

ŽELEzniČNÍ PLUK / DODAVATELÉ

DŘEVO- A ŽELEZOBRÁBEČÍ STROJE
nejnovější konstrukce pro zpracování dřeva a plný elektrický pohon

ZBOŘSKÉ ŽELEZÁRNY
MAX HOPFENGARTNER
Pražská, Smolná 21, Smolná 21, Smolná 21

Restaurace pro firmu
F. L. HOCHNOSKÝ
stavitel
v Pardubicích

Učitel střešních
dřevěných konstrukcí
F. Kostecký
Pardubice

SIGMUND PUMPY
Pardubice

AUTOGEN GASACUMULATOR
PRAHA V. • TELEFON 63723

Ing. Dr. Ant. Kratochvíl
Pardubice

V. VANCURA
PARNÍ PLYN A OCHOD DŘEVIN VE VELKÉM
KANCELÁŘSKÝM POKLADNĚ
PRAHA I., REVOLUČNÍ 13

POLDINA OCEĽ
POLDINA HUŤ
PRAHA II., LITZOWOVA ULICE ČÍS. 37

NOVÁK & JAHN
PRAHA VII. ADAMOV

ÁBÉ STROJÁRNY -BELKA-
(Ing. Josef Knapton) v Praze

Karel Kohout
Pardubice

Zároveň jsme národními
14. PARDUBICKÝ PORTER

BLEICHERT PROVADI
ADOLF BLEICHERT A SPOL.

FA A. KRATOCHVIL
PRAHA VI.

FERROVIA
BOHEMIA & MORAVIA

A. IPPEN
HRADEC KRÁLOVÉ

STAVBY POZEMNÍ A ŽELEZOBETONOVÉ
VLASTIMIL ALEXA
PARDUBICE, WILSONOVA 108 • TELEFON 130

Ing. Vladimír Novák
Pardubice

A. IPPEN
HRADEC KRÁLOVÉ

Ing. Frant. Secký
PRAHA XII., FOCHOVA TR. 106

Ing. Vladimír Novák
Pardubice

A. IPPEN
HRADEC KRÁLOVÉ

JEDNA Z MNOHA / Příběh továrny a lidí zapojených do výroby obranných zařízení státu.

Předchůdcem byla slévárna firmy Holman, Jindra a spol., která zaměstnávala okolo třiceti pracovníků a byla zaměřena pouze na výrobu běžného komerčního zboží z železné litiny. V r.1908 vyplatil Alfréd Ippen společníka, přejmenována na „Moritz Ippen, Moric Ippen“, obchod s plodinami a následně přeměněna na „Moric Ippen a syn“.

Výroba přeorientována na velké ocelové konstrukce, kotle a vyráběla parolodní zdvihačidla pro obchodní loď. Nová výroba znamenala větší nároky na výrobní technologie i zaměstnanost. Problémem továrny byly časté stávky. Za 6. června 1913 se dostala až před královéhradecký krajský soud, kde jeden ze stávkujících dostal za přesvědčování stávkáka, aby nenastoupil do práce, „5 měsíců žaláře ztrestaného 5 posty“. Během 1. světové války firma prováděla částečně i zbrojní výrobu - granáty. I přes toto bylo až r.1916 továrníkovi povoleno postavit ohradní zeď okolo svého závodu. V r.1918 zde pracovalo 12 úředníků a 190 dělníků.

Po skončení 1. světvalky přichází do závodu několik odborníků – mostářů z Vídně, továrna přebírá i zahraniční zakázky a zakázky pro československou armádu. Výroba se orientuje především na mosty a výrobky všeobecného strojírenství na úkor slévárny. Věhlas získává produkce jak silničních, tak železničních mostů.

Produkce pro československou armádu se zvyšovala. Pro letectvé útvary navíc vyráběla přenosné hangáry, pro mobilní a dělostřelecké jednotky železné přenosné garáže. Spektrum rozšířeno od roku 1920 o vyhlášenou výrobu nedobytných poklad, trezorů. Na výrobu používány vlastní patentované pancéřové desky Cerberus. Trezory si objednávala i československá národní banka. S rozmachem elektrifikace v českých zemích, ve 20. a 30. letech 20. století, se část produkce zaměřila na výrobu stožárů pro vysoké napětí. Pro cukrovary produkovala i splachovací zařízení Elfa. Továrna zakoupila i patent firmy Huber a Lutz na výrobu samočinného poklopového jezu. V roce 1924 firma měla již 375 zaměstnanců, v r.1927 už 400 dělníků a 25 úředníků. K výrobě využívala elektrické energie o síle 500 HP.

Firma navíc zakoupila licence na výrobu vojenských mostů Roth-Wagner i silničních mostů Herbet. Tyto konstrukce používány i železničním plukem v Pardubicích.

V roce 1937 bylo uděleno povolení k rozšíření mostárny. V době ohrožení nacistickým Německem firma spolupracovala na budování pohraničních opěvnění. V červnu 1938 složila u Společnosti královéhradecké v Hradci Králové pro Jubilejní fond na obranu státu 100.000 Kč.

Za 2. světové války byla firma arizována a od r.1941 přešla do rukou německého kapitálu, neboť Ing. Otto Ippen byl židovského původu, z firmy byl vyvlastněn a během okupace popraven. Výroba se orientuje na válečné potřeby. Znarození firmy proběhlo v roce 1945. Maxovi, jedinému z rodiny, který přežil holocaust, nebyla továrna vydána.

„Údajně“ se jednalo o požadavek továrního dělnictva.

Po znárodnění se firma stala dočasně součástí Škodových závodů a později z ní vznikl závod Montas.

