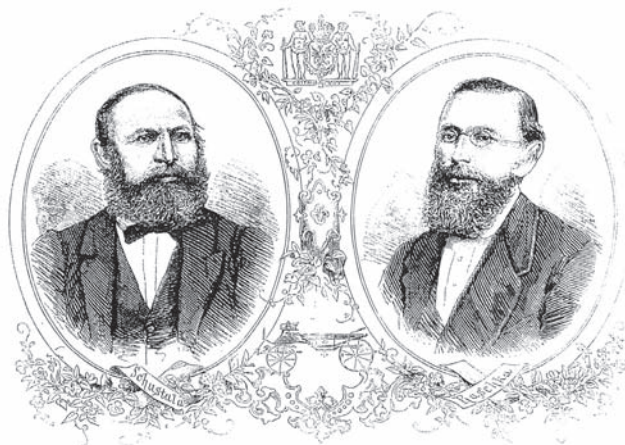


Kočáry z Kopřivnice

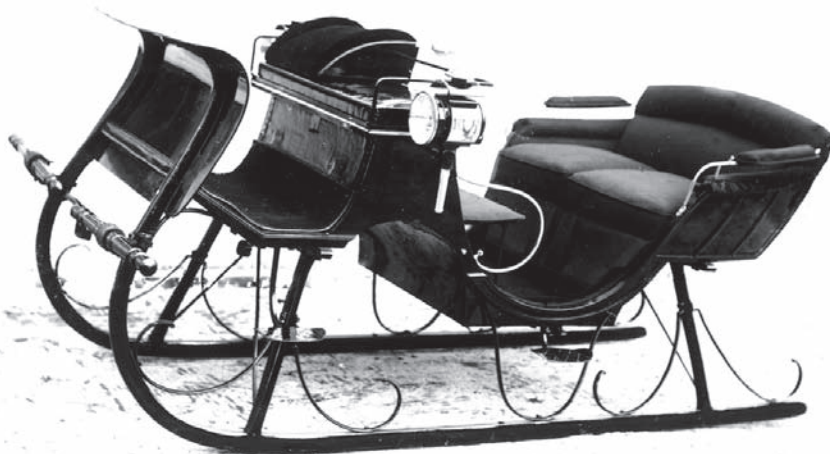
Jak již to tak bývá, vše má svůj počátek kdesi v minulosti. O Ignáci Šustalovi, kopřivnickém rodákově, je možno říci, že právě on položil základy produkce automobilů na severní Moravě. Tento zručný muž začal v budově Fojtsví již roku 1850 za pomoci dvou tovaryšů s živnostenskou výrobou – stavbou kočárů.

O tři roky později již Šustala změnil otěže živnosti za vícespřeží tovární výroby. K tomuto kroku jej nutila rostoucí poptávka, jdoucí ruku v ruce s nedostatkem výrobních prostor a kapacit pro jednotlivé části kočárů. Tak vznikl první cihlový objekt budoucí továrny – kovárna. Rozšiřování výrobních kapacit však vyžadovalo nemalé investice. Za tímto účelem Šustala kontaktoval majitele místní továrny na hliněné zboží, Adolfa Rašku. Oslovený továrník přistoupil na dohodu coby společník. Roku 1858 se firma „Schustala“ rozrostla i v názvu na „Schustala & Comp“.



Zakladatel Ignác Šustala a společník Adolf Raška

V letech 1863–1867 získala firma právo na předem podané patenty. Jednalo se o konstrukci zesíleného podvozku u kočáru označovaného jako „Herkules“ a tzv. „sít na krinolíny“. (Druhý z uvedených patentů sloužil k fixaci dámských rozevlátých svršků.) Vzhledem ke kvalitě produkce docházelo i k vývozu výrobků, z počátku do Polska a Ruska. Zde povozy nahrazovaly pomalu rostoucí síť železnic. Na dlouhé trasy nebylo dosud lepších dopravních prostředků. V roce 1866 byl firmě rukou pruského prince Bedřicha Karla udělen čestný titul dvorního dodavatele. Firmu však nežívaly pouze osobní kočáry, nýbrž také užitkové – nákladní varianty dodávané například c. k. poště.



V nabídce firmy nechyběly ani sáně – typ 135 (1895)



Typický zástupce v Kopřivnici vyráběných kočárů – Landauer (1894)

Kopřivnické výrobky se začínaly stávat stále více oblíbenými. Díky preciznímu zpracování, životnosti a v neposlední řadě svou elegancí. V roce 1879 byla s 200 dělníky dosažena roční produkce kočárovky 1 200 kočárů. Společnost postupně budovala vnitrostátní a mezistátní filiálky a skladiště. Namátkou lze jmenovat: Berlín, Černovice (Bukovina), Kyjev, Lvov, Praha, Ratiboř, Vídeň, Vratislav...V některých pobočkách se dokonce kočáry dohotovovaly z polotovarů – již tehdy bylo takto možno ušetřit na platbách za clo.

Výroba kočárů trvala v Kopřivnici nepřetržitě do roku 1919. Za tuto dobu se vyrobilo přibližně 48 000 kočárů a povozů. I přes příznivý vývoj byla firma v roce 1878 uvržena do finančních obtíží. Ty byly způsobeny vyplacením značného odstupného společníkovi Adolfu Raškovi. Na jeho místo přistoupili oba Šustalovi synové Adolf a Jan. Poskytnuté úvěry odsunuly spáry bankrotu od sevřeného hrdla firmy.

Založení vagonky

V období, kdy byla společnost unášena nevyzpytatelnými vlnami osudu, se budovala mezi Studénkou a Štramberkem železniční trať. V roce 1881 byla slavnostně uvedena do provozu a Šustalovým se rozevřely netušené obzory. Díky této příležitosti se Ignác Šustala seznámil s důležitými osobami. Byli jimi: uhlobaron – rytíř David Gutmann (majitel ostravsko-karvinských kamenouhelných dolů), dvorní rada – baron Eichler a šlechtic – Alfréd Lenz. Tito pánové Šustalovi navrhli a podpořili rozšíření výroby o potřebná kolejová vozidla.

Ačkoliv vybavení továrny neodpovídalo nárokům na zajištění produkce nových výrobků, Šustala neváhal a využil příležitosti první objednávky z roku 1882. Smlouva byla sepsána na dodávku 25 nákladních vagonů. Ještě v témže roce byla objednávka částečně vyřízena, a to i přes velmi prosté podmínky, které v podniku panovaly. Dlužno podotknout, že chyběly odpovídající zkušenosti se stavbou a nedostávalo se potřebných součástí. Ty musely být obstarány od specializovaných podniků. Snad i díky jisté shodě v konstrukci těžkých, koňmi tažených povozů s železničními vagony, resp. s jejich podvozky, se vše podařilo zvládnout.

V následujícím roce bylo dokončeno zbývajících deset uhelných vozů. Tyto „ověřovací“ série vyústily v objednávku na 137 plošinových vozů. Termín dodání zněl: září 1883. S tímto rokem přišel do Kopřivnice ing. Hugo Fischer – přejímací pracovník severní dráhy. Měl za úkol dohlížet na plnění výše zmíněné objednávky a pomohl úspěšnému růstu firmy. V roce 1890 získal Hugo Fischer post ředitele vagonky Šustala a spol. Působil zde až do roku 1913, kdy se vzdal dosaženého postu generálního ředitele. I díky prozívatelnosti tohoto muže se v Kopřivnici rozběhly pokusy se stavbou prvních automobilů.

Rok 1887 nabídl další posun ve vývoji firmy. Haly vozovky začaly opouštět první osobní železniční vagony. Za zmínku jistě stojí i to, že v průběhu let se kopřivnická vozovka (stejně jako před tím kočárovka) stala více než věhlasnou. Ostatně železniční vozidla byla po dlouhá léta pro kopřivnické stěžejním odvětvím výroby. A potvrzují to i uskutečněné dodávky luxusních vagonů pro velmi významné odběratele – např. pro rodinu Rothschildů, Canadian Pacific Railway Comp. či Orient Express.

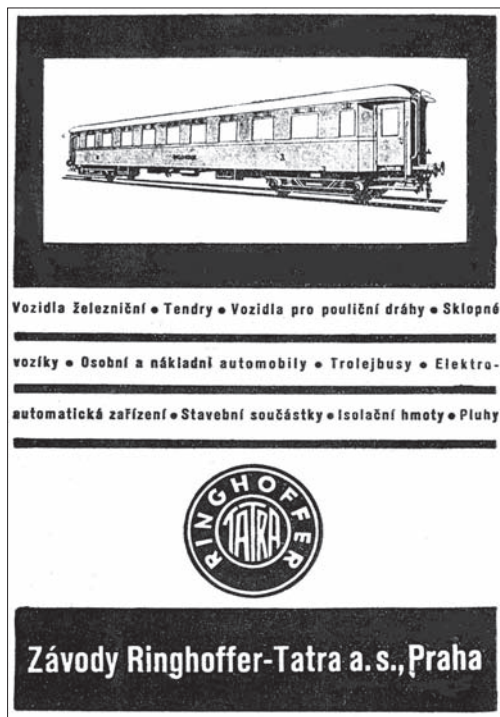


**Ing. Hugo Fischer z Rösslerstammu –
pozdější ředitel podniku**

V roce 1891 změnil Šustala na popud rytíře Davida Gutmanna svou firmu na akciovou společnost. Záhy po této události odešel zakladatel kopřivnické továrny na poslední odpočinek. Ačkoliv oba jeho synové – dědicové ovládali poměrně slušné akciové podíly (cca 41%), tyto po čtyřech letech, zřejmě pod tlakem, odprodali. Následně vystavěli konkurenční vagonářský podnik v nedaleké Studénce. Po dalších pěti letech se kapitál firmy navýšil a rostoucí odbyt produkce dopřál vlastníkům možnost započít další experimenty s výrobou dopravních prostředků.

Vyvrcholením železniční výroby byly dva motorové rychlíkové osobní vozy, nazvané „Slovenská strela“, z roku 1936. O aerodynamice ještě bude řeč. Nicméně právě proto, že vůz byl stavěn dle jejich zásad, dosáhl maximální rychlosti okolo 150 km/h. A především také proto, že aerodynamické principy se aplikovaly při výrobě osobních automobilů, probíhaly většinou práce spojené se stavbou „Strely“ právě v prostorách automobilky, nikoliv vagonky.

Nejvyšší povolená rychlost na trati mezi Prahou a Bratislavou, kde vozy zajišťovaly pravidelné spojení do roku 1939, byla stanovena na 130 km/h. Dosažená průměrná rychlost včetně zastávek byla 92 km/h. Celkovou trasu tedy cestující absolvovali za 4 hodiny a 18 minut. Čtyřosé vozy označované jako M 290.001 a M 290.002 obsahovaly 72 sedadel. Po druhé světové válce byly využity pro přepravu osob z Prahy do Norimberku, místa konání slavného procesu s válečnými zločinci.



Dobová reklama dokumentující pozdější železniční výrobu

Až do roku 1952 se pod značkou Tatra vyráběly železniční vozy. Okolo 70 tisíc kusů vyrobených kolejových vozidel je důkazem dlouholeté praxe a zručnosti. Posléze byla výroba kopřivnických kolejových prostředků ukončena a přesunuta nařizením ministerstva průmyslu do Studénky. Jak je z předchozích údajů zřejmé, první pokusy se stavbou automobilů by nemohly být uskutečněny, nebýt koncentrace kapitálu, zkušeností a pracovní síly v kopřivnické vagonce.