



> OHLÉDNUTÍ V ČASE <

OBSAH

Pardubice před 120 lety	5
Světlo z Haliče	6
Slavnější než pardubický perník	7
Počátky kolínské rafinerie	9
Za časů monarchie	10
Archivy vypovídají	13
V zenitu slávy	14
Válečná realita	18
Nejslabší ekonomická léta	20
Oživení rafinérské výroby	21
Klíčový článek hospodářství	24
Ve službách motoristů	26
Ve víru německé svastiky	29
Národní podnik	31
Sdružení rafinerií	33
Pod taktovkou Chemopetrolu	35
Rozvojové plány a studie	39
K hranici současnosti	44
Partner regionu – Tady a teď	50

Vážení přátelé,

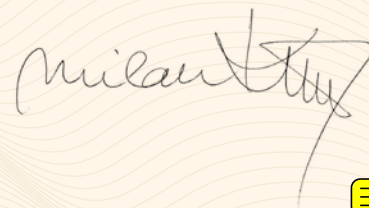
osudy několika generací zaměstnanců pardubické rafinerie se propojily s historií města Pardubic v roce 1889. Firma prošla za 120 let své existence řadou radikálních změn, těšila se z úspěchů a dokázala zolat i nejednu překážku. Žádná jí ale nezabránila z původní výroby petroleje, sestávající z jednoho destilačního kotle, postupně vybudovat průmyslovou výrobu paliv, maziv a asfaltů.

Transformace státního podniku na akciovou společnost Paramo, její začlenění do skupiny Unipetrol a privatizace Unipetrolu, která přivedla nového vlastníka PKN Orlen i do pardubické rafinerie, byly důležitými mezníky v její nedávné historii.

Paramo dnes disponuje celou řadou moderních technologií, které umožňují vyrábět vysoce kvalitní výrobky. Rozhodujícím obchodně-ekonomickým produktem je motorová nafta vyráběná s lepšími kvalitativními parametry,

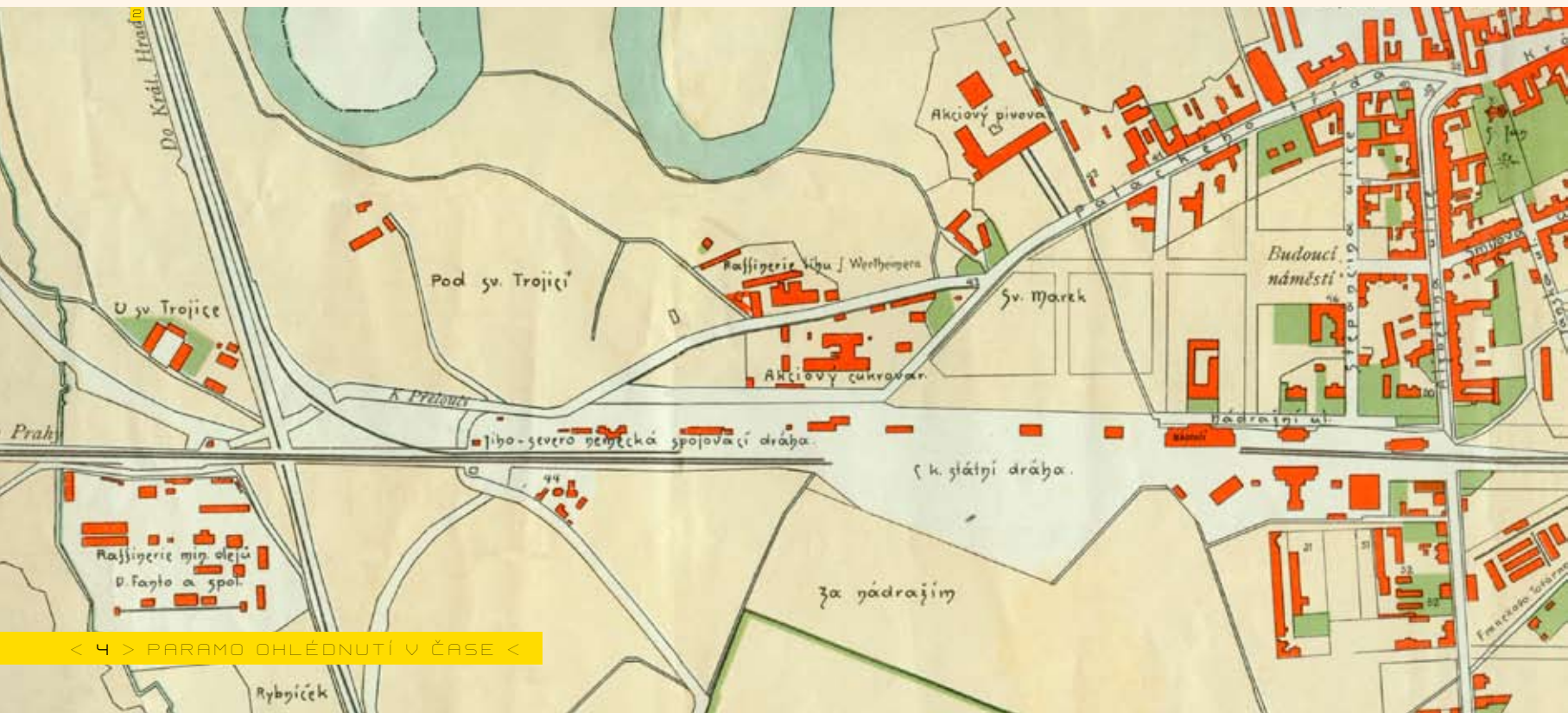
než konkurenční produkty na trhu. Dále je Paramo jedním z hlavních výrobců asfaltů v České republice, přičemž modifikované asfalty jsou špičkou ve střední Evropě. Dlouholetou tradici má výroba olejů. Po začlenění společnosti Koramo do pardubické rafinerie v roce 2003 došlo k přerozdělení výrobního sortimentu. Technologické oleje a oleje s nižšími kvalitativními nároky se vyrábějí v Pardubicích z polotovaru získaných z vlastní destilace ropy. Kolín, kde výroba vychází ze základových olejů získávaných hydrogenační technologií, se zaměřuje na produkci maziv nejvyšší kvality.

Nyní, kdy je Paramo stoprocentně vlastněné Unipetrolelem, je připravována optimální forma právního zapojení jednotek i podnikatelských činností společnosti do struktur Unipetrol/PKN Orlen. Ve skupině budou závody v Pardubicích i v Kolíně dlouhodobě rozvíjet své jedinečné výrobky, tj. oleje, modifikované asfalty a asfaltové výrobky.



Milan Kuncíř

generální ředitel společnosti



PARDUBICE PŘED 120 LETY

Polabská krajina a duch její hospodářské prosperity propojily život pardubické a kolínské rafinerie. Zrodily se nedaleko sebe, na březích labské obchodní tepny, kterou průmyslová revoluce rozšířila o železniční trať. Tato tepna spojila obě rafinerie v jedné rovině, nejen na mapě. A v pomyslné rovnoběžce vede až do oblasti jihovýchodního Polska – tzv. Haliče – ke zdroji suroviny obou rafinerií. Jako by osud předurčil místo vzniku obou rafinerií a symbolicky naznačil jejich společnou cestu minulostí i přítomností.

Když se poprvé zakouřilo z komínů pardubické rafinerie, hospodářský život Pardubic již od 60. let tepal rytmem bouřlivě se rozvíjejícího průmyslu. V provozu byl již lihovar, cukrovar, pivovar nebo parní pila. Mlýnské stroje vyráběla Prokopova strojírna i továrna pánů Hübnera a Opitze a o správu nejen jejich kapitálu se ucházela právě založená městská spořitelna. V Pardubicích se v té době již křížily dvě důležité železniční trati, už pár let

zde svítily první elektrické žárovky a v roce 1889 se nedaleko rozestavěné rafinerie běžel již patnáctý ročník velké steeplechase.

První dvě desetiletí existence Fantovy továrny, tedy relativně velmi krátké období let 1890–1910, patří do revoluční etapy hospodářsko-kulturního vzestupu Pardubic, jaký město od dob Pernštejnů nezažilo. V tomto čase se postavila první elektrárna, vodovod, divadlo i nová budova radnice, byl zaveden telefon, vznikla okresní nemocnice, městská knihovna a rozzářilo se také plátno prvního stálého kina. Ve městě, které již v roce 1900 bylo největší východočeskou metropolí s rychle přibývajícím počtem obyvatel, se v této době odehrál první zápas ve fotbale a v tenise, ku Praze se vznesl slavný inženýr Kašpar a město s lázněmi Bohdaneč spojila pravidelná autobusová linka, v českých zemích vůbec první.

¹ Pardubice v 80. letech 19. století.

² Jedna z prvních map Pardubic s vyznačením Fantovy rafinerie – kolem roku 1905.

SVĚTLO Z HALIČE

Stavba byla pardubickým hejtmanstvím formálně schválena až v srpnu 1889, ale v té době již stavební práce běžely. Na hlavní železniční trati byla 5. srpna vybudována výhybka pro tovární vlečku a výstavba továrny tak mohla pokračovat ještě rychleji. Po pěti měsících horečného pracovního tempa, byla továrna dokončena a koncem října 1889 zahájila provoz. Koncem listopadu vyšel v pražských Národních listech první inzerát nabízející produkty pardubické rafinerie – tedy petrolej značky Bílá růže a tři druhy mazacích olejů. Výroba sice již běžela, ale ve stavbě dalších několika vedlejších továrních objektů, jako byly pomocné dílny, laboratoře, kancelářské budovy a obytný dům pro úřednictvo a mistry, se ještě pokračovalo. Vše podle projektu bylo hotovo 18. ledna 1890 a kolaudační komise mohla zprovoznění celého objektu formálně potvrdit.

Obraz fungování továrny v prvních letech její existence zachytil ve svých vzpomínkách z roku 1920 tovární kočí. Tak se zachoval například popis prvního chladicího zařízení, což nebylo nic jiného než 4 metry široké, 3 metry vysoké a asi 100 metrů dlouhé, dřevěné, dehtem natřené koryto, naplněné vodou, postavené na metr vysoké podezdívce. V korytě pod vodní hladinou se táhlo potrubí odvádějící plyny z kotlů. Na jednom konci potrubí ústilo do krakové destilace a na druhé do destilace petrolejové. Čelní fronta továrních budov se táhla přes cestu podél Německobrodské železniční trati, byla tak na očích všem cestujícím v projíždějících vlacích. Jejich pohledům tak nemohl uniknout velký nápis nesoucí název továrny nad její hlavní branou ani

reklamy na různé druhy petrolejů, vymalované na každé z pěti ohromných zásobních nádrží.

V roce 1892 již rafinerie pracovala jako dobře seřízený stroj. Proto mohl David Fanto její řízení s klidným srdcem svěřit do rukou Poláka Hirsche, který, osobně dohlížel na všechny úseky výroby. Kromě provozů vlastní výroby ropných produktů našla v rafinerii uplatnění další řemesla vedlejších provozů, především bednáři, v jejichž dřevěných sudech se až do první světové války expedovaly jak petrolej a benzin, tak veškeré oleje a tuky. Asi 35 bednářů denně vyrábělo několik stovek sudů, na něž padlo až 10 vagonů dřeva. Důležitou funkci v nočním provozu rafinerie měl i tzv. lampář, který se až do instalace prvních žárovek někdy na počátku 20. století staral o rozsvěcování, zhasínání, čištění a dolévání petrolejových lamp, jež osvětlovaly provoz celé rafinerie. Tato „hra s ohněm“ se stala osudnou lampáři Baránkovi ve chvíli, když komusi v lampárně sušil v benzinu vyprané montérky a zároveň zapaloval první lampu. To byla jedna z prvních tragedií, které se kvůli lidské neopatrnosti v rafinerii odehrály...

Kolem roku 1894 dorazily do rafinerie první vagony s haličskou ropou, která se svým chemickým složením od dosud zpracovávané suroviny z Kavkazu zásadně lišila. Obsahovala o 40 % méně petroleje, čímž se destilací produkovalo i více ropných zbytků. Nyní odpad z destilace, který se dosud kromě koksu likvidoval spalováním, nabídl bohatý zdroj parafínu, suroviny skýta-
jící další využití. Rafinerie musela novým vlastnostem ropy přizpůsobit své

výrobní technologie a rozšířit své provozy. V roce 1894 vyrostl i provoz na zpracování parafinu a zdrojem energie pro rozšiřující se kapacitu továrny se stala v pořadí již třetí kotelná. Na nepřetržitě destilační koloně začala výroba petroleje, nafty (tzv. plynného oleje) strojních olejů a mazacích tuků. Vydestilovaná benzinová frakce bývala výrobním odpadem a většinou se spalovala. Destilace probíhala v bateriích po osmi kotlích v různých velikostech, přičemž vydestilované frakce přecházely postupně z jednoho do druhého až v posledním zůstal asfalt.

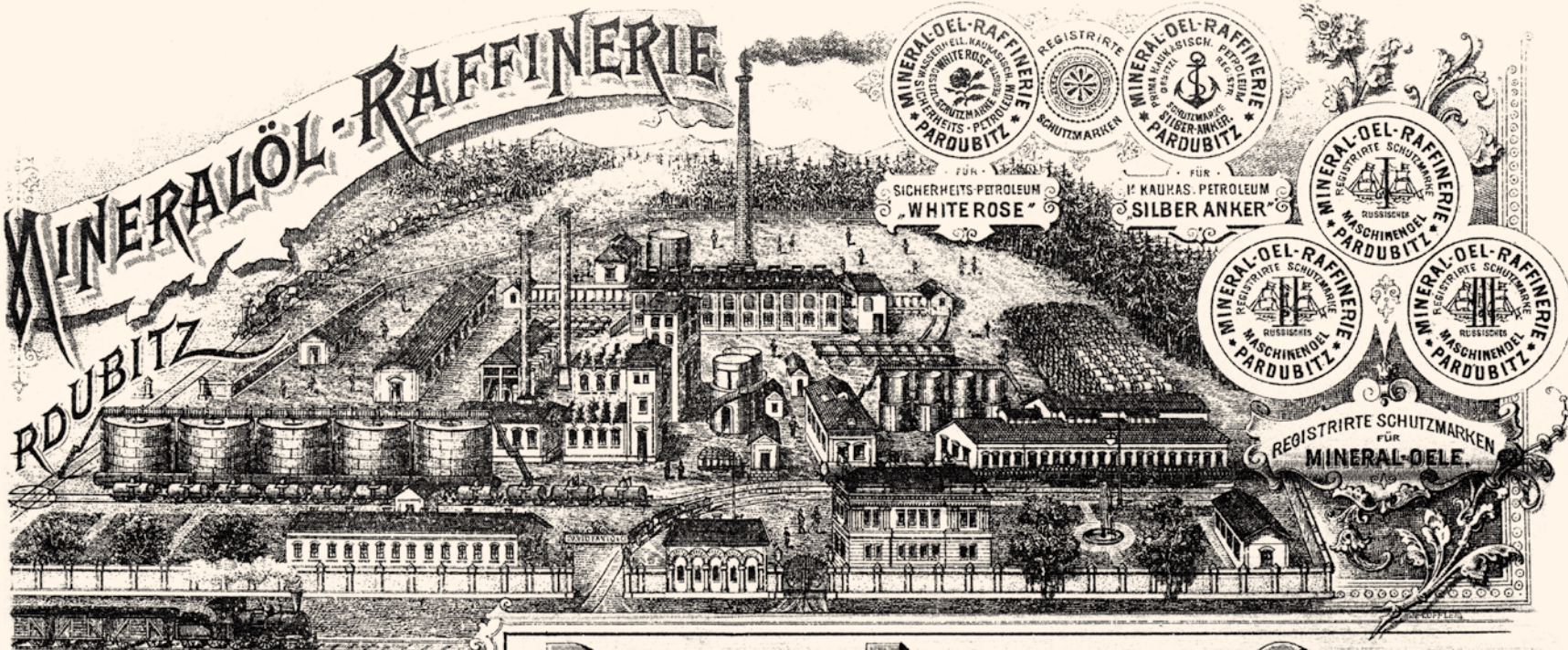
Vedení továrny se v roce 1894 ujal nový ředitel Guttman, jehož nevybíravé chování vůči dělníkům i úředníkům se stalo pověstným. Fanto ropu z Haliče dovážel ze tří vlastních dolů z oblasti Boryslavi, Tustanoviezi a Krosna. Enormní vzestup výroby po přechodu na nový druh suroviny umožnil od roku 1895 zahájení exportu pardubické rafinerie, a to do Německa a Švýcarska. Podnik se tak svým ročním vývozem přibližně celkem 25 tisíc tun petroleje, strojních olejů a benzínu stal prvním exportérem mezi rafineriemi celé rakousko-uherské monarchie.

SLAVNĚJŠÍ NEŽ PARDUBICKÝ PERNÍK

V roce 1895 rafinerie po přechodu na zpracování haličské ropy zahájila v novém provozu výrobu parafinu. Do nové dílny, kde se svíčky z parafinu lisovaly, bylo přijato mnoho žen. V nejrůznějších délkách (až 120 cm) a průměrech zanedlouho zásobovaly pod značkou Libuše celé Rakousko-Uhersko a vyvážely se též do Německa a Švýcarska. Svíčky se balily do tuhých papírů růžové či žluté barvy s kresbou celého závodu a nápisem „Pardubitzer Paraffin, Ceresin und Kerzenfabrik, Pardubitz“. Od roku 1895 se parafinové svíčky prodávaly pod značkami Meteor a Libuše (pro německé zákazníky s názvem Libussa). Svíčky se převážovaly slovenskými červeno-bílo-modrými nebo žluto-černými stužkami symbolizujícími německou národní příslušnost.

Dva bednáři nestačili sbíjet dřevěné bedničky, v nichž se svíčky expedovaly. Obsluha strojů svíčkárny patřila ženám, jen o kotle se starali muži. Hlavní výrobní sezona svíčkárny začínala před Vánocemi, kdy se podle zápisů pamětníka pilně pracovalo až do desáté hodiny večerní. Kolem roku 1898 rafinerie ročně zpracovávala asi 60 tisíc tun surového oleje, její dále se rozšiřující výrobní areál dosáhl rozlohy deseti hektarů. V továrně již devět generátorů vyrábělo elektřinu, která mimo jiné poháněla čerpadla, zásobující z Labe tovární vodojem. Vozovým parkem asi tří set vlastních železničních cisteren pohybujících se i za hranicemi Rakouska-Uherska si rafinerie získala pozici jednoho z největších železničních přepravců v celé monarchii. Podnik dával práci asi pěti stům lidem.

MINERALÖL-RAFFINERIE PARDUBITZ



DAVID FANTO & COMP.

PARDUBITZ - WIEN

aux: WIEN, I. Vorlaufstrasse 4.

TELEGRAMME FÜR PARDUBITZ:

PETROLFABRIK.

TELEGRAMME FÜR WIEN:

PETROLFANTOS.

POČÁTKY KOLÍNSKÉ RAFINERIE

Příchod moderní doby v prvních letech 20. století znamenal další revoluční vlnu technického pokroku a s ní i jeho novou životodárnou sílu v podobě ropy, která kromě jiného rozpohybovala i první automobily. Bouřlivý rozvoj průmyslu této éry dal impuls ke vzniku dalších rafinerií. Jednou z nich byl i kolínský podnik.

Jeho historie se začala psát 1. října 1900, kdy deset společníků, mezi nimiž byli i majitelé tehdy světoznámé kolínské tiskárny či lihovaru, dostalo úřední povolení ke zřízení firmy Česká akciová společnost pro rafinování petroleje v Kolíně. O dva měsíce později se konala první valná hromada, která s cílem postavit vlastní rafinerii schválila koupi levných písčitých pozemků na katastru obce Sendražice na severní periferii Kolína. Blízkost Labe, napojení na železnici a perspektiva rozšiřování rafinerie byly stejně jako v případě pardubické rafinerie klíčové atributy, jež volbu tohoto místa rozhodly.

Necelý měsíc po vydání stavebního povolení byl 28. května 1901 proveden první výkop stavby, jejíž provedení se za dohledu kolínského architekta a stavitele Kříčky ujala pardubická firma (Fantovu rafinerii naopak za pardubického dozoru stavěla kolínská firma). Ve snaze získat tuto zakázku stavby rafinerie firma silně podcenila rozpočet a záhy se dostala do finančních potíží, které navíc komplikovalo další zdražení kvůli nestabilnímu písčitému podloží. Mzdy dělníků, kteří na stavbě pracovali, byly první, kterých se to dotklo. Jejich reakce přišla 24. června, když po polední pauze odmítli nastou-

pit do práce a teprve až povolání četníci zjednali dočasný pořádek. Stavitelská firma situaci nezvládla a krátce nato vyhlásila konkurz. Stavbu rafinerie v roce 1902 musel dokončit dozorující stavitel Kříčka.

Počátek výroby kolínského podniku byl svědkem něčeho, co zcela vybočovalo ze zvyklostí panujících v obchodní soutěži konkurenčních firem. Dávno do zapomnění upadly souvislosti, proč právě nedaleká sousední Fantova pardubická rafinerie do Kolína povolala některé své mistry, aby pomohli roztočit kola nové rafinerie. Zdrojem výrobní suroviny byla též jako v Pardubicích ropa z Haliče, která se v celkovém ročním objemu kolem 22 tisíc tun zpracovávala na petrolej, benzin, mazací oleje i asfalt. Na kotlové destilaci se získával benzin, petrolejový destilát a plynový olej čili nafta. Lehký olej se zpracovával mj. na tzv. gač, který se v hydraulických lisech formoval na parafinovou šupu, jež se odesílala ke zpracování do Fantova podniku. A kdo ví, v čem dalším při výrobě oba podniky ještě spolupracovaly...

Obrázek růže vypálený na sudech petroleje býval obchodní značkou pardubické rafinerie, zatímco sudy z kolínské rafinerie nesly značku ve tvaru lilie, podle jejichž počtu se rozlišovala i kvalita petroleje. Výrobky kolínské rafinerie putovaly do distribučních skladů v Praze a ve Vídni a hlavními zahraničními zákazníky jako i v případě pardubické rafinerie bylo Německo, Švýcarsko, Belgie a Anglie.

■ Podoba rafinerie a její obchodní značky petroleje na záhlaví dopisního papíru Fantova podniku z 90. let 19. století.

ZA ČASŮ MONARCHIE

Současně se zahájením provozu rafinerie v Pardubicích začal v monarchii platit zákon o povinném nemocenském pojištění. Také Fanto musel zřídit zdravotní pokladnu, do níž každý zaměstnanec z každého zlatého své mzdy přispíval dva krejcare. Stejnou částku za dělníka odváděl i podnik. Platy v rafinerii v 19. století patřily údajně k nejvyšším ze všech pardubických podniků, přičemž dělníci si tu za týden přišli až na 80 zlatých, mzdy žen ale dosahovaly maximálně této spodní hranice. Plat úředníků byl přibližně patnáctkrát vyšší a zdravotní pojištění ve výši tří procent své mzdy si platili sami. S hodinou na oběd a dvěma přestávkami na svačinu trvala pracovní doba dvanáct hodin.



■ Rafinerie v Kolíně na pohlednici z doby kolem roku 1903.

Počet zaměstnanců rafinerie s rozšiřující se výrobou postupně narůstal. V roce 1903 tu pracovalo přes 600 dělníků, včetně několika desítek zedníků, truhlářů a bednářů. Koncem dubna 1903 opustil funkci ředitele továrny nenáviděný Guttman a na jeho místo nastoupil další Fantův souvěrec Singer. Ačkoli továrna od svého vzniku procházela permanentním rozšiřováním svých provozů a jen v roce nástupu Singera se provoz parafinky rozšířil o nová oddělení, přibýlo devět destilačních kotlů, jeden petrolejový agitátor, zavedlo se strojní chlazení a parní kotel uvedl do provozu novou elektrickou centrálu, objem výroby petroleje vykazoval za Singera v průměru oproti



■ První reklamní inzerát Fantovy rafinerie otisky noviny Národní listy již 17. prosince 1889.

minulým obdobím pokles o 1 400 tun. A co víc, továrna musela řešit dosud nevídanou situaci – celé vagony objednaného benzínu a olejů se od zahraničních zákazníků začaly vracet jako reklamované. Místo toho, aby ze zlepšila kvalitu produkce, Singerovým rozhodnutím některé druhy olejů a petroleje, u nichž se reklamace vyskytly, přestala továrna vyrábět a nahradila je dovozem z Hamburku a Drahobíče.

Odpor k Singerovi se u drtivé většiny zaměstnanců stupňoval jak nespokojeností s výší platů, tak i zhoršujícími se pracovními podmínkami vyvolanými ekonomickou krizí podniku. Ta však nebyla jen důsledkem Singerova řízení, ale i všeobecné krize tuzemských rafinerií. Fantův podnik se totiž s ostatními podniky včetně kolínského ocitl pod dosud nepoznaným tlakem zahraniční konkurence. Američtí petrolejáři využili rostoucí ropné poptávky mnoha průmyslových oborů, a kolem roku 1903 soukolí evropské ekonomiky poprvé nasálo ropné produkty z Texasu. Invazi americké ropy nahrála i revoluce v Rusku v roce 1905, která téměř zastavila produkci naftových polí v Baku. Odbyt rakousko-uherských rafinerií včetně podniků v Pardubicích a v Kolíně kromě toho ztěžoval nastupující fenomén v zavádění plynového a elektrického osvětlení, ale i to, že rakouské železnice razantně zvýšily sazby za vývoz do Německa, které bylo nejdůležitějším zahraničním odběratelem.

Levnější zdroj suroviny si kolínská rafinerie, tak jako Fantův podnik, zajistila tím, že ve druhé polovině prvního desetiletí pokračovala v nákupu akcií rozšiřujících se haličských dolů. Ve snaze čelit silné konkurenci směřovaly její investice do rozšiřování výroby – od nákupu dvaceti železničních cisteren až po vybudování krakové destilace v roce 1909, kdy export kolínské rafinerie představoval 40 % výroby.

Také Pardubická rafinerie ve snaze čelit tvrdé konkurenci usilovala o maximální efektivitu výroby, a tovární areál se proto zaplňoval novými provozy,

jejichž koncentrace šla mnohdy na úkor pracovní bezpečnosti. Kvůli novým technologiím byli do služeb rozšiřující se pardubické rafinerie na počátku 20. století přijati také noví inženýři a vedoucí mistři nových provozů.

Po dvou měsících Singerova ředitelování, poprvé od založení podniku, došla dělníkům trpělivost a 4. července 1903 se jejich pětičlenná deputace dostavila do ředitelské kanceláře a Singerovi předala petici adresovanou Davidu Fantovi. Dělnický výbor v ní pod hrozbou stávký žádal Singerovo odvolání, zvýšení platů a zřízení koupelen v provozu parařinky. Za šest dní stále nebylo jasno, jak se vedení k petici postaví. Až počátkem září 1903 byla hrozba stávký zažehnána tím, že byly podmínky splněny.

V prosinci 1903 se však emoce mezi zaměstnanci a Singerem opět naplno rozhořely a přímo do Pardubic je osobně přijel rovnat jeden ze šéfů vídeňské centrály firmy – Fantův zeť Strasser. Není známo, co bylo předmětem sporů a jak dopadly, ale jisté je, že napětí dál rostlo, až 18. května 1904 vstoupili všichni pracovníci do stávký. Ten den se průvod stávkujících vydal z továrny na pardubické c. k. okresní hejtmanství, kde zástupci dělnického výboru se soustružníkem Křivkou v čele oznámili důvody své stávký, mezi nimiž vynikalo snížení pracovní doby z 11 na 9,5 hodiny a zvýšení platů. David Fanto byl ten den právě v továrně, požadavky rezolutně odmítl a bez dalšího vyjednávání odjel do Vídně. Ke stávce se přidalo asi 300 pražských dělníků, kteří právě stavěli nový provoz destilace. Jejich nevoli vzbudilo prý Singerovo nelidské zacházení a snížení mzdy ze slíbených 3 na 2,40 Kč. Jak se prý dalo předpokládat, kvůli příslovečné benevolenci „starého pána“ byla stávka po týdnu ukončena.

Fanto akceptoval i další podmínky, jakými byl přiděl pracovního oděvu pro každého dělníka, zřízení prádelny a koupelen. Firma také ustoupila od svého záměru propustit sto zaměstnanců a počet propouštěných zredukovala na deset.



ARCHIVY VYPOVÍDAJÍ

Kdyby se kronika pardubické rafinerie poskládala z článků regionálních novin, které na konci 19. a počátku 20. století o rafinerii vyšly, byl by to výčet požárů, pracovních nehod a sociálních konfliktů, které výrobu provázely.

K požárům z výbuchů par docházelo při destilaci petroleje buď samovolně, nebo byla na vině lidská neopatrnost a podcenění bezpečnosti práce, a to jak ze strany samotných dělníků, tak i správců rafinerie. K jednomu z největších

požárů došlo 14. července roku 1908, někdy v odpoledních hodinách, kdy snad prý nešťastnou náhodou rozšlápnutím odhozené zápalky vybuchl v expedičním skladu právě do sudů plněný petrolej a rázem se 80 metrů dlouhá a 20 metrů široká budova, jejíž součástí byla i bednárna, ocitla v plamenech. Oheň totálně zdemoloval i dvanáct olejem naplněných na kolejích přistavených cisteren. Plameny šlehaly do výše asi třiceti metrů, kolem se vinul černý



- 1 Fantovy produkty připravené k expedici – kolem roku 1900.
- 2 Stálý hasičský sbor rafinerie bojoval i s jedním z nejničivějších požárů, který zachvátil továrnu v říjnu 1908.



- 3 Nejvyšší vedení rafinerie a její úředníci na počátku 20. století.
- 4 Obchodní značky Fantových svíček, zaregistrovaných v polovině 90. let 19. století.

dým, v němž se co chvíli provalovaly rudé ohnivé koule viditelně daleko široko. Druhého dne hašení se na pomoc z Prahy přivezla technická novinka – hasicí přístroje Minimax a svou premiéru měly i pro tovární sbor hasičů pořízené elektrické stříkačky, které se výborně osvědčily. Ředitel Singer byl ještě téhož večera povolán telegramem z Prahy a převzal velení záchranných prací.

V ZENITU SLÁVY

Během roku 1906 vyrostl v Pardubicích nový provoz parafínky, která začala s denní produkcí až 40 tun suroviny. Parafín kromě domácího trhu zamířil hlavně do Německa, ale také na Jávě, do Číny a do Severní a Jižní Ameriky. Zdokonalením výrobního procesu olejů byl téhož roku do výroby zaveden nový výrobek – vřetenové oleje. Ty našly odbytiště prakticky ve všech průmyslových a tkalcovských celého Rakouska, tedy především v Čechách. Kromě nich rafinerie pokračovala ve výrobě lehkých i těžkých vazelinových olejů pro stroje, jejichž kvalita byla srovnatelná s americkými produkty. Speciální oleje, zejména pro plynové motory, šly hlavně na export.

Kolem roku 1907 hospodářský vzestup rafinerie vrcholil. Kromě vlastních dolů v haličské Boryslavi k majetku firmy patřila od roku 1901 i jedna zdejší rafinerie. Podnik vlastnil již přes 500 železničních cisteren, 14 říčních lodí kotvicích na Labi, Seině a Dunaji, pracovala pro něj pobočka v dnešním

Trvalo tři dny, než se oheň podařilo dostat pod kontrolu. Časté požáry provázely výrobu i v kolínské rafinerii. Ale jen díky daleko menšímu mediálnímu zájmu se informace o těchto událostech z historické paměti archivů téměř vytratily. Známo je například jen to, že v roce 1906 byl při havárii samé nebo při její likvidaci smrtelně zraněn ředitel továrny Nimshaus.

Maďarsku, pařížská centrála zajišťovala distribuci do skladů v triadvaceti městech celé Francie. Sklady a přečerpávací stanice měla firma dále v Magdeburku, Hamburku a v Krásném Březně.

Ve snaze zajistit podniku větší základní kapitál pro další růst se firma 1. května 1907 transformovala na akciovou společnost s kapitálem 16 milionů korun. Sídlem společnosti se stala Vídeň, čímž Pardubice přišly o nezanebatelný zdroj příjmu, který představovaly odvody daní, jež ve výši přes půl milionu korun do městské kasy rafinerie dosud platila. David Fanto byl jmenován jejím komerčním radou a jedním z členů představenstva správní rady. Pardubická rafinerie byla tehdy největším podnikem svého druhu v habsburské monarchii, který ročně zpracovával 120 tisíc tun parafrinovaného petroleje z Haliče a 80 tisíc tun neparafinovaného petroleje z Kavkazu. V roce 1907 byl vytištěn první katalog výrobků, který pomáhal též exportu do Německa,

  Pohled směrem k městu na dům úředníků a rafinerie z pohledu od jihu.

 Podoba rafinerie na počátku 20. století.





Švédsko, Belgie, Norsko, Anglie, Švýcarsko. Celý podnik včetně zahraničních provozů zaměstnával kolem dvou tisíc pracovníků, z toho polovina pracovala přímo v Pardubicích.

Pohotový kapitál však umožnil po požáru 1908 během roku rychlou rekonstrukci a výstavbu nové expedice, bednářny, plnárny benzinů a petroleje, nové kancelářské budovy. Mezitím se expedovalo pod plachtami.

V roce 1908 byla vystavěna nová administrativní budova továrny a její vrátnice se přemístila na druhou stranu vstupní brány. Stáje pro koně s bytem kočího Kramera našly nové umístění v sousedním Kablikově (či Budínského) hospodářském dvoře přes koleje naproti rafinerii, který s jeho okolními pozemky firma koupila.

O dva roky později se rafinerie rozrostla o nové plnárny a dílnu na výrobu sudů, která před válkou zaměstnávala kolem 35 bednářů, jejichž počet se pak radikálně snižoval zaváděním plechových sudů. Denně se tu zhotovilo až 500 sudů, na něž padlo asi 9 vagonů dřeva. Použité sudy se do rafinerie vracely k opětovnému plnění. V roce 1909 byla zřízena dílna pro opravu železničních vagonů. Kartelové dohody o výši cen a rozdělení trhu, které se mezi rafineriemi v Čechách a na Moravě uzavíraly od samých počátků jejich existence, americká konkurence ukončila kolem roku 1908. Americký naftový trust Standard Oil, jehož součástí byla i Vacuum Oil Company, na trh uvedla nejen levnější naftu, ale i její nový způsob prodeje – ve velkém v cisternách.

Obchodní ztrátu obou polabských rafinerií v roce 1908 prohloubila i dlouhodobá nesplavnost řeky kvůli velkému suchu, což paralyzovalo vývoz zejména do Německa. Propadem podílu na benzinovém trhu klesal oběma podnikům zisk. V dubnu 1910 postihlo pardubický podnik první hromadné propouštění a v listopadu nemohla společnost ani svým akcionářům vyplácet pravidelnou dividendu. Kritickou situaci rafinerie podpořilo i pardubické obchodní grémium, které ve své informační kampani k obchodní veřejnosti upozorňovalo na nebezpečí spojené s agresivní obchodní politikou Vacuum Oil Company a vyzvalo obchodníky i spotřebitele, aby tuto společnost bojkotovali tím, že nebudou kupovat její produkty. Kdo by si z Kolína tehdy pomyslel, že za pár let bude Vacuum Oil Company pro městskou pokladnu cenným zdrojem příjmů a poskytne obživu stovkám zdejších obyvatel...

V roce 1912 se ředitelem rafinerie v Pardubicích stal inženýr Richard Mannaberg, dosavadní vedoucí parafinky, a v této funkci zůstal až do roku 1922.

V roce 1913 rafinerie za několik milionů korun koupila dalších šest haličských dolů v Boryslavi a v Tustanovicích, čímž se stala zcela surovinově soběstačnou. Jako první podnik v Pardubicích zavedla rafinerie od ledna roku 1914 pro rodiny svých dělníků bezplatné lékařské ošetření včetně léků a hradila i cesty lékařů k návštěvám přespolních, ponechávajíc přitom na rodinám jeho výběr.



1 Před destilačními kotly na počátku 20. století.

2 Fantovy obchodní značky na petrolej a svíčky z konce 19. století.

VÁLEČNÁ REALITA

Vypuknutí první světové války přineslo mobilizaci a také mnoho zaměstnanců obou rafinerií muselo narukovat na frontu. Méně kvalifikovaná místa obsadily hlavně nezpracované ženy. Válka znamenala zpřetrhání důležitějších zahraničních obchodů, zejména s Francií. Haličská fronta dokonce na čas zcela odstříhla rafinerie od zdejší surovinové základny a její výpadek zčásti nahradily dodávky z čerstvě objeveného ložiska ve slovenských Gbelích.

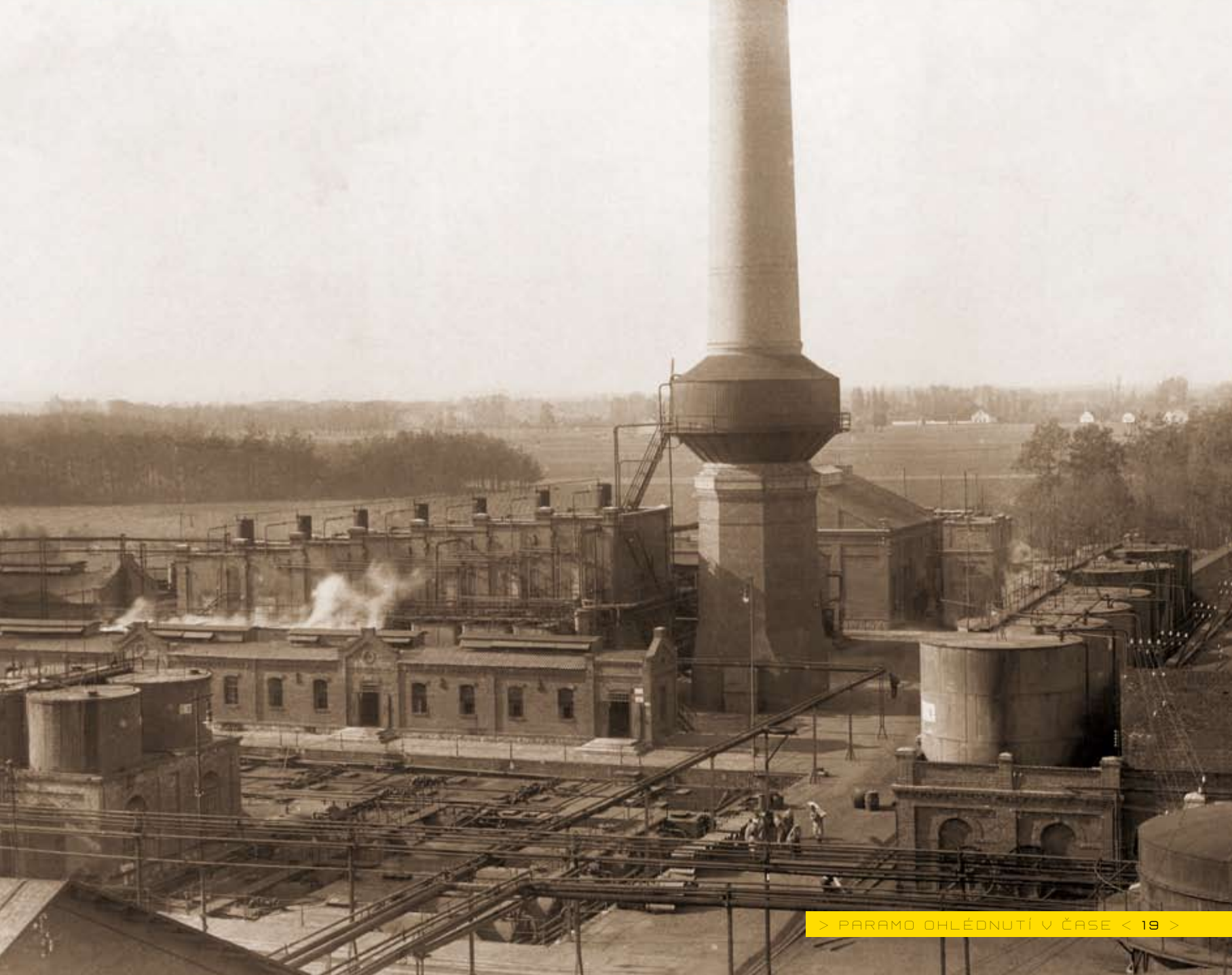
Pokles Fantovy výroby nestačily kompenzovat ani vojenské zakázky do spojeneckého Německa, ať již v podobě parafinu, svíček nebo nafty, pro niž si vlastní cisterny posílalo i německé námořnictvo. Pro podporu válečné výroby bylo do továrny zjara roku 1916 nasazeno 60 italských vojenských zajatců, k jejichž ubytování byl v továrně přistavěn dřevěný barák.

Od února 1915 kolínskou výrobu podpořily dodávky ropného destilátu z Rumunska a díky vojenským zakázkám rafinerie dohromady ročně zpracovala přes 30 tisíc tun suroviny. Pro německou armádu kolínská rafinerie, jakožto podnik s vojenským dohledem, expedovala v letech 1916 až 1917 přibližně tři čtvrtiny své výroby. Ke konci války zde pracovalo pod dohledem rakouského důstojníka Czischeka jen asi 70 zaměstnanců. Toho času byla

kolínská rafinerie svoji kapacitou výroby nejmenším podnikem ze všech šesti rafinerií, které v Čechách a na Moravě tehdy pracovaly.

Nižší příjmy rafinerie v Pardubicích pocítili jak zaměstnanci, tak i město. Zato David Fanto své peníze investoval do rakouského zámku v Pottenbrunu, který v roce 1916 koupil. Pozornost podniku se zaměřila na obchodní činnost, a tak byla v roce 1914 ve spolupráci s plzeňským nákupním družstvem založena dceřiná společnost s. r. o. pro prodej petroleje. V Praze zas v následujícím roce vznikla za spoluúčasti čtyř pražských obchodníků ústřední prodejna petroleje a dalších produktů pro celé Čechy, tzv. Petrolejová ústředna. Jejím šéfem se stal Norbert Turnauer, který po 27 letech služby opustil na vlastní žádost ve funkci šéfa administrativy a prokuristy pardubickou rafinerii. Navzdory složité hospodářské situaci se během války výrobní investice nezastavily. Rakousko-uherské ministerstvo vnitra totiž rafinerii v lednu 1916 prohlásilo za válečný podnik chráněný státem. V roce 1917 zhoubný požár do základu zničil provoz výroby parafinu, který byl záhy nahrazen novým. Od nové čerpací stanice u Labe bylo do továrny položeno nové vodovodní potrubí.

■ Pohled z vodárenské věže rafinerie směrem ke Svítkovu.



NEJSLABŠÍ EKONOMICKÁ LÉTA

Skončila první světová válka. Vzniklé Polsko zestátnilo naftové doly v Haliči a export zdejší suroviny se zastavil. Kvůli tomu musely výrobu přerušit jak kolínská, tak i pardubická rafinerie. Situace vyhladovělého evropského trhu opět využili Američané a prudce zvýšili ceny svých produktů. Kolínská rafinerie v roce 1918 draze a ve velkém nakoupila americkou surovinu do zásob, ale jak se hospodářské poměry zkonsolidovaly a došlo k poklesu ceny i americké nafty, vznikla podniku ohromná ztráta, kterou s sebou pak podnik nesl až do roku 1925.

Poválečná mezistátní jednání s Polskem kvůli obnově dodávek ropy nakonec zkrachovala a nezbylo než doufat, že stát náhradní zdroj suroviny pro československé rafinerie co nejdříve najde. Ve snaze udržet pardubickou výrobu za každou cenu se Fantova společnost rozhodla demontovat části technologických zařízení a odvézt je do polských rafinerií, aby za ně výměnou získala životodárnou výrobní surovinu. Nebyla to sice již surová ropa jako dosud, ale některé její již zpracované polotovary. A právě jejich dovoz do Československa se o pár měsíců později stal také předmětem mezivládní dohody, kterou se podařilo uzavřít s Rumunskem. Zpracování benzínu a petrolejového destilátu tak v pardubické rafinerii udrželo alespoň minimál-

ní výrobu. Továrna zažívala svá nejslabší ekonomická léta a podruhé v její historii došlo i k hromadnému propouštění.

V roce 1921 rafinerie zaměstnávala už jen asi 300 dělníků a 28 techniků s úředníky. Ten rok se výroba, jejíž mírová kapacita dělala denně 16 až 18 cisteren nafty, pro slabý export a přesycenost domácího trhu zastavila. Město zakročilo u poslaneckých klubů a žádalo zachování rafinerie s cílem zpracovávat jediný československý zdroj nafty ze slovenských Gbel.

Po válce musela pro nedostatek suroviny ukončit provoz parafínka i svíčkárna, které bývaly největším zdrojem příjmů. Vedení společnosti mezitím usilovně hledalo cesty, jak se ze svízelné situace dostat. S cílem posílit ekonomickou situaci podniku se v roce 1921 jeho součástí stala rafinerie v Bohumíně a obchodně-distribuční firmy Ostia v Ústí nad Labem-Střekově a podnik Aloise Breye v pražských Vysočanech. Na nové tržní poměry rafinerie reagovala též zaváděním nového výrobního programu, který by alespoň zčásti zachraňoval neradostnou ekonomickou situaci. Ve zrušeném provozu svíčkárny vzniklo výrobní oddělení „F“ – tzv. krémárna – kde se najelo na výrobu krémů na boty, vosky na řemeny, mořidla a tinktury. Z jiného již nevyužívaného provozu továrny byla zřízena tzv. sazárna, která výrob-



■ Značka Gumoasfalt byla registrována již ve 30. letech.

cům barev začala dodávat saze. Tato výroba zanikla požárem v 1923. V kolínské rafinerii se po válce do výroby téměř neinvestovalo a těžkou hospodářskou situaci podniku kvůli minimální výrobě a exportu na svých mzdách poznali i jeho zaměstnanci, kteří za jejich zvýšení demonstrovali v prosinci roku 1920 na kolínském náměstí. V říjnu roku 1921 se rafinerii, zápasící s nedostatkem suroviny, podařilo nakoupit od ministerstva veřejných prací ropu ze státních dolů v Gbelích. Její množství však pokrylo výrobu jen asi na tři měsíce a továrna musela začít opět snižovat mzdy a propouštět. Odpovědí byla další stávka, ale ta nezabránila tomu, aby se počet

130 zaměstnanců v roce 1922 nesnížil asi na polovinu. Po roce 1924, kdy začal stát pronajímat podnikatelům ropná ložiska na jižní Moravě, ropné horečky kromě mnoha dalších podlehly i Fantovy závody. Vrtné průzkumy byly zahájeny společně s rafinerskou společností Apollo na katastru Bzenec a u slovenských Gajar. Po neúspěšných pokusech se pátrání po černém zlatu přesunulo v roce 1934 k Břeclavi a do konce 30. let také na Přerovsko a do okolí Hluku. Krachem skončily i průzkumy kolínské rafinerie, která si svá naftová pole kolíky vytýčila u Mistřina a Dubňan a pro nedostatek ropy pro výrobu živořila rafinerie až do roku 1925.

OŽIVENÍ RAFINÉRSKÉ VÝROBY

V roce 1922 se ředitelství Akciové společnosti pro průmysl minerálních olejů, dříve David Fanto a spol., přestěhovalo z Vídně do Dvořákovy ulice na pražském Smíchově. O rok později se stejná adresa stala ústředním ředitelstvím Sdružení československých rafinerií. Ředitelem tohoto konsorcia se stal dosavadní šéf pardubické rafinerie inženýr Richard Mannaberg.

Kolem roku 1921 vypsala stát soutěž na zpracovatele svého jediného zdroje nafty na Hodonínsku a ve Gbelích na Slovensku. Mezi podniky ucházejícími se o zpracovávání této ropy zvítězila pardubická rafinerie. Státní prodejnu báňských a hutních výrobků rafinerie touto zpracovanou surovinou zásobovala až do konce roku 1938, kdy zakázky pardubického závodu převzala nově vybudovaná státní rafinerie v Dubové na Slovensku. Do té doby se v Pardubicích pro ministerstvo veřejných prací pracovalo víc než jedenáct tisíc cisteren

gbelské ropy. Od roku 1934 rafinerie u ministerstva marně usilovala o vybudování krakovacího zařízení, které by umožnilo vyrábět z této ropy i automobilový benzin.

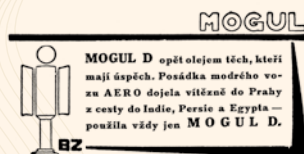
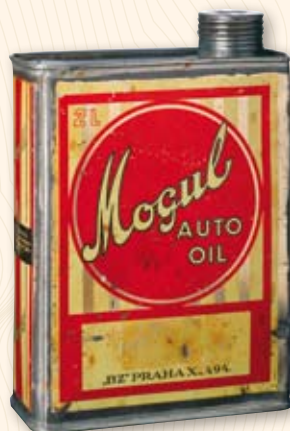
Se všeobecnou konjunkturou československé ekonomiky se od poloviny 20. let pomalu zlepšovala i situace v rafinerii. Od roku 1924 se zdroje suroviny rozšířily i o dodávky z Persie, Venezuely a zejména z Rumunska, odkud se do Pardubic až do začátku druhé světové války surovina dovážela. Na přelomu 20. a 30. let se v Pardubicích zpracovávala již také ruská ropa.

Konsolidované dodávky jak gbelské, tak zahraniční ropy oživily stávající výrobu i vývoj nových produktů. Ale různé pokusy jako rafinace olejů vodíkem nebo hydrogenace hodonínské ropy na krakový benzin se neosvědčily. Výzkum ale přinesl zavedení asfaltové výroby, která slavila úspěch v roce 1927.

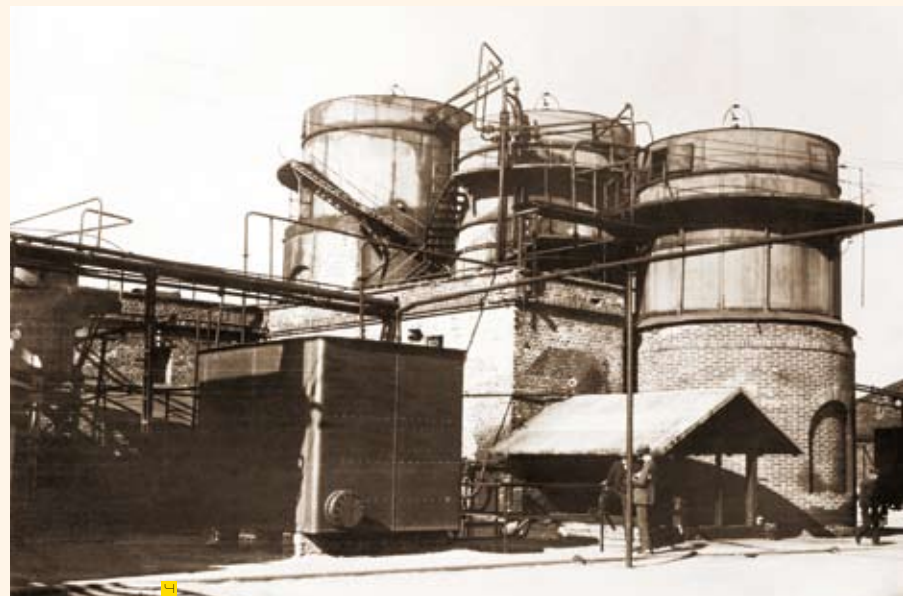
Tehdy totiž rafinerie na základě nejlepších výsledků zkoušek získala pověření od ministerstva veřejných prací k dodávkám vlastní asfaltové emulze pod značkou Euphant pro úpravu vozovek po celé republice, které dosud byly z drtivé většiny neasfaltované a jejich nutná rekonstrukce souvisela s požadavky bouřlivě se rozvíjejícího fenoménu automobilové dopravy. V rafinerii v té době pracovalo na tři směny asi 350 lidí.

Jinou cestu z poválečné krize si pro svoji rafinerii zvolili majitelé České akciové společnosti pro rafinování petroleje v Kolíně. Shodou okolností právě v té době se pozice Vacuum Oil Company na českém trhu stabilizovala natolik, že již pět let měla v Praze své přímé obchodní zastoupení a rozhodla se svoji pozici na českém trhu posílit zdejším zavedením vlastní výroby. Nejdříve

chtěla kvůli výhodám chystaného projektu průplavu Odra-Dunaj postavit zcela novou rafinerii v Přerově, ale nakonec se rozhodla pronajmout si zadlužený kolínský podnik, jehož správní rada tento krok jednohlasně schválila v červenci roku 1925. Od 1. srpna pak Vacuumce začal plynout tříletý pronájem. Během této doby byla rekonstruována strojovna se sedmi parními kotli, výrobu elektřiny v závodě převzal diesellový motor, byla rozšířena vlečka i benzinová rektifikace, vyrostla mísirna olejů širokého použití kromě leteckých a postavily se i nové skladovací nádrže. Továrna pokračovala ve výrobě petroleje, benzínu, nafty, ložiskových tuků, asfaltu a díky rozšiřující se výrobě olejů z amerických polotovarů zastavila propouštění a naopak stav zaměstnanců navýšila.



- 1 Motorový olej značky Mogul začala kolínská rafinerie vyrábět asi v roce 1921 pro síť čerpacích stanic Bratři Zikmundové – ukázka meziválečné reklamy.
- 2 V roce 1939 spustila provoz trubková destilace, tzv. Pipe-Still (kolínská rafinerie jej postavila již v roce 1931), tedy věžová destilační kolona vysoká 34 metrů s denní kapacitou 24 vagonů ropy.
- 3 Z provozu rafinerie ve 30. letech.



KLÍČOVÝ ČLÁNEK HOSPODÁŘSTVÍ

Po sedmi letech pardubický provoz tzv. krémárny v roce 1928 nahradila výroba tří druhů autoolejů typu, které se ve dvou 1,5tunových vanách míchaly s americkými oleji Continental-Brighstock. Oleje se pak plnily do dvou- a pětilitrových konví a motoristům se ve vlastní síti čerpacích stanic prodávaly pod názvem Fantolin. Také výrobě mazacích tuků ve zrušené svíčkárně se dobře dařilo. Tou dobou proběhly úspěšné pokusy s novým způsobem odparafinování pomocí speciálního rozpouštědla dichlorethanu, což nakonec v roce 1943 vedlo k výstavbě rozpustidlové parafinky. Poválečná krize pomínila a podnik se svým významem vypracoval na klíčový článek národního hospodářství. Ale evropského významu již nedosáhl, spíš naopak – ocitl se pod velkým tlakem konkurence zahraničních společností.

Výroba benzínu na přelomu 20. a 30. let stoupla na 50 tisíc tun benzínu ročně a jeho maloobchodní distribuci zajišťovaly kapitálově provázané dceřiné podniky Fantových závodů: Alois Brey, s. r. o. Praha, ostravská společnost pro obchod olejovými výrobky, s. r. o. Photogen a Vesta, slovenský průmysl minerálních olejů Bratislava. K distributorům výrobků Fantových závodů v té době již také patřila nepřímo nekapitálově spojená ústecká společnost Ostia.

Po uplynutí tří let již Česká akciová společnost pro rafinování oleje v Kolíně smlouvu o pronájmu svojí rafinerie Američanům neprodloužila a rozhodla se jím prosperující továrnu rovnou prodat. Nových poměrů využili dělníci

a sociální mír prolomili v červenci 1929 vypovězením kolektivní smlouvy, aby vyjednali zvýšení mezd. A podařilo se. Noví majitelé se mohli pustit do nové etapy modernizace rafinerie, při níž každý rok vyrostlo v podniku nové strojní zařízení nebo došlo k modernizaci či rozšíření stávajícího.

V roce 1931 spustila provoz trubková destilace, tzv. Pipe-Still (pardubická rafinerie jej postavila v roce 1939), tedy věžová destilační kolona vysoká 34 metrů s denní kapacitou 24 vagonů ropy, což byl asi trojnásobný výkon oproti stávajícímu zařízení. Tato jedinečná technologie, první v Československu, nejen že zlevnila výrobu, ale také zlepšila jakost výrobků a umožnila zpracovávání i neparafinických rop ze zámoří. V neposlední řadě se díky modernímu zařízení snížil počet požárů při výrobě.

Po roce 1929 dále přibýly nové dílny, vodárna a kotelna se strojovnou byla vybavena novou parní turbínou. Postavila se i nová budova expedice olejů. Vzhled rafinerie proměnily nově vybudované chladirenské věže, čerpající vodu ze tří vlastních studní, a baterie obřích zásobních nádrží na ropu v objemu 340 železničních cisteren. Kapacitu výroby ještě navýšilo další v Československu jedinečné zařízení – vakuová destilace. Pro výrobu motorového benzínu však v Kolíně krakovací jednotka ještě chyběla, stejně jako v Pardubicích, proto se surový benzin musel dovážet z Polska a z Rumunska. Ale i tak se podnik vypracoval na jeden z nejmodernějších svého druhu ve střední Evropě.

1 2 Rafinerie v Pardubicích ve 30. letech.

3 4 Součástí dopravního parku Fantových závodů byla i námořní loď Cornelia, pokřtěná v roce 1936.



1



2



3



4

VE SLUŽBÁCH MOTORISTŮ

S rozvojem motorismu se Fantovým závodům otevřela nová perspektivní oblast obchodu – provoz čerpacích stanic. S jejich budováním se začalo koncem 20. let a jedna z prvních byla vybudována přímo v Pardubicích před hostincem Veselkou v roce 1925. Později vznikla i čerpací stanice před pardubickým hotelem Grand. V roce 1930 budování sítě benzinových čerpadel s označením Fanto pokračovalo zřízením 115 čerpacích stanic. Jako v jiných oblastech obchodu i v konkurenčním boji tohoto oboru panoval nelítostný zákon silnějšího. V roce 1931 Fantovy závody převzaly síť čerpacích stanic pražské akciové společnosti Fistag a po téměř dvouletém jednání také koupily společně s Vacuumkou a Kralupskou rafinerií síť čerpadel sokolovské firmy Bensina, přičemž patnáct jejich čerpacích stanic připadlo právě Fantovým závodům. V roce 1931 vyrostla čerpací stanice Fanto přímo před branou pardubické rafinerie. Vůdčí postavení na trhu pro motoristy tehdy patřilo kolínské Vacuumce. Veřejnosti byla dobře známá její síť benzinových stanic, které prodávaly benzin značek Mobiloil a Sphinx. V Kolíně se vyráběl i značkový automobilový olej Cargoyl. Kolem roku 1927 se zrodil také olej, který rafinerie pod značkou Mogul vyráběla pro jednu z největších sítí čerpacích stanic – Bratři Zikmundové. Kolínská produkce směřovala i na export – do zemí bývalé Jugoslávie a Rakouska. Od pronajmutí rafinerie až do roku 1932 se v Kolíně

zpracovávala jen ruská ropa a poté se surovina vozila přes Brémy také z USA a Kolumbie, ropa z Rumunska a Blízkého východu se přivážela po Dunaji. Stejně jako v Pardubicích i v Kolíně se hospodářská krize, která v Československu naplno propukla v roce 1932, odbytu naftových produktů nedotkla, ba naopak oba podniky registrovaly zvyšující se spotřebu. V Československu se v tomto roce spotřebovalo 224 tisíc tun automobilového benzínu, tedy téměř desetkrát tolik než deset let předtím.

V roce 1931 v kolínské rafinerii, zaměstnávající tehdy již kolem 400 zaměstnanců, ročně zpracovali 40 tisíc tun ropy, tedy přibližně polovinu toho co v Pardubicích. Od roku 1932 museli podle zákona všichni výrobci motorových paliv povinně míchat benzin s lihem, což se v odbytu čistého benzínu znatelně projevilo. Propad se dotkl zejména distribučních společností, které svoji hospodářskou ztrátu vykazovaly i v roce 1935. A protože tyto distributorské firmy nebyly schopny splácet úvěry, který jim Fantovy závody na výstavbu stanic poskytly, došlo k tomu, že firmy Ostia, Brey a Photogen (sloučené do jedné společnosti Brey-Photogen v roce 1932) byly v roce 1938 nuceny Fantovým závodům odprodat svých celkem 552 stanic, a tak se síť benzinových stanic Fanto rozrostla na celkem 857 tankovacích stanic, které stávaly na chodnících před obchody, hostinci nebo hotely.

■ Čerpací stanice pardubické a kolínské rafinerie si ve 30. letech byly velkými konkurenty.



Přejeme Vám příjemnou cestu

a neškodně si rozděláte směr
se sázobováním svého
vozů. Na všech silnicích na-
leznete čerpadla FANTO

Obdrželi honos, olej a po-
jedete klidně, bezpečně,
vždy v motoru pracují:

**FANTOLIN
MOTOR-OIL
A
FANTO BENZIN**

**ZÁVODY FANTOVY
AKCIOVÁ SPOLEČNOST
PRAHA-SMÍCHOV**

Samotné písmeno neznámá nic!

Drohy nejkrásnějších masadl – různých jak co do jakosti tak i co do
převodu – a přes mnoho z nich jest označeno tímto písmenem, které jsou
užívány po mnoho let pro kvalitní drohy oleje Gargoyle Mobil Oil.
Základní pouze olej »An aneb »Be nebo »Bbe, najdete jist, že obdržíte
pravý olej Gargoyle Mobil Oil.

Nejlepší jest, přidat-li výlovné »Gargoyle Mobil Oil An aneb
»Gargoyle Mobil Oil Be nebo »Gargoyle Mobil Oil Bbe, předepsané pro
Váš motor dle tabulky doporučených známek oleje Gargoyle Mobil Oil.
Nezapomněte nikdy: písmeno samotné neznámá nic!

Mobil Oil
VACUUM OIL COMPANY A.S.
PRAHA 8, SPÁLEKÁ UL. 2. TELPON č. 1467

Spíše honos
než jen
moderní
léto pro Váš vůz!



**Sphinx
Benzin**

1000

**FANTO
čerpadel**

1000

pramenů síly

Stojany měly buď vlastní podzemní nádrž, nebo se čerpalo z přivalených sudů. Jen 28 stanic bylo vybaveno prodejními kiosky. Před válkou společnost Fanto dále ve velkoměstech provozovala 6 servisních automobilových stanic včetně garáží. Celorepublikové zásobování zajišťovalo 133 skladů a kromě železnice 9 cisternových aut. Distribuční společnosti Brey-Photogen, Vesta a Ostia prodávaly kolem poloviny veškeré produkce Fantových závodů, zbytek se prodával distributorům ostatních rafinerií a nejrůznějším obchodníkům. Prvního května 1930 s pardubickým podnikem splynula rafinérská společnost Odra, průmysl minerálních olejů, a. s., v Novém Bohumíně. Touto fúzí se dosavadní název pardubického podniku změnil na Fantovy závody, a. s., a vydáním šedesáti tisíc dvousetkorunových akcií došlo opět k navýšení kapitálu, který se kvůli vyrovnaní poválečných ztrát musel z dvanácti milionů snížit na polovinu.

Do správní rady nové společnosti zasedli zástupci tehdejší hospodářské elity státu, jako byli prezident Živnostenské banky Jaroslav Preiss, prezident Legiobanky, prezident Československé obchodní komory či generální ředitel Vítkovických železáren. Kromě zmíněných bank měl v podniku i nadále podíl švýcarský kapitál pozůstalé Fantovy vídeňské centrály, která sídlila v paláci, jež si Fanto v roce 1917 nechal postavit. Jak v Pardubicích, tak v Bohumíně nebo ve vysočanském provozu musela firma investovat i do zařízení na míchání benzínu s lihem. V důsledku světové hospodářské krize došlo v roce 1932 k dalšímu poklesu cen a snížil se i čistý zisk společnosti, který v roce 1931 dosahoval přes 5 milionů. Přesto se dál investovalo, například do pozemku československých drah pro rozšíření pardubické rafinerie. Peněz však nebylo tolik, aby stačily krýt okamžitou přestavbu kapacitně

zcela již nevyhovující elektrické ústředny, výměnu s ní spojených parních kotlů nebo sedmdesáti železničních cisteren pamatujících samé počátky rafinerie. V roce 1933 rafinerie zkolaudovala rozšířenou výrobu parafínu a zařízení na rektifikaci benzínu.

V druhé polovině 30. let zahájilo provoz nové destilační zařízení (1937) a nová kotelná s elektrickou centrálou pro celou rafinerii. Rekonstrukcí prošel i provoz na výrobu parafínu, olejové rafinace a dobytek při posunu vagonů nahradila zakoupená posunovací lokomotiva. Výroba pardubické rafinerie v roce 1936 vykazovala tato čísla: 28 tisíc tun benzínu, 19 tisíc tun petroleje, 10 tisíc tun plyných olejů, 4 tisíce tun olejů, 2 tisíce tun parafínu a celkem 5 tisíc tun ostatního zboží; 826 tun zboží rafinerie vyexportovala.

Mezi lety 1937 a 1939 podnik novou výstavbou nebo rekonstrukcemi dosavadních skladových prostor získal v Čechách a na Moravě celkem 11 vlastních podzemních skladišť se zásobníky v objemech od 250 do 30 tisíc kubiků. Navýšení kapitálu umožnilo pardubické rafinerii další realizaci nových investic včetně nové destilace tzv. Pipe-Still, která v roce 1939 nahradila provoz staré destilace z roku 1904 a denně zpracovala kolem 22 vagonů ropy.

Po obsazení Československa hitlerovským Německem vojenská okupační správa přidělila Fantovým závodům prodej pohonných hmot pouze na území pardubického, hradeckého a jičínského kraje, což reprezentovalo 79 tankovacích míst. V rámci této rajonizace Fantovy závody v roce 1940 odkoupily distribuční vysokomýtskou společnost Mergl a syn. Na ostatním území protektorátu benzinové stanice se značkou Fanto musely svůj provoz ukončit. Podobné restriktce se dotkly i sítě kolínské rafinerie.

VE VÍRU NĚMECKÉ SVASTIKY

V den fašistického obsazení Československa, 15. března 1939, zasedala od jedenácti hodin na smíchovském ředitelství správní rada Fantových závodů. Konstatovala, že syn zakladatele, Robert Fanto v obavě o svůj život emigroval před fašisty do Paříže, a také se řešily organizační záležitosti chodu společnosti v Německem zabraných pohraničních územích. Majetek zde prostřednictvím švýcarské banky převzala jí vytvořená distribuční společnost Deutsche Fanto. Kontrolu nad Fantovými závody v hranicích protektorátu převzala německá vojenská správa a výroba opět vstoupila do služeb armádní mašinerie.

V říjnu 1939 bylo propuštěno 49 neárijských zaměstnanců a pro šest se kvůli jejich odborné nezastupitelnosti podařilo sehnat dočasnou výjimku. Pro židovský původ se muselo funkce vzdát i šest ředitelů a tři prokuristé. Stav jeho zaměstnanců se v říjnu 1939 snížil z 315 na 238. Nejen kvůli zdražení lodní dopravy se komplikoval i dovoz rumunské ropy a zásoby pardubické rafinerie se tenčily. Výroba pro německou armádu přinášela podniku ekonomickou prosperitu a nové investice, jako bylo například vybudování zařízení na přimíchávání tetraetylolova do leteckých benzinů pro vyšší oktanové číslo.

V roce 1941 došlo k výstavbě petrolejové rafinace, zařízení na odparafinování olejů pomocí zředění benzinem a hlubokého chlazení. V roce 1941 podnik zaměstnával 500 lidí pracujících ve třech směnách a víc jak polovina docházela z okolních vsí.

V roce 1939 úspěšně proběhly pokusy s novým způsobem odparafinování pomocí speciálního rozpouštědla – dichlorethanu, což dalo podnět k vý-

stavbě rozpustidlové parafínky o čtyři roky později. Pro válečné potřeby se zvýšila kapacita distribučních skladů, zejména v Brně. V roce 1943 byl asi 20 km od Pardubic směrem k Brnu vybudován tajný sklad zásob surové ropy s kapacitou pro třicet tisíc kubíků. Milionovým investicím v roce 1939 dominovala nová trubková vakuová destilace. Toto nejmodernější zařízení svého druhu v republice o polovinu zvýšilo kapacitu zpracování ropy na 450 tun denně a přineslo i vyšší kvalitu výsledných produktů. Aby rafinerie plně vytižená válečnou výrobou mohla investovat do rozšiřování a modernizace výroby, navýšila v roce 1941 svůj akciový kapitál na 63 milionů.

V roce 1939 se z dceřiné společnosti Ostia v Ústí nad Labem-Střekově do Pardubic přestěhovala výroba asfaltových izolačních hmot, tmelů a také barev různých druhů včetně patentovaných rezuvzdorných. Za tratí v nově zřízeném provozu U Trojice začala i výroba smůly pro vymazávání pivovarských sudů, apretur pro textilky, past na podlahy a prostředků pro hubení škůdců rostlin. Distribuční společnosti Brey-Photogen a Vesta i nadále zůstávaly dceřinými společnostmi.

Také nad rafinerií v Kolíně převzala moc německá okupační správa, respektive hamburská pobočka Vacuum Oil Company, která byla sesterskou společností newyorské centrály.

V roce 1941 po utajené výstavbě zahájila v Kolíně provoz v Evropě jedinečná selektivní rafinace Duo-Sol, která v sobě zahrnovala propanové odasfaltování a rafinaci kresol-fenolem. Tak bylo možné zavést i výrobu leteckého motorového oleje a v provozu tato technologie díky dílčím modernizacím

vydržela až do roku 1992. Stejně jako pardubickému podniku také kolínské rafinerii díky vojenské výrobě ohromně vzrostl zisk, jen v roce 1939 dosáhl 11 milionů a v dalších letech dál rostl.

Protifašistický odboj v Kolíně měl své spojence i v rafinerii, kde se výroba sabotovala například tím, že se do olejů pro lodní šrouby válečných plavidel tajně sypal jemný písek, což armádě přivodilo velké škody. Z Německa dorazivší vyšetřovací komisi se ale pachatele vypátrat naštěstí nepodařilo. V roce 1943 pokračovalo rozšiřování závodu včetně dřevěných ubytovacích baráků pro vojsko.

První noční nálet z 21. na 22. července 1944 na rafinerii v Pardubicích skončil fiaskem, továrnu nezasáhla ani jedna bomba. Druhý nálet na sebe nenechal dlouho čekat. Ráno 24. srpna 1944 odstartoval z italských základen mohutný svaz spojeneckých bombardérů a stíhaček, jejichž cílem byla pardubická a kolínská rafinerie. Piloty neoklamaly ani Němci pro tento účel z překližek postavené makety rafinerií – u Pardubic mezi Svítkovem a Popkovicemi a druhá na polích u Kolína směrem k Oseku. Krátce po poledni byly střemhlavým náletem na pardubickou továrnu svrženy dvě pětisetlibrové pumy na jednu z nádrží, jejíž výbuch posloužil ostatním letadlům pro přesnější zaměření cíle. V minutových intervalech pak zasypalo rafinerii z výšky kolem 6 500 metrů přes dvě stě bomb. V rafinerii vypukly požáry, které zde zuřily ještě čtvrtý den. Při útoku zahynuli 3 lidé a 7 zemřelo při likvidaci požárů. Němečtí pověřenci vedoucí podnik zorganizovali ihned rekonstrukční akci

a na odklizení trosk a obnovu výroby rafinerie doslova nahnali několik tisíc pracovníků nejrůznějších profesí. Za pouhé čtyři měsíce byla výroba obnovena, stejně jako v Kolíně, která byla v tento den též bombardována.

O tom však špionáž spojenců byla přesně informována, a tak jen několik dnů poté, 28. prosince 1944, zaburácely nad Pardubicemi a Kolínem bombardovací roje znovu a rafinerie zasypaly stovky bomb nejtěžšího kalibru. Co nezničily bomby, to dokonal několikadenní požár. Sedmdesát pět procent Fantovky bylo totálně zničeno, méně poškozena zůstala jen kotelná, trubková destilace, čerpací stanice a část parafinky. Pod doutnajícími sutinami zůstala pohřbena i paměť závodu – celý podnikový archiv.

Do konce války zůstal podnik mimo provoz, i když se opět po náletu začalo s opravami.

Po druhém náletu na pardubickou se začala plánovat celková rekonstrukce závodu, jejíž součástí měla být i výstavba obytné kolonie v areálu továrny, kterou mělo tvořit pět dělnických domů pro zaměstnance, společenský dům s kantýnou a další domy pro ředitele, úředníky i dílovedoucí.

Větší štěstí při tomto náletu měla kolínská rafinerie, jejíž výrobu se podařilo obnovit. Teprve až třetí dešť bomb z 15. března posledního roku války zničil víc než polovinu závodu, ale i poté rafinerie pokračovala, byť omezeně alespoň ve výrobě tuků. Pomník při vchodu do továrny dodnes připomíná, že kolínskou rafinerii zasypalo celkem 326 bomb a při náletech zahynulo pět jejich zaměstnanců.

NÁRODNÍ PODNIK

Sovětsí vojáci předali 3. července 1945 ruiny rafinerie jako svoji válečnou kořist národním správcům. Vlastními silami podniku s nezměrným pracovním nasazením se pardubickou rafinerií podařilo probudit k životu a již v červenci 1945 dodala první litry benzínu.

O měsíc později byla i větší část kolínského provozu za pomoci zajatých německých vojáků obnovena a výrobu benzínu a olejů zahájila počátkem roku 1946. K tomu na oslavu začala vyhrávat právě založená devítičlenná podniková kapela, která se v následujících letech stala nedílnou složkou všech veřejných i vnitropodnikových událostí.

Na základě říjnových dekretů prezidenta Beneše byla rafinerie v Pardubicích znárodněna a k 1. lednu roku 1946 byl ministerstvem průmyslu zřízen národní podnik Rafinerie minerálních olejů se sídlem v Pardubicích. Kromě pardubického závodu do něj byly začleněny majetkové podstaty znárodněných rafinerií v Přívoze, Ostravě, Kolíně a také mnoha chemických podniků včetně obchodníků s ropnými výrobky.

Daleko vypjatější situace nastala před znárodněním v kolínské rafinerii. Nejvyšší vedení Vacuum Oil Company totiž velmi usilovalo o to, aby továrna zůstala jejím majetkem. Kvůli tomu přijel do továrny, toho času již pod národní správou, intervenovat sám americký velvyslanec a pro zachování provozu rafinerie v americké režii přímo na podnikovém shromáždění zaměstnanců lobbovali i dva tehdejší ministři československé vlády. Vliv Američanů dokonce sahal i na německé velitelství, které koncem války vydalo rozkaz, aby rafinerie nebyla zničena ustupujícími vojsky, jak bývala obvyklá praxe.

Po válce se obě rafinerie vyrovnávaly s kritickým nedostatkem zaměstnanců a ještě v červenci 1946 muselo být v Kolíně na nucené práce nasazeno 30 vojenských zajatců a 50 německých civilistů. Také kolínská rafinerie se od 1. ledna roku 1946 stala součástí národního podniku Rafinerie minerálních olejů se sídlem v Praze. Týž rok na celozávodní schůzi v Kolíně vystoupil s agitací za splnění dvouletého hospodářského plánu budoucí prezident Antonín Zápotocký. Počátkem roku 1948 byla rekonstrukcí trubkové destilace zprovozněna celá rafinerie.

V roce 1946 byla v Pardubicích uvedena do provozu rozpustidlová parafinka a kyselinová rafinace olejů a do roku 1948 byla dokončena obnova všech dřívějších výrobních oddělení. Zprovozněna tak byla i selektivní rafinace rozestavěná ještě v posledních letech války, v roce 1948 zahájila provoz i lisová parafinka. Postavena byla také plnírna a expedice olejů, příjem a sklad surovin, mísírna benzínu s tetraetylem olova.

Rafinerie po válce zpracovávala ropu nejrozumnějšího původu, podle toho jak se dařil její nákup na světových trzích a tak se až do roku 1950 do Pardubic vozila ropa hlavně z Venezuely, Kuvajtu, Íránu, Rumunska, Rakouska a také ze Sovětského svazu. Od roku 1949 začala rafinerie zpracovávat ropu z Rakouska a rumunský mazut.

Velkým přínosem pro zvýšení objemu zpracování bylo v roce 1949 rozšíření stávající trubkové destilace o jednu vakuovou kolonu a v roce 1955 o benzinovou odparku. V roce 1955 najelo do plného provozu propanové odasfaltování. Během deseti let od roku 1950 se výroba technologickou modernizací



na trubkové destilaci zvýšila téměř čtyřikrát. O čtvrtinu vzrostla i výroba autoolejů, o 40 % se zvětšila kapacita rozpustidlové parafinky. V těchto letech došlo i k výměně kotlů asfaltové oxidace z roku 1900 a stejně starých destilačních kotlů.

Od roku 1955 prudce se začala zpracovávat sovětská sirnoparafinická ropa těžená v saratovské oblasti, která v roce 1957 nahradila dovážený rumunský mazut.

Národní podnik Kolínská rafinerie minerálních olejů (Koramo) se sídlem v Kolíně vznikl 1. ledna 1950. Do něj bylo začleněno 15 pobočných závodů – znárodněných petrochemických firem včetně kralupské rafinerie i kolínského výrobce olejů a benzinů, firmy Jakl a Štěřík, která surovinu z místní rafinerie odebírala a své produkty prodávala ve vlastní síti čerpacích stanic. Po delimitaci pobočných provozů se z Korama v roce 1953 stal samostatný podnik podřízený přímo ministerstvu chemického průmyslu v Praze. Závod začal procházet dílčími rekonstrukcemi a postupnou modernizací. Rafinerie

pracovala na maximální výkon ve dvou dvanáctihodinových směnách a technickými úpravami se postupně podařilo zvýšit kapacitu o 35 %. V roce 1953 byla postavena oxidace asfaltu, nová kyselinová rafinace, laboratoř, po celém závodě se natáhlo vedení pitné vody, v závodě začal ordinovat podnikový zubař a zaměstnancům bylo předáno 25 podnikových bytů.

V roce 1954 zaměstnanec rafinerie inženýr Andryšek vyzdobil novou závodní jídelnu nástěnnými freskami s náměty ze světové historie. V padesátých letech vznikl stálý závodní hasičský sbor a uzavřením bran podniku skončila prvorepubliková tradice odborných exkurzí pro zájemce ze široké veřejnosti. V roce 1957 zakoupila rafinerie autobus, který zaměstnance vozil na podnikové výlety, na představení do pražských divadel i do právě vybudovaného rekreačního střediska rafinerie v Poddubí na Sázavě, od roku 1959 také na někdejší Krausovu boudu v Krkonoších. Děti zaměstnanců jezdily na pionýrský tábor ve Vlastějovicích. V červnu 1957 se Antonín Zápotocký na návštěvu rafinerie vrátil již jako československý prezident.

SDRUŽENÍ RAFINERÍÍ

V roce 1958 kolínský podnik vstoupil do právě vzniklého Sdružení rafinerií minerálních olejů. Jeho součástí se stala i pardubická rafinerie. Ta si bezplatným přidělem bytů na vybudovaném sídlišti Dukla pojistila jistý kádr zaměst-

nanců, ale velké fluktuaci čelila i nadále. V roce 1959 se začalo s výstavbou nové čistírny odpadních vod, která nahradila šest sedimentačních betonových nádrží, z nichž voda odtékala přímo do Labe. Také stáčení asfaltu

 Ještě v 50. letech byla pardubická rafinerie odkázána na dovoz pitné vody.

 V roce 1945 byla založená závodní kapela (vyhrávající k 1. máji před tovární branou).

   Všední realita padesátých let.



1



2



3



4



5



6

bylo zmechanizováno a zlepšily se ekologické podmínky tohoto provozu. Příčinou častých výpadků ve výrobě byly komplikace v železniční dopravě. Ale i tak byla pardubická rafinerie hodnocena jako konsolidovaný podnik s vysokou disciplínou a byla dávana za vzor ostatním rafineriím. Ne náhodou se rafinerie v roce 1958 stala nositelkou Řádu práce.

Rafinerie, jakožto státní podnik, nemohla v rámci tehdejšího hospodářského systému sama plánovat, natož rozhodovat o způsobu rozdělování svého zisku. I když státní odvody rafinerie přesahovaly ročně i miliardu korun, finanční přiděly od státu v některých letech byly tak nízké, že sotva pokrývaly nejnужnější regenerace technologií. V padesátých letech se začal rodit plán přechodu rafinerie na ryze asfaltářskou výrobu, která by v Pardubicích zcentralizovala tento dosud po mnoha závodech republiky rozptýlený druh výroby. S tímto výhledem byla v roce 1960 spuštěna linka přetržité oxidace asfaltů. Díky tomu mohla rafinerie převzít výrobu ze závodu Bituma, spada-

jící pod Stavební izolace Praha. Tyto kroky totiž počítaly s tím, že dosavadní výrobu benzinu a nafty převezme moderní nově vybudovaná rafinerie na Moravě. Ale naděje na její postavení se rok od roku rozplývaly kvůli mimořádně vysokým finančním nákladům. Kromě toho pokračoval vývoj olejářské výroby, která v roce 1960 uvedla na trh legendární automobilový olej Trysk.

Zrušením podniku Sdružení minerálních rafinerií v roce 1962 nastaly v československé petrochemii nové organizační změny. Jak pardubická, tak kolínská továrna se již ne jako samostatné podniky, ale jen jako závody, začlenily do podniku Chemických závodů československo-sovětského přátelství v Záluží u Mostu. Toho času již kolínské rafinerii patřil republikový primát ve výrobě parafinu a motorových olejů. Od roku 1965 se začalo se zpracovávání sovětské ropy z romaškinské oblasti, která se o dva roky později společně s ropou ze saratovské oblasti stala hlavní výrobní surovinou obou rafinerií.

POD TAKTOVKOU CHEMOPETROLU

Od 1. ledna 1967 se pardubická rafinerie, již rok jako samostatný podnik s názvem Paramo, stala součástí tzv. výrobně-hospodářské jednotky s názvem Chemopetrol, závody na zpracování ropy a uhlí v Praze (tento podnik byl v roce 1970 přebudován na koncernovou organizaci pro chemický průmysl

a zpracování ropy). Také kolínský podnik získal v roce 1966 status samostatnosti, aby se stejně jako Paramo integroval do nově vzniklé organizační struktury Chemopetrolu. V roce 1967 se opět otevřela otázka existence pardubického podniku. Ředitelství Chemopetrolu v dopise představitelům měs-

- 1 Podoba pardubické rafinerie v roce 1950 při pohledu od jihozápadu.
- 2 3 Z výroby parafinu v 50. letech.
- 4 5 6 Z pracovního dění na přelomu 50. a 60. let.

ta oznámilo, že do roku 1980 nelze přistoupit k zastavení výroby ani jejímu omezení. V následujícím roce pardubický okresní národní výbor nakonec za předpokladu realizace hygienických opatření tento plán Chemopetrolu na rozvoj rafinerie do roku 1980 a s výhledem do let dalších schválil. Mezi požadavky, které si město vymínilo, patřilo zlepšení rozptylu exhalací síry ve spalínách podnikové teplárny, a to výstavbou 85metrového komína. Pro zlepšení ovzduší se instalovalo i zařízení pro spalování exhalátů při oxidaci asfaltů. Podmínkou další existence podniku byly investice jako požární rozvody k hašení k hlavním skladovacím nádržím, odsolovací zařízení ropy, ale i rekonstrukce trubkové destilace, kterou by se zajistila dvojnásobná produkce oproti roku 1969.

Záměr časově blíže nespecifikované budoucí likvidace podniku však visel stále ve vzduchu. Přesto výroba rostla a Studie VŠCHT v Praze v roce 1968 ukázala, že Paramo je nejeefektivnější závod mezi jedenácti, které v republice ropu zpracovávaly. V listopadu 1969 byla uvedena do provozu linka na výrobu a plnění polyetylenových lahví a podnik tak získal vlastní spolehlivou základnu pro drobné obaly, jejich výrobou zásoboval i rafinerie v Kolíně a v Ostravě. Ve stejném roce se začalo i s výrobou silničních asfaltových emulzí,

pro padesát zaměstnanců byla postavena podniková ubytovna u sv. Trojice a otevřena byla i nová závodní kantýna. V 60. letech se v Pardubicích zastavila i výroba petroleje. V roce 1966 se kolínská rafinerie napojila na ropovod Družba, kterým začala proudit romaškinská ropa. Do Pardubic se ropovodní přípojka vybudovala až o pět let později. I když se ropa ze saratovské oblasti i nadále dovážela vlaky, ropovod zásadně zjednodušil práci a odpadlo mnoho komplikací, které ve výrobě působily zejména problémy na železnici.

V roce 1967 uvedla kolínská rafinerie do provozu čistírnu odpadních vod, čímž byla splněna lhůta zemského úřadu, který v roce 1930 na čtyřicet let povolil vypouštění odpadních vod z výroby do obecní stoky v Ovčárecké ulici. Začala pracovat i nová jednotka na odparafinování olejů a linka na balení parafinu.

Rok 1968 se do historie kolínského podniku zapsal zahájením provozu nové rozpustidlové parafíny, do té doby největší poválečnou výrobní investicí, a také vybudováním čerpací stanice a úpravnou labské vody v nedalekých Klavarech. Téhož roku opětovnou registrací ožila ochranná obchodní značka – Mogul. O dva roky později zanikl převzetím výroby plastických maziv pobočný kolínský provoz Korama (bývalá firma Jakl a Štěřík). V souvislosti

- Výrobky pardubické a kolínské rafinerie z 60. let. Jedna z tradičních oslav (MDŽ), která utvářela společenský život rafinerie (1974).
- Modernizované stáčení asfaltových laků (1967).
- Prodejna, která stávala u dnešní hlavní brány podniku (1966).
- Expedice benzínu ze skladových nádrží pardubické rafinerie (1969).







se zahájením výroby drobných obalů z polyetylénu v pardubické rafinerii se do těchto láhví z plastu začaly i v kolínské rafinerii plnit zde vyráběné automobilové oleje. V roce 1970 se vyrobily první tuny Mogulu Super.

V únoru 1971 se v Pardubicích rozjela vlastní výroba bubnových sudů z plechu pro asfaltářské výrobky s denní kapacitou více než 800 kusů. V roce 1971 byla do provozu uvedena kontinuální oxidace asfaltů, která centralizaci asfaltářské výroby završila. Podnik se v republice stal monopolním výrobcem v tomto oboru s více než padesáti druhy těchto speciálních výrobků.

V roce 1972 generální ředitelství Chemopetrolu podrželo nad existenci pardubické rafinerie příslovečný Damoklův meč na dalších osmnáct let. Vyhlášení vývojového programu rafinerie minimálně do roku 1990 schválila i plánovací komise pardubického okresu, nevzdávajíc se naděje na vybudování nové rafinerie. A stejně tak městský výbor do schvalovacího protokolu prosadil formulaci, že rafinerii povoluje pouze za podmínky investování do odstranění

prokazatelně škodlivých vlivů. Symbolem naděje další existence podniku bylo vytvoření jeho nové značky. V roce 1972 vyrostl nový komín teplárny i nová provozní hala rozpustidlové parafinky a ve stejném roce byl do zpracování dat nasazen první počítač. V roce 1973 zrušený provoz lisové parafinky převzalo Koramo a byla také dokončena rekonstrukce provozu atmosférické destilace ropy, což vedlo ke zdvojnásobení jejího výkonu. Rafinerie také pokračovala ve vývoji nových výrobků a jejich zavádění na trh. Modernizací svých technologií podnik v roce 1973 zvýšil svoji kapacitu zpracování ropy na jeden milion tun za rok.

Rafinerie neměla problémy jen se zajištěním zaměstnanců, ale i výrobních surovin, materiálů i náhradních dílů. V roce 1974 nastupující nový generální ředitel musel začít řešit nejen tyto zhoršující se problémy podniku, ale též mimořádně špatný bezpečnostně požární stav rafinerie. Její kritický stav potvrdila inspekce ministerstva vnitra, která továrnu v roce 1975 v tomto směru prověřovala.

ROZVOJOVÉ PLÁNY A STUDIE

Závěr inspekce, že pardubická rafinerie pracuje v rozporu s ochranou zdraví a životního prostředí, že výroba nafty a benzínu neodpovídá výrobním normám a že na různých úsecích rafinerie bezprostředně hrozí nebezpečí velkých havárií, zalarmoval generální ředitelství Chemopetrolu, aby přijalo pří-

slušná opatření. Tak se v roce 1976 začalo s přípravou souboru investičních protihavarijních akcí nazvaných Havárie 1 a 2. Okresní národní výbor s nimi souhlasil za podmínky, že Chemopetrol předloží svůj jasný plán dalšího rozvoje podniku. A tak v roce 1977 vznikla studie o rozvoji podniku s výhle-

¹ Provoz tzv. selektivní rafinace ropy (1972).

² Kolínská rafinerie v roce 1965 před výstavbou tzv. rozpustidlové parafinky.

³ Plnárna převodových olejů (1969).

⁴ Plnění asfaltovou emulzí (1969).

dem do roku 1995. Podle tohoto plánu měla být postupně olejářská výroba od roku 1985 během pěti let zastavena a převedena na kolínskou rafinerii. Studie stále počítala s výstavbou rafinerie v Šilhářovicích na Ostravsku, kam by se do roku 1990 měla přestěhovat také asfaltářská výroba. V roce 1995 měla být podle tohoto scénáře již celá rafinerie mimo provoz. Areál podniku měla jako své sklady převzít Benzina.

Ještě než byla tato koncepce v roce 1978 definitivně schválena, začalo se s rušením kyselinové rafinace, hloubením nového koryta Jesenčanského potoka a rekonstrukcí prošla i lisová parafinka. Bezpečnost provozu však zůstávala stále kritická, jak dokládají každoroční desítky pracovních úrazů či březnový výbuch asfaltové nádrže v roce 1977, při němž vyteklo 685 kubíků 200 stupňů horkého asfaltu. V roce 1977 stavy zaměstnanců na úseku údržby poprvé posílili polští dělníci.

Sortiment výrobků rafinerie se dál úspěšně rozšiřoval, až na přelomu 70. a 80. letech dosáhl kolem 130 druhů výrobků z hlavních produktových skupin, jako byla motorová a topná nafta, technické benziny, motorové, převodové, ložiskové, kompresorové, řezné a jiné druhy olejů. Asfaltová výroba zahrnovala široké spektrum produktů pro nejrůznější oblasti použití – od výstavby silnic, mostů až po střešní izolace. Kromě států sovětského bloku rafinerie své výrobky exportovala také do Anglie, Německa, Finska, Francie, Maďarska a dalších zemí.

Sedmdesátá léta své stopy v rozvoji technologií zanechala i v kolínském závodě. V roce 1974 prošla rekonstrukcí a přístavbou tukárna, rok potom pale-

tomat odstranil namáhavou práci žen v plnění drobných obalů a o polovinu se zvýšil i výkon podnikové teplárny, která tak své přebytky začala dodávat do městského parovodu. Na mytí použitých sudů se zakoupila linka a také ruční práci stáčení olejů do sudů zčásti převzal poloautomat. Nové automatické linky také zahájily plnění olejů do drobných obalů a převzaly i stáčení a balení parafínu. Zaslouženě podnik v roce 1976 obdržel státní vyznamenání Za zásluhy o výstavbu.

Také v 80. letech se všední život obou rafinerií potýkal s řadou známých opakujících se problémů, které tehdejší hospodářský systém přinášel. Plynulost výroby narušovaly stále častější výpadky v dodávkách ropy zejména v zimních měsících. Největší mrazovou kalamitu zažilo Paramo v roce 1985, při níž tuhla i ropná čerpadla. Přerušované dodávky sovětské ropy způsobily, že byla výroba paralyzována například celý březen roku 1984. Nedostávalo se některých dalších surovin, hlavně z východního Německa dováženého latexu, vážly též dodávky chemikálií z ústecké Spolchemie.

Podobné problémy míval i kolínský podnik. Už se téměř zapomnělo, že v kolínském závodě pracoval mistr světa v cyklokrosu Miloš Fišera nebo republikový mistr v parašutismu Lubomír Ryčl.

V roce 1980 dorazily do Pardubic ze Sovětského svazu poslední cisterny se saratovskou ropou, jejíž ložiska se vyčerpala. Této parafinické bezsírné ropy se do té doby využívalo mimo jiné i pro výrobu automobilového benzínu. Přechod na zpracování výhradně romaškinské ropy, proudící v ropovodu Družba, si vynutil úpravy výrobních technologií včetně receptur jednotlivých

1 Realita stáčení asfaltů – 70. léta.

2 Řídící pult tzv. selektivní rafinace (1979).

4 Výroba automobilových benzínů přímou rafinací ropy skončila v Kolíně v roce 1991.

5 Mísirna olejů kolínské rafinerie, která byla v provozu do roku 1997.





výrobních. Od počátku 80. let ale primární zpracování ropy přestalo být pro rafinerii perspektivním výrobním programem a Paramo podle plánu své rozvojové koncepce pokračovalo v koncentraci výroby asfaltových stavebně-izolačních výrobků. V roce 1981 měl podnik ve svém portfoliu 53 asfaltových výrobků, z nichž pětina byla podle tehdejší celostátní normy zařazena do nejvyšší jakosti kvality. Nařízením československé vlády o úspoře paliv a energií v celém národním hospodářství byly mimo jiné všem podnikům stanoveny limity na spotřebu pohonných hmot. Nižší celostátní spotřeba měla za následek, že v roce 1982 se snížilo zpracování ropy o 100 tisíc tun a tento trend systematického snižování výroby pokračoval i v roce 1988, kdy zpracování pokleslo o 50 tisíc tun, takže kapacita rafinerie pracovala na dvě třetiny svého výkonu.

Koncem roku 1984 v Pardubicích nastal významný krok k nápravě ekologické situace. Do provozu byl po čtyřech letech budování předán soubor investic, tzv. Havárie 1,89 jehož cílem bylo alarmující situaci zlepšit. Instalací odplyňovacího zařízení se tak vyřešil problém s oxidací asfaltů a kromě jiných opatření ve výrobě se snížením obsahu fenolů zlepšila i kvalita odpadních vod. V roce 1984 byly též zahájeny asanační práce na kontaminaci podzemních vod. O rok později se kvalita odpadních vod ještě zlepšila instalací tzv. flotové filtrace. Sanace podzemních vod v Kolíně začaly již v roce 1983, když kolem celého výrobního areálu byla vybudována jímací stěna se systémem odčerpávání. Zahájení těchto prací umožnilo až zastavení neekologické výroby oxidace asfaltu. V roce 80. výročí založení rafinerie zpracování řady hospodářských dat převzaly první počítače.



1 Jedna z expozic Paramo 80. let.

2 Oslavy 1. máje a mezinárodního dne dětí patřily do tradiční náplně společenského života paramáků.

3 Z provozu paramo počátkem 80. let.

4 Výrobky pardubické a kolínské rafinerie 70.–80. léta.

V roce 1985 se v Pardubicích skončilo s technologií tzv. kyselinové rafinace a tento starý neekologický způsob zpracování ropy nahradila moderní technologie tzv. selektivní rafinace a kromě toho také z Litvínova dodávaný ropný polotovár tzv. hydrogenátu.

Rok před dokončením rekonstrukčních akcí „Havárie 1“, v roce 1983, se začalo s realizací dalšího souboru asanačních prací, rozděleného do tří stavebních etap a nazvaného „Zabezpečení provozu Paramo“. První etapa byla dokončena až v roce 1991.

Kritická situace podniku, kterému chyběly devizy na nákup moderních technologií i pracovní kapacity, se naplno projevila v roce 1986, když Paramo poprvé ve své poválečné historii nesplnilo předepsaný plán jak produktivity práce, tak objemu výroby a zisku. Export se téměř zastavil a zainteresovaným zaměstnancům nebyly na výplatních páskách připsány prémie. Na podnik stále více doléhaly ekologické problémy v důsledku provozu zastaralých výrobních zařízení. Prioritou tak byla modernizace rozpustidlové parafinky,

rekonstrukce vakuové destilace mazutu, plynofikace tepelné energetiky či zajištění hydraulické ochrany podzemních vod.

Když v roce 1989 rafinerie v Pardubicích slavila své stoleté výročí, v kancelářích podniku s portfoliem 116 druhů výrobků se rozzářily monitory prvních tří zakoupených stolních počítačů. Za sto let rafinerie zpracovala dohromady tolik ropy, že by naplnila válec v průměru 1 km a vysoký 33 metrů. A kdyby se všechny polyetylenové láhve, které se vyrobily od roku 1970, poskládaly jedna za druhou, po rovníku by Země obtočily víc než dvakrát. Asfaltovými emulzemi by se natřela střecha o rozměru téměř 24 kilometrů čtverečních.

Listopadové události na Národní třídě v Praze nastavily nejen pardubickému podniku nový kurz vývoje. Stejně jako v Koramu se vytvořil stávkový výbor a 27. listopadu 1989 vstoupil podnik do manifestační stávkový. Záhy byla rozpuštěna podniková organizace KSČ, ozbrojená jednotka lidových milicí i tzv. kádrové oddělení. Vedení podniku se omluvilo svým postiženým zaměstnancům za perzekuce ze strany tehdejšího ředitelství rafinerie po roce 1968.

K HRANICI SOUČASNOSTI

Rozpadem koncernu Chemopetrol 1. června 1990 byl o měsíc později téhož roku z rozhodnutí ministerstva průmyslu založen samostatný státní podnik Koramo Kolín a Paramo Pardubice. Řízení se ujala personálně nová ředitel-

ství, která přivedla podniky na složitou cestu transformující se ekonomiky. I přes pokračující nedostatky z minulých let pardubický podnik skončil v roce 1990 ziskem 148 milionů Kčs proti ztrátě 5 milionů Kčs v roce 1989. Dobré

 Areál Parama kolem roku 1995.



bilanci významně napomohl zahájený západoevropský export. Po roce 1991 se rozpadla stávající struktura hlavních zákazníků, kterou tvořily zejména stavební podniky a distribuční síť maloobchodních prodejen. Koncem roku 1991 byla v Pardubicích do zkušebního provozu uvedena modernizovaná rozpustidlová parafinka, která nahradila provoz z roku 1939 a v čistění odpadních vod byla zavedena mnohem účinnější bezodpadová technologie vzduchové tlakové flotace.

V roce 1992 se obě rafinerie vládním nařízením transformovaly na státní podnik. Po více než sedmdesáti letech bylo v Pardubicích obnoveno zpracování jihomoravské ropy. V exportu asfaltů se hlavním obchodním partnerem stalo Německo a veškerý zahraniční obchod od tohoto roku si již rafinerie zařizovala samostatně, což až dosud bylo v režii podniku zahraničního obchodu. Nová obchodní politika podniku přinesla budování vlastní distribuční sítě a vznik marketingového oddělení.

V roce 1992 Paramo pokračovalo v investicích započatých v minulých letech a současně byly zahájeny i nové stavby. K nejvýznamnějším akcím patřilo dokončení plynofikace kotelny, instalace zařízení na likvidaci exhalací z oxidace asfaltů, pokračovalo se v budování hydraulické ochrany podzemních vod a vybudována byla i nová retenční nádrž na čistírně odpadních vod. Zahájena byla i stavba výroby modifikovaných asfaltů a také emulgačních a mazacích olejů, včetně expedičního skladu. Výstavba mimoúrovňové křižovatky v sousedství rafinerie si vyžádala vybudování nové hlavní brány závodu na jeho východním okraji.

V roce 1993 byl schválen od roku 1991 připravovaný privatizační projekt, na jehož základě 1. ledna 1994 vznikla akciová společnost, jejíž kapitál z více než třetiny připadl Fondu národního majetku a zbytek si rozdělily banky, investiční fondy a ostatní investoři.

Také Koramo se 1. července 1994 transformovalo na akciovou společnost, která si zachovala charakter malé olejářské rafinerie zaměřené na výrobu maziv. V důsledku restrukturalizace rafinersko-petrochemického průmyslu došlo k privatizaci dosud hlavních distributorů Korama, tedy podniků Čepro a Benziny. Koramo proto založilo šest dceřiných společností, které tuto distribuci převzaly. Jedna z nich se ujala vybudování a provozu vlastní sítě čerpacích stanic pod značkou Koramo.

Zpracování suroviny sice po roce 1990 klesalo, ale zato přibývalo výrobků, které společnost Paramo uvedla na trh. Patřil mezi ně například nízkosirný a extralehký topný olej nebo vynikající motorový olej Trysk Super Turbo, oceňovaný prestižní značkou „Czech made“ a aprobacemi u výrobců nákladních automobilů hlavních světových značek. V prodeji se objevily i další produkty ze široké palety jednotlivých druhů olejů. Také portfolio asfaltářské výroby se rozšířilo o nové výrobky v nejvyšších parametrech světových měřítek kvality.

V turbulentním vývoji podmínek rodícího se tržního hospodářství české ekonomiky Paramo úspěšně obstálo a dál upevňovalo svoji pozici nejen na domácím trhu. Již v prvním roce své existence dosáhla akciová společnost zisku přes 170 milionů korun. To umožnilo úspěšně dokončit započaté projekty minulých let a zahájit nové. Ve druhé polovině 90. let podnik investoval do modernizací a nejvyspělejších technologií s cílem přebudovat zastaralou klasickou rafinerii minerálních olejů na moderní petrochemický podnik s maximální hospodárností a s dokonalou ochranou životního prostředí. Během sedmi let od roku 1990 se podařilo počet třinácti rizikových provozů snížit o víc než polovinu. Mezi nejvýznamnější investice v tomto období patřila výstavba víceúčelové budovy pro závodní jídelnu, kantýnu, šatny a kanceláře (1995), dále nová vakuová destilace (1997), zařízení na hydrogenační odsíření středních destilátů a tankoviště hořlavých kapalin včetně rekuper-

ace uhlovodíků při plnění do cisteren. Modernizací prošla expedice paliv, teplovodní síť i vodárna rafinerie. Do řízení nově instalovaných technologií vstoupily elektronické systémy, jako například při procesu atmosférické destilace ropy.

V roce 1995 došlo k realizaci největší investice v poválečné historii kolínské rafinerie. Začala instalace technologie redestilace vysokotlakých hydrogenátů dodávaných z Litvínova, jejichž zpracování postupně nahradilo trubkovou destilací ropy i jednotku selektivní rafinace. Rafinerie se tak stala první rafinerií vyrábějící všechny oleje výlučně na bázi hydrokrakové technologie. O rok později se zpracování, respektive míchání olejů přesunulo do nově vybudovaného provozu a odpady z výroby začala ekologickým způsobem likvidovat nová spalovna v areálu závodu.

Strategicky důležitým krokem pro Paramo bylo v roce 1995 její napojení na ropovod z německého Ingolstadtu. Ve stejném roce Paramo získalo certifikát na zavedení systému řízení jakosti výroby podle mezinárodní normy řady ISO 9000 a 9002. Bylo již založeno 11 dceřiných společností jako základny vlastní obchodní sítě. Její důležitou součástí bylo vybudování 25 čerpacích stanic, které provozovala dceřiná společnost Paramo Trysk. V roce 1995 vznikly i zahraniční dceřiné společnosti Paramo Polonia a Paramo Slovakia. Podíl exportu na tržbách dosáhl 15 %. Stabilní dodávky svých produktů tehdy sjednalo Paramo s plzeňskou Škodovkou, mladoboleslavskou automobilkou, Vítkovickými železárnami a dalšími průmyslovými podniky.

Také ve druhé polovině 90. let rafinerie každým rokem pokračovala v zavádění nových produktů jak z oblasti olejářské, tak asfaltářské výroby. V nabídkovém portfoliu dál rostl podíl výrobků šetrnějších k životnímu prostředí a došlo i ke snížení obsahu síry v motorové naftě i topných olejích. Hlavní

druhy automobilových olejů získaly další aprobace světových automobilek a motoristická veřejnost v roce 1997 ocenila zahájení výroby tzv. arktické motorové nafty. Tehdy dolehla na českou ekonomiku krize a její důsledky v růstu platební nekázně zákazníků zaznamenaly obě rafinerie. I když kolínskému podniku poklesl prodej o 10 %, jeho vedoucí postavení na domácím trhu to neohrozilo. Na ztrátách v hospodaření se podepsala jak stávka na železnici, tak i pokles prodeje následkem povodní na Moravě. Do obchodní bilance se promítla i sílí tuzemská a zahraniční konkurence, stoupající cena ropy i negativní vývoj kurzu koruny.

V roce 1997 se odkupem akcií od Fondu národního majetku stala majoritním akcionářem Korama společnost Chemapol. Současně začal projekt likvidace starých ekologických zátěží a podnik poprvé získal titul Responsible Care. V roce 1998 Korama s nově vybudovaným informačním systémem a připojením na internet uzavřelo dlouhodobou smlouvu s podnikem Benzina o zásobování jejich čerpacích stanic. Výmluvný důkaz o vysoké kvalitě olejů kolínské rafinerie v roce 1998 přinesla jejich úspěšná certifikace vystavená nejvýznamnějšími výrobci nákladních aut. Také mladoboleslavská škodovka již v roce 1999 vybrala olej Mogul Felicia jako první náplň do svých automobilů. V 90. letech export kolínských výrobků směřoval zejména do států jihovýchodní Evropy a také do některých západoevropských zemí, hlavně do Německa.

V roce 1999, kdy Paramo zahájilo prodej zkapalněných plynů butan a propan-butan, vypsal stát soutěž na odprodej svého více než 70% podílu akcií Parama. Jeho novým majitelem se stala akciová společnost Unipetrol, která závěrem roku 2000 podnik s jasnou vizí dalšího rozvoje převzala. S příchodem nového vlastníka došlo k personálním změnám ve vedení společnosti

a začal proces restrukturalizace její ekonomiky, která novou pružnější obchodní politikou a marketingovou strategií navrátila Paramo do kladných čísel výsledků hospodaření.

Součástí tohoto plánu byl i soubor opatření na další zvýšení hospodářské efektivity podniku. Jedním z klíčových kroků byl i prodej osmi z jedenácti dceřiných společností a pokračovalo snižování počtu zaměstnanců. Po sedmi letech investiční výstavby a po modernizaci provozů se investice omezily zejména na provozní údržbu technologií výroby a její ekologii.

Vztahy k životnímu prostředí patří prioritám obou rafinerií. Dodržování ekologických standardů výroby rafinerie dokládají od roku 1999 úspěšné obhajoby prestižního ocenění Responsible Care, tedy odpovědného podnikání v chemii, a Cena udržitelného rozvoje z roku 2008. Součástí tohoto konceptu pardubického podniku bylo i zprovoznění chemické úpravy vody v roce 2000. Ve stejném roce rafinerie investovala také do zařízení na kontinuální aditivaci nafty. V roce 2001 se instalací dokonalejších technologií dál pokročilo v plánovaném snižování emisí těkavých uhlovodíků i množství odpadních vod. V prosinci téhož roku bylo veřejnosti představeno nové logo společnosti Paramo, které se stalo vizitkou na její další cestě. Od roku 2002 začalo důležitou roli v obratu společnosti hrát i přímé internetové obchodování. Ve stejném roce rafinerie ukončila po dvanácti letech zpracovávání tuzemské ropy. Unipetrol se také stal majoritním vlastníkem podniku Koramo, když v roce 2002 převzal majoritní podíl akcií od společnost Chemapol Group, a tím byla dokončena jeho majetková a finanční restrukturalizace.

Koncem října roku 2003 se Koramo fúzí spojilo s pardubickou rafinerií do jednoho podniku pod názvem Paramo.

Významným faktorem systematické práce v ochraně životního prostředí byla instalace čidel signalizujících případný únik chemických látek a také zahájení pravidelného monitoringu vlivu provozu rafinerie na životní prostředí, který Paramo provádí měřeními emisí výrobních zplodin a také sledováním kvality podzemních vod. Neméně významným bylo i zavedení systému environmentálního řízení provozu rafinerie, které je od roku 2003 úspěšně certifikováno dle normy ISO 14001 a zavedení a certifikace systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (HSMS) dle OHSAS 18 001 v roce 2007. Oba tyto systémy byly plně integrovány spolu s již dříve zavedeným a certifikovaným systémem řízení kvality (QMS) podle normy ISO 9001. Dalším důležitým krokem v ekologii výroby bylo v roce 2004 zahájení výroby vodou ředitelných asfaltových nátěrů. K motoristům se mazací oleje Mogul a Paramo dostaly v nových obalech.

V roce 2005 rafinerie zahájila výrobu bionafty, tedy nafty s 31% podílem metylesteru řepkového oleje. Převedením devatenácti čerpacích stanic Paramo Trysk do sítě Benziny v tomto roce dokončilo Paramo proces likvidace všech svých dceřiných společností. Roky 2005 a 2008 přinesly Paramu vítězství v soutěži na dodávky nafty Českým drahám a v pátém roce třetího tisíciletí také ukončení procesu privatizace českého petrochemického průmyslu. Většinovým akcionářem Unipetrolu se totiž stala polská společnost PKN Orlen. Mezi největší investice rafinerie posledních let patřila nová jednotka oxidace

1 V letech 1995-2005 provozovalo Paramo vlastní síť čerpacích stanic.

2 Slavná tradice reklamní podpory značky Mogul pokračuje dodnes.

3 Paramo tradičně podporuje celou řadu sportovních podniků. Zejména automobilové rallye a dostihy.

4 Tzv. Zaměstnanecký den se každým rokem stává příležitostí k zábavnému setkání zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků.



asfaltů, která zahájila provoz v roce 2006. V průběhu roku 2008 rafinerie rozšířila své produktové portfolio o novou řadu motorových olejů Mogul Extreme a o směsnou motorovou naftu s obsahem MEŘO nad 31 % hm, připravila k zavedení dva druhy ekologických procesních olejů a investicí do výroby hydrogenovaného lakového benzínu zvýšila užžitnou hodnotu svých asfaltářských výrobků. Dramatický vývoj cen na světovém trhu s ropou v těchto le-

tech a jeho globální ekonomické dopady, stejně tak jako další dění v rafinerii bude jednou svým pohledem hodnotit budoucnost, stejně tak jako dnešek hodnotí počátky rafinerie. Psaní historie potřebuje časový odstup a hlavně nosná fakta, která se ztrácí ve stále větší záplavě informací i z lidské paměti. A proto podnik pečlivě vede svoji kroniku, která od roku 1966 pravidelně všechny významné události rafinerie do detailů zaznamenává.

PARTNER REGIONU – TADY A TEĎ

Ve všeobecném povědomí však zpracování ropy a navazující výrobní procesy patří k činnostem, které jsou potenciálním zdrojem ekologických rizik. Méně už je veřejností vnímáno, že Paramo občanům regionu oplácí jejich pochopení pro podnikatelskou činnost, která občas mívá i odvrácenou tvář, vstřícností k potřebám města a kraje. První finanční příspěvky rafinerie na veřejné projekty se datují do počátku 70. let. Paramo, jako jeden z významných zaměstnavatelů v regionu, se i dnes snaží, aby jeho odpovědnost šla nad rámec klientů, zaměstnanců a obchodních partnerů. Každoročně proto finančně podporuje sociální projekty, účastní se řady významných kulturních a sportovních akcí. Přičemž za vlajkovou loď svých sportovních aktivit, překračující hranice regionu, považuje partnerství s nejstarší českou rallye – Mogul Šumavou.

Vliv Parama na společenské dění v regionu zasahuje také oblast školství a vzdělávání. Před téměř šedesáti lety se Paramo nejen finančně významně podílelo na založení Vysoké školy chemicko-technologické v Pardubicích. Od té doby až dosud pokračuje odborná spolupráce při výchově studentů a společnost se podílí i na společných projektech v oblasti aplikovaného výzkumu.

Rafinerie obstála v zatěžkávací zkoušce let minulých a prokázala v nich připravenost se vyrovnat se všemi změnami, které před ní postaví budoucnost. V roce jejího 120. výročí se jejím stoprocentním vlastníkem stala společnost Unipetrol. Rok 2009 se tak svými událostmi může stát v životě podniku a jeho zaměstnanců jedním z přelomových. Ostatně rafinerie měla od roku 1889 dostatek příležitostí naučit se nové výzvy přijímat.

„Minulost je pryč a nelze ji změnit. Jediné, co můžeme žít, je přítomnost.“

Louise L. Hay

V roce 2009 vydala společnost Paramo, a.s.

Autoři: Zeno Čížmář a Jana Iovlelová

Grafický design a sazba: Pilot, v.o.s.

Poděkování autora za spolupráci na tvorbě publikace patří Heleně Šubertové, Jiřímu Veckovi a Jaroslavu Buchtovi a všem nejmenovaným, kteří jakýmkoli způsobem přispěli ke vzniku této publikace, a to včetně pracovníků Státního archivu v Zámrsku, Regionálního muzea v Kolíně i Regionálního muzea Východočeského muzea Pardubice, z jehož sbírek pocházejí některé v publikaci reprodukované fotografie pardubické rafinerie.

Zdroje archivních pramenů a obrazových materiálů:

Archiv společnosti Paramo, a.s., Státní oblastní archiv v Zámrsku – fond David Fanto, Pardubice, fond Paramo, s.p. Pardubice a Paramo, a.s., dále Státní okresní archiv Pardubice – fond Okresní úřad Pardubice a Kronika města Pardubice.

