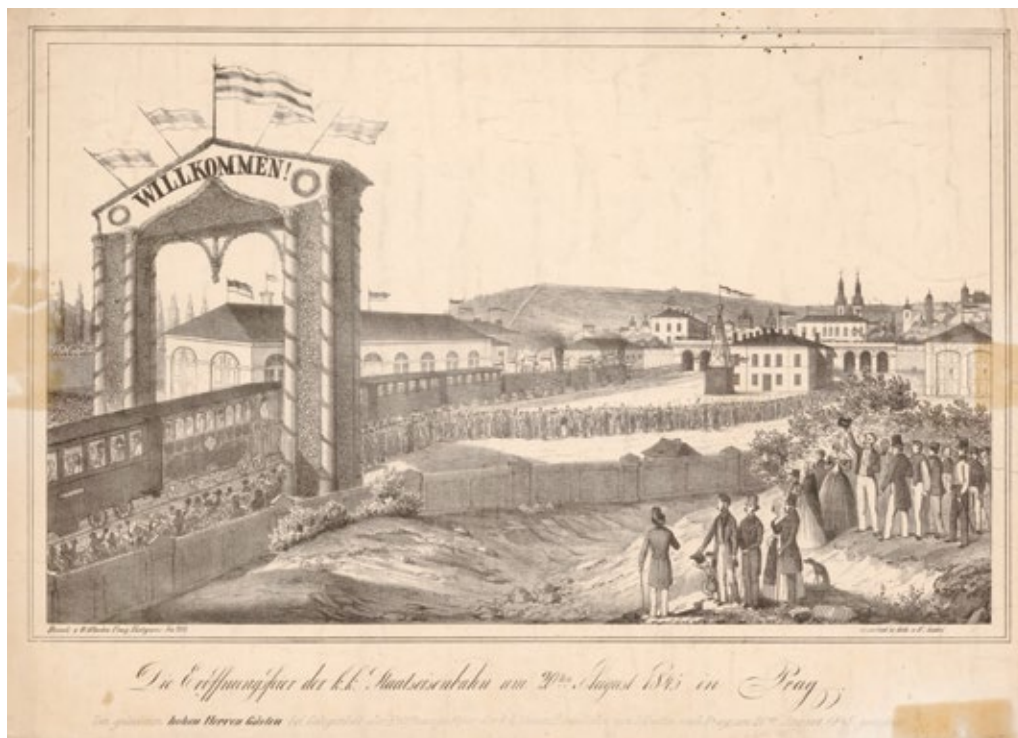
Národní technické muzeum pracuje na přípravě nového muzea v centru Prahy už řadu let. Po vzoru některých zahraničních muzeí se rozhodlo pro spojení témat železnice a elektrotechniky do jednoho muzejního celku, neboť tyto obory se v minulosti velmi významně ovlivňovaly a doplňovaly (obr. 7A). Kurátoři NTM připravili scénáře budoucích expozic, které budou prezentovat dané obory v širší a záběru, jaký si zasluhují, a to na mnoha tisících metrech čtverečních výstavní plochy včetně stovek metrů krytých kolejí, na nichž budou vystaveny největší exponáty – lokomotivy a železniční vozy (obr. 7B). V současné době již probíhá restaurování budoucích exponátů muzea a zároveň též výběr generálního projektanta stavby. Otevírat by se podle současných předpokladů mělo v roce 2030. Dá se říci, že výstava „Co stvořilo železnici, co stvořila železnice“ je malou ochutnávkou toho, co návštěvníci uvidí v budoucím muzeu.

Expozice vznikajícího muzea ponese název „Dvě století železnice“ a představí poutavou a moderní formou historii a nejdůležitější momenty železniční dopravy v českých zemích v evropském i celosvětovém kontextu. Samostatný prostor bude věnován tématům jako železniční oprávenství, stavitelství, kultura cestování, řízení provozu na dráze a nezapomeneme ani na rozsáhlé a interdisciplinární téma železnice v umění. Každá z tematických expozic bude mít svůj jedinečný vzhled a pojetí. Ve shodě se současnou výstavou budou některé z nich cílit na oživení historie využitím autentických interiérů a předmětů v životní velikosti, jiné budou založeny více na výkladu a využití modelů, nákrešů a dalších didaktických pomůcek k seznámení návštěvníka s některými komplikovanějšími fenomény světa železnice.



Stálá expozice elektrotechniky bude na čtyřech podlažích a střeše představovat vybrané základní elektrotechnické obory. Jednotlivá poschodí budou nepřímě propojena hledáním odpovědi na otázku, jak člověk vnímá elektřinu skrze konkrétní oblasti lidské činnosti, v nichž člověk s elektřinou pracoval a pracuje. Každá z tematických kapitol představí jinou formou nejen to, jak lze elektřinu chápat, ale též, jakým způsobem fungovala coby faktor propojování společnosti, modernizace a proměny komunikace.

Obr. 7. A – model budoucího Muzea železnice a elektrotechniky, které najde své umístění v budovách původního lokomotivního depa a dílen Masarykova nádraží (© NTM; foto P. Sláma, 2023); **B** – vizualizace budoucího Muzea železnice a elektrotechniky, jak se s ním mohla veřejnost seznámit již roku 2018 (© NTM, 2018).



Obr. 8. Slavnostní zahájení provozu dráhy Olomouc–Praha a současně příjezd prvního parního vlaku do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží dne 20. srpna 1845. Od této události uplynulo právě 180 let (Archiv NTM).

Velice děkuji za rozhovor.

Já také děkuji a doufám, že se čtenáři Staleté Prahy přijdou na výstavu do Národního technického muzea podívat. Otevřena bude do srpna 2026.

Ptal se Jan Duda

Stálá expozice
Národního technického muzea
v Centru stavitelského dědictví
NTM Plasy



Středověké stavební stroje

Ve spolupráci

Generální partner NTM

Hlavní mediální partner

Mediální partner





Národní technické muzeum

Kostelní 42, Praha 7

www.ntm.cz

CO STVOŘILO ŽELEZNICI, CO STVOŘILA ŽELEZNICE

3|10|2025 – 30|8|2026

Výstava Národního technického muzea

200 ROK
EVROPSKÉ
ŽELEZNICE
1825–2025

Ve spolupráci



Generální partner NTM



Hlavní mediální partner



Mediální partner



Partneři výstavy



NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM

Navštivte expozici
DOPRAVA



Navštivte expozici DOPRAVA.
V expozici naleznete to nejlepší ze
sbírky automobilů, motocyklů
a jízdních kol a mimořádné exponáty
z dějin letectví i železniční dopravy.



Hlavní budova NTM

Kostelní 42, Praha 7, 170 00

Otevírací doba: úterý – neděle 9:00 – 18:00
včetně státních svátků

www.ntm.cz



Výstava Národního technického muzea
An Exhibition of the National Technical Museum



Výstava se koná pod záštitou prezidenta České republiky Petra Pavla.
The exhibition is held under the auspices of the President of the Czech Republic, Petr Pavel.

Nejdelší ————— motocykl na světě

BÖHMERLAND NEBO ČECHIE

5/11/2025 ————— 22/3/2026

**Böhmerland
or Čechie**
The longest
motorcycle
in the world

Výstava vznikla ve spolupráci:
Čechie-Böhmerland club,
Verkehrsmuseum Dresden,
Deutsches Technikmuseum Berlin
Sudetendeutsches Museum München

Národní technické muzeum
National Technical Museum
Kostelní 42 Praha 7
www.ntm.cz

