



ŠTRAMBERK

3/2011

ZPRAVODAJ MĚSTA



OBSAH

Jaroslav Michna
Štramberský motiv titulní strana obálky

Jaroslav Michna
Štramberský motiv 2. strana obálky

Anna Rašková
Společenské a kulturní akce listopad — prosinec 2011 4

Kolektiv autorů
130 let trati Studénka — Štamberk
Železnice Studénka — Štamberk 10
Od formanů k železnému dráze 21

Oldřich Holub
Z Kroniky města Štamberka 32

Jaroslav Michna
Štramberský motiv 3. strana obálky

Jaroslav Michna
Štramberský motiv 4. strana obálky

V předchozím čísle jsme v článku Věry Horákové otiskli nedatovanou dobovou fotografii zachycující skupinu pěti štramberských Sokolů s čtyřmi dívkami, s horizontem Kotouče v pozadí. Autorka vyslovila naději, že snad někdo z pamětníků pozná některou ze zde zachycených postav. Ve spolupráci s členem letopisecké komise p. Lubomírem Bárem a pí Marií Turskou se podařilo identifikovat všechny osoby (za spolupráci děkuji rovněž p. Josefu Adamcovi).

Zleva doprava:

Slav. Hykel (bydliště Zauličí „Frackuv“)

Blažena (Blaža) Jeličová (roz. Jašková)

Ladislav (Laďa) Hykel („Pekařuv“)

Zdeňka Šmídková (roz. Bárová)

JUDr. Bohuslav (Slavek) Šmídek (manželé Šmídkovi se odstěhovali do Prahy)

Olga Bárová, Dolní ulice

Ruda Jurák (bratr Bedry Juráka)

Blažena (Blaža) Bartoňová

Alois Hykel (manželé, Plaňava)

ZPRAVODAJ MĚSTA ŠTAMBERKA č. 3/2011

Zodpovědný redaktor: Aleš Durčák (od r. 2001). **Redakční rada:** Jaroslav Hanzelka, Stanislav Hejtmančík, PhDr. Anna Hřrková, Bohumil Kresta, Josef Marek a Věra Michnová. **Přepis a jazyková korektura textů, návrh grafické podoby a výběr reprodukcí:** Aleš Durčák. Copyright si podržují autoři, kteří rovněž ručí za věcnou správnost jednotlivých příspěvků. Redakce si vymezuje právo stylistických úprav a krácení textu. Nevyžádané materiály zůstávají součástí archivu ZMŠ. Adresa redakce: Muzeum Zdeňka Buriana, Náměstí 456, 742 66 Štamberk, tel.: 556 852 240, e-mail: mzb@stramberk.cz, www.zdenekburian.cz. **Vydává:** Městský úřad Štamberk (tisk povolen rozhodnutím č.j. 1217/94–RR–408 referátu regionálního rozvoje Okresního úřadu v Novém Jičíně dne 3. 11. 1994). Vychází: 4× ročně (od r. 1987). **Příloha (samostatně neprodejná):** Štamberk — Sběratelská série pohlednic (od r. 2004). **Výroba:** Tiskárna *Beatris*, Dobrá. Prosinec 2011.

SPOLEČENSKÉ A KULTURNÍ AKCE LISTOPAD — PROSINEC 2011

Anna Rašková

Většina lidí ví, že něco nejde udělat, a tak to nedělají. A pak přijde jeden, který to neví, a udělá to.

Albert Einstein

Zima — nezima? Tento způsob zimy — nu, nic moc. Na jedné straně ušetříme za topení, nemusíme se bát upadnutí, ale co na to příroda? Chová se jako poblázněná. Kvetou rostliny, vidíme táhnout husy a jiné nenormálnosti. Nejprve se namlsáme hezkého počasí, pak přijde jedno sněžení a je kalamita.

Když však máme sucho pod nohama, lépe se nám chodí za kulturou.

Listopad byl velmi bohatý na kulturní zážitky. Začali jsme tradičním, již XVIII. ročníkem Posezení u cimbálu. Konalo se 11. listopadu. Ochutnali jsme také mladá svatomartinská vína. Vyhrávala nám Cimbálová muzika Soláň z Rožnova p. R. Mladí muzikanti se trefili do noty většině návštěvníků. O dva dny později v neděli 13. listopadu jsme vernisáží otevřeli výstavu betlémů s názvem Štramberské Vánoce. Relax v Podhůří Beskyd připravil v rámci cyklu Jazz u písarů setkání se Zdeňkem Zdeňkem a Markétou Zdeňkovou. Své místo v nabídce kultury má také Předadventní koledování aneb Vánoce budtež vítány. Zároveň s tímto probíhal Předvánoční jarmark v sále kulturního domu. Zde vystoupila skupina Ogaři se štramberskými koledami a děti ze základní školy se zvonkováním. Návštěvnost byla opravdu veliká. Relax připravil 24. listopadu v rámci cyklu Hvězdy nad Moravským Betlémem koncert mladičké účastnice soutěže Česko–Slovenská Superstar Moniky Bagárové.



Posezení u cimbálu, 11. listopadu 2011 (foto Jar. Michna)

Prosinec jsme, společně s Divadelním souborem Pod věží, začali pohádkou pro děti Byl jednou jeden král. Některé děti dostaly mikulášskou nadílku už 3. prosince, protože ta byla součástí pohádkového představení. V tu dobu na náměstí Relax pořádal svého Štrambeského Mikuláše. Zcela vyprodaný sál zhlédl 10. prosince nezapomenutelné představení Štěstí Květy Fialové. Úspěšně jí sekundoval její mladý herecký kolega Jožka Kubáník. Kdo přišel, určitě nelitoval pěkně prožitého předvánočního času, vyplněného spoustou moudrých myšlenek a humorných příběhů. O den později 11. prosince navštívila Jazz u písarů Teresa Polk. Relax také 13. prosince v rámci cyklu Hvězdy nad Moravským Betlémem uspořádal v kostele sv. Jana Nepomuckého koncert Českého chlapeckého sboru z Hradce Králové. Co však neodmyslitelně patří do koloritu štramberských Vánoc, to je tradiční Živý betlém, konaný 26. prosince v Národním sadě. Na představení se podílejí všechny divadelní spolky ze Štramberka. Návštěvníci se vždycky provětrají a oslaví pěkně stráveným odpolednem poslední den vánočních svátků. Mnozí by si svátky bez betlému ani neuměli představit.

Nezapomeňte, že ke kulturnímu vyžití patří i naše kino. Jsme rádi, že se nám ho prozatím daří udržet, otázkou zůstává, na jak dlouho. Hraje se každý týden v neděli v 18.30 hodin. Nabídka filmů je velmi bohatá a pestrá. Můžete zhlédnout nejnovější filmy naší i světové produkce. Návštěvníci si přišli a jistě přijdou na své a to nejenom cenou vstupného, ale i výběrem filmů. Hrajeme i školní představení. Do našeho kina jezdí také diváci z okolních měst a vesnic, kde už kino nemají.

Sledujte plakáty, novinky a ostatní propagační média a přijďte mezi nás.

Jsme tu pro druhé lidi, především pro ty, na jejichž úsměvu a blahu závisí naše vlastní štěstí.

Albert Einstein

Přeji všem čtenářům pěkný a láskyplný rok 2012.



Štramberské Vánoce, 13. listopadu 2011 (foto Tomáš Münster)



Předadventní koledování aneb Vánoce budtež vítány, 23. listopadu 2011 (foto Tomáš Münster)



Předadventní koledování aneb Vánoce budtež vítány, 23. listopadu 2011 (foto Tomáš Münster)



Za Mikulášem a čertem, 3. prosince 2011 (foto Valašské království s.r.o.)



Štěstí Květy Fialové, 10. prosince 2011 (foto Tomáš Münster)



Tomáš Kočko & Orchestr, 14. prosince 2011 (foto Valašské království s.r.o.)



Koncert ZUŠ Štramberk, 15. prosince 2011 (foto Jar. Michna)



Živý betlém — Pásli ovce Valaši, 26. prosince 2011 (foto Dominik David)

K 130. VÝROČÍ ŽELEZNIČNÍ DRÁHY STUDÉNKA — ŠTRAMBERK (18. prosince 2011)

ŽELEZNICE STUDÉNKA — ŠTRAMBERK

Farní kronika kopřivnická s. 59—60, 120—128 (původní volný překlad z němčiny, jazykově neupraveno, kráceno)

Životní otázkou pro zdejší továrny jest železnice. A není žádné pochybnosti, že se tato svým časem do Kopřivnice povede! Důležitost železnice pochopil zejména p. Ad. Raška.

Již r. 1872 utvořil konsorcium ke stavbě železnice ze Studénky přes Příbor a Kopřivnici ke Štramberskému Kotouči. V konsorciu byli tito pánové: Adolf Raška, Ing. Šustala, Knauer ze Studénky, majitel obrovské pece na vyrábění vápna; Preissig, měšťanosta příborský, Fluss, majitel továrny na sukna v Příboře a bratři Guttmannové (miliónáři) v Moravské Ostravě. Tito pánové zadali k ministerstvu obchodu a orby žádost o povolení k trasírování dráhy normální ze Studénky do Kopřivnice. Žádosti bylo vyhověno a dráha byla trasírována a měla stát 900 000 zl. Vzdor ohromnému kapitálu bylo vypočteno, že dráha by se při 7 % vyplácela. I zakročili znovu u ministerstva o povolení k stavbě. Ministerstvo přijalo deputaci vlídně, přislíbilo vše, jen jestli konsorcium nebude žádat osvobození od daně. S takovou se vrátili z Vídně. Svolána nová schůze a usneseno, že konsorcium nechce od daně býti osvobozeno, nýbrž chce jen povolení k stavbě. Aby však konsorcium později nemělo opletačky s Teresiánským panstvím stran Kotouče, usneseno napřed Kotouč odkoupiti, což se také stalo. Tím se však věc trochu protáhla, a když do Vídně zavítala nová deputace a žádala o koncessi k stavbě, vytácel se tehdejší ministr Unger, Žid, že teď nemůže koncessi žádanou udělit, an musí napřed vyčkat, jaký výsledek bude míti v říšské radě projekt nový spojití Odru s Dunajem pomoci kanálu. Tak odpraveni, navrátili se deputanti nazpět. Mezi tím přišel krach r. 1873 a bylo po stavbě. Nemohu pomlčeti, že i Štramberští mnoho zavinili, že dráha posud povolena není. Konsorcium totiž žádalo od zastupitelstva obce štramberské, aby odprodalo pásmo obecních pozemků, táhnoucích se kolem Kotouče, na cestu a nabízeli za tento ladem ležící pozemek 2000 zl. Výbor štramberský však myslil, že Bůh ví co může teď na konsorciu vymoci: protahoval tu věc velmi dlouho a žádal konečně obnos 6000 zl., což ovšem byl požadavek přepjatý. Neboť co prospěje člověku truhla plná zlata, když nemá k té truhle klíček a přístup! A tak to je se štramberskými. Ve svých skalách mají ohromné jmění, ale což jim prospěje všechno toto bohatství, když je nemohou využítkovati a zpeněžiti, když jim k truhle schází klíč. A klíčem tím jest pro Štramberk železnice. Bez železnice bude na Štramberku vždy bída a nouze. Krátkozrakost obecní rady štramberské, že nepřijala nabídnutých 2000 zl. se již vymstila. Neboť kdyby byli přijali tenkrát ty peníze a uložili na úrok, mohli míti již teď 4000 zl. Tak mají neúrodné ladem ležící pastvisko, za něž ani za 100 roků 4000 zl. nedostanou.

Později r. 1875 se trasírovalo ze Studénky do Kopřivnice znovu a při tomto druhém trasírování vypočítána ta širokokolejná dráha i s parostrojem a potřebnými vagony na 480 000 zl. Stavitelé dráhy dle prvního trasírování byli by při skutečném provedení stavby získali 420 000 zl. Byla to tehdy doba švindlu a podvodu. Žádné poctivosti a spravedlnosti.

Při druhém trasírování vyšlo železo cent za 9 zl. Že i vzdor tomuto druhému trasírování se dráha nestavěla, toho vinu nesou bratří Guttmannové, židé, kteří za zády konsorcia kuli zradu; vyjednávali s konsorciem, jež chtělo spojití drahou města Hranice, N. Jičín, Příbor, Místek a Těšín, stran této stavby a tak osvědčilo se znovu pořekadlo: Žid zůstane vždy židem!

V r. 1880 se opět trasírovalo a sice pro úzkokolejnou dráhu. Dle tohoto trasírování byla dráha vypočtena na 320 000 zl. Tuto práci vykonala fa Gross a Knauer z Vídně. Tuto tragačovou dráhu chtějí stavěti bratří Guttmanové z Mor. Ostravy. Noviny přinesly zprávu, že prý ministerstvo obchodu Guttmanům nedalo povolení z ohledu strategických stavětí úzkokolejnou dráhu, což však nebylo pravda. Dne 16. a 17. prosince 1880 odbývala se politická komise. Obchodníci z Příbora, Frenštátu a Tiché se sešli v Kopřivnici k společné poradě a usnesli se jednohlasně na tom, protestovati proti úzkokolejně dráze a žádati ministerstvo, aby neudělovalo povolení ke stavbě úzkokolejné dráhy; zároveň se mají vyzvati obce, aby se remonstrovaly proti zamýšlené stavbě a odeslaly žádost na ministerstvo. Venkovské obce a města vskutku podepsaly protest proti stavbě úzkokolejné dráhy, jen Štramberk nepodepsal vzdor tomu, že zastupitelstvo bylo o to třikrát požádáno. Ukázali se býti Štramberáci! Měšťanosta Prosek se vyjádřil, že by 500 zl ani za to nepřijal, kdyby měl podepsati ten protest. "My si přejeme železnici, nechť je jakákoliv!" Tak smýšleli Štramberáci. Za to chvály zaslouží Příbor a Frenštát, kteří ochotně podepsali protest. Továrníci Šustala a Pokorný z Kopřivnice, Fluss a Russo z Příbora, Parma z Tiché, Křenkové z Frenštátu a Schlosser z Drholce zaslali žádost na ministerstvo obchodu a žádali povolení k stavbě širokokolejné dráhy. Žádost a protest podal ministerstvu p. lg. Schustala a Fluss. Dlouho se čekalo na odpověď, vyřízení žádosti i protestu. Odpověď nepřicházela. Jaro přišlo a pan Knauer ze Studénky přijel do Kopřivnice kupovat pozemky pro úzkokolejnou dráhu a brzy po něm přijel také Gr. Mildschuh z Kroměříže a nadingenieur Nezdera a tvrdili, že bratří Guttmannové již mají koncessi pro stavbu úzkokolejné dráhy; kupovali pozemky čtvereční sáh za 75 kr. Nevedlo se jim však valně v tomto počínání, neboť jen někteří prodali dobrovolně své pozemky. Ostatní žádali více a dobrovolně odprodati nechtěli, ani tenkrát, když se tvrdilo, že už byla udělena koncesse na stavbu úzkokolejné dráhy... Železnice se skutečně stavěla tam, kde se jim podařilo dobrovolně koupit pozemky; stavěla se zejména od Frantulíka, tj. od poslední chalupy kopřivnické až pod Kotouč a bylo všeobecné mínění, že vskutku bratří Guttmannové mají od ministerstva povolení stavětí úzkokolejnou dráhu. Potichu jsme se zlobili a po straně kutili. Podvodné jednání však se brzy objevilo.

Z čista jasna přišel od c.k. okresního hejtmanství v N. Jičíně zákaz stavby železnice, protože ministerstvo dosud neudělilo povolení. Tak byl ten zákaz odůvodněn. To trhlo s námi všemi. Ještě není všecko ztraceno! Tak jsme se těšili všichni. Následek toho byl, že 31. května 1881 zajeli do Vídně k hraběti Pino, ministru obchodu tito pánové; z Příbora pp. Fluss, Russo a Ferd. Pokorný; a radní Buzek; měšťanosta Preissig měl od Guttmanův oči zalepené, se nezúčastnil; — z Kopřivnice pp.: Ig. Šustala a dp. Rud. Vícha, co zástupce venkovských obcí; z Drholce p. Schlosser, z Frenštátu p. Křenek, z Tiché mladý p. Parma, — a žádali na ministerstvo koncessi k stavbě dráhy širokokolejné ze Studénky přes Příbor a Kopřivnici ke Kotouči.

Stavbu tu chtěla ihned provést vicinální banka z Prahy, jež byla dobře už zasvěcena do té trati a žádala od nás povolení koncesse. Proto mohla deputace směle před mi-

nistra předstoupiti. Ministr se vytácel, že nemůže prý udělit povolení k utvoření akciové společnosti, také prý nemůže povolit vydání akcií a konečně že by nové konsorcium muselo položit kauci a konečně že prý bratři Guttmannové mají již veliké výlohy a že by byli velmi poškozeni, kdyby jim ministerstvo mělo odepřít koncesi. Z řeči ministra vysvítalo, že tedy nám není příliš nakloněn a že máme na výsledek naději skrovnou. Odmítavými slovy hraběte Pino nedali se zástupcové tak lehce odbýt a odpověděli p. ministrovi, že jsou ochotni žádanou kauci složit, dále že nežádají o povolení k vydání železničních akcií, nýbrž že jen prosí o povolení k udělení koncesse k stavbě širokokolejně dráhy, což vyžaduje též prospěch státu, anebo aby byli bratři Guttmannové přinuceni, aby oni provedli stavbu širokokolejně dráhy. Na tuto repliku viděl ministr, že se nás tak lehké nezbaví a že bychom se mu mohli stát i nepohodlnými, a proto nás odkázal na bratry Guttmany, abychom s nimi napřed v míru jednali a je přiměli k tomu, by nám postavili širokokolejnou dráhu a ujistil nás konečně, že i on se přičiní, aby se uskutečnil tento kompromis. Tak jsme opustili síň ministra a vydali se k bratřím Guttmannům. Ti se vytáčeli, jak jen mohli, že prý se dráha širokokolejná nevyplácí, že již mají kolejnice, parostroje, mostky, vozy atd. pro úzkokolejnou trať objednaný a že je nutíme, aby vyhodili oknem 50 000 zl. atd. Konec jejich vytáček byl, že si tu věc ještě rozmyslí, a žádali, aby zítra se dostavili někteří členové deputace a dále v té věci vyjednávali. Mezi tím obdrželi bratři Guttmannové od hr. Pino pokyn, aby povolili stavbu širokokolejně dráhy, jinak že musí ministerstvo povolit koncesi výše jmenovanému konsorciu, jež chce splnit všechny podmínky. Příštího dne tedy podal Guttmann p. lg. Šustalovi a p. Flussovi ruku, že bude stavět širokokolejnou dráhu. Kdo byl radši než my! V pátečním čísle ze dne 8./7 1881 č. 154 přinesl Winner Zeitung oznámení o udělení koncesní listiny pro stavbu širokokolejně dráhy bratřím Guttmannovým dnem 15./6 1881.

Z toho vidět, že cesta výše jmenovaných pánů nebyla marná. Ministerstvo obchodu udělilo bratřím Guttmannovým koncesi na stavbu širokokolejně dráhy, a to je to, oč jsme žádali. Koncesse sama se nám celkem nelíbí, ale doufáme, že i tu se přání našemu vyhoví — poznenáhlu.

Dne 18./7 odprodali dobrovolně všichni rolníci pole společnosti železnici stavějící — až na Jana Rašku č. 73. Za jeden čtvereční sáh dostali 1 zl. 10 kr. a 10 kr. za úrodu, tedy celkem 1 zl. 20 kr. za čtvereční sáh. Stavba začala také na kopřivnickém území. Vrchním ingenieurem byl Nezdera, který se později stal ředitelem této dráhy. Jemu byli podřízeni dva bratři ingenieurové Karel a Julius Hauserovi, rozhodní to Čechové. Od Příbora do Štramberka řídil stavbu ing. Karel Hauser, od Příbora do Studénky ing. Julius Hauser. Partaříři stavby (Partheiführer) byli u Kotouče Frank a Kolčák a v Příboře Knauer a Milnety. Dne 24./11. přijel první parostroj do Příbora, do Kopřivnice přijel první parostroj dne 18./11. Tento první vlak měl 9 vagonů. Továrny, škola a fara vystřičily na uvítání toho prvního parostroje množství praporů.

Slavnostní otevření dráhy se stalo v neděli 18./12 1881, viz Neutitscheiner Wochenblatt:

Otevření c.k. soukromé místní dráhy Studénka–Štramberk. (Původní zpráva pro „Neutitscheiner Wochenblatt.“) Příbor, dne 19. prosince.

„Nulla dies sine linea“. Tento výrok velkého římského císaře překládáme zde volně: „Ani jeden rok bez místní dráhy“. Právě dnes před rokem byla otevřena c.k.

Novojičínská soukromá místní dráha a včera jsme oslavili otevření druhé místní dráhy v novojičínském kraji — c.k. místní soukromé dráhy Studénka – Štamberk. Veliký hospodářský význam, který s sebou ta dráha přináší, našel odezvu v nadšení obyvatelstva kraje, jímž prochází; její zásluhou ob stojí vítězně štamberkský vápenec, tak výborný, v soutěži s vápencem slezsko-pruským; dosud nacházel malé uplatnění pro veliké dopravní náklady; nyní možno očekávat vzestup vývozu tohoto vápence; nově otevřená dráha však přispěje epochálně k vzestupu početných průmyslových odvětví okresu Příbor a Frenštát a bude je podporovati podstatnou měrou. Je tedy lehce pochopitelné, proč obyvatelé oněch okresů slavili den otevření nové dráhy jako svátek, a jako den radosti.

Chceme zde podati stručně zprávu o slavnosti otevření, která měla charakter spíše rodinné slavnosti, protože pro katastrofu divadla na okružní třídě vysoké oficiální osobnosti se nemohly zúčastniti.

Už v sobotu ozdobili obyvatelé naše město — budovy věnci, symbolickými znaky a prapory. Jitro slavného dne bylo zahájeno hudbou na náměstí, jež přednesla kapela zdejšího spolku válečných vysloužilců. O ½ 11. hod. odjelo slavnostní komité průmyslníků kočáry do Studénky, aby tam přivítali a pozdravili pp. Wilhelma a Davida rytíře z Guttmannů a ostatní slavnostní hosty. Byli to okresní hejtmán Krükl z Nového Jičína, dopravní inspektor severní dráhy Kühnert z Mor. Ostravy, důlní ředitel Kupelwieser z Vítkovic, těžař Vondráček z Mor. Ostravy, ředitel továrny Schneider ze Studénky, deputace ředitelství místní dráhy novojičínské, skládající se z pp.: Dom Markus, radního Karla Drösslera a podnikového vedoucího Schvaka a mnoha průmyslníků z okolí.

Pan Ignác Fluss z Příbora jako mluvčí komitého průmyslníků vyslovil pp. Guttmannům díky za zbudování dráhy; tím bylo vytvořeno dílo, přinášející požehnání zdejšímu kraji. Pan Vilém rytíř z Guttmannů děkovně odpověděl, že ho těší, když vidí, že zbudováním dráhy prokázal přiměřenou službu své domovině a vyjádřil přání, aby se splnily všechny naděje, které byly vkládány do připravované nové dráhy.

V čekárnách I. a II. třídy nádražní budovy Severní dráhy ve Studénce bylo pak podáno bohaté občerstvení. Když se skončilo, nastoupili hosté do připraveného vlaku zahajovacího, který sestával z lokomotivy „Příbor“, bohatě vyzdobené a ze 4 vozů I. třídy a jednoho II. třídy. S půlhodinovým zpožděním proti plánu opustil pak slavnostní vlak stanici Studénku.

V Příboře se o 1/2 1 hod. sešlo obecní zastupitelstvo, pěvecký a hudební spolek s praporem, veteránský spolek s hudbou, a spolek dobrovolných hasičů u městské radnice; když se sestavil průvod, hnuli se za zvuku hudby směrem k nádraží; po příchodu na nádraží zaujaly spolky místa jim vyhrazená. Zástup čítající tisíce lidí čekal na příjezd slavnostního vlaku. Následkem zpožděného odjezdu přijel na příborské nádraží až ve 2 hodiny. Střelba a pískot lokomotivy oznamoval jeho příjezd.

Na dvoře bohatě vyzdobené soukenické továrny Flussovy, kolem níž vede trasa dráhy v bezprostřední blízkosti, stáli shromážděni všichni zaměstnanci tohoto závodu. Přivítali a provázeli projíždějící vlak jásavým voláním; právě tak tomu bylo při vjezdu slavnostního vlaku do nádraží. Tisíce lidí volaly „hoch“ a „sláva“. Kapela zahrála veselý pochod.

Když vlak zastavil a vystoupil z něho p. Vilém rytíř z Guttmannů, pozdravil jej starosta Preissig, stojící v čele městského výboru, srdečným projevem; Vilém Guttmann poděkoval obdobně a zdůraznil, že díky nepatří jemu, nýbrž tomu, kdo svým zákono-

dárstvím umožnil postavení dráhy J.V. císaře F. Jos. I., a vyzval přítomné, aby svolali na slávu J.V.: „Ať žije vznešený císař František Josef I.“ Pak do burácivého volání zahrála hudba hymnu. Pak vstoupili do vlaku příborští slavnostní hosté a vlak se hnul směrem ke stanici Drholec.

V Drholci na nádraží rovněž slavnostně vyzdobeném byli pp. Guttmanni pozdraveni továrníkem na nábytek p. Schlosserem a továrníkem na výrobu bavlněných věcí z Frenštátu p. Frant. Křenkem ml., jménem všech továrníků z Frenštátu. Stanice Drholec byla vyzdobena dvěma obelisky, které byly spojeny obloukem ohnutého dřeva, jak se používá v továrně Schlosserově a vkusně vyzdobeny. Zde také obdržel p. Guttmann od dělníků jmenované továrny přepychové křeslo. Za zvuku hudby hnul se pak vlak směrem ke Kopřivnici.

I kopřivnické nádraží bylo bohatě vyzdobeno, stejně jako budovy obce, zvl. továrna na výrobu kočárů p. Ig. Šustaly a spol. U brány do továrny byly postaveny tři velké obelisky z jedlového, — ozdobené prapory říšskými, zemskými, dále barvami německými a součástkami kočárů, a to velmi vkusně.

Když vjížděl vlak do nádraží, zahrála zde stojící hudba c.k. pěšího pluku č. 57 národní hymnu, Když vystoupili bři Guttmannové z vlaku, byli pozdraveni p. továrníkem Janem Šustalou. Vyslovil naději, že dráha, která bude sestrou domácího průmyslu, bude opět nápomocna a svolal na slávu budovatelů dráhy. Pak p. David Guttmann poděkoval a další slavnostní hosté přistoupili do vlaku, pokračovala jízda směrem do Štramberka.

I štramberské nádraží bylo slavnostně vyzdobeno. Hasiči lemovali budovu; před budovou očekával příjezd vlaku starosta Prosek s městskou radou. Po přivítání bři Guttmannů starostou Proskem většina hostů spolu s Davidem Guttmannem vykonali cestu — jízdu do konečné stanice dráhy pod Kotoučem. Po jejich návratu byl připraven odjezd slavnostního vlaku zpět. Do Příbora dojel zpět o 3/4 na 4. V Kopřivnici přijal vlak kapelu pěšího pluku č. 57. V Příboře se tato hudba postavila v čelo slavnostního průvodu, který se pak vydal z nádraží do města. Tam v sále hotelu Hirsch byla hostina, již se zúčastnilo asi 80 hostů. Hudbu u tabule opatřila vojenská kapela.

Když přišlo na stůl šampaňské perlicí, ujal se slova Vilém z Guttmannů k prvnímu připitku. Vyzvedl, že přítomnosti vtiskují svou pečeť dva činitelé: svoboda a lidskost, že náš dík patří především J. císaři. Veličenstvu, jehož iniciativou také v Rakousku svoboda a lidskost pozorují hospodářský pokrok; proto žádal shromážděné, aby jednohlasně s ním svolali: „Ať žije J.V. císař František Josef I.“! Shromáždění vpadli nadšeně do tohoto připitku a kapela zahrála národní hymnu, již hosté ve stoje zpívali.

Pak následovaly četné připitky, p. dr. Mildschuh z Kroměříže přednesl silně politický připitek, v němž žádal opětovně spravedlnost pro Slovany a pak připil na blaho obou bratří z Guttmannů. (Konstatujeme s potěšením, že Němci, jichž tu byla většina, měli tolik taktu, že nenásledovali tohoto pána na pole politické ve svých projevech).

Příborský starosta Preissig připil na zdraví vedení stavby a všech, kteří pracovali při budování dráhy.

Frenštátský starosta Kallus připil plodonosnému kapitálu.

Příborský dp. děkan Holeček, aby dráha prospívala.

Pan Marcus, náměstek předsedy novojičinské dráhy, aby prospíval okres, jimž dráha prochází.

Pan Dr. Mildschuh představil se nyní též jako básník a přednesl velmi zdařilou básnickou šarádu, která ve svém rozluštění dávala jméno: Guttmann.

Přednosta stanice ze Studénky Vácha připil velmi zdařilým humorným způsobem na prospěch mladé štramberské dráhy, která je sestrou severní dráhy. Líčil drasticky dětské nemoce, jež prodělala matka severní dráha, která i ve svých dívčích letech prodělala ještě mnohou nemoc a nyní, ač už jí bude brzy 50 let, stojí tu silná a mladá, ano rok od roku je mladší a každoročně dává světu jednu dceru. I nejmladší dcera, jejíž křtiny dnes slavíme, věští slibnou budoucnost, neboť pochází z dobrých rodičů, otci jsou přece bratři Guttmannové, a sotva se zrodila, už začala čile běhat. Aby se naděje na její slibnou budoucnost splnila, pozvedl přednosta Vácha pohár a připil. Tento rozmarný přípitek sklídl bouřlivý potlesk.

Stejně bouřlivě byly pozdraveny proslovy p. Davida Guttmana o těch, kteří se zasloužili o převedení výstavby dráhy: p. starosta Preissig, děkan Holeček a okresní soudce Spernoga.

Okresní hejtmann Krükl připil na blaho města příborského.

Pan starosta Kallus česky připil, aby obě národnosti se na poli hospodářském svorně snášely a podporovaly atd.

Zatímco se zvyšovala slavnostní nálada hostů družnou zábavou, venku se setmělo; náměstí se rozzářilo záplavou světla.

Mezi tím se shromáždily u dívčí školy pěvecký a hudební spolek vojenských vysloužilců a hasičstvo, aby provedly na počest slavnostního tohoto dne pochodnový průvod.

Průvod, doprovázený velkým množstvím lidu obešel náměstí, zastavil nejdříve před radním domem, tam pěvecký spolek zapěl dva výtečně provedené sbory: česky „Den Páně“ a Moravskou píseň. Pak třikrát provolali slávu J. císařskému Veličenstvu. Na to průvod hnul se k hotelu Hirsch; tam zastavil, aby provoláním slávy vzdali veřejnou poctu bratřím Guttmannům. Pan David Guttmann přišel osobně dolů mezi spolky a v krátkém proslovu vysvětlil, že ta pocta otčiny, našemu milému císaři Františku Josefu I. máme děkovati; pak vyzval přítomné, aby trojím provoláním slávy uctili Jeho Veličenstvo. Odtud kráčet světelný průvod na místo svého srazu zpět a tam se rozešel.

Závěr slavnosti tvořil koncert vojenské hudby pěšího pluku č. 57 z Opavy, která sem byla pozvána továrníky. Přednesli zdařile deset skladeb. Koncert byl velmi čteně navštíven a po ukončení oficiálního programu odklídily se stoly a až do 3 hodin se tancovalo.



Výroční zpráva místní dráhy Studénka—Štramberg za rok 1920

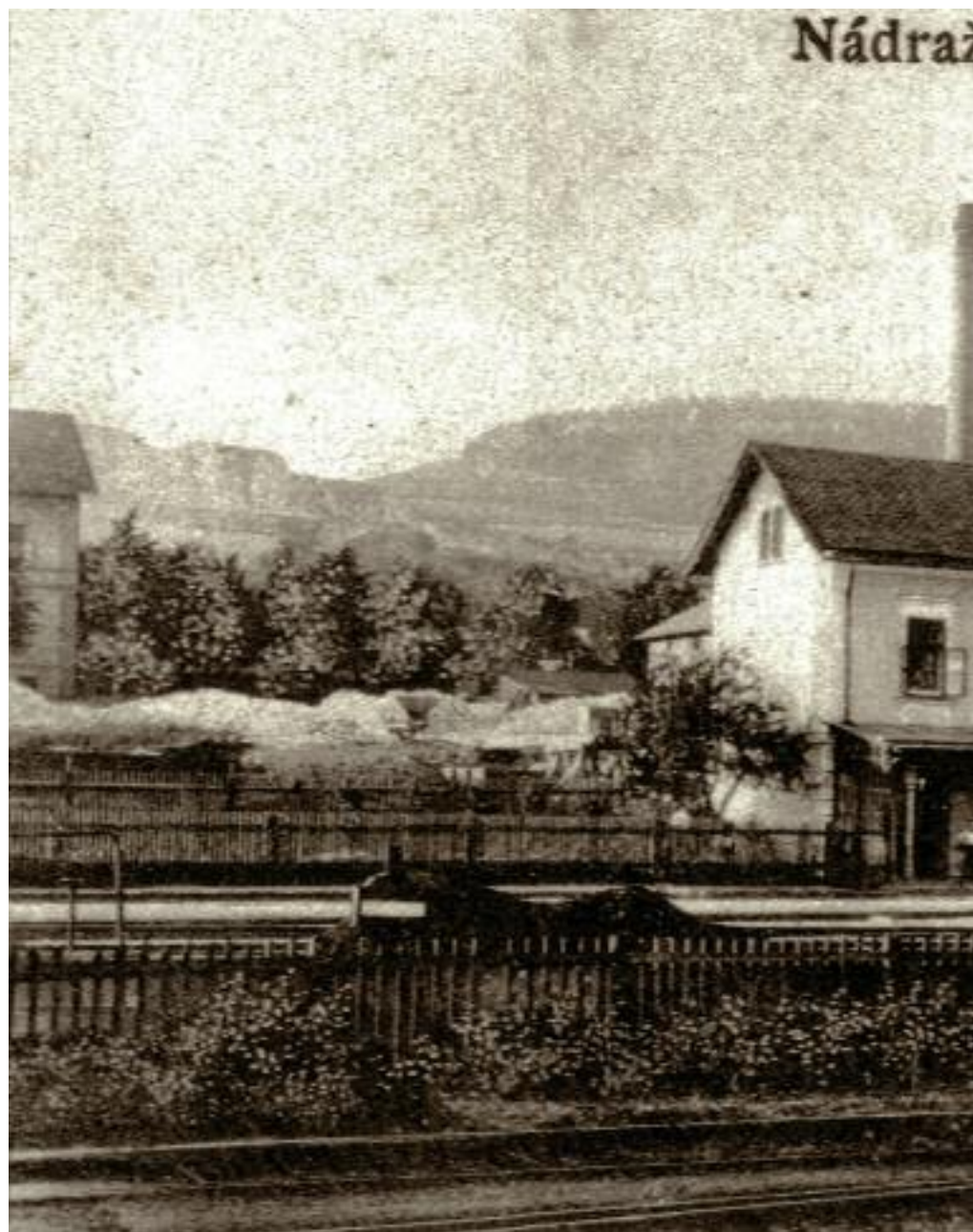


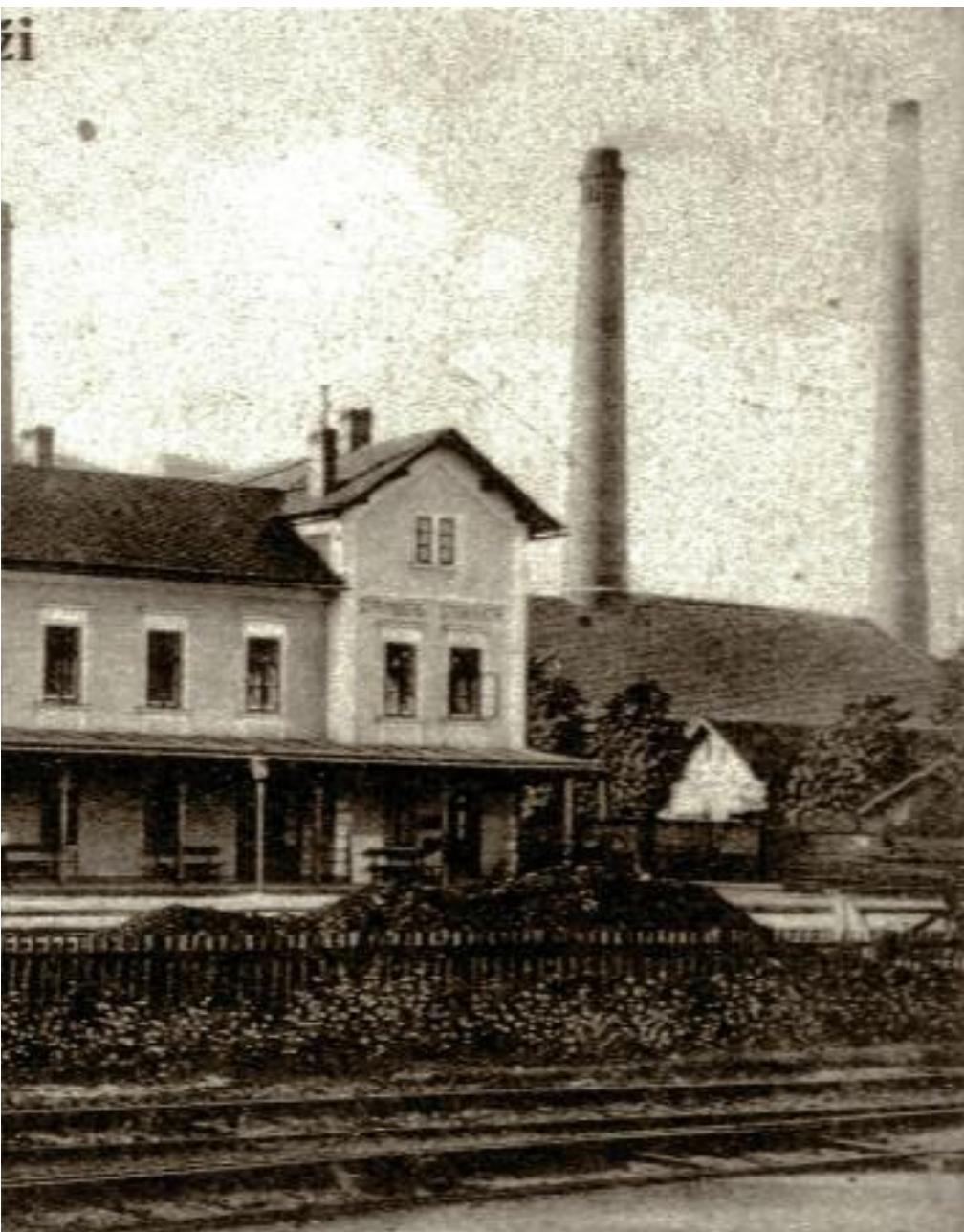
Lokomotiva řady 310



Lokomotiva řady 422

Nádraž

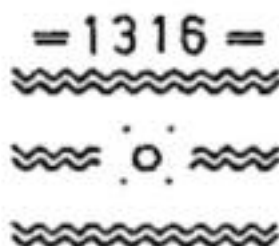




Staré nádraží ve Štramberku na dobové pohlednici



Dobová pečť a razítka trati Studénka—Štramberk



Motorový vůz řady M 120401 — první kolejový autobus, r. 1931

OD FORMANŮ K ŽELEZNÉ DRÁZE

Kolektiv autorů

(100 let trati Studénka — Štramberk, správa Střední dráhy a Provozní oddíl ČSD Ostrava, prosinec 1981, jazykově neupraveno, kráceno)

Již od oderského údolí, od Studénky pohledem k jihu, můžeme pozorovat dva kopce, jež tvoří monumentální pozadí tak zvané štramberské Trůbě. Jsou to Bílá hora, jež dostala jméno od bílé barvy vápence, a Kotouč, připomínaný často v lidovém podání, jehož jádro tvoří rovněž vápenec. Jméno Kotouče proslavily především nálezy v jeskyni Šipce, přirozeném to krasovém útvaru vytvořeném v severní části tohoto vrchu.

V letech 1879 — 1883 odkryl v ní v několika vrstvách nánosů archeolog Karel Jaroslav Maška nejen kosti pravěkých zvířat a kamenné nástroje, ale i ohniště a především zlomek čelisti neandertálského člověka, jehož nález se stal proslulým v odborné evropské literatuře.

Bylo to za Rakousko-uherského mocnářství, když bratři Gutmannové, synové vídeňského velkoobchodníka s jižním ovocem, byli jako studenti o prázdninách na turistice ve Štramberku, kterou spojovali se sběrem zkamenělin a chytáním vzácných motýlů a brouků. Na vápencovém povrchu Kotouče se našly předměty z mladší doby kamenné, přes dobu bronzovou a pozůstatky keltské kultury, až po raně středověká hradiště. Ve vápenci se nalézaly zkameněliny různých živočichů a žil tam kdysi i vzácný motýl Apollo, který byl sběrateli vyhuben.

Gutmannové, jako dobří obchodníci a podnikatelé, projevíli také zájem o vápenec, jehož vzorek přivezli do Vídně, kde jej dali k prozkoumání. Rozborem se zjistilo, že je to vysoce kvalitní vápenec, ze kterého se dá pálit velmi hodnotné vápno.

Když bratři dostudovali, koupili kus vápencové skály za pár zlatých a v postavených vápenkách začali pálit vápno. Za pomoci povozníků, kteří vlastnili koně a povozy, dováželi vápno na nádraží do Studénky, kde se nakládalo do vagónů pro Vídeň i jiná města. Železniční provoz ve Studénce, ležící na trati Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice na Moravě – Ostrava – Bohumín, byl zahájen 1. května 1847. Po kamenité dvacetikilometrové cestě se vápno rozpadávalo a proto se postavily vápenky u nádraží ve Studénce, jedné ze železničních stanic „Výsostně privilegované c.k. Severní dráhy císaře Ferdinanda“, do kterých pak dováželi vápenec a v nich vápno pálili, takže ztráty byly minimální. Formané však jen jednou za den objeli cestu tam a zpět. Mnozí podnikaví vyjeli už ve dvě hodiny v noci, aby dříve dojeli a po vyložení vápence nakoupili páleného vápna, které při zpáteční cestě po vesnicích a městech prodávali a tak si nějaký ten krejčárek navíc přivydělávali.

Když začalo staveb přibývat byla i větší poptávka po vápně. Zvětšovaly se lomy, přibývalo i pecí a formané již nestačili vozit, i když si Gutmannové pořídili své koňské potahy s placenými kočími. Pracovní příležitost v lomech a ve vápenkách vytlačovala soukenické řemeslo, které se ve Štramberku hodně provozovalo. Po zahájení výroby v nově postavených tkalcovnách v Příboře a ve Frenštátě pod Radhoštěm úplně zaniklo.

Gutmannové také vlastnili v Ostravě uhelný důl a železářny, do kterých potřebovali vápenec jako přísadu pro tavbu železa. Aby mohli železářny vápencem zásobit a uspokojit poptávku po vápně, rozhodli se pro stavbu úzkorozchodné dráhy ze Štramberka do Studénky, kde by navazovala na Severní dráhu Ferdinandovou, která vedla z Vídně do Krakova přes Přerov, Ostravu a Bohumín. Bylo jim v tom však zabráněno pro odpor

kopřivnických továren a intervencí zainteresovaných průmyslníků u ministerstva obchodu. Proto byli nuceni připravovat se pro stavbu železnice s normálním rozchodem. Pro postavení vlečky až pod vrch Kotouč odkoupili v roce 1881 velký vápencový lom na Jižním svahu Kotouče a také 6 jiter a 15 sahů pozemků za 600 zlatých od tereziánské obchodní akademie, které Kotouč po zrušení Jezuitského řádu patřil.

V polovině 19. století ležely obce Štramberk a Kopřivnice stranou dopravní sítě silniční i železniční. Proto byly pochopitelné snahy Gutmannů, Ignáce Šustaly (později se psával německy Schustala), majitele továrny na kočáry a jiná silniční vozidla v Kopřivnici, a Adolfa Rašky, majitele továrny na keramické zboží, aby se cesta ze Štramberka přes Kopřivnici do Příbora stala okresní silnicí a jako taková byla udržována.

Ve Štramberku odedávna bylo významným doplňkem obživy obyvatel pálení vápna a obchod s ním. Jak štramberští, tak i kopřivničtí rolníci vozili vápno nebo jen nalámaný vápenc na nádraží do Studénky, kde se pak k další přepravě překládal na vagony. Zpět vozili uhlí, železo a různý materiál, ale rovněž speciální druhy kůže a dřeva ke stavbě bryček, kočárů a povozů, nebo speciální hlinu a kaolin k výrobě keramického zboží. Jezdit však museli po špatně udržované cestě, která zvýšenému provozu zdaleka nevyhovovala. Rozvoj závodů, žádosti jejich majitelů a povozníků si okolo roku 1865 vynutil, aby cesta ze Štramberka přes Kopřivnici do Příbora se stala okresní silnicí. V Příboře už navazovala na státní silnici, zvanou císařskou, která vedla z Vídně do Ostravy a Krakova a měla vojensko-strategický význam. Byla vedena do prudkých svahů a dolin, aby „těžké dělostřelectvo mohlo být na cestě v dolině umístěno a nepozorováno svahy přestřelovat na nepřítele“.

Průmyslová centra Příbora, Kopřivnice a Štramberka potřebovala pro svůj další růst nutně železnici. K tomuto cíli se průmyslníci z okolí spojili už v roce 1872, avšak pro velkou světovou hospodářskou krizi, která stavbu trati znemožnila, museli své plány na nějaký čas odsunout. Potom následovala nová, několikaletá vleklá jednání, v nichž hrály roli rozdílné zájmy podnikatelů a rolníků, kteří vlastnili půdu, ale také provozovatelů povoznictví. Teprve v červnu 1881 udělilo ministerstvo obchodu definitivní koncesi ke stavbě „Výsadní Studénsko–štramberské dráhy“ a během půl roku byla její výstavba ukončena.

V pondělí 18. prosince 1881 byla zahájena doprava na nové Studénsko–štramberské dráze slavnostním způsobem. Ozdobený vláček odjel ze železniční stanice Studénka a projel trati až do Štramberka. Všude jej očekávali nově jmenovaní železniční zaměstnanci, obyvatelé z přilehlých obcí a zvláště ve Štramberku i panstvo. O den později se slavnost opakovala, když přijeli z metropole c.k. Rakousko–uherského mocnářství Vídně Gutmannové.

Trat dlouhá 19 kilometrů překonávala ze Studénky do Štramberka 120metrové stoupání. Byla, a prakticky je situačně dodnes vedená takto:

Studénka	230 m nad mořem	0 km
Sedlnice	250 m nad mořem	4 km
Skotnice	270 m nad mořem	8 km
Příbor	280 m nad mořem	11 km
Drnholec n.L.	300 m nad mořem	14 km
Kopřivnice	320 m nad mořem	16 km
Štramberk	350 m nad mořem	19 km

Později, asi v roce 1949, byla v poli mezi Studénkou a Sedlnicí postavena zastávka Albrechtický.

Původně měla trať vést přes obce Albrechtický, Mošnov a Skotnici k Příboru, avšak občané, jimž patřily pozemky, po kterých měla být trasována, nechťeli pro stavbu tratě tyto odprodat v blízkosti domů z obavy, že je lokomotiva v noci bude rušit a že může jiskřením zapálit dřevěné domky, kryté došky ze slámy nebo šindelem.

Proto trasa železniční trati byla vedena polem od Studénky k Příboru a několika obilouky musela překonávat velké stoupání od Studénky za rybníky k Nové Horce. Později, když vesničané poznali jaký má dráha význam pro dopravu a cestování, velmi litovali, že musí povětšinou docházet daleko k nástupním stanicím.

Vozba vláčků byla zabezpečována malými lokomotivami, zvanými „čikalkami“. Tyto byly pojmenované podle stanic, avšak německy — Stauding, Sedlnitz, Kottnitz, Freiberg, Nesselsdorf a Stramberk. Ze Štramberka se vozil vápenec pro studénské vápenky a pro Vítkovické železářny, zpět se vozilo uhlí pro vytápění pecí a potřebné suroviny pro zpracovatelské podniky. Cestující brali se tehdy jen z milosti na nákladní vozy. Teprve v roce 1882 byla na letos jubilující trati Studénka – Štramberk na základě četných intervencí nejširší veřejnosti povolena přeprava osob. K některým nákladním vlakům podle potřeby přidaly železnice jeden nebo dva osobní vozy.

Postavení železnice v trati Studénka–Štramberk dalo podnět k dalšímu rozvoji průmyslu a výstavbě nových podniků. Umožnila jim rychlý a levnější přísun potřebných surovin pro zpracovávání výrobků a pak jejich odvoz na určená místa.

Ve Studénce byly zvětšovány vápenky, postaven cukrovar, cihelna a šterkovna. V Sedlnici blízko nádraží byla postavena cihelna. V Příboře stála Flussova soukenická továrna, v Klokočově Reiserovy punčochárny, dále pak továrna kloboučnická a na sportovní nářadí, i kruhová cihelna.

V Drnholci nad Lubinou, nynější Lubině, stála továrna na nábytek. Nacházelo se zde i důležité nádraží, obsazené přednostou stanice a výpravčími, neboť se zde vlaky křižovaly. Dováželo se tam dřevo z Frenštátu pod Radhoštěm k nakládce na železnici, dováželo se i uhlí a dřevo pro továrnu na nábytek a odvážely se odtud výrobky do různých končin. Po první světové válce se továrník nepohodl s dělníky, kteří žádali sociální vymoženosti, rozebral stroje a odstěhoval se do Frenštátu pod Radhoštěm. V roce 1923 fabriku koupil továrník Polach a přebudoval ji na výrobní závod textilního zboží. Když se i on nepohodl s obcí, která mu kladla své podmínky a větší požadavky, v roce 1932 stroje odstěhoval a továrnu s komínem nechal zchátrat.

Vozovka a vagonka v Kopřivnici, které vznikly z kočárovny, se rozrůstaly a později z nich vznikla automobilka Tatra. Úspěšně se rozvíjela továrna na keramické zboží a obkládačky, tzv. kachlovka, dále se zde nacházela výrobní nealkoholických nápojů, sodovkárna, jejímž majitelem bylo Sdružení hostinských okresu novojičínského. — Ve Štramberku kromě zvětšujících se lomů, vápenek a cementárny stála Na bařinách cihelna, patřící legionářskému družstvu, pod Trúbou byla šňůrkárna, kde se vyráběly šňůrky a různé tkaničky, a za ní stály koupele.

Vagóny pro „železnou dráhu“ začala vyrábět továrna na kočáry Ignáce Šustaly a spol. v Kopřivnici, která byla založena roku 1850 a stala se zárodkem dnešního n.p. Tatra Kopřivnice. V továrně na kočáry, v dřevěné kůlně bez zvláštního vybavení a bez zapracovaných lidí, bylo vyrobeno 15 otevřených vagonů a pak další i pro jiné železnice, neboť napojením Kopřivnice na celostátní železniční síť naskytla se firmě výhodná

příležitost — stavba železničních vozů, což znamenalo i začátek nové éry v rozvoji závodu.

Předtím se zde vyráběly jen různé typy luxusních kočárů, poštovních, speciálních a užitkových silničních vozů. Důležitým mezníkem kopřivnické vozovky byl rok 1897, kdy postavila svůj první automobil, kterému dala jméno „President“ a stala se tak nejstarší automobilkou na území Rakousko-Uherska. O rok později se zrodil první typ nákladního automobilu.

Později továrna v Kopřivnici vyráběla i motorová kolejová vozidla, jejichž výroba vyvrcholila výrobou „Slovenské střely“ pro rychlíkovou dopravu. Závod stále pokračoval ve zdokonalování osobních i nákladních automobilů a vyráběl je v různých typech, velikostech i nosnostech. V současnosti je jedním z největších strojírenských podniků Severomoravského kraje. Je monopolním výrobcem nákladních automobilů střední tonáže v rámci RVHP.

Postavením železnice ze Studénky do Štramberka došlo k velikému rozmachu v těžbě vápence na Kotouči a pálení vápna pro vzrůstající a rozrůstající se průmysl a výstavbu na Ostravsku. Ve štramberských vápenkách se v obyčejných pecích, jež se vytápěly dřevem, pálilo vápno. Dříví se nakupovalo z novojičínského panství vídeňské tereziánské rytířské akademie, která spravovala okolní bohaté lesy. V roce 1885 byla postavena první kruhová vápenka s vysokým komínem, pro kterou už vláčky přivážely ostravský koks. Byla mnohem úspornější, nikdy nevyhasla, teplo v ní se stále udržovalo. Vápenek bylo ve Štramberku celkem sedm. Po roce 1945 jednu po druhé začali likvidovat a nahrazovat dnešními automatickými pecemi na pálení vápna. V letech 1911 až 1912 byla ve Štramberku magnátem Rothschildem, který měl za společníky Gutmanny, postavena cementárna. Její majitelé umístili do výrobního znaku štramberského motýla Apolla.

Když byla dána do provozu v roce 1888 dokončená trať z Ostravy do Hulína přes Valašské Meziříčí, přimělo to Gutmanny, aby na ni navázali spojení postavením spojky ze Štramberka do Veřovic. O něco později se začala trasa vyměřovat a hned brzy nato stavět.

Dělníci pocházeli z různých koutů země a ve stavbě trati již byli sběhlí. Byli to tvrdí chlapi, zvyklí na těžký tulácký život. Museli pracovat od svítání do noci v terénu za každého počasí. Uniformy, ani pracovní oblek nedostávali a tak do práce museli chodit ve vyřazených starých šatech. Spali ve stodole pohromadě na slámě a při deštích jim namoklé šaty zpravidla ani neuschly.

Doprava v trati Štramberk – Veřovice byla zahájena 27. června 1896. Trať je dlouhá necelých sedm kilometrů, vyznačuje se velkým stoupáním, jež místy dosahuje až 27 promile a v průměru na jeden kilometr činí 16 metrů. Nádraží ve Štramberku je vybudováno v nadmořské výši 348,5 metrů, nádraží ve Veřovicích bylo postaveno ve výši 454,6 metrů nad mořem, což znamená, že je přes 100 metrů výše položeno než štramberské.

Po první světové válce byly některé tratě, patřící soukromým majitelům, z vojenských důvodů převzaty Československými státními drahami. Patřila k nim i trať ze Štramberka do Veřovic, které se Gutmanni rádi vzdali, neboť pro ně byla neproduktivní. Státní dráhy jim musely platit za nájem železničního svršku, takže Gutmannové na tom potom vydělávali, kdežto ČSD doplácely, protože trať nebyla rentabilní.

Ve Štramberku ČSD musely postavit nové nádraží, takže se tam potom nacházela nádraží dvě. Jedno místní Studénsko-štramberské dráhy a druhé Československých

státních drah. Cestující museli vždy přestupovat z vlaku do vlaku, chtěli-li jet ze Studénky přes Štrambersk dále do Veřovic nebo opačným směrem. Z nádraží na nádraží, oddělenými kolejemi, muselo se chodit po železných lávce. Na žádost ženklavské obce a lichnovských pasekářů v Kolibech byla po čase povolena zastávka Ženklava, nacházející se mezi Štramberskem a Veřovicemi.

Po zahájení provozu v roce 1881 byly na trati Studénsko–štramberské dráhy používány parní lokomotivy řady 310. Později, s růstem přepravy a zvyšováním váhy vlaků, byly zakoupeny výkonnější lokomotivy řady 422 a po roce 1945 dvě lokomotivy řady 514. V současné době je na trati nákladní i osobní doprava plně dieselována. První železniční vagóny nasazené na Studénsko–štramberské dráze měly nosnost 11,3 tun, později 15 a 20 tun. V roce 1951 při předávání dráhy do provozu Československých státních drah měla tato 161 nákladních vagónů, 28 osobních, 4 služební a 2 poštovní vozy.

Osobní doprava v trati Studénka – Štrambersk byla, jak již bylo povězeno, zahájena na nátlak veřejnosti 1. července 1882, a to tak, že k soupravám nákladních vlaků byly podle frekvence přidávány jeden nebo více osobních vozů. Smíšené nákladní vlaky zde jezdily až do konce roku 1950, tj. do předání Studénsko–štramberské dráhy do provozu ČSD.

Když ve třicátých letech vyrobila vagónka Tatra v Kopřivnici motorový vůz řady M 120 byl jeden z prvních zařazen pro přepravu osob v úseku trati Studénka–Štrambersk. Tento motorový vůz byl po druhé světové válce upraven na pohon zemním plynem a v km 10 před stanicí Příbor proto byla vybudována tankovací stanice zemního plynu. Když se ukázalo, že motorový vůz nestačí zvládnout osobní frekvenci byly po roce 1945 z kopřivnické Tatro zakoupeny dva motorové vozy M 131.103 a M 131.115. Kromě dělnických vlaků na směny byla v této době celá osobní doprava vedena motorovými vlaky.

Ve stanici Štrambersk existoval již krátce po osvobození v roce 1945 vedle normální vlakové dopravy i silný vlečkový provoz. Obsluhu lomu Kotouč i cementárny, jejíž kolejiště mělo velmi nepříznivé spádové poměry, prováděly lokomotivy a personál Studénsko–štramberské dráhy.

Výkony byly zapracovány do oběhu lokomotiv a vlakových čtů a navazovaly na ložné doby a pracovní dobu obou jmenovaných závodů. Teprve dnem 1. ledna 1951, kdy byla převzata do provozu ČSD, byla ve Štrambersku delimitována vlečková služba a to část staničního kolejiště, které navazovalo na Kotouč a do cementárny, starou staniční budovu, lokomotivy a nezbytný provozní personál.

Traf Štrambersk – Veřovice, již to bylo řečeno, byla dána do provozu 27. června 1896 a navazovala na nedávno předtím dokončenou trať z Ostravy přes Valašské Meziříčí do Hulína. Na základě koncesní listiny vydané 2. září 1895 firmě Lindheim a comp. ve Vídni byla ustavena akciová společnost nazvaná „Místní dráha Štrambersk – Veřovice“, která přebírala všechna práva a závazky koncesionáře. Akciová společnost si mimo provozu místní dráhy vzala za své ještě jiné hospodářské úkoly, jako stavbu dalších vedlejších drah, spediční obchod, produkci vápna atd. za předpokladu úředního povolení.

Sídlem společnosti byla Vídeň, jež jí zůstala i po skončení první světové války v roce 1918. Provoz dráhy převzala 1. ledna 1903 „Výsostně privilegovaná c.k. Severní dráha císaře Ferdinanda“, po skončení první světové války převzaly provoz na účet společnosti Lindheim a comp. Československé státní dráhy. V roce 1933 byla akciová společnost vyzvána, aby přeložila sídlo a vedení místní dráhy Štrambersk–Veřovice do ČSR,

což se stalo v roce 1934. Protože do roku 1938 nedošlo k nostrifikaci společnosti v ČSR zůstala tato cizozemským podnikem a podléhala doзору rakouského ministerstva dopravy.

V roce 1941 bylo nutno dát znovu do provozu z vojenských důvodů trať Štrambersk – Veřovice, která po okupaci v roce 1938 byla rozpůlena novou hranicí vytvořenou obsazením pohraničního území.

V mimořádné valné hromadě „Místní dráhy Štrambersk – Veřovice“ 13. června 1942 byl schválen kup Studénsko–štramberské dráhy a byla zřízena nová „Železniční akciová společnost Studénka – Štrambersk – Veřovice“ se sídlem ve Studénce. Říšské ministerstvo dopravy vydalo schvalovací dekret k dalšímu provozu a vybavení dráhy.

Po skončení druhé světové války byla výměrem Zemského národního výboru, expozitury v Ostravě, ze 16. června 1945 zavedena v železniční akciové společnosti Studénka – Štrambersk – Veřovice prozatímní správa. Dekret ONV v Bílovci z 26. července 1945 zavedl národní správu nad společností a ustanovil ředitele ing. Jana Poláška národním správcem.

Výměrem ONV v Bílovci z 4. prosince 1947 bylo rozhodnuto, že se železniční akciová společnost Studénka – Štrambersk – Veřovice nepovažuje za konfiskát podle dekretu 108/45 Sb., poněvadž je majetkem Vítkovických železáren. Dnem 1. ledna 1951 byla železniční akciová společnost Studénka – Štrambersk – Veřovice zestátněna a převzata do provozu Československých státních drah.

Jak již bylo uvedeno byla Studénsko–štramberská dráha pro plnění provozních úkolů celkem dobře vybavena. Měla lokomotivní a vozový park, zařízení pro údržbu a pracovníky příslušných odborných profesí.

Ve stanici Studénka byly vybudovány správkárna pro opravu parních lokomotiv, zařízení pro vyzbrojování lokomotiv vodou a palivem, ve stanici Štrambersk výtopna i zařízení pro zauhlování a dobírání vody. Doplnění motorových vozů pohonnými látkami a oleji se provádělo ve Studénce. Ve zdejší správárně se provádělo ošetřování lokomotiv, jejich vymývání, jakož i běžné a střední opravy hnacích vozidel. Generální opravy byly prováděny v dílnách VŽKG. Ve stanici Studénka byly již v té době i dílny pro opravu železničních vozů, dále sklady pohonných hmot, materiálů pro údržbu a náhradních dílů. Ve stanici Příbor byla soustředěna činnost pro údržbu železničního spodku, svršku a budov.

Provozní ředitelství Studénsko–štramberské dráhy se nacházelo po zahájení provozu v roce 1881 ve stanici Příbor, v roce 1882 bylo přemístěno do Kroměříže a správu převzala „Výsadní Kroměřížská dráha“ proti placení paušálu. Později byla správa Studénsko–štramberské dráhy přemístěna do Studénky.

Vozový park Studénsko–štramberské dráhy byl přechodný na ČSD — zboží nebylo nutno ve Studénce překládat, protože stejné vozy veřejné dopravy ČSD byly přechodné na Studénsko–štramberskou dráhu. Poplatky za prostoje vagonů byly prováděny podle příslušných úmluv. Dovožné se počítalo lomené za úsek Studénsko–štramberské dráhy podle místního tarifu. Za okupace došlo k zavedení přímých tarifů s tím, že byl proveden kontrolou přepravních tržeb výpočet podílů dovožného za trať místní dráhy a k tomu byla účtována příslušná tarifní přírážka. Obdobně to bylo s jízdným za přepravu cestujících.

Pro zaměstnance Studénsko–štramberské dráhy byly budovány i byty. Jednak to byly byty ve staničních budovách ve Studénce, Sedlnici, Příboře, Drnholci n.L., Kopřivnici

a Štramberku, dále to byly tři obytné domy ve Studénce, a po jednom v Příboře a ve Štramberku, vystavěny byly také strážné domky pro zaměstnance strážní služby.

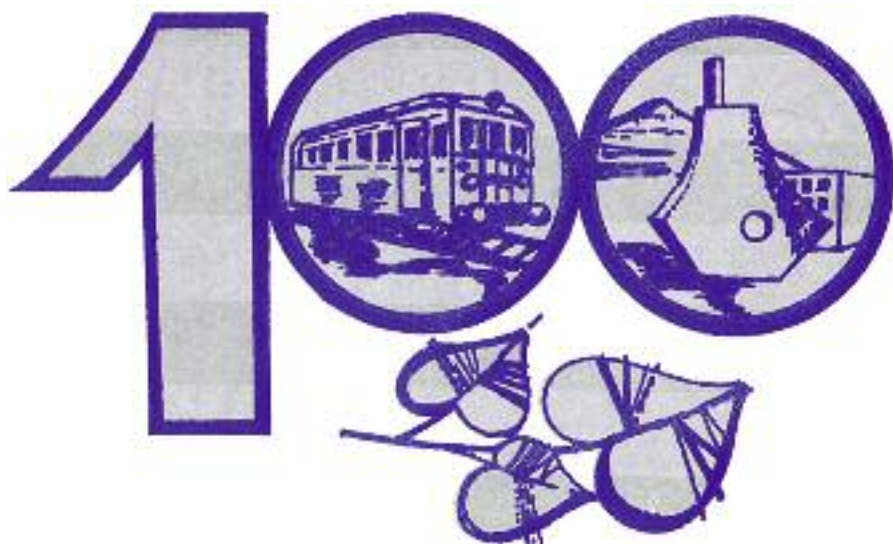
Stálí a definitivní zaměstnanci byli pojištěnci vlastní nemocenské pojišťovny a vlastního penzijního ústavu zaměstnanců Studénsko–štramberské dráhy. Pro ně platil pracovní a platový regulativ, který byl obdobný jako pro pracovníky veřejných drah. Podle úmluvy s ČSD byly poskytovány pracovníkům Studénsko–štramberské dráhy a jejich rodinným příslušníkům jízdní výhody v rozsahu stanovených v úmluvě.

Postavení Studénsko–štramberské dráhy mělo vedle cílů koncesionářů i veliký význam pro rozvoj průmyslu v této oblasti. Bylo tím umožněno mnoha pracovníkům získat pracovní příležitost v průmyslu, získat vyšší kvalifikaci a vylepšit sociální poměry svých rodin. V příborských školách získalo středoškolské vzdělání mnoho chlapců a děvčat z okolí i z chudých dělnických rodin pouze díky vlakovému spojení, protože vysoké poplatky za ubytování svých synů a dcer by rodiče povětšinou neunesli. Hospodářská krize zvláště ve třicátých letech dopadla i na pracovníky dráhy. Jednak tím, že byli propouštěni mladí, že další byli vysazováni z práce, či předčasně dávání do důchodu.

Negativním jevem byl podíl na germanizaci českých obcí Studénky, Příbora, Kopřivnice a Štramberka, protože majitelé dávali přednost v přijímání pracovníků německé národnosti.



Pamětní medaile ke 100. výročí dráhy, r. 1981



Obálka pozvánky a publikace k 100. výročí trati Studénka—Štamberk v roce 1981





Pamětní list a plakát k 100. výročí trati Studénka—Štřamberk v roce 1981





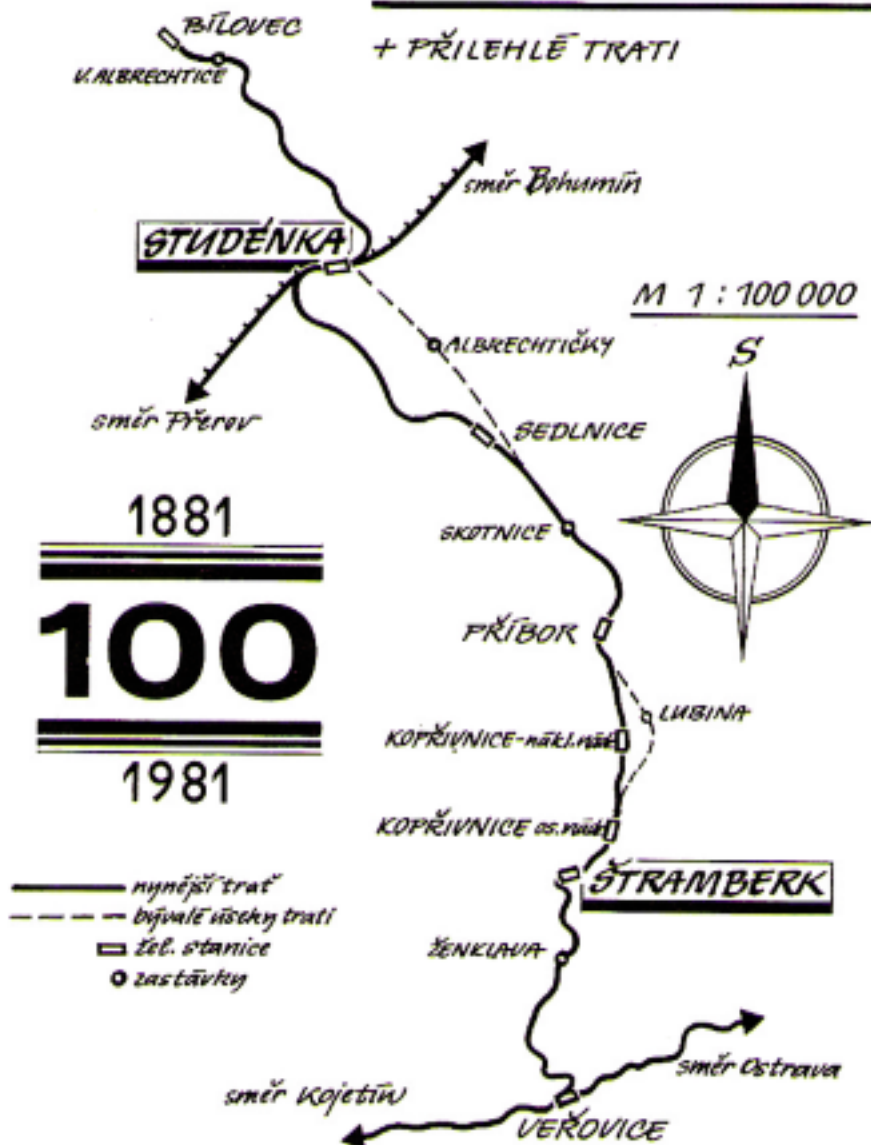
Slavnostní jízdenka u příležitosti 100. výročí zahájení provozu na trati Studénka — Štřamberk v roce 1981



Pamětní vlajka k 100. výročí trati Studénka — Štřamberk v roce 1981

MAPKA TRATI STUDÉNKA-ŠTRAMBERK

+ PŘÍLEHLÉ TRATI



Mapka trati Studénka — Štramberk, stav r. 1981

Z KRONIKY MĚSTA ŠTRAMBERKA

Oldřich Holub

„ŠTRAMBERSKÁ POHÁDKA“ V ČESKOSLOVENSKÉ TELEVIZI

V neděli dne 23. května dopoledne vysílalo Ostravské studio Československé televize pořad pro děti i dospělé nazvaný „Štramberská pohádka“. Pohádky vyprávěl učitel Drozd z Lichnova. Původně je měl vyprávět jejich sběratel a autor, učitel v důchodu a správce Městského muzea ve Štramberku Cyril Hykel. V době, kdy probíhala příprava pořadu onemocněl na chřipku a v únoru zemřel. V pořadu dále vystupoval štramberský rodák a známý ochotnický herec mladší generace Josef Hrček. Pohádkový ráz dokonale vytvořily zdařilé snímky Jaroslava Víta.

HISTORKA ZE STARŠÍ DOBY NA ZÁVĚR

Ve Štramberku byla vždy rozšířená přízviska. Lidé tak obvykle blíže určovali své spoluobčany, kteří měli stejná příjmení nebo i jména. Přízviska vznikala různě. Podle zaměstnání (Holub — postřihač, Jurák — snovač, Hykel — pekař, Socha — kopidol), podle nějaké tělesné nebo povahové vlastnosti (Hykel — malyjanek, Socha — sošek), podle jiných znaků (Socha — cymbalik, Socha — libor, Petráš — redaktor, Svoboda — mysliveček). Starší generace používají často přízviska ještě dnes, některá vznikla v nedávné době a nová vznikají dosud. Zajímavé na nich je, že převážně jsou velmi výstižná. Bez souhlasu jejich nositelů však nebudu přirozeně uvádět příklady. Mohli by se oprávněně cítit uraženi.

Asi před osmdesátí lety žil ve Štramberku občan Socha a ten měl nepěkné přízvisko — mrzak. Pravděpodobně je dostal podle některého ze svých předků. Toto přízvisko neoznačovalo — jak by se snad na první pohled zdálo — tělesnou vadu, nýbrž mrzouta, bruchouna apod. Ten strýc mrzak, jak ho většina občanů nazývala, se vyznal v léčení domácích zvířat. Proto také tetka Petrášová, když jejich prasátko přestalo náhle žrát, poslala synka Francka pro strýka mrzaka. Synek upaloval, a protože to měl do kopce, hodně se zadýchal. Vrazil k „mrzakum“, spatřil tetku něco míchat v hrnci na peci a spustil: „Tětko mrzačko, je strýk mrzak doma?“ Tetka se ani neobrátila od hrnce a nadurděně mezi zuby procedila: „Ehm — všeci chlapi su mrzaci.“

Ve Štramberku, 14. října 1977

JEDNA KRÁTKÁ, ALE VESELÁ HISTORKA ZE STARÝCH ČASŮ

Starý Peterek vdával dceru. Nechal se vidět, svatbu uspořádal pořádnou. Skoro padesát lidí včetně děcek se sešlo, aby se veselili, pojedli, popili a pozpívali si. Když bylo veselí v nejlepším, zdálo se Plaňavčikovi, že Peterek není tak nějak opravdově veselý, jak by se na otce svatby patřilo. Přisednul si k němu, zabafal z fajfky a povzbudivě mu řekl: „Peterku, to je veselo.“ Peterek na to: Tobě, potvoro. Deň zmrhany, penize utracene, do plaču mi je.“

Ve Štramberku, 31. prosince 1978

SETKÁNÍ SE ŠTRAMBERSKÝM RODÁKEM — SPISOVATELEM A BÁSNÍKEM ZDEŇKEM BÁREM U PŘÍLEŽITOSTI JEHO PĚTASEDMDESÁTIN

Dne 25. dubna 1979 uspořádal Městský národní výbor ve Štamberku v místnosti klubu důchodců v obecním domě na náměstí setkání se spisovatelem Zdeňkem Bárem u příležitosti jeho 75. narozenin. Přítomni byli předseda MěstNV Stanislav Vašut, tajemník Miloslav Holub, dále pak představitelé kulturní a tělovýchovné fronty a Svazu protifašistických bojovníků — Cyril Hykel, Miloš Hykel, Petr Socha, manželé Tomíčkoví, Antonín Hajda, Ludmila Sopuchová, Dagmar Matulová.

Setkání bylo velmi srdečné, Zdeněk Bár projevoval zájem o vše, co se ve Štamberku udělalo, co se momentálně dělá a co ještě chceme udělat. Vzpomínal na šťastné dětství a neméně šťastná studentská léta prožitá ve Štamberku.

Kroužek bibliofilů Domu kultury pracujících Vítkovic vydal miumořádný tisk k 75. narozeninám básníka a spisovatele Zdeňka Bára „Štamberk Zdeňka Bára“ v počtu 100 číslovaných výtisků, z nichž 50 je podepsáno autorem a ilustrátorem pro ostravské členy Spolku českých bibliofilů v Praze. Redakci a grafickou úpravu provedl Leopold Čada, kresbu proti titulnímu listu a na obálce provedl akademický malíř Jan Václav Sládek.

Podarilo se mi získat opis výtisku, velmi mě zaujal a věřím, že autorovo vyznání lásky k rodnému Štamberku a jeho poctivým, pracovitým a dobrým lidem si zaslouží, aby bylo zapísáno do kroniky našeho města.

JAK NA PLAŇAVĚ HLEDALI POKLAD

Jan Melčák

Za tichých zimních večerů scházeli se v malém dřevěném domku u Žerdíků na Plaňavě sousedé na besedu. Tehdy se sedávalo při petrolejové lampě nebo i potmě a pološero oživovaly jen záblesky kamen a zapálené fajfky. V dýmu tabákového kouře a někdy i při „komínku“ rezné se to pěkně vykládalo...

Můj děd Petr Melčák byl kamenářem. Měl šest dětí — hladových nenasytých krků, jednu jizbu a dosti bídy. Otec mi vyprávěl, že když jednou o Vánocích neznámý dobrodinec vkutálel pootevřenými dveřmi do světnice bochník chleba, málem se všechna drobotina o každé sousto poprala. Jaký div, že po úmorné dřině v lomu, po rachotě v letních vedrech i v třesnutém mrazu nacházeli mnozí kamenáři alespoň na chvíli ulehčení v doušku gořalky, zapomínali na všechnu bídu a sociální útlak kolem. Vypili si, často na úkor rodiny, někteří propadli alkoholu zcela. Také děda Melčák si rád líznul. Zemřel, když bylo otci šest.

Já jsem dědečka nepoznal. Ale dovedu si ho velmi živě představit podle historky, kterou vám chci vyprávět. Když jdu kolem chalupy pod lesem, kde staří kamenáři sedávali při rezné, myslím na něho. Měl těžký život, ale byl to filuta...

V chalupě pod Kotoučem houstla tma. Malým dřevěným okénkem vtékalo do jizby modrošedé světlo. Venku slabě sněžilo. Na Staré věži odbila osmá a ve světnici zažehli petrolejku. Starý Žerdík vyhlédl oknem, prudce zabafal, párkrát zamžikal a znovu pohlédl ven. „Pohleďte, co su tam pod jabloňu za světelka.“ Pod velkou jabloní se opět cosi zablýsklo. A znovu. Tajemné světelko jakoby poskakovalo pod nízkou ležícími větve-mi košaté jabloně. „Ohnivaci. Podívejte se honem, peníze se přesušaju,“ vzrušeně řekl

soused Rajnoch. „Jisté je tam zlato,“ dodal starý Kelnar. „Podme, chlapi, budem tam kopat.“ „Včil v noci?“ „Hned včil v noci, rano je neskoro, peníze budu fuč,“ naléhal nejmladší besedník Najvar. Chlapi uhasili fajfky, vyhrnuli se z jizby a hnali se do šopy pro motyky, ryče a lopaty.

Těťka Klára vyběhla za nimi s tříkrálovou křídou a svčcenou vodou. „Aby nás Pambu chránil od všeekeho zleho!“

Pět mužů se dalo do práce. Ani si nevšimli, že Petr Melčák se beze slova vytratil. V zahradě zatím pilně kopali. Přestalo sněžit a nad Štramberkem se vyhoupl měsíc. Pohádkový obraz rušily jen zvuky kopáčů a lopat. V chalupách už všechno spalo, jen sem tam zaštěkal pes a Stará věž co čtvrt hodinu odbíjela. Hledači pokladu nezaháleli. Zapomněli na režnou, na vonnou fajfku, na celý svět. Vidina pokladu, zlato a život, jaký si ani nedovedli představit — to vše umocňovala čarovná noc, kdy moc přejímají kouzla a čary. Ožily zkazky, které slýchávali od svých předků o hoře Kotouči, o zlatých dolech v libotínských lesích, o tajemných černokněžnících v domě na náměstí, o skřítcích z jeskyní na hoře. To vše jim vířilo v hlavách. Zdálo se jim, že k bohatství není daleko. Jáma byla již dosti hluboká, když odbíjela desátá.

„Něměli byzmy kopat trochu dale od stromu? Jabloň se nam nahyba!“ prohodil šepem chalupník Žerdík. „Ticho,“ praví na to soused Rajnoch, „něsmimy mluvit, edem kopajmy, gdě zmy začli. Žadny ať nevychodi z kruhu. Za posvěcenu křidu něma dabel moci!“

Vtom jako ve snu šine se po pěšince od lesa tajemná bílá postava. Blíží se ke kopáčům téměř neslyšně. Člověk, či duch?

Malou metličkou dělá si pěšinku v hebkém sněhu a polohlasem povzbudivě říká: „Su tam... su tam...“ Mezi slovy hrábne metlička do bílých vloček, malý obláček sněhu vylétne jako hebké peříčko a tiše, tichounce klesne k zemi. A opět se ozve: „Su tam... su tam...“ Z kamenářů se jen kouří. Vypracované svaly neumdlévají. Lucerna mdle osvětlující hlubokou jámu pomalu dohasíná a zdá se, jakoby se jabloň ještě více naklonila...

„Chlapi, buděmy museť přestať, peníze už istě skřítcí odštragali přeč a rano musimy do roboty.“ Na Staré věži odbila půlnoc, když se štramberští hledači pokladu rozcházeli. „Beztak to byl jakysi duch z Kotuča a peníze odčaroval,“ povzdechl si Žerdík. Nemohl dlouho usnout. Venku začalo silně sněžit. Ráno byla jáma pod jabloní zavátá a s ní také sen o pokladu.

Jen děda Petr Melčák — kdykoliv pohlédl z okna k Žerdíkově chalupě, šibalsky se usmál. To on rozsypal v zahradě pár hrstí karbidu a sehrál úspěšně roli tajemné postavy s metličkou.

Nevím, zda sousedé ještě někdy pod jabloní kopali. Jisté je, že když dědeček tuto historku vyprávěl po čase v hospodě, byla z toho velká legrace a také dost zlosti. Ale jak už to v životě bývá, po nějaké době se na zlost zapomene a zůstane jen ta legrace.

Už jako malému chlapci ukazoval mi tatínek nakloněnou starou jabloň v zahradě u Žerdíků, jediného svědka oné tajemné noci, kdy měl být na Plaňavě odkryt zlatý poklad. Jabloň už dávno vykopali, ale historka s pokladem žije v mé paměti dodnes.

Ve Štramberku, 8. července 1982



