120 LET OD VZNIKU VAGÓNKY VE STUDÉNCE
A
65 LET OD OTEVŘENÍ VAGONÁŘSKÉHO MUZEA

VAGONÁŘSKÉ MUZEUM STUDÉNKA

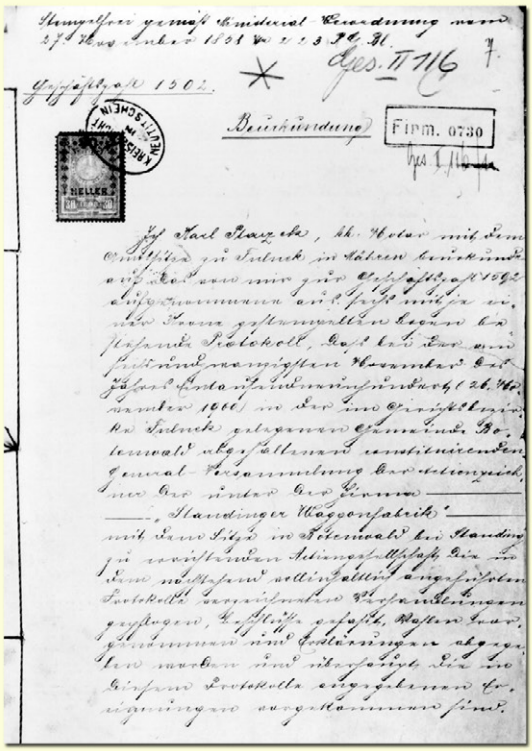
METAL Studénka

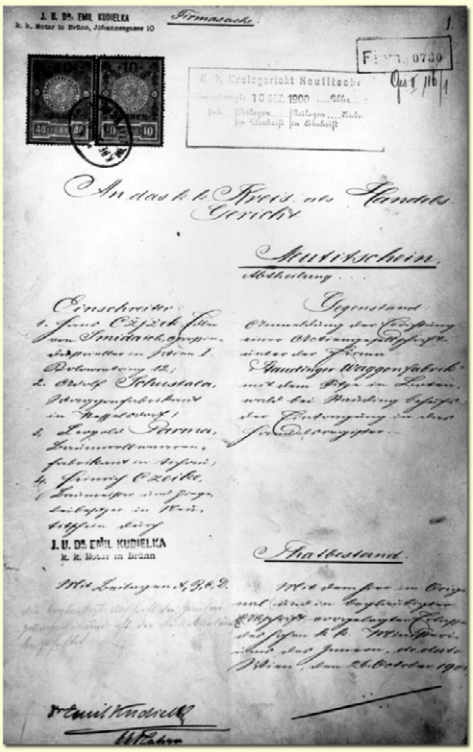
ŠKODA

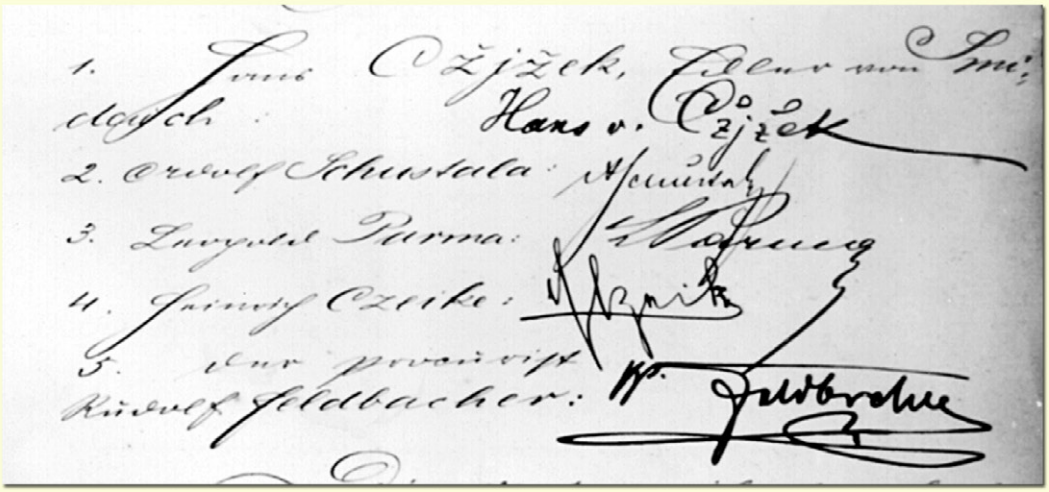
SAK Studénka, příspěvková organizace

Zakládací listina

Zápis z ustanovující valné schůze akcionářů Studénské továrny na vagony ze dne 26. 11. 1900







Zakládací listina

120 LET OD ZALOŽENÍ VAGONKY VE STUDÉNCE

Závod Tatra, n. p. byl největším průmyslovým podnikem na Bílovecku. Až do jeho založení v roce 1900 byly Butovice zemědělskou obcí, která svou výměrou a počtem obyvatelstva patřila k největším obcím v širokém okolí po několik set let. Její zemědělský charakter v minulosti nenarušila ani manufaktura na vlněné zboží, která vznikla na konci 18. století, avšak v roce 1835 zanikla. Zrušení roboty v roce 1848 postihlo vesnickou chudinu, která osvobozením sedláků od roboty, a jejich uvolněním pro práci na vlastních pozemcích, ztratila obživu. Byly konány pokusy podomáckého průmyslu v obci, avšak teprve ke konci století našli bezzemci práci ve vznikajícím průmyslu na Ostravsku.

Neshody mezi akcionáři kopřivnické továrny na vagony měly ten následek, že syn zakladatele této továrny Dr. Adolf Schustala vystoupil z akciové společnosti kopřivnické továrny a v roce 1900 zakoupil v dolní části Butovic blízko nádraží a ve Studénce zemědělské usedlosti č. p. 99 Emila Ulricha s výměrou 21 jochů (1 joch = 0,68 ha) a č. p. 300 od Josefa Marka s výměrou taktéž 21 jochů. Dále vykoupil pozemky při domu č. p. 301, aby zde založil továrnu na vagony „**Staudinger Waggonfabrik A.G.“ se sídlem v Butovicích u Studénky. Do firemního rejstříku Krajského soudu v Novém Jičíně byla dle tehdy platných zákonů zapsána 12. 12. 1900, a tím i oficiálně založena**.

Hlavní vrátnice továrny v roce 1905

HLAVNÍ AKCIONÁŘI STAUDINGER WAGGONFABRIK A.G.

Bratři Schustalové prodali v roce 1895 podíly v kopřivnické továrně a v roce 1898 neoficiálně založili továrnu na výrobu vagonů ve Studénce v Butovicích. Jeden z bratrů – Adolf zastával funkci viceprezidenta a vedoucího správní rady. Své odborníky pro novou továrnu získali z Kopřivnice, šlo hlavně o české dělníky, avšak přešel i hlavní inženýr kopřivnické vagonky Rudolf Feldbacher. Na novém místě se stal ředitelem. Rodina Schustalů vlastnila továrnu ve Studénce do roku 1927, kdy ji prodala podniku Die Ringhoffer Tatra Werke A.G.

Portrét Adolfa Schustaly

Pohled na Schustalovu vilu

Stodola fojtství v Kopřivnici, ve které založil Ignác Schustala v roce 1850 dílnu na výrobu kočárů, a stal se tak zakladatelem dnešního závodu Tatra

Ing. Rudolf Feldbacher byl prvním ředitelem Studénské továrny na vagony v letech 1900–1902. Zakladatelé vagonky spoléhali také na léty získané zkušenosti četných kopřivnických vagonářů, které do nového závodu převedli. Vzorem pro výstavbu závodu se stala vagonka v Raabu v Uhrách, odkud pocházel i první ředitel Studénské továrny na vagony Ing. Rudolf Feldbacher, který s sebou přivezl i potřebné plány pro vlastní vybavení jednotlivých provozů továrny. Ředitel Feldbacher byl osobností, která měla na založení podnikání ve Studénce jednu z největších zásluh. K lítosti akcionářů však tento technicky vysoce zdatný člověk v roce 1902 nečekaně zemřel ve věku 46 let.

Portrét Rudolfa Feldbachera

Pohled na ředitelovu vilu

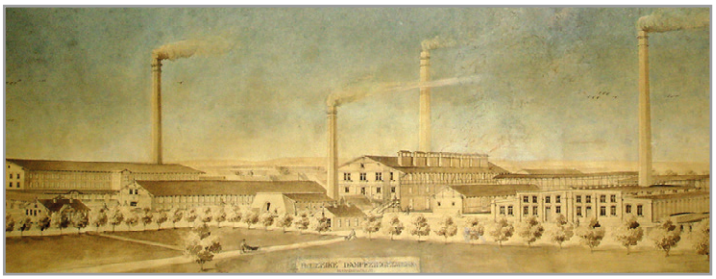
Jan Čžjžek Edler von Smidaich byl jedním z předních podnikatelů v habsburské říši se zájmem o několik významných průmyslových odvětví i financí. Otec ho nechal vystudovat na chemické akademii ve Vídni. Zcela náhodně se při jedné z cest vlakem seznámil s výrobcem porcelánu Augustýnem Haasem. Tak začíná jeho etapa života spojená s Horním Slavkovem. Od roku 1867 nesla tato porcelánka název Haas & Čžjžek. Kvalita jeho porcelánu byla vysoká. Mezi jeho zákazníky patřil císař, papež a mnoho aristokratů. Jan Čžjžek se angažoval také v bankovnictví. V roce 1869 byl zakladatelem Wiener Bankverein (Vídeňský svaz bank). V roce 1872 zakoupili Hass & Čžjžek porcelánové dílny v Chodově. Jejich kvalitní porcelán se stal vyhledávanou značkou po celé Evropě. V roce 1875 po vztahových neshodách opustil Čžjžek porcelánovou společnost a koupil textilní firmu Fritsch, která měla šest továren a následně se diverzifikovala do strojírenství. Stal se jedním z prvních akcionářů podniku založeném Adolfem Schustalou, „Staudinger Waggonfabrik A.G."

Značka porcelánky v Horním Slavkově, Haas & Czjzek v Horním Slavkově

Současný pohled na porcelánku v Horním Slavkově

Heinrich Czeike st. se narodil v Novém Jičíně. Po studiích nižší reálky se vyučil stavitelskému řemeslu u proslaveného stavitele Josefa Krause. Zakladatel stavitelské rodiny Czeike se stal autorem řady stavebních objektů v Novém Jičíně a okolí. V roce 1880 zakoupil stavitel Czeike pozemky od kunínského sedláka Kunze a postavil na nich vlastní cihelnu. Cihlářské výrobky se zde zpočátku vyráběly ručně. Až v roce 1887 zavedl do výroby kruhovou pec. Vyráběly se zde i střešní tašky tzv. Späziegel a Gerippte. Další Czeikeho parní cihelna byla založena na sklonku 19. století v Novém Jičíně.

Portrét Heinricha Czeike st.



Czeikeho cihelna – akvarel, kolem roku 1910

Czeikeho vila, dnes obecní úřad v Kuníně

Leopold Parma převzal v obci Tichá rodinný podnik po svém otci Josefovi. Využil své podnikatelské schopnosti k tomu, aby ve vsi rozšířil tkalcovnu bavlny s ručními stavy. Díky věnu nevěsty a výnosu z továrny nechal postavit novou strojovnu s novým parním strojem a nové sály pro tkalcovské stroje. Od roku 1890 zde byla bělírna, úpravna a mandlovna. V roce 1900 to byla již velká továrna s výkonným parním strojem a asi 120 tkacími stavy, kde se vyráběly různé mušelíny, šifony, pikety, polopikety, barchety, flanely, kepry, damašky, gradle, plachtoviny, sypoviny apod. Leopold Parma st. pokračoval i v rozšiřování hospodářství skupováním pozemků a domků. Pro všechny tyto stavby byly zapotřebí cihly, takže kolem roku 1905 vznikla strojní cihelna s kruhovou pecí. Leopold Parma st. byl řadu let tichavským starostou a byl štědrým patronem tichavského kostela.

Portrét Leopolda Parmy

Pohled na Parmovu vilu, dnes obecní úřad v Tiché

Parmova vila, dnes dům Slezské diakonie v Tiché

Pramova vila, dnes budova MŠ v Tiché

Vznik továrny přinesl revoluční změny v dosavadní zemědělské obci. Byl to především příliv dělnictva, většinou českého, který měl vliv na hospodářskou, sociální a národnostní strukturu obce. Vedle továrních objektů vyrůstala i dělnická kolonie. V obci byla otevřena lékárna a měšťanská škola. Vznikla také celá řada obchodů a drobných živností. I v tehdejším rozkvětu průmyslu a technické výroby bylo založení továrny na vagony vysoce perspektivní.

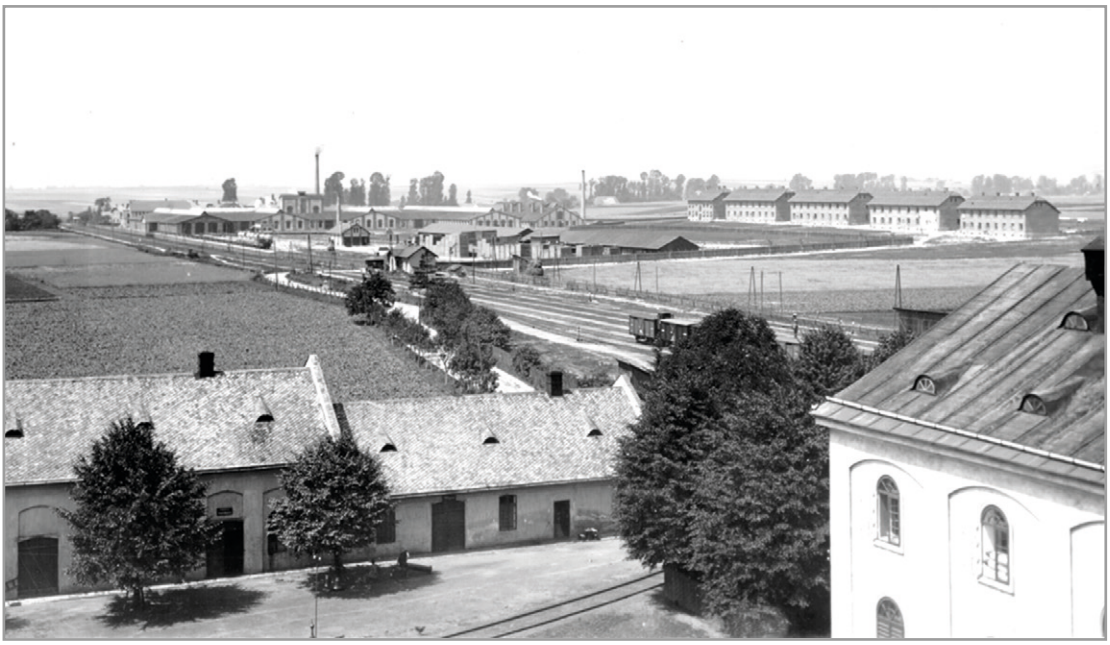
V roce 1901 byla zahájena výstavba podnikových hal, ve kterých se brzy na to začaly vyrábět první vagony. Rozšířením a zkvalitněním výrobků se pak záhy ze studénecko-butovické továrny rozjely i do vzdálených zemí v Jižní Americe a Africe.

Od roku 1929 se vagonka stala součástí Ringhofferova koncernu. V roce 1945 byla vagonka poškozena bombardováním a následně znárodněna a začleněna do sféry národního podniku TATRA. V následujících letech vagonka několikrát změnila organizační členění i název.

Od svého založení prošla vagonka rozsáhlým vývojem a produkovala množství různých druhů vozidel.

Pohled na dvůr závodu

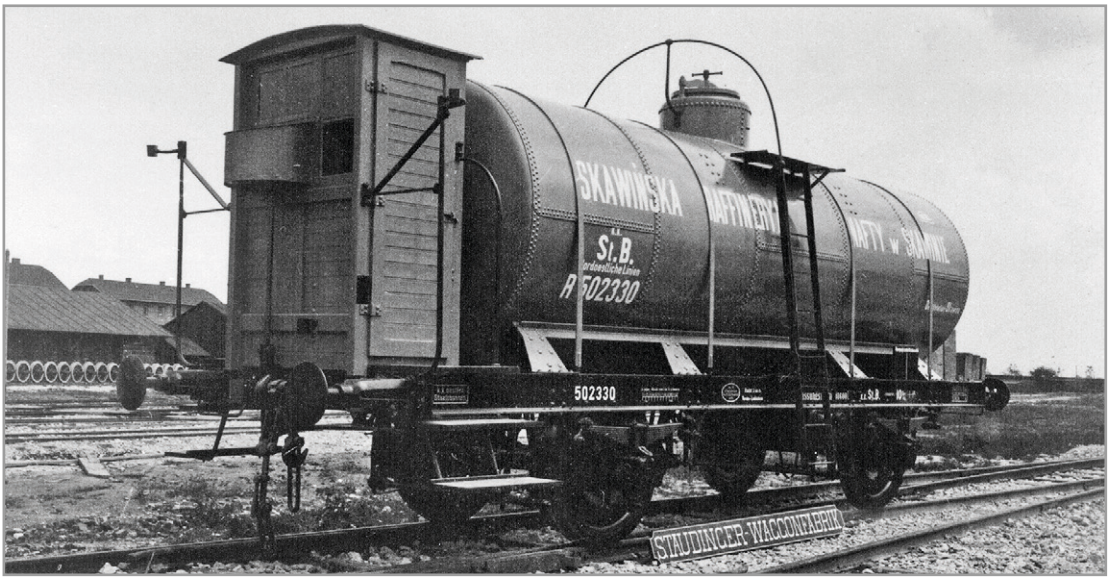
Situační plán rozmístění hal



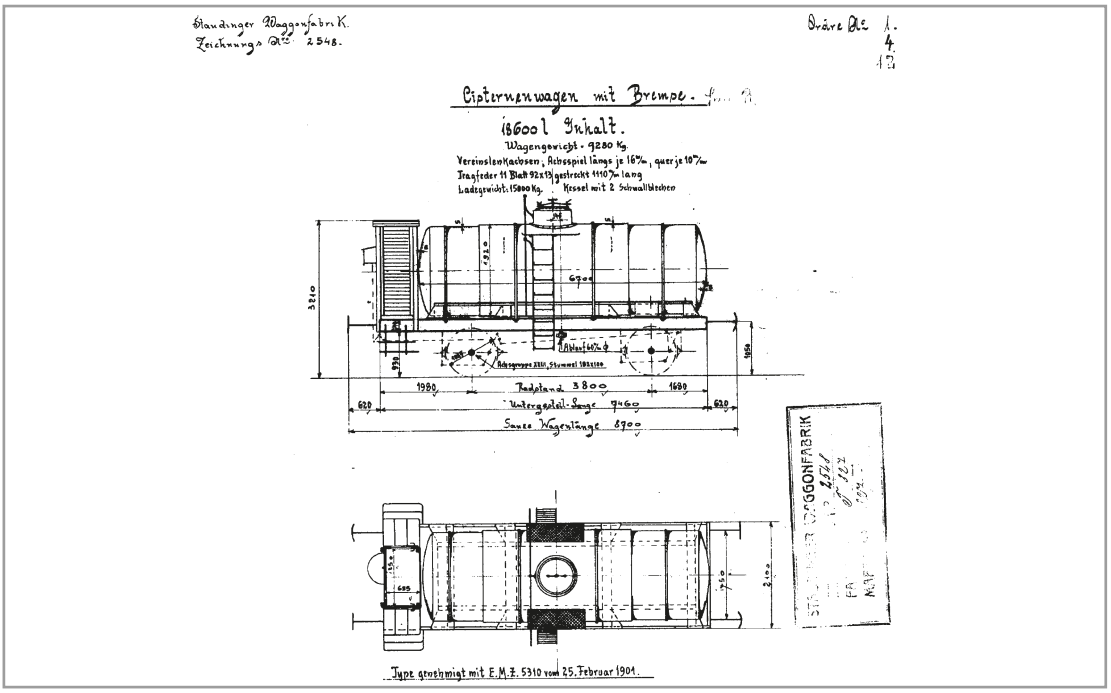
Pohled na vagonku z bývalého cukrovaru Blücherova mlýna z roku 1902

Kancelářská budova v roce 1902

První výrobek firmy byl kotlový vůz z roku 1901. O rok později byl vyroben první dvounápravový osobní vůz a následovaly další typy přípojných vozů. Od konce 20. let se mezi výrobky firmy poprvé objevují motorové vozy s motory Tatra. Vozy vyrobené po první světové válce byly vybaveny tehdy velmi moderním elektrickým osvětlením.



Vůz kotlový řady R. R 502330, výrobní číslo 6, rok výroby 1901, zakázka č. 4, dráha K.k.St.B. dvounápravový kotlový vůz o obsahu 186 hl, nýtované konstrukce. Fotografie vozu je ze zakázky č. 4, fotografie prvního vyrobeného vozu ve vagonce se nedochovala. Jedná se o stejný vůz podle shodné výrobní dokumentace, liší se pouze popisy. První vyrobený vůz byl vyroben ve vagonce 29. 3. 1901 pro firmu Parnas & Sussman v tehdejší Haliči



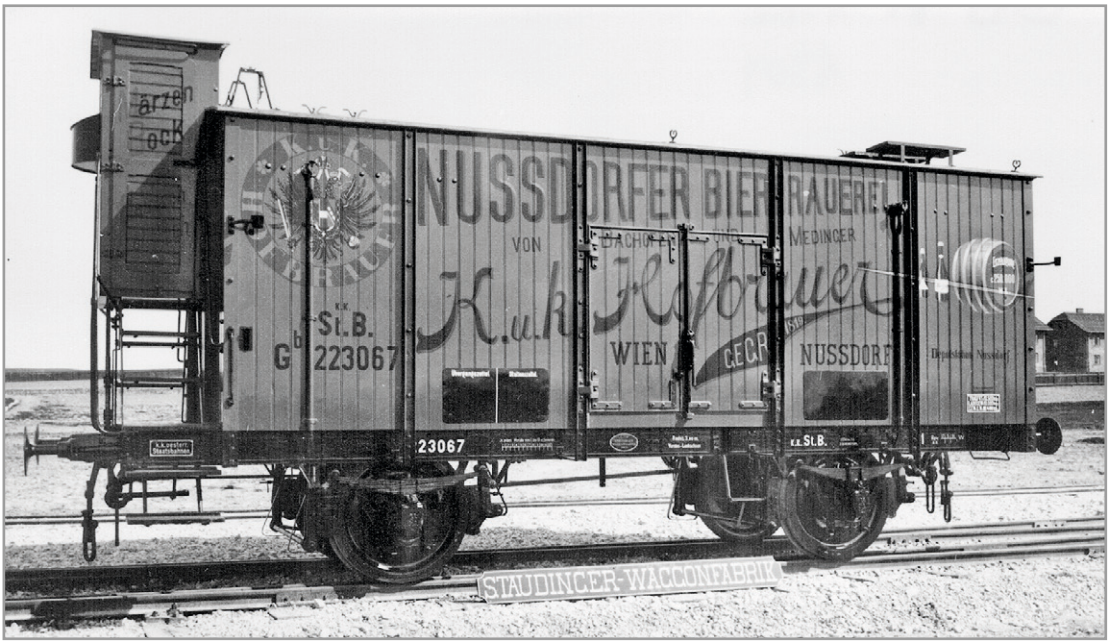
Výkres prvního kotlového vozu 186 hl, fotografie se nedochovala

První zaměstnanci – kováři v roce 1906

Montážní truhláři v roce 1906

Soustružníci, hoblíři a vrtači v roce 1906

Zámečníci a spodkaři v roce 1906



Vůz krytý nákladní na pivo, Gb 223067, výrobní číslo 5, rok výroby 1901, zakázka č. 3, dráha K.k.St.B. 2 nápravový speciální vůz na přepravu piva, (chladící nákladní krytý vůz), chlazení zajišťovaly zásobníky plněné přírodním ledem. Vůz lehké konstrukce, nýtovaný, s brzdou. Zákazníkem byla firma Bachofen & Medinger in Wien – Nussdorf

Prototypová elektrická jednotka řady 470.0

Ve druhé polovině 30. let (1935–1939) rozšířila portfolio výrobků vagonky letecká výroba. Byla zdokonalena zakoupená licence a firma začala tvořit letadla vlastní konstrukce. Jednoplošníky a dvouplošníky produkované vagonkou dosáhly několika rekordů. Vagonka se také zabývala vojenskou výrobou. Pro armádu vyráběla polní a horské kuchyně, pekárny, dělové lafety nebo radiovozy. Do široké škály výrobků vagonky patřily také automobily, autobusy, tramvaje nebo třeba vrtáky.

V roce 1945 byly budovy vagonky poškozeny přechodem fronty. Po fázi oprav přišlo znárodnění podniku a v novém ekonomickém prostředí byla vagonka začleněna do národního podniku Tatra. Od 50. let se opět obnovila rozsáhlá výroba, nyní především motorových vozů a elektrických motorových jednotek. Mezi nejznámější výrobky patřily ikonický vůz M 131.1 přezdívaný Hurvínek nebo Kredenc, M 262.0, M 230.5, M 240.0, M 286.1, M 296.2 a M 296.1. Vyráběny byly rovněž přípojné vozy a revizní vozy jako například typu M 250.0 pro údržbu trakčního vedení.

Nákladní vozy vyráběné po druhé světové válce představují dvounápravové kryté a kotlové vozy. Během 50. let se přecházelo na čtyřnápravové vozy, univerzální vysokostěnné vozy, výsypné a plošinové vozy. Pro chemický průmysl produkovala vagonka různé druhy kotlových vozů. Zvláštní výroba existovala také pro ocelářské provozy a pro stavebnictví. Šestinápravové pneumatické výklopné vozy pro přepravu rud byly speciálně vyráběny pro Sovětský svaz. V roce 1985 se vagonka podílela na rekonstrukci pozemní lanové dráhy na Petřín a dodala pro dráhu dva speciální vozy.

Soupravy vozů byly vyráběny pro příměstskou dopravu, ale také pro mezinárodní dopravu. Vozy řady M 296.1 pro mezinárodní expres Vindobona byl vybaven také bufetovým vozem. Dále se velmi dobře osvědčily také rychlíkové vozy 1. a 2. třídy a služební vozy. Od roku 1959 se vyráběly jednopodlažní elektrické motorové jednotky pro systémy 3 kV DC (stejnosměrné) a 25 kV AC (střídavé) soustavy. Pro Československé státní dráhy byly vytvořeny rovněž prototypy dvoupodlažních jednotek pro systém 3 kV DC.

Od 70. let byla zahájena výroba nových vozů M 152.0 a revizních vozů M 153.0 mimo jiné také s úpravou pro širokorozchodnou trať. Vyrábět se začaly také nové dvounápravové přípojné vozy, vložené a řídicí vozy. Velké zakázky motorových jednotek AČ 2 s nerezovou skříní a přípojnými vozy byly určeny pro Sovětský svaz. Koncem 70. let zařazuje vagonka do svého výrobního programu také obytné komplexy a přečerpávací stanice ropy. Tyto komplexy sestávaly z technologického zařízení a obytných prostor pro personál.

V 80. letech přichází do výroby podvozek pro vlaky tažené lokomotivou GP 200 a na začátku 90. let se továrna zaměřuje na inovace v podobě nerezové střechy a vnitřní ochrannou vrstvu plastizolu.

Po pádu komunismu v r. 1989 se společnost ocitla v komplikované situaci. Izolace od světových trhů oslabila její konkurenční schopnost. Trhy východního bloku se rozpadly. Od roku 1992 se firma zaměřovala na modernizaci a rekonstrukci stávajících vozů. Dále byly vyráběny speciální nákladní vozy pro přepravu v hutích a ocelárnách, výsypné a kotlové vozy. Novinkou byly vozy pro přepravu kontejnerů a kapsové vozy. Kuponová privatizace přivedla nové majitele s nedostatkem vlastního

kapitálu. České dráhy, které byly největším zákazníkem, musely z úsporných důvodů snížit počet objednaných elektrických jednotek. Nově získané zakázky na nákladní vozy však nestačily pokrývat postupně rostoucí ztráty. Po neúspěchu jednání o prodeji celé společnosti dvěma zahraničním zájemcům odmítly koncem roku 1999 věřitelské banky továrnu dále financovat.

Nové vedení spolu s odbory získalo podporu vlády ČR pro vstup strategického partnera. Dne 8. 3. 2000 podepsala firma Thrall Car Manufacturing Company smlouvu o koupi akcií ČKD Vagonka Studénka, a. s. Následně byla holdingu ČKD Praha prodána část podniku, nesouvisející s výrobou nákladních vozů.

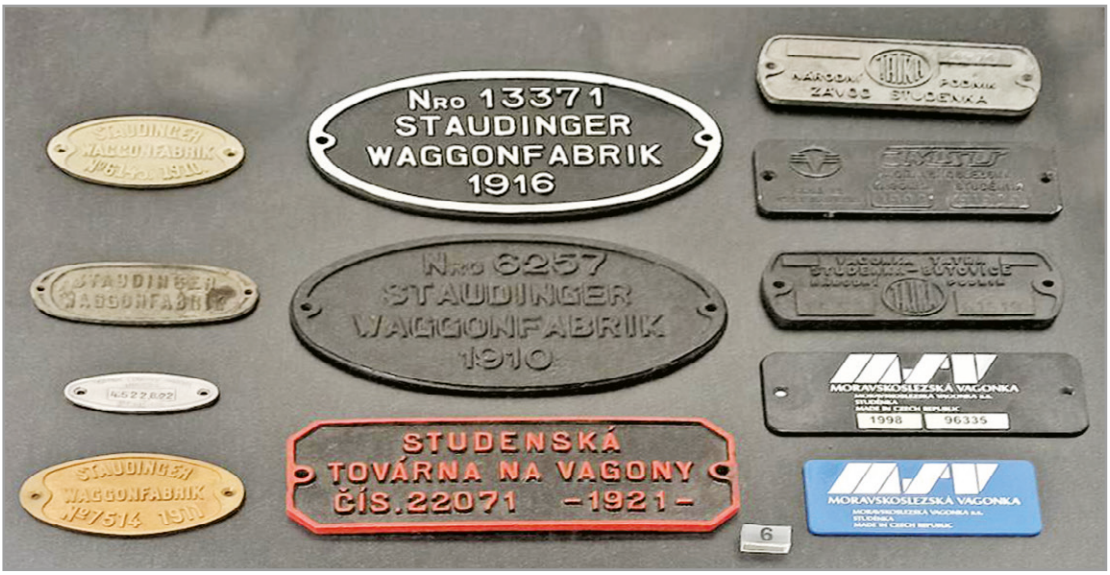
Z původní továrny tak vznikly dvě samostatné společnosti: „Thrall Vagonka Studénka, a. s." a „ČKD Vagonka, s. r. o." Obě tyto společnosti se od té doby rozvíjejí samostatně.

„Thrall Vagonka Studénka, a. s." zůstala v areálu firmy ve Studénce. V roce 2003, po předcházející fúzi vlastnické firmy „Thrall Car Manufacturing Company, Chicago Heights, IL s Trinity Rail, Dallas, TX" došlo k ukončení výroby nákladních vozů ve Studénce. Provoz kovárny však zůstal pod nezměněným názvem ve Studénce zachován. V r. 2005 došlo k prodeji nevyužívané části areálu továrny ve Studénce novému vlastníkovi, firmě „AK 1324". V r. 2006 byly všechny evropské továrny firmy „Trinity Rail" (včetně kovárny ve Studénce) prodány firmě „IRS-International Railway Systems", Bukurešť, Rumunsko. Následovala změna názvu kovárny na „MSV Metal Studénka, a. s." Pod tímto názvem (ale dnes už s jiným tuzemským vlastníkem) působí kovárna ve Studénce úspěšně dodnes.

Pohled na areál Škody Vagonky v Ostravě

„ČKD Vagonka, s. r. o." se v roce 2001 přestěhovala do nových výrobních prostor v Ostravě-Vítkovicích. Poté měnila názvy i majitele takto: 2001–2007: „ČKD VAGONKA, a. s." a od r. 2008 až dosud: „ŠKODA VAGONKA, a. s." Dnes je „ŠKODA VAGONKA, a. s." součástí skupiny „Škoda Transportation", která je členem skupiny PPF. V současné době má vagonka 536 kmenových zaměstnanců. Z původních 346 zaměstnanců vagonky, kteří v roce 2001 přešli do Ostravy, jich 50 ve firmě pracuje do současnosti. Od roku 2020, v rámci projektu „Nová Vagonka", dochází ve vagonce k výrazným investicím ve výši 1 mld. Kč a vzniku cca 400 pracovních míst. S produkty „ŠKODA VAGONKA, a. s." se můžete setkat na kolejích Česka, Slovenska, Finska, Litvy, Ukrajiny, Německa, Polska a v blízké době i Lotyšska a Estonska.

Účelová známka (mince), před rokem 1927, nalezl A. Tomšů 2021 na poli mezi Studénkou a Pustějovem



Výrobní štítky z Vagonky ve Studénce jsou součástí expozice Vagonářského muzea

65 LET OD ZALOŽENÍ VAGONÁŘSKÉHO MUZEA

VZNIK A HISTORIE VAGONÁŘSKÉHO MUZEA VE STUDÉNCE

Na území naší republiky vznikla první továrna na vagony v roce 1852 na Smíchově u Prahy, kde František Ringhoffer vybudoval u strojírny vagonku, z které byly v roce 1854 dodány první nákladní vagony.

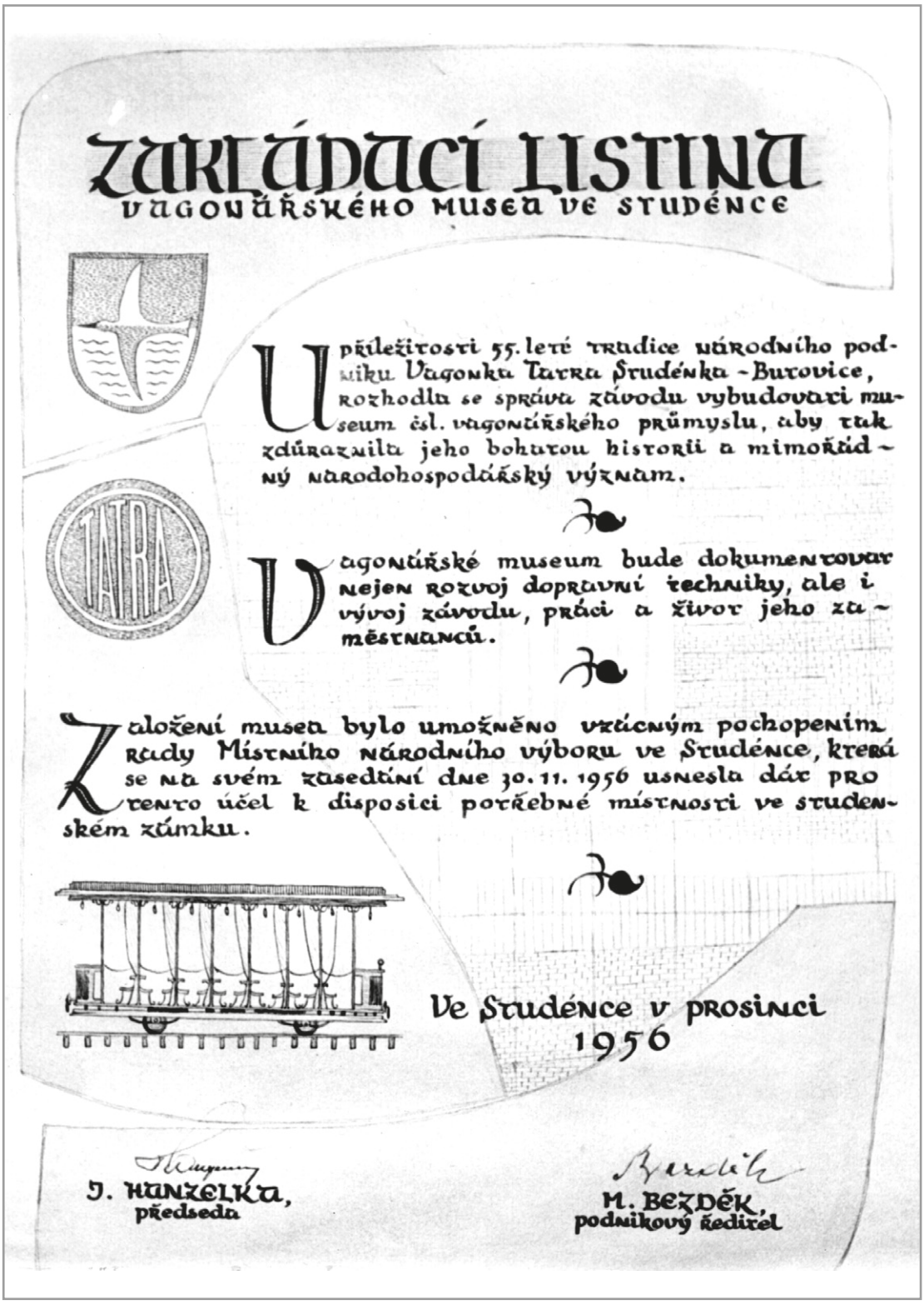
Vagonářský obor se rozrostl za první republiky na 6 vagonek, které byly po druhé světové válce sloučeny v národní podnik československých vagonek Tatra se sídlem v Praze. Přesto že utvořením RVHP byla výroba vagonů a motorových vozů rozdělena mezi státy spojené ve Varšavské smlouvě a stav vagonek byl u nás snížen na tři, podařilo se zachovat značnou část původního dokumentačního materiálu.

Poněvadž tento obor nevlastnil síň tradic ani muzeum, rozhodlo se vedení závodu „Tatra Studénka, n. p." v roce 1956 k zřízení „Vagonářského muzea". Původně bylo koncipováno jako podnikové muzeum vagonky ve Studénce. V průběhu několika let se rošířila expozice o všeobecnou železniční historii tratí nejen u nás, ale i v zahraničí.

Vagonářské muzeum se nachází ve Studénce, sídlí ve věžovité části místního zámku a již 65 let vítá návštěvníky při jeho prohlídce. Je to jediné muzeum v naší republice, které mapuje železniční vagonovou výrobu.

V průběhu desetiletí procházela expozice četnými změnami. Na dobových fotografiích jsou zachyceny pohledy do původní expozice, jak už ji dnes neznáme.

Zámek ve Studénce, kde sídlí Vagonářské muzeum



ZAKLÁDACÍ LISTINA
VAGONÁŘSKÉHO MUSEA VE STUDÉNCE

U příležitosti 55. leté tradice národního podniku Vagonka Tatra Studénka - Bukovice, rozhodla se správa závodu vybudovati museum čsl. vagonářského průmyslu, aby tak zdůraznila jeho bohatou historii a mimořádný národohospodářský význam.

V vagonářské museum bude dokumentovat nejen rozvoj dopravní techniky, ale i vývoj závodu, práci a život jeho zaměstnanců.

Založení musea bylo umožněno vzácným pochopením Rady Místního národního výboru ve Studénce, která se na svém zasedání dne 30. 11. 1956 usnesla dár pro tento účel k disposici potřebné místnosti ve studenském zámku.

Ve Studénce v prosinci 1956

J. HUNZELKA, předseda

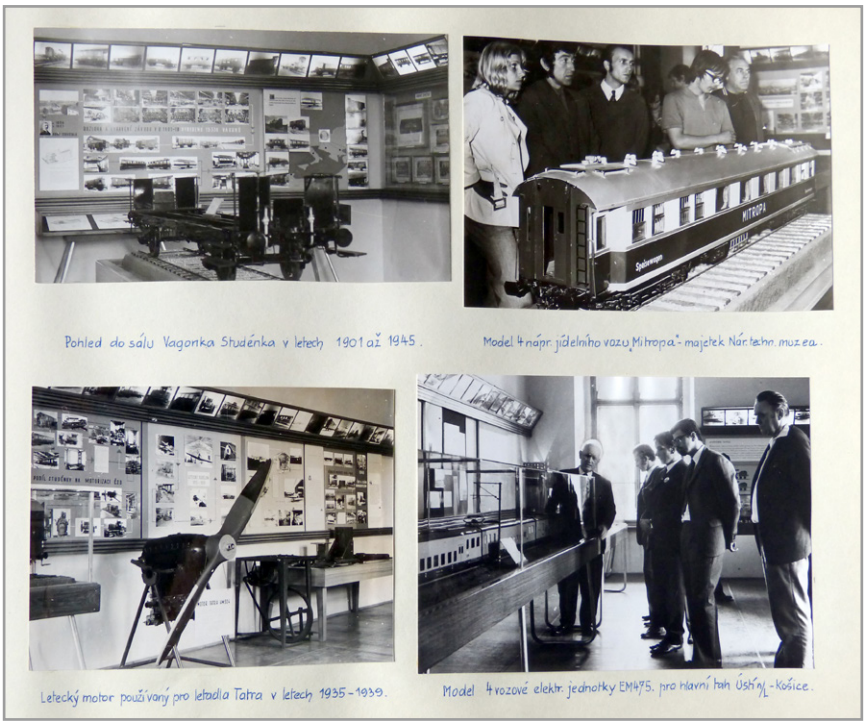
M. BEZDĚK, podnikový ředitel

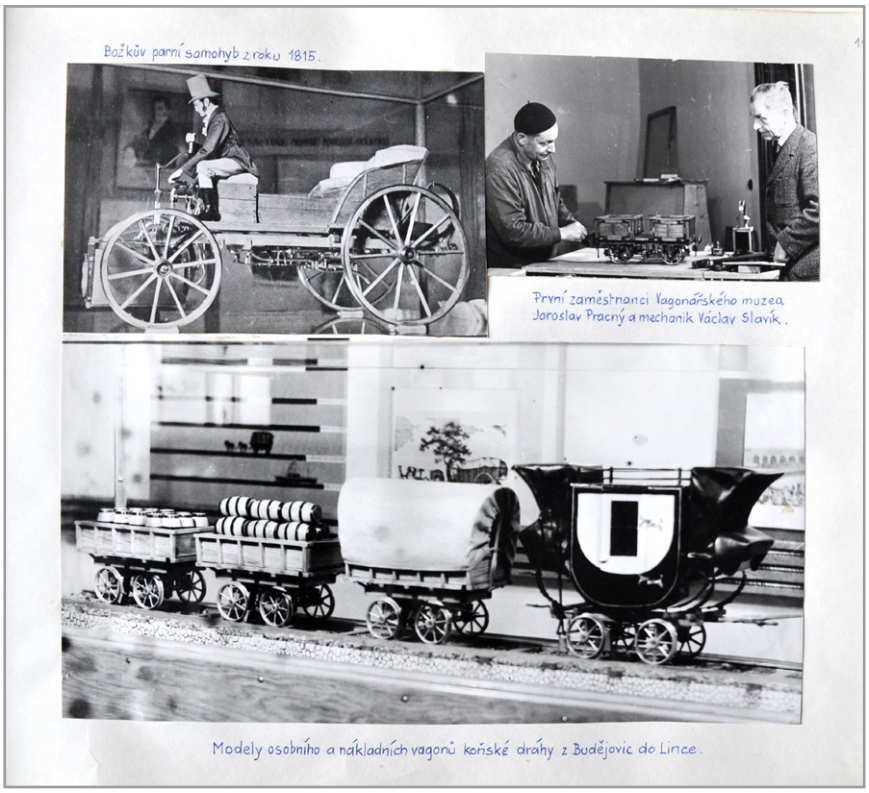
Zakládací listina Vagonářského muzea ve Studénce

PRVNÍ ZAMĚSTNANEC VAGONÁŘSKÉHO MUZEA

Jaroslav Pracný (18. 7. 1897 – 23. 3. 1991) byl prvním konstruktérem a zároveň prvním zaměstnancem Vagonářského muzea na zámku ve Studénce.

Narodil se v Pustějově jako syn řídícího učitele Maximiliána Pracného. Již v dětství chodil v Pustějově k závorám a pozoroval vlaky. V roce 1921 se stal prvním absolventem Státní průmyslové školy strojnické ve Vítkovicích. Ve věži zámku měl svou dílnu, ve které vyráběl různé komponenty pro budoucí expozici. Pro dokumentaci jezdil do Národního technického muzea do Prahy. Modely vozů stavěli vězni v Opavě. Jeho spolupracovníkem byl p. Slavík (zámečník).



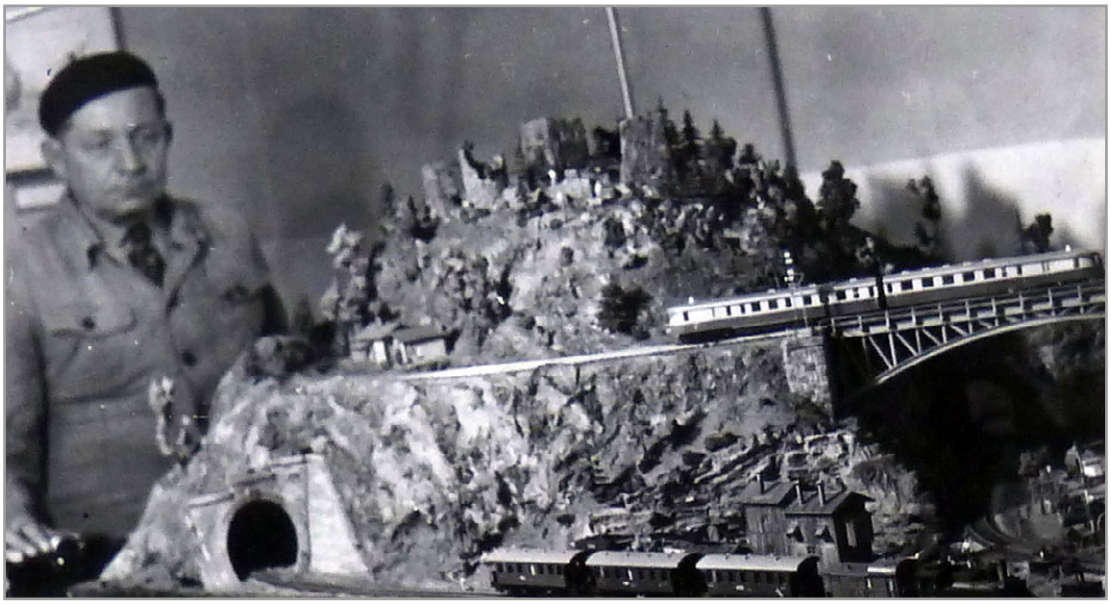


Dobové fotografie z původní expozice muzea

MODELOVÁ ŽELEZNICE

Dráha byla zakoupena podnikem v roce 1965 od Svazarmu, je v měřítku HO (1:87).

Má dva okruhy kolejiště. Přestavba a rozšíření proběhlo v letech 1980 – 1981, kdy se původně skládala ze dvou kusů. Pro ovládání provozu se na horním okruhu použil autoblok s relátky RP 200, na dolním byl provoz řízen nastaveným programem prostřednictvím časových spínačů a telefonních krokových voličů, což tehdy bylo optimální řešení. Před rokem 1990 se na dráze instaloval nový kovový ovládací pult modelové dráhy, vyrobený dle našeho návrhu firmou Rodokov. Dále se u ní nově zabudoval pro řízení automatického provozu dolní dráhy řídicí systém RS 1. V roce 2007 byla provedena instalace nových elektrických rozvodů. Poslední úpravy proběhly v roce 2016 v souvislosti s projektem: Podpora technických atraktivit Moravskoslezského kraje v roce 2016.



Dobová fotografie modelové železnice, pan Slavík

Současný pohled na modelovou železnici

Současný pohled na modelovou železnici

Současný pohled na modelovou železnici

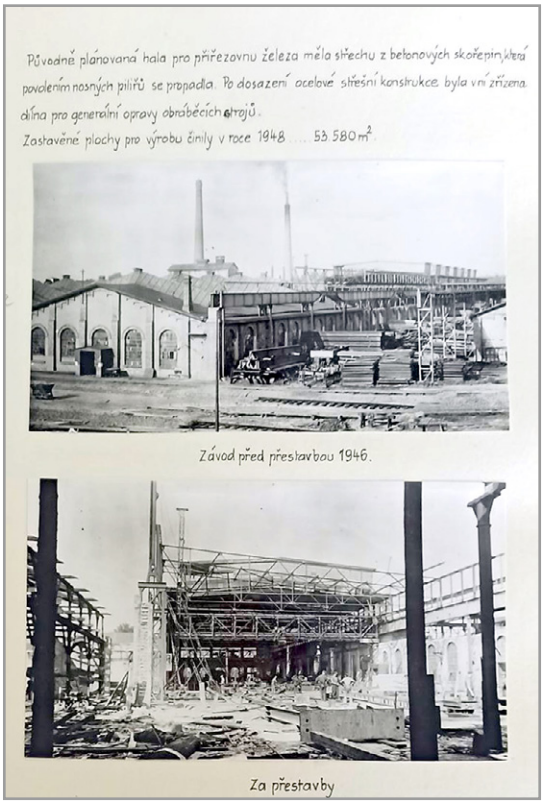
KRONIKY Z VAGONKY VE STUDÉNCE

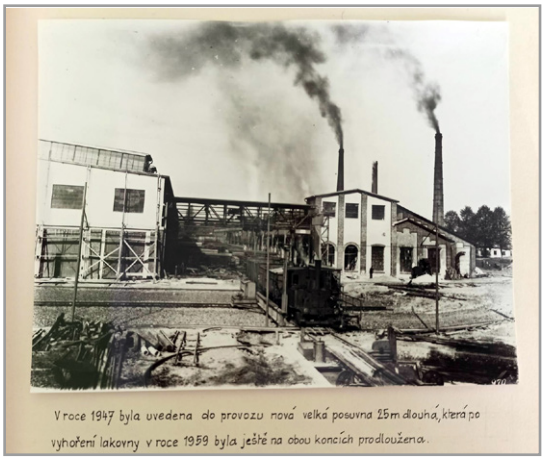
Ve Vagonářském muzeu jsou uchovávány originály kronik sepsané R. Hübscherem st. mapující přehled výroby ve Vagonce Studénka od začátku výroby.

„V pojednání uvedené údaje jsou podloženy archivním materiálem, statistické údaje o výrobě byly čerpány z vagonových knih, do kterých se zapisovaly všechny odvedené vagony. Staré vagonové knihy se zachovaly, bohužel poslední záznamy v nich končí v březnu 1944. Publikované snímky jsou z původních fotografických desek. I když zachovaný fotografický materiál nedává ucelený obraz výroby, poněvadž se fotografovaly jen význačnější výrobky a nebyly nalezeny fotografie výrobků z první světové války, bylo snahou v uveřejněných materiálech dodržet chronologický sled vývoje závodu a výroby. Uveřejněná publikace má také připomenout příslušným dnešním povolaným pracovníkům, aby se snažili co nejpodrobněji zachytit bouřlivou výstavbu závodu po znárodnění, jakož i vlastní výrobu, která měla často až 30 různých typů vozidel v jednom roce v práci, na které se již zapomíná a jejichž dokumentace mizí při uvolňování prostorů pro archivování dokumentace nových výrobků.

Nemělo by se zapomenout ani na dokumentaci bývalých vagonek, které změnou výrobního programu přešly do jiných oborů a správ, a tím ztratily zájem na původní výrobě a dokumentaci."

(Z kroniky)





Ukázky z kronik Vagonářského muzea

Fotografie z kroniky z roku 1977, dobový pohled z hlavního schodiště do prvního patra

Fotografie z kroniky z roku 1977, dobový pohled do vestibulu zámku

SOUČASNOST

Expozice v zámecké věži zabírá celkem tři poschodí. Začátek prohlídky je ve třetím poschodí. Návštěvník se zde může seznámit s vývojem dopravy od středověku až po vznik nejstarších železničních tratí. Od první koněspřežné dráhy, po bouřlivě se rozpínající železniční tratě v celé Evropě, jež vznikaly díky nahrazení koňské tažné síly silou parní.

Dále je zde prostor věnovaný vzniku místní dráhy Studénka – Štramberk, založené v roce 1881.

Tuto část uzavírá prezentace výrobců železniční techniky na přelomu 19. a 20. století, v době, kdy byla založena i vagonka ve Studénce.

Třetí patro zámecké věže slouží zároveň i jako rozhledna. Nabízí nádherný pohled do krajiny na všechny světové strany.

Druhé patro prošlo rekonstrukcí a bylo zmodernizováno. Celé toto patro se věnuje historii vagonky. Interaktivní obrazovka umožňuje návštěvníkům aktivní zapojení do historie podniku.

V prvním patře se návštěvníkům otevírá nový prostor.

Pohled z třetího patra na kostel s farou

Na návštěvníky tak dýchne duch starých časů. Čeká je zde multifunkční sál s galerií, odpočinková zóna a především originální vagonářský hrací koutek pro děti.

Závěrečnou část prohlídky muzea představuje sál, kde je umístěna funkční dráha 6 × 1,5 m se dvěma okruhy kolejiště v měřítku 1:87 (H0).

V modelovém sále se technické snoubí s romantickým, a tak zde můžete mimo jiné obdivovat část původních obrazů a historický mobiliář.

Návštěvníci mají možnost zakoupit si i drobné upomínkové předměty – turistické známky, pohlednice, fotografie. Zde také prohlídka muzea končí. Celé muzeum bylo tvůrci pojato jako dokumentační, kdy se snaží na mapách, nákresech, fotografiích a modelech představit návštěvníkům v ucelené podobě historii dopravy obecně a historii jednoho z významných podniků, který svými výrobky výrazně ovlivňoval železniční provoz na našich tratích.

Od roku 2003 je muzeum ve vlastnictví města Studénky a je provozováno SAK Studénka, příspěvkovou organizací.

V současné době prochází Vagonářské muzeum dynamickou změnou spojenou s instalací moderních prvků. Je součástí Technotrasy a zapojuje se do akcí jako například Fajne léto i historicky významných oslav k různým výročím spojených s železnicí a vagonkou.

V hlavní sezoně jsou v muzeu mimo jiné ke zhlédnutí různé tematické výstavy a nabízí možnost komentovaných prohlídek jednotlivcům i větším skupinám. V hracím koutku je pro nejmenší děti k dispozici dřevěná vláčková dráha s vagony a lokomotivami, pro ty větší zase stavebnice Merkur.

Pohled z okna muzea na přístupovou cestu k zámku

Třetí patro, pohled do expozice

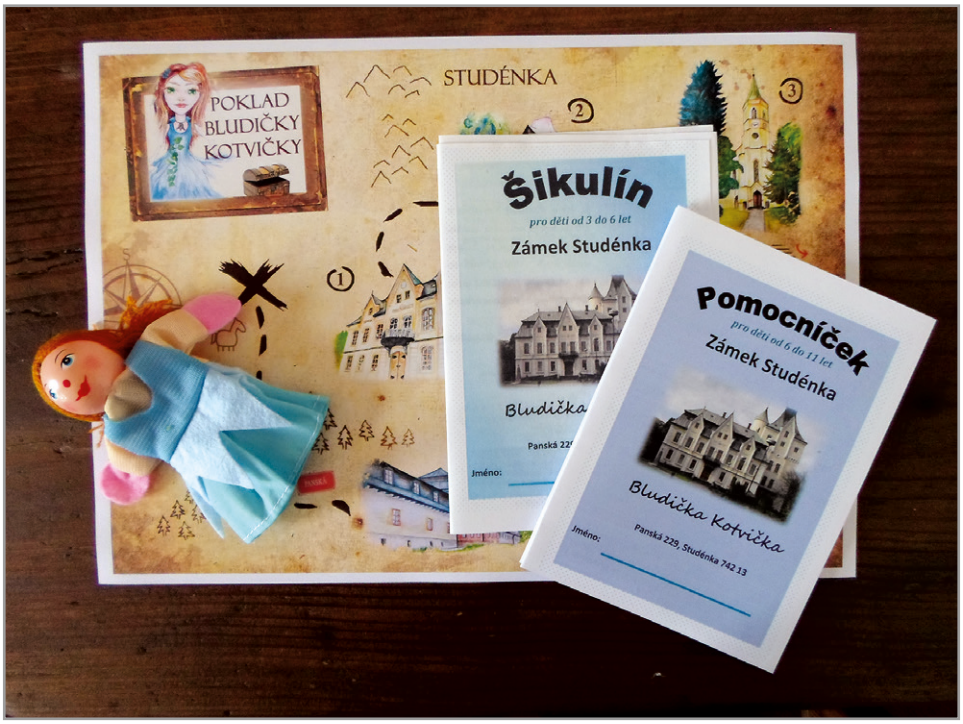
Třetí patro, pohled do expozice

Druhé patro, pohled do expozice

Druhé patro, pohled do expozice

Stavebnice Merkur je součástí edukativní místnosti

Pohled do edukativní místnosti v prvním patře



Vagonářské muzeum je součástí Pohádkového Poodří

Děti si mohou zasoutěžit o poklad bludičky Kotvičky

Fotografie z výstavy „Na plotě", práce dětí z MŠ Komenského ze Studénky

Fotografie z akce „Fajné léto"

DEPOZITÁŘ – NOVÉ PROSTORY

V roce 2020 muzeum získalo nové prostory v bývalé škole na ulici Tovární ve Studénce, které umožní zkvalitnit dokumentační činnost. V budoucnu budou mít badatelé přístup do badatelské místnosti v době mimo hlavní sezonu od listopadu do konce března a budou mít možnost nahlížet do sbírek Vagonářského muzea.

Budova bývalé školy na ulici Tovární ve Studénce, kde se nyní nachází depozitář Vagonářského muzea

Pohled na sál s modelovou železnicí

Vagonářské muzeum – otevírací doba

DUBEN		KVĚTEN–ZÁŘÍ		ŘÍJEN	
pondělí–pátek	zavřeno	pondělí	zavřeno	pondělí–pátek	zavřeno
sobota, neděle	10–16 hodin	úterý–neděle	10–16 hodin	sobota, neděle	10–16 hodin
státní svátky	10–16 hodin	státní svátky	10–16 hodin	státní svátky	10–16 hodin
Vstup mimo otevírací dobu je možný po předchozí domluvě. Maximální počet návštěvníků pro jednorázový vstup je 50 osob. Pro větší skupiny je vhodné si předem domluvit termín.					

Textové zdroje a fotografie:
Vagonářské muzeum Studénka
© Vagonářské muzeum Studénka vlastním nákladem, 2021, Iva Hoňková, Bronislav Novosad, SAK Studénka, příspěvková organizace

Upozornění pro čtenáře této knihy. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této knihy nesmí být šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu. Neoprávněné užití se trestá dle platných zákonů.

Kontakty:
Vagonářské muzeum
Panská 229, 742 13 Studénka
muzeum@sak-studenka.cz
www.vagonarske-muzeum.cz
www.facebook.com/vagonarskemuzeum

VAGONÁŘSKÉ MUZEUM STUDÉNKA

METAL Studénka

ŠKODA

SAK Studénka, příspěvková organizace