

SILÁCI Z MARTINA



Prvně jsem ho viděl pracovat na svahu jednoho z polí v Orlických horách. Hravě šplhal po prudké stráni, na které zaorával zbytek strniště. Podruhé se mi představil jako silák nad siláky, když vytahoval pomocí lana nákladní tatra, která zapadla do beznadějněho bláta staveniště dálnice. Jeho výkon byl obdivuhodný, a tak ke třetímu setkání jsem se vydal přímo tam, kde se vyrábí. Označení ZETOR CRYSTAL 160 45 mě málem zavedlo do závodu Agrozet Zetor v Brně. Naštěstí jsem byl včas informován, že označení ZETOR má jen kvůli zahraničním odběratelům, kteří jsou na tuto značku zvyklí. A také proto, že spadá do jednotné řady československých traktorů.

Zatímco v brněnském závodě vznikají traktory tzv. lehké řady — tedy na běžné polní práce, tento silák a s ním několik dalších typů patříčích do těžké řady se vyrábí v Závodech těžkého strojířtva v Martině. Neřikají mu zde jinak než UR II. Má cesta tedy vedla do slavné „turčianské zahrádky“, jak někdy místní obyvatelé nazývají širokou Turčianskou kotlinu, obklopenou věncem krásných hor — Velkou Fatrou a Kremnickými vrchy z jedné strany a Martinskými holemi Malé Fatry ze strany druhé.

Stačilo vystoupit z vlaku na nádraží v Martině a už jsem viděl hned několik traktorů naložených na plošinových vagoncích. Svitily novotou a nemohl jsem

si nevšimnout jejich trochu jiného vzhledu i jiného čísla — 161 45. V závodě jsem dostal vysvětlení. Viděl jsem totiž nejnovější verzi.

Číslo 161 značí nejen přibližný výkon v koních, ale především to, že jde o přímého následovníka typu 160, který se v ZTS Martin vyráběl do konce loňského roku. Od letošního ledna je vyráběn s mnoha úpravami, zvláště se zlepšeným výkonem motoru, sníženou spotřebou nafty, lepším vzhledem karosérie, do které je ve střeše kabiny zabudována klimatizace, s novým vytápěním, pružnou sedačkou, odhlučněním... Z celé řady těchto těžkých traktorů je typ 161 45 největší a nejsilnější. Vyrábí se ve dvou verzích: číslo 161 45 značí, že má velice výkonný přední náhon, číslo 161 11 vám napoví, že tento typ je jednodušší, bez předního náhonu. Podle toho je také traktor „obut“ na předních kolech.

Závod vyrábí ještě další, menší typy: 81, 101 a 121, vždy ve verzi s předním náhonem (za typovým číslem se pak objevuje dvojčíslí 45) nebo bez náhonu (s dvojčíslím 11). Ovšem přesto, že jde o sériovou výrobu, si traktory nejsou podobné jako vejce vejci. Záleží na tom, do které země jsou určeny, jaké jsou další požadavky zákazníků. Podle toho jsou například umísťována světla, zrcátka, konstrukce závěsného zařízení a mnoho dalších detailů. Modernizace totiž vyře-

šila víceúčelovost a přitom unifikačnost typů, zvláště v závěsných zařízeních, na která je možno zapojovat velké množství různých zemědělských strojů.

Na první pohled u všech typů zaujme zvláštní nosník pod čelní kapotou motoru. Na masivním nářadovém rámu jsou přišroubována závaží ze železných desek. Každá má hmotnost 20 kg a může jich zde být až deset. Jsou určeny k vyvážení traktoru a jeho přední osy, když se vzadu zavěsí nějaké těžké zařízení. Například typ 121 45, dodávaný do Maďarska na vlečení zvlášť těžkých kukuřičných kombajnů, se musí vyvažovat na maximum.

Sledoval jsem v hale závodu, jak se rodí tihle siláci na výrobní lince. Na robustní montážní vozík je postupně upevňováno a navzájem spojeno několik hlavních částí traktoru — především zadní most (osa), převodovka a motor. Pak se musí tato sestava zaběhnout na zabíhací stolicí. Ačkoliv k tvarům hotového traktoru to má ještě hodně daleko, už musí perfektně fungovat motor s převodovkou a zadní osou. Zvláště hydraulické prvky dostanou první zatížení, neboť na jejich bezporuchovosti bude pak záviset možnost připojování závěsů různých zemědělských strojů. Motor je srdcem, ale hydraulika krví motoru.

Vyzkoušené základní tělo traktoru pak zmizí v boxu, kde je důkladně umyto, odmaštěno, vysušeno a nastříkáno barvou, která je ještě vypalována. Základ tak dostane dokonalou protikorozní úpravu. Pak se celek vrátí na montážní linku a začne ustrojování. Všechny další díly včetně karosérie a disků kol již mají předem hotovou povrchovou úpravu. Montéři jen sesazují větší či menší celky k sobě podle výrobního postupu. Jak dostane hotový traktor kola, může se ihned pohybovat, takže na tzv. repasi na konci linky už s ním technici pojiždějí sami.

Závody těžkého strojířtva v Martině nepatří mezi podniky se stoletými tradicemi. Přesto jejich výrobky mají u nás i ve světě dobrý zvuk. Spolehlivost a funkčnost tvrdě konkurují špičkovým značkám traktorů ve světě. ZTS Martin však nedělají jen traktory, mimo jiné vyrábějí také vysoce kvalitní osmiválcové motory pro sovětské obří těžkotonážní automobily BELAZ a motory pro těžké stroje. Závod úzce spolupracuje také s automobilkou v rumunském Brašově či s polským závodem URSUS. Československé spolupracující podniky ani nelze jmenovat, co jich je. V pobočných závodech na různých místech se dělá mnoho dalších strojířenských výrobků, například důlní lokomotivy či v závodě Trstená vznikají výkonné těžké lesní traktory LKT 120 — účinní pomocníci našich lesáků.

ZTS Martin je závodem relativně mladým. Říká se mu zde také „dítě únorových událostí“, neboť vznikl díky budo-

v roce 1948. Jeho základní kámen byl položen na bažinatém terénu za řekou Turiec 16.5.1948 a již za 18 měsíců zde ve slévárně tekly první tuny surového železa a litiny do forem. Závod se každým rokem rozrůstal o další provozy a roste dodnes. Patří mezi největší podniky na Slovensku.

I když v Martině bylo před válkou několik menších průmyslových závodů, zvláště dodnes vynikající tiskárna, přesto zde chyběla lidem možnost výdělků. Velké množství lidí odcházelo za prací jinam, často i do ciziny. Dnes tu mají pracovní příležitost nejen Martinčané, ale také obyvatelé z okolních, kdysi velice chudých vesniček nebo z Kysucka, Oravy a Liptova. Nové moderní strojírenské učiliště ZTS dává příležitost i těm, kteří opouštějí školní lavice a rozhodují se, co budou v životě dělat. Kdysi tu dětem často zůstávala jen pastevecká hůl nebo klopotná práce na kamenitých polích. Právě tuto práci dnes hravě zvládají traktory, určené do těžkého kopcovitého terénu — výrobky ZTS.

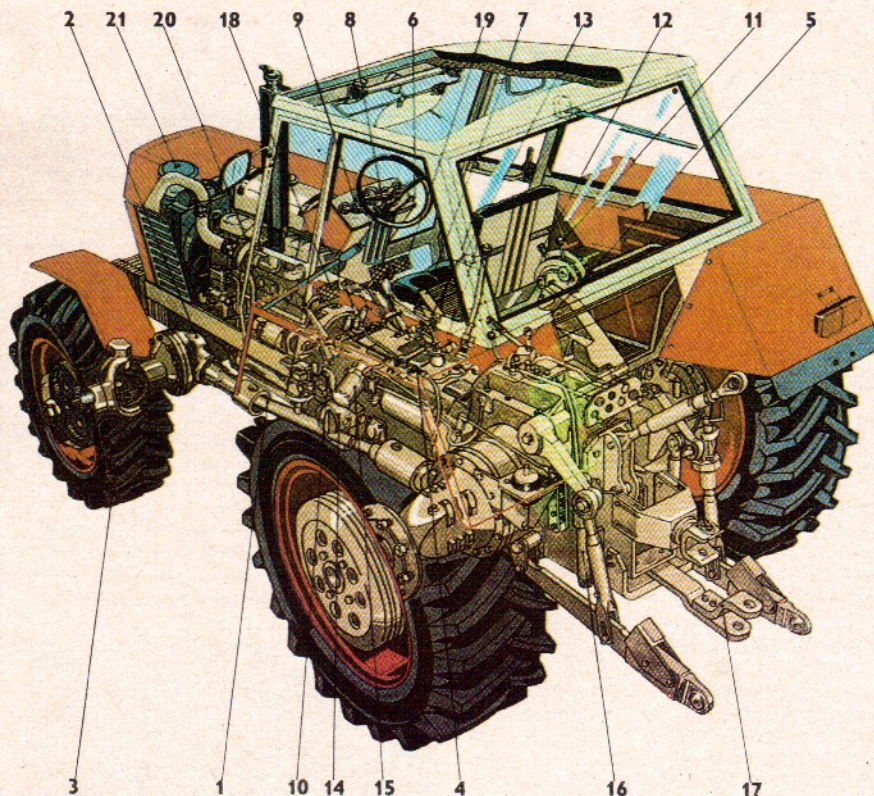
Když jsem odjížděl z martinského nádraží, všiml jsem si nenápadné pamětní desky na nástupišti. Stálo na ní:

Dňa 27. augusta 1944 bola na tejto stanici zneškodnená fašistická vojenská misia generála Ottu, ktorá sa vracala z Rumunska do Nemecka. Bola to jedna z prvých väčších akcií partyzánov.

To mi připomnělo, že v městě, kde se dnes rodí znamenité traktory, se již 23. srpna 1944 velmi odvážně a veřejně na náměstí vyzbrojovali povstalci — partyzáni, aby podpořili začátek Slovenského národního povstání. Likvidace fašistické vojenské mise byla velkým povzbuzením pro řadu dalších akcí a těžkých bojů v této oblasti, jejichž čtyřicáté výročí právě v těchto dnech vzpomínáme.

MARTIN PILNÝ

Snímky autor a archiv



ZETOR CRYSTAL 160 45: 1 — kloubový hřídel; 2 — diferenciál přední hnací nápravy; 3 — přední kolo s reduktorem; 4 — zapínání přední hnací nápravy; 5 — škrtkový ventil hydrauliky; 6 — ruční regulace dávky paliva; 7 — nožní regulace paliva; 8 — páka zapínání posilovače kroutícího momentu; 9 — páka zapínání vývodového hřídele; 10 — páka zapínání čerpadla hydrauliky; 11 — ovládání vnějšího okruhu hydrauliky; 12 — ovládání vnitřního okruhu hydrauliky; 13 — uzávěrka diferenciálu zadní nápravy; 14–15 — čističe oleje hydrauliky; 16 — válec hydraulického obvodu; 17 — výkyvné táhlo; 18 — spojkový pedál; 19 — brzdové pedály; 20 — turbodmychadlo; 21 — čistič vzduchu



Traktor ZETOR 161 45 TURBO vám ještě představíme ve vystřihovance modelu, který připravujeme v měřítku 1:32 do podzimních čísel ABC.

◁ Zrod nového traktoru začíná spojením několika hlavních částí — zadního mostu (osy) a převodovky.

▷ Po montáži motoru a přední osy už se začíná rýsovat tvar budoucího traktoru, který samozřejmě dotvoří až účelná kapota

