

Kokorova továrna a mydlárna

Autobusové nádraží, které stojí v Tovární ulici, se nachází na místě, kde stávaly v 60. letech 19. století vojenské pekárny, později komplex strojírenského závodu. Tam, kde na autobusových zastávkách denně čekají na své spoje stovky možná tisíce lidí, panoval na přelomu 19. a 20. století čilý pracovní ruch. V těchto místech totiž stávala Kokorova mydlárna a strojírna, která zaměstnávala až čtyři stovky lidí. Autobusové nádraží v blízkosti vlakového vyrostlo až na konci 60. let minulého století a stojí tu dodnes.



Skupinová fotografie dělníků firmy Eduarda Kokory. Někteří ze zaměstnanců hrdě pózuji se svými výrobky.

Ještě před vznikem Kokorovy továrny byla v těchto místech v roce 1878 Nohejlova slévárna. Už o rok později ale pozemky v trati Na pekárkách i s Nohejlovou slévárnou koupila za 8 000 zlatých společnost První přerovská strojnická továrna se slévárnou Josef Doležel, Eduard Kokora a Mořic Waldmann. Společníci se pustili do výstavby nového továrního objektu. Stavba započala v období 1883-1884 u nádraží, v místech dosavadního skladiště. Jedna z hlavních budov nového závodu byla dostavěna v roce 1887. Už v této době se jednalo o největší továrnu na zemědělské stroje na Moravě. V roce 1888 se stal majitelem závodu pouze Eduard Kokora.

Kdo byl Eduard Kokora

Tento pracovitý muž s podnikatelským duchem pocházel z Dřevohostic. Do Přerova přišel v roce 1871, aby zde jako mydlář založil výrobu mýdla. Od ledna 1889 začíná fungovat nová společnost „První přerovská strojnická továrna se slévárnou Ed. Kokora a spol. v Přerově“, majiteli jsou Eduard Kokora a jeho syn Rajmund. O rok později pracovalo v závodech 366 dělníků. Vyrobito se zboží za 450.000 zlatých. Roční spotřeba surovin činila 1.500 m³ dřeva a 1.500.000 kg železa. Firma vyvážela zboží téměř do všech zemí mocnářství. Filialky byly v Budapešti a Lvově, hlavní sklady v Krakově a Černovicích. V roce 1896 se Eduard Kokora senior oficiálně vzdává vedení podniku a strojírna je svěřena synům Eduardovi Kokorovi juniorovi a Vladimíru Kokorovi. V roce 1898 Eduard Kokora senior zemřel. Jeho další syn Rajmund se stává šéfem a majitelem mydlárny.

Zapomenutý Přerov

Kokorova fabrika sestávala z několika budov a provozoven. Hlavní budova strojírny měla dvě poschodí, skladiště parních strojů, dřevěné skladiště, žentourové a pluhové skladiště. Dále přední dvůr, kůlny mezi půdami u stolárny, kůlnu na mletí písku, zadní dvůr, prostřední dvůr, dílny, slévárny, zděné skladiště, cídírnu a cídírnu litiny, stolárny, skladiště u stolárny, kotelárny, kovárnu, soustružnu, šroubárnu, montovnu a nátěrnou.

Objekt mydlárny tvořily topírna lože, parfumerie, skladiště, varna, lhadírna, místnost pro řezání mýdla, sušírna, místnost pro balení mýdla a krám pro prodej. Souhrnný majetek firmy Kokora obnášel v Přerově celkem 6 nemovitostí. Kokorova továrna měla skladiště i mimo Přerov, a to v Budapešti, ve Lvově, v Praze, v Brně, v Podgorze a Černovicích na Bukovině.

Na začátku 20. století firma prosperuje, v roce 1902 má 400 dělníků a parní stroj o síle kolem 80 koňských sil. Firma v té době inzeruje nejnovější univerzální secí stroj Horačka, žací stroje systému Jones, Plano a v roce 1904 též Cormick. V tomto období továrna dodala několik zařízení pro přerovský pivovar.

V Kokorově továrně se vyrábí parní stroje, zejména lokomobily o výkonu 4–10 koňských sil, pumpy studniční, hydraulické, centrifugální, vodovody, kotle všech soustav, nádržky a jiná zařízení pro mlýny, cukrovary, sladovny, pivovary, lihovary, obráběcí stroje pro soustružnické dílny, železné konstrukce střech a mostů. Dělníci provádějí rýhování válců, veškeré práce slévačské, vyrábějí stavební, ozdobnou i kujnou litinu. V roce 1908 firma obdržela koncesi na stavbu mostů a železných konstrukcí.

Válka a krize zastavily slibný rozvoj

Od 1. března 1911 začíná provoz Kokorova závodu coby akciové společnosti. V této době závod vyrábí i stabilní benzínové motory, které používá u benzínových mlátiček.



Snímek zachycuje už zchátralý tovární objekt firmy Kokora v polovině 60. let minulého století. Na konci 60. let byl zbourán a začala výstavba autobusového nádraží

V roce 1914 je vzhledem k válečným událostem výroba téměř zastavena a část zaměstnanců je povolána k vojsku. Během války je podnik státem chráněný a vyrábějí se v něm těla pro granáty. Po válce dochází k reorganizaci firmy. Podnik vyrábí zemědělské stroje, čerpadla a vodovody všeho druhu, poskytuje práce pro strojnické, stolařské i stavební firmy, zařizuje průmyslové závody všemi druhy zařízení. Ve výrobě

Zapomenutý Přerov

lokomobil a výbušných motorů patří k nejvýkonnějším v republice. K vyhlášenému zboží patří lisy na slámu, elevátory, mlátičky, fučary, pluhy, pumpy, secí stroje a parní kotle. Firma exportuje do Království Srbů, Chorvatů a Slovinců, Polska, Maďarska, Ruska a Bulharska.

Ve druhé polovině 20. let na Kokorovu firmu dolehla krize. V roce 1926 se Rajmund Kokora vzdává funkce předsedy akciové společnosti a je nahrazen Vladimírem Kokorou. Ještě v roce 1930 vykazuje společnost zisk a zaměstnává 112 dělníků, 32 učňů a 13 úředníků. O rok později už rozhoduje valná hromada z důvodu finanční tísně o odprodeji komplexu budov s mydlárnou a části tovární zahrady za celkovou sumu 870 tisíc korun. Mydlárna je prodána Rajmundu Kokorovi.

Na návrh dlužníka je roku 1935 na jmění Kokorovy továrny vyhlášen konkurs. V červnu roku 1935 je celá strojírna odprodána za 700 tisíc nově vzniklé firmě Agrostroj, výmaz Kokorovy firmy z rejstříku je proveden 3. května 1939.

V roce 1946 byla u družstva Agrostroj zavedena národní správa a v roce 1947 nemovitosti odkoupil Okresní národní výbor v Přerově. V roce 1948 je do Kokorovy továrny na mýdlo a krystalovou sodu zavedena národní správa podniku Milozávody Olomouc, o rok později se stává majitelem objektu mydlárny město Přerov.

Poté byly objekty různě využívány, mydlárna sloužila jako sklad ovoce a zeleniny, bývalou strojírnou využíval Zemědělský a zásobovací podnik, Československé automobilové opravy, Staviva a další. Postupně došlo k demolici chátrajících budov. V roce 1967 začala v těchto místech výstavba autobusového nádraží, která byla dokončena o dva roky později.

Zdroj: Přerovské listy (2018)