

Inventáře a katalogy Zemského archivu v Opavě

Číslo listu NAD: 928

Číslo pomůcky: 56/1

MORAVSKOSLEZSKÁ VOZOVKA, AKCIOVÁ SPOLEČNOST
STUDÉNKA
(1900) 1928 – 1945 (1961)

SDRUŽENÝ INVENTÁŘ

Zpracovaly: Marcela Lexová
Marie Hulvová

O b s a h

Moravskoslezská vozovka, a.s. Studénka

Úvod str. 5 – 10

I. Úřední knihy

- 1. Správní knihy 11
- 2. Provozní knihy 11-12

II. Spisový materiál

1. Spisy

- a) vedení a správa 13-18
- b) zaměstnanci 18
- c) výroba 18

III. Účetní materiál

- 1. Účetní knihy 18-20
- 2. Účetní materiál aktové povahy 20-21

IV. Technická dokumentace

- a) rozpočtová a textová část 21-23
- b) stavební část (výkresová dokumentace) 23-24
- c) energetická část 24
- d) technologická část 25

V. Jiný materiál

- a) plány leteckého oddělení 25
- b) fotonegativy 26-135
- c) matrice 135

Podpůrný spolek dělníků Moravskoslezské vozovky, a.s. Studénka

Úvod 138-139

I. Úřední knihy

- 1. Správní knihy 140

II. Spisový materiál

- a) vedení a správa 140

III. Účetní materiál

- 1. Účetní knihy 140

Penzijní příplatkový fond zaměstnanců Moravskoslezské vozovky, a.s. Studénka

Úvod..... str. 143-144

I. Spisový materiál

1. Spisy

- a) vedení a správa..... 145
- b) zaměstnanci 145

II. Účetní materiál

- 1. Účetní materiál aktové povahy 145

Rejstřík věcný 147-149

Rejstřík místní a jmenný 150-151

Inventáře a katalogy Zemského archivu v Opavě

MORAVSKOSLEZSKÁ VOZOVKA, AKCIOVÁ SPOLEČNOST
STUDÉNKA
(1900) 1928 – 1945 (1961)

Inventář

Zpracovaly: Marcela Lexová
Marie Hulvová

Ú v o d

I.

Moravskoslezskou vozovku, akciovou společnost ve Studénce založil Adolf Schustala, syn Ignáce Schustaly, zakladatele kopřivnické vagónky a pozdější automobilky. V r. 1898 z kopřivnické vagónky pro neshody s ostatními akcionáři vystoupil i se svými bratry a rozhodl se pro založení konkurenční firmy. Pro novou vagónku bylo vybráno místo v sousedství Severní dráhy Ferdinandovy na rozhraní katastrů obcí Studénky a Butovic. Činnost akciové společnosti byla povolena dne 26.10.1900 výnosem vídeňského ministerstva vnitra s názvem firmy „Staudinger Waggongabrik A.G.“ se sídlem v Butovicích u Studénky. Poté byla firma dne 12.12.1900 zapsána do firemního rejstříku Krajského soudu v Novém Jičíně, čímž byla podle tehdy platných zákonů oficiálně založena. V r. 1920 došlo ke změně názvu na „Studénská továrna na vagóny, a.s.“. Po první světové válce zůstalo na území Československa šest vagónek a jejich kapacita vysoce překračovala potřeby ČSD. Proto ČSD objednávaly vagóny na základě veřejné soutěže, mohla studénská vagónka díky nižší režii nabízet své výrobky levněji než konkurenční podniky. Proto se Franz Ringhoffer snažil o její zapsání do svého koncernu. Když neuspěl se svými návrhy u A. Schustaly, nabídl největšímu akcionáři studénské vagónky Felixi Čížíkovi výměnu studenských akcií za akcie kopřivnické automobilky. Po uskutečnění této výměny získal Ringhoffer většinu akcií vagónky. Od 20.9.1928 se změnil název na „Moravskoslezskou vozovku, a.s. ve Studénce“. V rámci Ringhofferova koncernu zůstala vagónka až do r. 1945.

Firma měla povoleno produkovat:

- a) železniční vozidla všeho druhu, jejich součástí a zařízení, obzvláště vagóny pro přepravu osob a nákladů;
- b) silniční povozy, přepychové vozy (kočáry) a automobily všeho druhu;
- c) železniční potřeby, pomocné nástroje, mostní váhy a všechny ostatní předměty potřebné ke stavbě a provozu železnic, tramvajových, omnibusových a podobných podniků, dále plechových a litinových předmětů a nábojnic.

První objednávka byla zaevidována 26.9.1900 na kotlový vůz R 186 pro firmu Parnaus a Sussman v nynějším Polsku, který byl jako první vyrobený vyexpedován dne 29.3.1901. Hlavní sortiment výroby byly nákladní vozy nejrůznějšího provedení, které doplňovaly osobní vozy (převážně dvounápravové), poštovní a služební. Mezi výrobky firmy náležely i elektrické a motorové lokomotivy, tramvaje apod. (první tramvaj byla vyrobena v r. 1904). V r. 1910 se začalo s výrobou pro rakouskou a posléze Československou armádu (polní kuchyně, lafety, káry na nábojnice aj.). V rámci přidružené výroby se stavěly motorové tříkolky, různé typy karosérií pro nákladní a osobní automobily a autobusy, vyráběly se spirálové vrtáky značky STOWAG a ELITE. Ke konci 20. let se ve výrobě objevily poprvé motorové vozy. Jejich stavba započala v r. 1927, a to vozem M 132,0 vybaveným benzínovým motorem Gräft-Stift s elektrickým přenosem výkonu systému Gebus. Po začlenění vagónky do Ringhofferova koncernu se do motor. vozů začaly montovat motory značky Tatra počínaje řadou M 122,0 – rok 1930. Během okupace produkovala firma především dvounápravové kryté nákladní vozy, kotlové vozy a ke konci války vozy řady Mci a Mcig určené k evakuaci obyvatelstva z měst ohrožených nálety.

Vedle dodávek pro státní dráhu bylo nutno zaměřit se z důvodů využití kapacity továrny i na exportní zakázky a objednávky soukromých objednavatelů, jako majitelů továren, cukrovarů,

dolů apod., kteří přicházeli s různými požadavky na konstrukci skříní železničních vozů. Tyto požadavky se projeví např. u vozů na pivo, mléko, pro přepravu koní a drobného zvířectva.

V oboru osobních a přívěsných vozů se v r. 1948 začaly vyrábět přívěsné vozy Clm a v r. 1949 přívěsné vozy Calm. Po r. 1950 byl do výroby zařazen čtyřnápravový rychlíkový vůz řady Ca, který měl nahradit zastaralé předválečné typy.

Výrobní program studénské vagónky obohatilo zavedení letecké výroby o sortiment, který se lišil od dosavadní pracovní náplně. Na podzim 1934 začali zástupci Ringhofferova koncernu vyjednávat s ing. Karlem Tomášem, statikem a aerodynamikem pražské továrny „Letov“, a snažili se ho získat pro nově vzniklé letecké oddělení ve Studénce. Spolu s ing. Tomášem odešli z „Letova“ i další odborníci, a tak dnem 1.7.1935 zahájilo letecké oddělení Tatra svou činnost. Prvním výrobkem tohoto oddělení byl licenční akrobatický dvojplášník Bucker Bü – 131, označený jako Tatra – 131. Těchto letadel bylo ve Studénce vyrobeno 35 kusů. Na tuto práci navazovalo zhotovení výkresových podkladů těžšího licenčního typu Avro 626 „Prefect“. Oba typy patřily k nejlepším na světě ve své kategorii a svou jednoduchou konstrukcí umožnily rychlé zapracování nových zaměstnanců. Po úpravách ve Studénce byl „Prefect“ označen jako Tatra – 126.

Dále byly vyrobeny jednoplošníky vlastní konstrukce, a to T-001, T-101, T-201 a T-301. Letadla stavěná ve Studénce prokázala svou kvalitu tím, že se stala držitelé několika světových rekordů ve své kategorii.

Po okupaci bylo letecké oddělení v r. 1939 zrušeno a letečtí odborníci přešli do Otrokovic, kde se pokračovatelem studénských letounů stal letoun Trenér Z – 26.

Vybudováním průmyslového závodu v převážně zemědělské oblasti přineslo několik problémů. Jedním z hlavních byl nedostatek dělnictva, a proto byli nábořem získávání kvalifikovaní zaměstnanci z Kopřivnice. Další pracovníci přicházeli ze Vsetína a jiných valašských obcí. Již v samém počátku rozvoje vagónky byla větší část zaměstnanců české národnosti, zatímco vedení, až na nepatrné výjimky, bylo převážně německé.

V r. 1945 byla Moravskoslezská vagónka, akciová společnost ve Studénce dána pod národní správu spolu s ostatními závody Ringhofferova koncernu. V r. 1946 došlo ke zřízení národního podniku Tatra Praha, jehož závodem se stala i vozovka ve Studénce pod názvem „Tatra, n.p., závod Studénka“.

Od 1.1.1950 došlo v rámci reorganizace řízení průmyslových podniků k vytvoření samostatného n.p. Vagónka Tatra Studénka – Butovice.

II.

Z celkové situace vyplývá, že o archivaci písemností nebylo pečováno. Velká část písemného materiálu byla nedbalostí a válečnými zásahy zničena. Pokud se některé písemnosti uchovaly, byly předány do podn. archivu Moravskoslezské vozovky a.s. ve Studénce. S rokem 1945 se projevil zájem o písemný materiál. Proto část písemností do r. 1945 a písemností vzniklých již z činnosti národního podniku, byla soustředěna do sklepních prostorů ve správní budově podniku, odtud v r. 1950 byla převezena do sklepů v nových prostorách v sídlišti TATRA-domovy. V této době byl dočasným vedením a uspořádáním spisového materiálu pověřen Boleslav Hudec. Brzy odešel ze závodu, takže evidence a třídění písemností se neprovádělo. Po jeho odchodu byl funkcí podn. archiváře pověřen Jaroslav Štreit, který pro jiné úkoly v podniku s organizací archivní a spisové služby ani nezačal. V r. 1955 na jeho místo nastoupil Ludvík Hanzelka. Postupně byly prováděny práce související s vytříděním písemného materiálu a bylo přistoupeno k ukládání a hrubému pořádku fondů. Na základě rozhodnutí archivní správy ministerstva vnitra ČSR čj. AS/2-3849/81 ze dne 8.12.1981 byly dne 26.8.1982 pod př.č. 39/82 předány písemnosti Moravskoslezské vozovky, a.s. ve Studénce (dříve Studénská továrna na vagóny v Butovicích) Státnímu oblastnímu archivu v Opavě.

III.

Při pořádání archiválií fondu Moravskoslezská vozovka, a.s. ve Studénce bylo použito inventárního seznamu, který byl vyhotoven v r. 1965 podnikovým archivářem L. Hanzelkou, jenž si vytvořil vlastní systém, jelikož původní, pokud vůbec existoval, se nedochoval. Archivní fond obsahuje úřední knihy, spisový materiál, stavební technickou dokumentaci, fotonegativy, matrice a plány leteckého oddělení. Zpracování v podnikovém archivu bylo sice pečlivé, ale značně nepřehledné a původní ukládací systém nevyhovoval současným pořádacím metodám, tudíž byl vytvořen systém nový:

I. Úřední knihy

1. Správní knihy
2. Provozní knihy

II. Spisový materiál

1. Spisy
 - a) vedení a správa
 - b) zaměstnanci
 - c) výroba

III. Účetní materiály

1. Účetní knihy
2. Účetní materiál aktové povahy

IV. Technická stavební dokumentace

- a) rozpočtová a textová část
- b) stavební část (výkresová dokumentace)
- c) energetická část
- d) technologická část

V. Jiný materiál

- a) Plány leteckého oddělení
- b) Fotonegativy
- c) Matrice

U písemností technické dokumentace a u plánů leteckého oddělení byl zachován původní systém podn. archiváře, jelikož při jeho změně by došlo k porušení vnitřní struktury těchto dvou celků.

Fotonegativy byly zpracovány do tématických celků (podle typů vozů) a v rámci těchto celků seřazeny chronologicky. Písemnosti fondu jsou fyzicky dobře zachovalé, psány německy, ojedinele česky. Při pořádání byla provedena vnitřní skartace duplicitního materiálu, množství konceptů, průvodních přípisů, běžné korespondence a dalšího materiálu z historického hlediska bezcenného.

K fondu byl vyhotoven místní a věcný rejstřík.

IV.

Archivní fond obsahuje i přes svou mezerovitost cenné písemnosti ke zpracování historie firmy, k jejímu hospodaření, výstavbě, růstu i poklesu výroby, k obchodu, k zaměstnanosti a sociálním poměrům dělnictva. Z badatelského hlediska jistě budou k nejzajímavějším materiálům náležet fotonegativy a plány leteckého oddělení, zastoupeny ve fondu ve velké míře.

V.

Fond uspořádaly v r. 1991 Marcela Lexová a Marie Hulvová. Inventář sestavila a úvodem opatřila M. Lexová v Zemském archivu v Opavě v listopadu 1991. Ke dni 1.12.1991 fond čítá 35 úředních knih, 39 účetních knih, 29 kartonů aktového materiálu, 3035 plánů, 2172 negativů, 63 matric, celkem 210 inventárních a 166 evidenčních jednotek.

Použitá literatura:

Jan Krumbach: Letouny Tatra, Praha
„Vagonář“ – časopis

Název fondu: Moravskoslezská vozovka, a.s. Studénka

Značka fondu: MSV Studénka

Časový rozsah fondu: (1900) 1928 – 1945 (1953)

Počet inventárních jednotek: 210

Počet evidenčních jednotek: 166

Místo uložení: Opava, Masarykova 39/41

Stav ke dni: 1.12.1991

Fond uspořádaly: Marcela Lexová

Marie Hulvová

Inventář sestavila: Marcela Lexová

Stran: 136

Přepsala: Dagmar Dluhošová

Vazbu provedl: Karel Sedláček

Inventář schválil: PhDr. Karel Müller v.r.