

660 LET ADAMOVSKÝCH ŽELEZÁREN A STROJÍREN

Doc. Ing. Miroslav Buchta, CSc.

V roce 1960 jsem byl zaměstnancem n. p. Adamovské strojírny v Adamově. Tehdy se slavilo významné jubileum, které snad nemělo v našem státě obdobu – 600 let tohoto podniku. Uplynulo dalších 60 let a já přicházím se stručnou historií podniku, který mne přivedl k neočekávané, neplánované následné životní cestě.

1. Éra železářské výroby

Předpokládaný počátek výroby a zpracování železa v údolí řeky Svitavy v blízkosti dnešního Adamova se datuje mezi roky 1350–1360. Na počátku výroby železa a výrobků z něj byly k dispozici potřebné suroviny, tj. železná ruda, dřevěné uhlí, voda, což platilo až do konce železářské výroby v 19. století. Železo se vyrábělo nejprve v pecích ležatých, podobných kovářským výhním, nebo v nízkých pecích šachtových, kde produktem byla tzv. železná hrouda (plik), později v dýmačkách a nakonec ve vysoké peci.

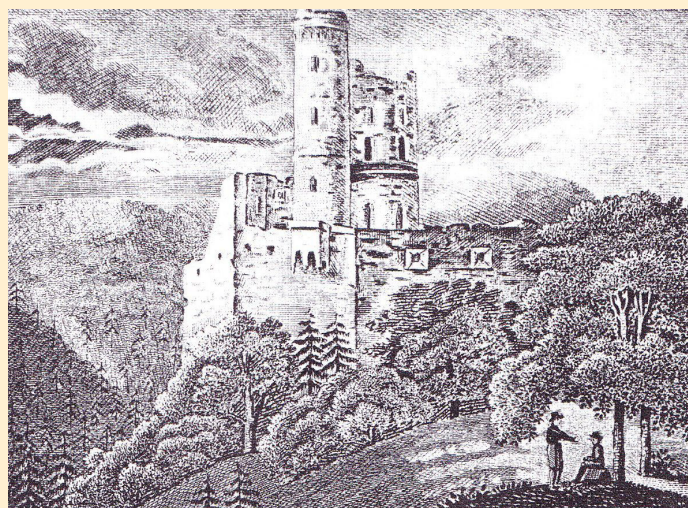
Hamry sloužily pro zpracování železa na železářské zboží. Vstupním materiálem byla zmíněná hrouda železa. Hamr (německy der Hammer = kladivo) byla vlastně kovářská dílna vybavená kováčím strojem, který byl poháněn vodním kolem. V dílně byly používány všechny běžné kovářenské pomůcky a zařízení: výheň s měchy, kováčiny, svěráky, ruční kladiva, sekáče, kleště atd. Poháněné kladivo se nazývalo hamr, buchar, kobyla, nebo také kruhoběžný padací buchar. V širším slova smyslu se jednalo o celý komplex všech zařízení včetně tavící pece. Na hřídeli vodního kola byly tzv. palce, které zvedaly kladivo do horní polohy, odkud padalo volným pádem dolů. Samostatným vodním kolem byly poháněny měchy rozdmýchávající kovářskou výheň a brus (brusný kotouč). V rané době to byl jediný možný způsob, jak získat z houbovitého železného polotovaru, vytaveného v peci, kujnou ocel.

Dále uvádím výčtovým způsobem zajímavosti z této éry, tj. od roku 1360 do konce 19. století.

1421- první písemná zpráva o existenci vildenberských hamrů na řece Svitavě pod hradem Vildenberkem. Původní hrad (Starý Hrad) vznikl pravděpodobně před rokem 1300, pánové z Vildenberka se

připomínají v letech 1317 až 1318. Později byl hrad zbourán a v jeho blízkosti postaven mezi roky 1371 až 1411 Nový Hrad.

1506 – důkaz, že fungoval alespoň jeden novohradský hamr. Nový Hrad vlastnil tehdy Beneš Černo-horský z Boskovic. V letech 1539 a 1570 vydal pán z Boskovic horní řád pro těžbu železné rudy u sousedních Olomučan. Po smrti Jana Šembery Černo-horského z Boskovic v roce 1597 zdědila panství Pozořice, Bučovice a Nový Hrad jeho dcera Kateřina. Ta se provdala za Maximiliána z Lichtenštejna a po její smrti v roce 1637 se stalo novohradské panství, tehdy ještě formálně samostatné, ale administrativně spravované z Pozořic, jeho majetkem. Poté bylo novohradské panství začleněno a podřízeno vrchnostenskému úřadu v Pozořicích. Ty leží asi 15 km východně od Brna, v dnešním okrese Brno-venkov. Adamovské železářny, později strojírny, patřily Lichtenštejnům až do roku 1905.



Nový hrad na počátku 19. století

1613 – informace o používání dýmačky. Byla to čtyřhranná, z kamene stavěná pec, do které se dmýchal měchy vzduch pro podporu hoření. Rozdíl proti dřívějšímu typu tavících pecí byl jen ve velikosti (dýmačky byly vyšší) a v použití dmychadel na vodní pohon. Vedle dýmaček byly k dispozici i tzv. vyhřívačky, což byly menší pece, které po rozdělení hroudy na kusy sloužily k ohřevu před vlastním kovááním. Od prvních hamrů, až do konce jejich využívání,

se v nich vyráběly téměř všechny potřebné železářské výrobky: polotovary (ploché železo, tyčové železo, plechy, hřebíkářské zboží aj.), ale i hotové výrobky jako radlice, krájedla, lopaty, rýče, kosy, srpy, pily, čepy do hřidelů vodních kol, pánvice atd.

1632 – na místě vedle hamrů stála dřevouhelná vysoká pec. Ta umožňovala vyrobit surové železo v tekutém stavu, čili dosažení mnohem vyšší teploty v peci. Surové železo mělo jiné vlastnosti než dřívější hrouda, především víc uhlíku (2,2 až 4,5 %). Pro zpracování kováním se muselo zbavit značného množství tohoto prvku v kujnících výhních. Vysoká pec pracovala nepřetržitě po několik měsíců. Surové železo se dalo odlévat do hliněných i pískových forem.

1679 – dá se hovořit o obci Adamov.

1680 – jsou provozovány dvě vysoké pece a dvě kujnící výhň s hamerskými kladivy v blízkosti Adamova; vyrábí se i litinové zboží, např. dělové hlavně a koule.

1696–1701 má železářny v pronájmu mikulovský židovský obchodník Šalamoun Kopperle Teutsch.

1712 – převod majetku na jinou větev Lichtenštejnů.

1727 – odlévají se litinové vodovodní roury (trubky).

1738 – mezi zaměstnance železáren patří horníci těžící železnou rudu, hamerníci (dělníci pracující při výrobě železa i při jeho zpracování), dělníci u vysoké pece, uhlíři, slévači a jejich nadřízení. Železářny dávaly výdělek i sedlákům z okolních obcí (Babice, Bílovice, Vranov aj.) při přepravě dřeva, dřevěného uhlí a distribuci výrobků, a to po celou dobu této výroby.

1754–1764 postavena vysoká pec v Josefovském údolí na Křtinském potoce, neboť v samotném Adamově nebylo zřejmě místo. Od té doby se Lichtenštejnské železářny nacházejí na dvou místech: na Svitavě u Adamova a na Křtinském potoce v Josefovském údolí. Od tohoto období může dojít k nepřesnostem (nerozlišení) lokality, když se o železárnách píše.

1770–1780 postaven nový hamr na výrobu hřebíkářského zboží.

1794 – výroba tvarové litiny lité do hlíny (kamna, hrnce, pánve, závaží aj.); do písku se lilo ploché zboží.

1806 – pronájem železáren na šest roků Ant. Černému, dosavadnímu správci, a to z ekonomických důvodů; v roce 1812 se vrací řízení železáren zpět k Lichtenštejnům.

1808 – železářny v Adamově vyhořely, ale byly opraveny.

1812 – nabídka společníků majitele blanenských že-

lezáren starohraběte Salma, a to Jiřího Viléma Götze a Jana Arzbergera, na pronájem adamovských železáren za účelem vytvoření výrobní společnosti, která však nebyla akceptována.

1824 – starohrabě Hugo Salm na Rájci nabízí majiteli adamovských železáren Janu I. z Lichtenštejna, aby mu byly pronajaty všechny objekty pozořického panství, sloužící k železářské výrobě na dvacet let. Nabídka byla odmítnuta.

1826 – uzavřena dohoda mezi adamovskými a blanenskými železárnami, neboť oba závody využívaly některých zdrojů na panství pozořickém a blanenském (ruda, dřevo, voda).

1848 – výroba pušek předovek v Adamově (30 až 40 kusů denně).

1849 – 1. ledna zahájen provoz na železniční trati Brno–Česká Třebová, který výrazně přispěl k rozmachu výroby nejen v Adamově, ale i v Blansku.

1850 – v Adamově se zmiňuje nejen vysoká pec, ale i kuplovna. Značí to, že jde již o výrobu šedé litiny.

1851 – závod zaměstnával 20 uhlířů, 60 horníků, 90 dělníků u vysoké pece a slevačů, 33 osob u kujnících výhní při hamerských kladivech a 15 mužů v mechanické výrobě.

1853 – v Josefově pracují pece na pálení vápna a cihel, vytápěné kychtovým plynem z vysoké pece.

1858 – výroba zemědělských strojů.

1862 – počátek výstavby nové továrny v Adamově. Byla postavena válcovna, ale již v roce 1867 byla zrušena.

V 60. letech 19. století se v Adamově vyrábí plynové a vodovodní litinové potrubí, zemědělské stroje a nářadí (lokomobily, vertikální parní stroje, mlátičky s žentourem, cirkulární pily a další zboží).

1873 – počátek hospodářské krize, která se dotkla významným způsobem i adamovského závodu.

1877 – odstavení dřevouhelné vysoké pece v Josefově a tím zrušení výroby železa.



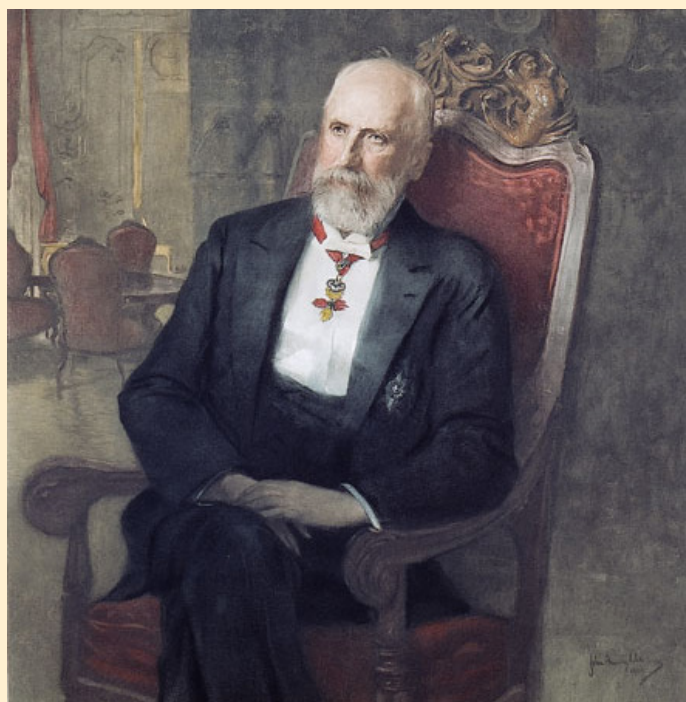
Stará hut' v Josefově (vysoká pec)

Podrobnosti o celém tomto období najde zájemce v knize Miloše Krepse „Dějiny adamovských železá-

ren a strojřen do roku 1905“, vydané v nakladatelství Blok v Brně v roce 1976. Kniha obsahuje i postupy tehdejší technologie výroby a zpracování železa včetně souvisejících aspektů. Odbornou problematikou starého železářství se zabývá i kniha Jana Kořana „Staré české železářství“, vydaná v Praze, Práce, 1946.

2. Éra strojřen v Adamově

Za Jana II. z Lichtenštejna (1840–1929), který panoval od roku 1859 až do své smrti, bylo roku 1862 započato s výstavbou nové továrny v Adamově, jak již bylo výše zmíněno. V letech 1877 došlo z ekonomických důvodů k ukončení výroby železa a železářny se postupně mění v malý strojřenský závod se slévárnou a dílnou na výrobu a opravy zemědělských strojů. Ceník výrobků z roku 1868 obsahuje 163 položek strojů, zařízení a nářadí pro zemědělce. Byly to např. secí stroje, lokomobily s přemístitelnou mlátičkou, mycí stroje na brambory a řepu, přenosný mlýn na mouku, okružní pila s železným rámem a pojezdem kulatiny, přenosná vodní pumpa aj. Již v roce 1863 byl vydán Tovární řád, který by mohl svým obsahem, pochopitelně s malými úpravami, platit víc jak 100 let. Rozvoj průmyslu se neslučoval s vlastnictvím a řízením závodu feudálem, a proto došlo k následujícímu kroku.



Jan II. z Lichtenštejna

V roce 1880 adamovskou továrnu pronajímá Jan II. z Lichtenštejna na 25 let firmě Märky, Bromovský a Schulz z Hradce Králové, která měla obchodní sídlo v Praze. Märky byl švýcarský podnikatel, Bromovský

a Schulz byli inženýři, při čemž Bromovský byl odborník na konstrukci cukrovarských strojů. Od roku 1874 vlastnila firma strojřenský závod v Kuklenách, dnes místní částí Hradce Králové, který nesl od roku 1869 název První česká akciová strojárna. Tehdy byla v Adamově kotlárna, montovna, budova, kde v přízemí byla zámečnická dílna a v patře stolárna, slévárna litiny se dvěma kupolními pecemi, slévárna a kovárna barevných kovů a další objekty. Výrobní program zahrnoval v té době bohatý sortiment: výrobky pro zemědělství, pivovary, lihovary, mlékárny, cukrovary, vodní turbíny, parní kotle různých systémů a typů, jeřáby, plynové a benzinové motory, kompresory, zařízení pro chladírny potravin montované do osobních a válečných lodí, vodárenská zařízení pro velká města, čerpadla, obráběcí stroje, transmise, buchary, tkalcovské stroje, parní stroje, lokomobily, parní válce, Marcusovy benzinové motory pro automobily, plynové motory typu Guldner. Byla to převážně kusová výroba. Tovární vlečka byla zbudována nejpozději v roce 1896.

V tomto období byl v adamovském podniku také sestaven první automobil se spalovacím motorem v Rakousku-Uhersku. Vůz pocházel z hlavy rakouského vynálezce Siegfrieda Marcuse (1831–1898). Marcusův automobil měl dořešené ústrojí pohonu, šnekový systém řízení, kartáčkový karburátor a magnetoelektrické zapalování benzinové směsi. Některé technické prvky byly Marcusovým patentem. Vůz měl letmé zavěšení zadní nápravy s odpružením gumovými silentbloky a stavitelnými třecími spojkami, které nahrazoval diferenciál. Přes všechny tyto novinky se ukázalo, že přenos hnací síly mezi motorem a zadní nápravou vyžaduje zásadně novou konstrukci, takže se od sériové výroby upustilo a firma se věnovala zejména výrobě motorů, které byly prvotřídní kvality. Vozidlo se dochovalo a je uloženo v depozitáři vídeňského Technického muzea.



Marcusův automobil v Technickém muzeu ve Vídni

Od roku 1905, kdy podnikatele Märkyho vystřídal nový společník Sohr, se vlastníkem továrny stává firma Bromovský, Schulz a Sohr. V roce 1910 dochází k fúzi závodu v Kuklenách, v Adamově a Pražské akciové společnosti na výrobu strojů, dříve Ruston a spol. V březnu 1911 byl připojen pražský podnik Ringhoffer a došlo ke změně názvu na Spojené strojírny, dříve Ruston, Bromovský a Ringhoffer. V období let 1913 až 1915 mezi vlastníky adamovského závodu přistupuje Škoda Plzeň. Po roce 1910 byla zřízena nová mostárna a dílna na velké železné konstrukce. Výrobní program byl podle možností a poptávky měněn. Byla zavedena výroba mostů a železných konstrukcí, těžních věží, různých typů jeřábů, prováděny opravy menších lokomotiv a železničních vagonů, výroba výhybek.

V průběhu 1. světové války se vyráběly pro rakouskou armádu polní kuchyně, muniční vozy, kolesny pro dělostřelectvo, součástky děl. Adamov za Velké války nepatřil mezi důležité podniky pro armádu. Nikdo z dělníků nebyl vyreklamován, ba naopak 157 mužů narukovalo.

Dělníci docházeli či dojížděli do závodu především z Adamova, Josefova, Babic, Bílovic, Blanska, Křtin, Vranova, Útěchova, Olomučan, Šebrova, Kateřiny, Bukoviny, Bukovinky, Habrůvky, Březiny, Proseče, Kanic, Řícmanic a dalších obcí. Vývoj počtu zaměstnaných v letech 1880 až 1920 byl následující, viz tabulka níže:

Rok	Počet dělníků	Počet učňů
1880	300	-
1905	550/640*	-
1913	419	30
1914	260	38
1915	335	53
1916	-	-
1917	-	-
1918	186	44
1919	219	42
1920	276	48

* Dva různé prameny

Dne 11. ledna 1918 se jediným vlastníkem strojírny v Adamově stává firma Österreichische Daimler Motoren AG, se sídlem ve Vídeňském Novém Městě. Ke skutečnému převodu došlo až k 1. říjnu téhož roku. Konec 1. světové války a rok 1919 přinesl do Adamova ještě větší problémy. Šlo především o naplnění výrobní kapacity. Byla zavedena výroba železných ručních koleček pro stavebnictví, motorových ploši-

nových a hnacích vozíků pro úzkokolejné dráhy, jeřábových drah, jeřábů, zvedáků, kotlů, automobilových vlečňáků, ale nebylo to ono. Se vznikem nové republiky byl dán příslib výroby pro Československé dráhy (ČSD). Šlo o výrobu výhybek, opravy poškozených železničních vagonů. Závod až do roku 1920 včetně patřil stále rakouské firmě. Již na tomto místě nutno uvést, že postupné spojování výrobních závodů ve větší celky mělo ekonomické důvody. Akciová společnost pro stavbu strojů a mostů v Praze převzala od 1. ledna 1921 adamovský závod. Výroba byla zajišťována v těchto oborech: stavba a opravy lokomotiv (parních i elektrických), motorových vozů, železniční potřeby (výhybky, točnice, posouvadla aj), stavba a opravy kotlů, zvláště lokomotivních, stavba jeřábů, železné konstrukce včetně stavby mostů, stavba nádrží a cisteren, stavba a opravy zařízení pro cukrovary a lihovary, stroje a zařízení pro doly, parní nákladní automobily Adamov-Garrett. V roce 1925 byla uzavřena licenční smlouva na výrobu vzduchových brzd s firmou Kunze-Knorr v Berlíně. Návazně byla zahájena stavba nového objektu nazývaného „brzdárna“ (správně brzdové oddělení). Stavba byla dokončena v roce 1927 a následně zahájena výroba.



Stavba budovy „brzdového oddělení“ 1925–1927



Budova „brzdárny“ v roce 1930

Rozvoj strojírenské výroby ve 20. letech minulého století byl doprovázen prudkou koncentrací výroby a kapitálu a tím i zesíleným procesem monopolizace. Strojírny v Adamově přešly kolem roku 1927 do zájmové sféry Československé zbrojovky v Brně. Ta byla sice založena až po skončení první světové války, ale mohutně rostla, takže již v roce 1923 zaměstnávala kolem 4000 dělníků! V oblasti zbrojní výroby se stala v ČSR rivalem a konkurentem Škodovky v Plzni. Protože Adamov byl ekonomicky slabý a silně zadlužený, nakonec Zbrojovka od svého zájmu odstoupila a uvolnila prostor Škodovce. Nicméně v době vlivu Zbrojovky byl od 1. ledna 1928 jmenován ředitelem v Adamově ing. František Jílek, její bývalý technický ředitel (1920–1927), a setrval v této funkci až do 5. listopadu 1939.

V roce 1929 všechny akcie Adamova převzal koncern Škoda Plzeň a továrna byla podřízena od 1. července toho roku firmě Novák a Jahn v Praze, ale k úplné fúzi dochází až v listopadu 1931. Výrobní program v následujících letech tvoří: brzdy, zařízení pro cukrovary, pivovary, lihovary, pro chemický průmysl, stroje pro stavebnictví a keramickou výrobu, lokotraktory, mosty, jeřáby, transportní vozíky, silniční stroje, opravy lokomotiv, výrobky pro železnice, autocisterny a hasičské cisterny. Roku 1928 koupila Škodovka Plzeň patent na novou konstrukci vlakových brzd od Srba ing. Božiče. Výroba brzd v Adamově byla zřejmě první sériovou výrobou v historii adamovského závodu.

Slučování závodů ve větší organizační celky s vysokou finanční silou byla vedena i snahou po eliminaci konkurence mezi podniky s podobnými výrobními programy, ale i snahou po zhromadnění výroby. Tím pádem muselo dojít i k zúžení sortimentu. Od 1. ledna 1932 vstoupila v platnost nová nájemní smlouva mezi firmou Novák a Jahn a Škodovkou o začlenění adamovského závodu mezi přímo řízené výrobní kapacity Škodovky s výlučně zbrojním programem. Rokem 1934 začala rozsáhlá přestavba závodu na muniční výrobu. Zhruba od poloviny následujícího roku došlo k zahájení výroby vojenského materiálu. Jestliže, jak uvádí literatura, pracovalo v závodě počátkem roku max. kolem 300 dělníků, ve III/IV to bylo 620 a na konci roku již 1256 dělníků! Zřejmě až v tomto období začali dojíždět do Adamova i dělníci z obcí více vzdálených.

Vliv Škodovky Plzeň se uplatňoval v oblasti normalizace, která vedla k zaměnitelnosti součástí, technologické přípravy sériové a hromadné výroby a studovaly se principy F. W. Taylora, ale i v jiných oblastech. Přispěl k tomu i příchod bývalých zaměstnanců z Plzně. Duch Škodovky jsem osobně

vnímal nejen koncem 50. let min. století, ale i o 25 let později. Byla to nejen technická dokumentace, ale i vztahy mezi nadřízeným a podřízenými. V roce 1937 bylo v závodě Adamov provedeno nové organizační rozdělení výroby, a to na zbrojní oddělení (závod 58) a brzdové oddělení (závod 98). Z toho vyplývá zásadní orientace jen na dva výrobní obory. Vojenská výroba však, bohužel, nepřinesla efekt pro obranyschopnost státu, neboť došlo k Mnichovské dohodě velmocí v září 1938.

Od obsazení republiky v březnu 1939 až do května 1945 byl závod začleněn do koncernu Hermann Göring Werke. Převládala vojenská výroba, ale nyní již pro německou armádu. Jednalo se o děla nebo jejich součásti, dělostřeleckou munici, zapalovače min, ostnatý drát a součástky jemné mechaniky. Koncem roku 1944 zde pracovalo 5 997 dělníků a 1 500 až 2 000 úředníků různého zaměření, tedy kolem 8 000 osob.

Na konci války byl adamovský závod značně poškozen, takže se dokonce rozhodovalo o tom, zda nemá být továrna uzavřena. Díky snaze zaměstnanců a obce a jejich jednání s příslušnými úřady bylo rozhodnuto o obnovení závodu a také došlo ke znárodnění. Probíhaly opravy a postupný rozběh výroby.

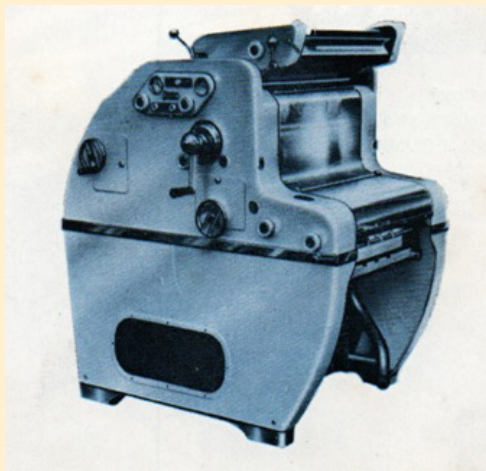
Podrobnosti a popis souvislostí období 1905 až 1945 obsahuje kniha autorů Huberta Valáška a Julie Mariánkové „Dějiny adamovských železáren a strojíren v letech 1905–1945“, vydaná v roce 1987 v brněnském nakladatelství Blok. Milovníkům strojírenské historie ji vřele doporučuji. Interesantní je i obrazová publikace J. Budiše „Historie Adamova a jeho strojíren 1“. Adamov 2018. Z obou zmíněných publikací jsem čerpal informace pro tento text.

V roce 1946 byl závod znovu začleněn do nyní již národního podniku Škoda Plzeň, s tímto výrobním programem: vlakové brzdy, železniční mosty, důlní lokomotivy, stabilní a pojízdné kompresory, kompresorové stanice různých typů, hydraulické brzdy pro automobily, železné konstrukce.

Dnem 1. ledna 1950 vzniká samostatný národní podnik Škodovy závody Adamov, který od 1. května 1952 mění jméno na Adamovské strojírny, n. p., Adamov. V 50. letech se v Adamově vyráběly jeřáby, pneumatická sklíčovadla, zvedáky, malé lisy, tunelové pece, stacionární diesel motory D 15 Slavia,



Obchodní značky Adamovských strojíren



Romayor III



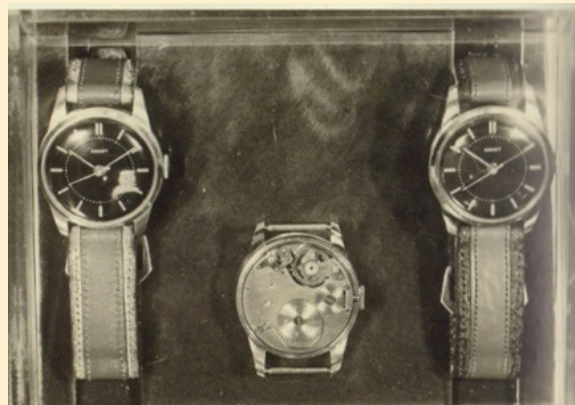
Dominant 526 P



Dominant 714

delimitované ze Slavie Napajedla, nakladače chlěvské mrvy, ale také železné konstrukce. Zde musím uvést, že adamovští kováci vyrobili a smontovali zastřešení zimního stadionu v Brně Za Lužánkami, dnes již neexistujícího. Od roku 1954 byla zahájena výroba a montáž ofsetových tiskových strojů. Tento výrobní obor byl až do smutného konce podniku nejznámějším civilním výrobním programem. V roce 1957 bylo vyrobeno 20 ks prototypů náramkových hodinek a násled-

ně pak ověřovací série 50 kusů. Výroba pak byla z rozhodnutí ministerstva předána do Nového města nad Metují.

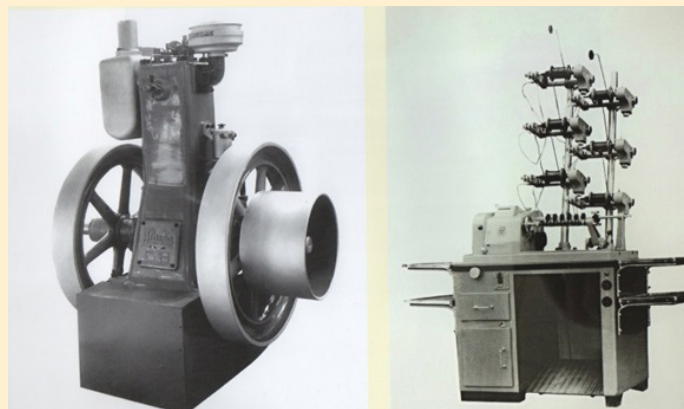


Náramkové hodinky Adast

Pokračovala výroba pro armádu, označovaná jako výroba speciální techniky. Ještě v roce 1955 vojenská výroba představovala 83,6 %, civilní výroba jen 16,4 % celkové produkce.

Důkazem významu a schopností podniku bylo od 1. dubna 1958 zřízení Výrobně hospodářské jednotky (VHJ) Adamovské strojírny, kterou tvořil podnik v Adamově se všemi pobočnými závody (Dubnica nad Váhom, Polička, Humpolec, Dobruška a Cvikov) a n.p. Novoborské strojírny v Novém Boru. Novoborské strojírny však byly do roka z této VHJ vyčleněny. K 1. lednu 1963 však byl do zmíněné VHJ začleněn závod Blansko, všeobecně známý pod staršími názvy Přerovské strojírny, Keramostroj, Závody na výrobu keramických strojů a původním názvem K. a R. Ježek.

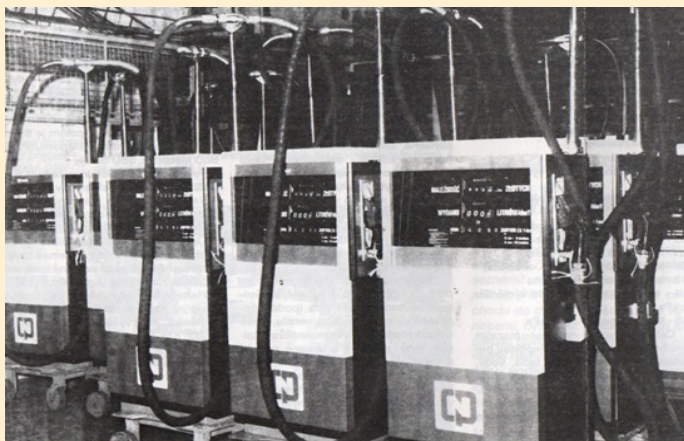
Mezi roky 1958 až 1960 jsem byl zaměstnancem základního závodu Adamov a pracoval v budově brzdárny, kde se ovšem brzdy již nevyráběly. Měl jsem tak možnost poznat bohatý sortiment, který sloužil k využití výrobních kapacit, ale přinášel možnost uplatnění technického umu konstruktérů a technologů, ale i dělníků.



Vlevo dieselmotor Slavia, vpravo navíječka drátu (převzato z publikace J. Budiše)

V roce 1959 se vyrobilo několik strojů na zpracování umělých vláken. Výroba však byla delimitována. Ve stejném období byly vyráběny navíječky drátu pro elektrotechnické výrobky, resp. výrobu.

V roce 1961 byla do Adamova předána z Prahy výroba výrobků měrné a čerpací techniky od firmy HEFA (zkratka příjmeních podnikatelů Hejduk a Faix), z nichž nejznámější byly výdejní stojany pohonných hmot. Od té doby byly v Adamově tři výrobní obory: speciál (pro armádu), obor 525 – stroje a zařízení pro polygrafický a knižárský průmysl (grafika), a obor 435 – stroje a zařízení pro čerpání a měření teklutých paliv.



Dvě různá provedení výdejních stojanů

Zřizovací listinou ministerstva všeobecného strojírenství byla k 1. červenci 1965 založena státní hospodářská organizace Závody všeobecného strojírenství (ZVS), oborové ředitelství, Brno, která měla formu trustu. Do ní byly začleněny Adamovské strojírný, n. p., se všemi pobočnými závody. Později byl změněn název na ZVS, generální ředitelství, Brno. K 1. lednu 1980 došlo ke změně firmy na ZVS, koncern, Brno, a nakonec k 1. červenci 1989 byl založen státní podnik ZVS, koncern Brno. Pak přišel historický

zlom politických a ekonomických poměrů v listopadu 1989.



Budova ředitelství podniku (Bílý dům) a vpravo energetický provoz v 70. letech min. století

Kolem roku 1950 v Adamově pracovalo cca 5 000 osob. Po celou poválečnou dobu až do počátku 90. let minulého století zaujímal vojenská výroba významný podíl. Tím tato továrna měla strategický význam v československém strojírenství. Vše bylo přísně utajováno a na některých pracovištích bylo potřeba mít speciální prověrku a legitimaci (průkazku) do vyhrazené budovy nebo dílny. A na čem se pracovalo? Byla to výroba souprav ručního granátu vzor 34, komponenty dělostřelecké munice (opravené výlisky strel, mechanické díly zapalovačů), výroba součástí licenčních radiolokátorů a zaměřovačů PUAZO, později výroba podle licenční sovětské dokumentace, která byla překreslena na naše podmínky a normy. Na počátku 70. let to byla protitanková řízená střela Maljutka, na ni navázala modernější střela Konkurs. Dále to byly střely do raketometu RM-70 Grad a údajně i protiletadlové střely aj.



Protitanková raketová střela 2. generace 9M113 Konkurs (foto V. Kejík)



Protitanková raketová střela 1. generace 9K11 Maljutka (foto V. Kejík)



Letecká protiletadlová střela krátkého doletu R-35 (převzato z publikace J. Budiše)

V roce 2009 vstoupily Adamovské strojírný do likvidace. Dnes (2020) v některých objektech působí soukromé firmy, některé jsou evidentně prázdné.

Co mne dodnes udivuje, to je přehled strojírenských výrobků a jeho šíře, které dokumentují schopnosti techniků a dělníků adamovského závodu, kterou museli zvládnout za celou dobu své existence.

A na závěr konstatování, že v adamovské továrně působili před příchodem na brněnskou techniku, dnes Vysoké učení technické (VUT), např. prof. Ing. Zdeněk Elger, prof. Ing. Vladimír Horák, rodák z Vyškova, doc. Ing. Alexa z Doubravice, doc. Ing. Jaroslav Prokop, CSc., rodák z Němčic, doc. Ing. Miroslav Buchta, CSc., rodák z Vilémovic a řada dalších.

Prvním z nich byl prof. ing. Zdeněk Elger (1871–1940), šlechtic původem, ale aristokratem duchem i jednáním, jak uvádí Zdeněk Chmel ve své knize Galerie brněnských osobností. Narodil se v Novém Strašecí v Čechách, vystudoval Českou vysokou školu technickou v Praze, začínal jako konstruktér, ale již ve svých 28 letech byl šéf inženýrem a krátce na to i ředitelem adamovské strojírný. V Adamově však působil jen krátce, neboť byl povolán již v roce 1901 jako řádný profesor nauky o strojích na nově zřízenou Českou vysokou školu technickou v Brně. Zde se za svou kariéru významně zapsal do historie ústavu tepelných strojů. Mám takový pocit, že jsem se při svých studiích na VUT Brno setkal v rámci vojenské přípravy na vojenské katedře s jeho synem či vnukem, podplukovníkem stejného příjmení, který

se svým chováním a jednáním odlišoval od jiných důstojníků. Navíc se říkalo, že to byl „Západák“.

K továrně v Adamově mám dodnes silný emotivní vztah, i když v současnosti na ni navazuje jen malá část kdysi velké a významné továrny. Začal nepřímo v roce 1943, kdy tam nastoupil do učení můj o hodně starší bratr Jiří, přímo pak „nedobrovolným“ zaměstnáním po maturitě v letech 1958 až 1960, brigádami o prázdninách v letech 1961, 1962 a 1963, služebními jednáními mezi roky 1965 až 1980, kdy jsem byl zaměstnán v pobočném závodě Adast Blansko, a vyvrcholil v 80. letech a počátku 90. let minulého století, kdy jsem tam chodil na technologickou praxi se studenty Vojenské akademie Antonína Zápotockého Brno, po roce 1989 byl název zkrácen na Vojenská akademie. Dnes je to Univerzita obrany. Ale nejen proto. V daném období tam pracovala řada mých spolužáků a dojíždělo mnoho lidí z řady obcí, pochopitelně i z rodné obce Vilémovice. V roce 1960 to bylo na 30 osob mužů, učňů a také asi 10 dívek. V období po roce 1945 nabíral adamovský závod zaměstnance snad ze všech obcí původního okresu Blansko a velké části Boskovicka, blízkých obcí okresu Brno-venkov, Vyškov, Svitavy, ale i z města Brna. Bytová výstavba pak přivedla zaměstnance až z okresů Vsetín, Břeclav, Znojmo a Žďár nad Sázavou, ale i výše zmíněných sousedních okresů.

Svou dlouhou historií, schopnostmi techniků, dělníků a ostatních zaměstnanců se zapsal nejen do historie kraje, československého strojírenství, ale prosadil se bohatým a náročným výrobním programem v mnoha zemích všech kontinentů.

Literatura a prameny:

Budiš, J.: *Historie Adamova a jeho strojíren* 1. Adamov. Adast – SPECIAL, s.r.o., 2018.

Buchta, M.: *Vzpomínky na minulost aneb od Ježků po Adast*. Blansko. Město Blansko, 2017.

Kořan, J.: *Staré české železářství*. Praha. Práce, 1946.

Kreps, M.: *Dějiny adamovských železáren a strojíren do konce roku 1905*. Brno. Blok, 1976.

Valášek, H., Mariánková, J.: *Dějiny adamovských železáren a strojíren v letech 1905–1945*. Brno. Blok, 1987.

Podnikové materiály.

Wikipedie, otevřená encyklopedie.

Osobní vzpomínky.

Internet.

Jde o jednu z kapitol připravované knihy *Lidé a život ve Vilémovicích a okolních obcích*.

Doc. Ing. Miroslav Buchta, CSc., 27. března 2020.