

Železnice ve službách hitlerovského Německa

Tažení na východ

Německo, které rozpoutalo druhou světovou válku, před jejím začátkem vůbec neřešilo hromadnou dopravu vojsk a materiálu. Hitler sice z propagandistických důvodů začal stavět rozsáhlou síť dálnic, ale chyběl vhodný vozový park pro jejich využití pro vojenské účely. Nejrozšířenějším vozidlem Wehrmachtu byla třítuna Opel Blitz. Naštěstí trochu opomíjené železnice DR si zachovaly pruského i organizačního ducha z první světové války a měly k dispozici výkonné traťové lokomotivy. Proto pro ně nebyl problém zajistit přepravu v období bleskové války. Porážka Polska v roce 1939, vpád do Dánska a Norska, západní tažení zakončené porážkou Francie v roce 1940 byly tak krátké konflikty, že se na nich slabá výkonnost dopravní sítě neprojevila. Rovněž při tažení na Balkán nemusely železnice podávat enormní výkony.

Protože se nepodařilo vyřadit Velkou Británii, po zahájení operace Barbarossa v roce 1941 se hitlerovské Německo dostalo do totální války na dvou frontách. Je to s podivem, ale Německo nebylo na takovou válku připraveno. Válečná výroba se pomalu rozjížděla na plné obrátky a železnice nebyla připravena na úkoly, které před ní kladlo tažení na východní frontě. V létě a na podzim roku 1941 padlo do německých rukou tisíce kilometrů železničních tratí na území Sovětského svazu. Německé velení stálo před rozhodnutím, zda bude přestavovat lokomotivní a vozový park, nebo upraví obsazené tratě na normální evropský rozchod. Protože Rudá armáda při svém ústupu tratě poškodila a vozidel bylo ukořistěno minimálně, bylo přistoupeno na rozsáhlých územích

ke změně rozchodu. Německé pracovní čety dosahovaly denního výkonu několik desítek kilometrů, ale tankové a motorizované armády postupovaly v roce 1941 rychleji a pro zásobování frontových divízi musely být zřízeny speciální autokolony. Důvodem k tomu byla skutečnost, že němečtí vojenští plánovači dopravy se z několika důvodů dopustili v plánování železniční dopravy pro operaci Barbarossa osudových chyb. Jedním z omylů bylo přecenění kapacity sovětských železnic a jejich technického a organizačního stavu. Je třeba říci, že například pro skutečně kapacitní dopravu byly ve směru západ–východ v evropské části SSSR použitelné pouze čtyři dvoukolejné tratě, a to: od řeky Němen do Leningradu, od řeky Bug přes Oršu do Moskvy, od řeky Bug přes Kremenčug do Doněcké pánve (Donbas) a od řeky San do Oděsy. Příčné tratě propojující tyto radiály, které byly rovněž ve dvoukolejném provedení, vedly takto: od Königsbergu do Kremenčugu, z Rigy přes Oršu a Charkov do Donbasu, z Oděsy přes Oršu do Leningradu, ze Sevastopolu přes Charkov a Moskvu do Archangelska, z Leningradu přes Moskvu a Donbas na Kavkaz a z Leningradu přes Moskvu na severní Kavkaz. Ostatní místní a návazné tratě byly jednokolejné, jejich kapacita byla velmi omezená. Zastaralé bylo technické zázemí, vozový park i zabezpečovací zařízení. Zásadní roli měla v železniční dopravě Moskva jako dopravní centrum. Vyřazením jejích železničních uzlů se téměř všechen provoz v evropské části mohl úplně zhroutit. Problémem byla i únosnost traťového svršku. Jedinou dvoukolejnou tratí s dostatečnou přechodností byla v evropské části SSSR trať Charkov–Moskva. Ostatní byly uloženy do pískového lože, a někdy dokonce pouze na neupravený hlinitý podklad. Tím byla významně snížena jejich únosnost, a tedy i kapacita. Mosty byly v katastrofálním stavu, dřevěné měly nepatrnou nosnost a často byly použity i ocelové provizorní mosty z různých plechů a profilů snýtovaných dohromady. To vše byly pozůstatky rozvoje železnic z doby zahájení války carského Ruska s Centrálními mocnostmi v roce 1914, které se v původním stavu užívaly i nadále, navíc od té doby značně zchátraly. To z velké části vylučovalo přepravu těžké tankové a dělostřelecké techniky.



Opel Blitz, nejrozšířenější nákladní vozidlo Wehrmachtu – zdroj: <https://cs.wikipedia>



Pro dopravu na frontě využívala německá armáda nákladní auta se železničními koly – zdroj: <https://cs.wikipedia>



Německé tankové jednotky využívají k postupu na východ obsazený železniční most – zdroj: [https:// wikipedia.org](https://wikipedia.org)



Německé lokomotivy ve stanici Vitebsk – zdroj: <https://wikipedia.org>

SSSR po obsazení pobaltských států pracoval na přestavbě zdejších tratí na širokorozchodné velmi pomalu. To pak umožnilo Němcům za pomoci místních železničářů, kterým sovětsí okupanti k srdci nepřirostli, zrekonstruovat tamní síť rychle a dokonale. Tím bylo poskytnuto severnímu strategickému směru vynikající zásobování, a dokonce byla tato síť využita i pro zásobování ostatních dvou strategických směrů.

Krutá zima 1941–1942 přinesla Němcům obrovské potíže. I na železnici došlo k tomu, že německé lokomotivy upravené speciálně na zimní provoz v SSSR byly schopné provozu pouze z 20 procent a ty neupravené nebylo možno provozovat vůbec. Za pomoci hlavně ukrajinských železničářů, kteří stejně jako jejich kolegové v Pobaltí Rusy příliš nezbožňovali, byly pak německé stroje upraveny podle ruských vzorů. Hlavně byly doslova očesány z přesných strojních výrobků; jejich provoz se zjednodušil, ale stal se nebezpečnějším – kompresory tlakovzdušné brzdové soustavy byly například nahrazeny brzdaři reagujícími na zvukové návěsti strojvedoucího. Jaro 1942 pak bylo stejně obtížné. Řada tratí zapadla do bahna anebo byla zaplavena vodou z tajícího sněhu. Přesto němečtí a jiní pracovníci drah dokázali téměř nemožné. Doprava fungovala asi s poloviční výkonností i za strašných zimních podmínek. Přesto byla první přestávka v útočných operacích u skupiny armád MITTE způsobena hlavně tím, že v prostoru východně od Smolenska nebyly dost rychle

upraveny železnice na normální rozchod a silniční doprava nepostačovala. Z toho je vidět, jak zásadní roli hrála železniční doprava ve válce proti SSSR. Jednoznačně lze konstatovat, že od jara 1942 bylo válečné úsilí Německa závislé na výkonnosti železniční sítě, která byla pod jeho správou. Když se vývoj na východní frontě obrátil, ničili Němci na ústupu železniční síť ve snaze zpomalit postup Rudé armády na západ.



Vykládka tanků Tiger a výměna pásů – zdroj <https://wikipedia.org>



Speciální pluh pro ničení železniční svršku ve službách Wehrmachtu – zdroj <https://wikipedia.org>

Jednotná válečná lokomotiva

Rozsáhlý zábor východních území a zajištění stoupajících nároků na dopravu na okupovaných územích vedly ve druhé polovině roku 1941 ke kritickému nedostatku lokomotiv. Ztráty lokomotiv se v dalších letech ještě zvyšovaly nárůstem diverzní činnosti a v důsledku spojeneckých náletů na železniční síť v Evropě. Německá správa se snažila řešit tuto situaci systémově tak, aby se snížil počet vyráběných řad a následně čas a materiál na jejich výrobu. Bylo zakázáno vyrábět jiné lokomotivy než německé konstrukce a pro vojenské účely se vyráběly v tzv. přechodném válečném provedení. Byly označovány za číslem písmeny ÜK (Übergangskriegslokomotive) a upouštělo se u nich od opracování různých částí a zjednodušovala se různá přídatná zařízení.

Pro provoz na frontě nejlépe vyhovovala výkonná lokomotiva s nápravovými tlaky do 15 tun. Záměrem DR bylo zkonstruovat co nejjednodušší lokomotivu s minimálními nároky na provoz i údržbu. V požadavcích z prosince 1941 na parametry válečné lokomotivy stálo, že nová válečná lokomotiva má mít stejný nápravový tlak jako řada 50 DR (555.1 ČSD), 15 tun, a po rovině má uvést vlak o hmotnosti 1 200 tun rychlostí 65 km/h. Dále neměly být na lokomotivě složité konstrukční celky, např. ohřívač napájecí vody. Složité pístové napájecí čerpadlo měl nahradit napáječ, nedostatkové barevné kovy měly být nahrazeny jinými materiály.

Za základ nové lokomotivy nakonec posloužila „jednotná“ řada 50 DR vyráběná od roku 1938 pro vedlejší tratě a lokomotiva vznikla jejím zjednodušením. V porovnání s řadou 50, u níž se každá lokomotiva skládala z 6 000 součástek, měly lokomotivy řady 52 o 1 000 součástek méně, z toho 3 000 zjednodušených. Celkový počet 20 000 pracovních hodin nutných pro výrobu jedné lokomotivy řady 50 se u typu 52 snížil na 14 000, z toho 4 000 hodin připadlo na výrobu lokomotivy a 2 000 hodin na výrobu tendru. Pro zhotovení jedné

předválečné lokomotivy bylo třeba 165 t vsádkové oceli, z níž opracováním odpadlo asi 60 t, takže lokomotiva měla hmotnost 106 t. U válečné lokomotivy byla hmotnost vsádkové oceli 140 t, odpadlo asi 40 t a lokomotiva měla hmotnost kolem 100 t. U nového řešení odpadla celá řada pomocných zařízení, která z hospodářněvala lokomotivní provoz a ve válečných podmínkách nebyla nutná, při výrobě se zavedly zcela nové technologické postupy a téměř všude se nahrazovaly nedostatkové materiály. Klesla také potřeba barevných kovů, například vsádkové mědi se na lokomotivu řady 50 spotřebovalo 2 358 kg, opracováním odpadlo 1 120 kg, ze 480 kg cínu odpadlo 175 kg. Vsázka mědi na jeden válečný stroj byla 127 kg a při výrobě odpadlo jen 38 kg a z 24 kg cínu 5 kg.

Od lokomotiv řady 50 se nová řada 52 DR značně lišila. Některé lokomotivy měly ještě trámčové rámy, většina však už plechové s vypalovanými odlehčovacími otvory bez opracování. Konstrukce kotle byla značně zjednodušena, což bylo vidět na první pohled. U lokomotiv prvních sérií nebyly usměrňovače kouře. Později se však zavedly zjednodušené usměrňovací plechy nového typu. Lokomotivy měly šedivý nátěr. Protože byly určeny především pro východní frontu, měly přístroje upravené a zvenčí izolované proti zamrzání. Nově realizované lokomotivy byly skutečně tím nejjednodušším řešením, ke kterému DR došly po řadě zkoušek s lokomotivami 1'E od různých železničních správ Evropy. Byly lehké, jednoduché a vhodné také proto, že mohly jezdit nejvyšší rychlostí 80 km/h i při jízdách tendrem vpřed. To proto, že spřažení lokomotivy a tendru vyztužovala listová pružnice silou 200 kN. Při jízdě tendrem vpřed se nemohlo tak nápadně měnit těžiště a ani se nemohly nebezpečně měnit kolové tlaky mezi jednotlivými dvojkolími.

K lokomotivám se vyráběly tři typy tendrů, všechny čtyřnápravové: klasický typ 22' T 26 známý od řady 50, pak typ K 4 T 30 zkonstruovaný ve Floridsdorfu, který byl rámový s posuvným druhým

a třetím dvojkolím, a posléze typ 22' T 32 s vodojemem vytvořeným z poloviny nádrže kotlového vozu (tzv. typ Vanderbilt). Poslední typ využíval mnohé části z tehdy vyráběných kotlových vozů s obsahem 630 hektolitrů a byl bez rámu.

První válečnou lokomotivu 52.001 vyrobila továrna Borsig v Berlíně 12. září 1942 a pro porovnání s lokomotivou 50.377 objížděla z propagačních důvodů se 6 nákladními a 2 osobními vozy zjednodušené konstrukce význačné lokomotivky v tehdy Německem obsazené Evropě, kde se s výrobou lokomotiv počítalo. Celkem tato vozidla ujela na 5 000 km. Z těchto důvodů zavítal tento vlak 25. 9. do Škodových závodů v Plzni. S ohledem na potíže s výrobou lokomotiv 50 ÚK v Českomoravských strojárnách (ČMS) se v Praze s výrobou lokomotiv řady 52 nepočítalo. Výsledkem této propagace byl dokonce zákaz další výroby lokomotiv tzv. přechodného válečného provedení (ÚK), takže v ČKD se takové lokomotivy přestaly vyrábět v roce 1943 a ve Škodových závodech přešli z výroby lokomotiv řady 50 ÚK na výrobu řady 52. Naše státní dráhy v Čechách a na Moravě musely zrušit objednávku všech lokomotiv naší konstrukce.

Lokomotivy řady 52 se vyráběly ve 13 lokomotivkách Evropy, a to nejen pro DR, ale i pro jiné železniční správy, například také pro CFR, TCDD, HDŽ (válečné Chorvatské železnice) a SDŽ (válečné Srbské železnice). Dodnes není přesně známo, kolik se jich celkem vyrobilo. Nejvyšší uváděné číslo je 6 728 kusů. Jisté však zůstává, že šlo o nejpočetnější sérii lokomotiv jednoho typu v historii výroby parních lokomotiv. Určitý počet se jich vyrobil ještě i po skončení války v roce 1945. Jedna lokomotiva s tendrem stála 150 000 tehdejších říšských marek (1 marka = 10 tehdejších korun).

Do konce války bylo ve Škodovce postaveno 170 lokomotiv řady 52 DRB. Z toho 17 lokomotiv bylo dodáno Rumunským státním drahám (CFR). Před tím bylo vyrobeno 140 lokomotiv 50 a 50



Lokomotiva 52.221 výroba Škoda, opravená do původního stavu v železničních dílnách v Českých Velenicích – foto: Vladimír Fišar

ÜK DR. Celkově tedy bylo v Plzni postaveno 310 „válečných lokomotiv“. Jako poslední byla odeslána 16. února 1945 lokomotiva inventárního čísla 52 7572. Podle některých zdrojů to byla poslední

lokomotiva řady 52 vyrobená během války. Vybombardované německé lokomotivky už žádné lokomotivy nevyráběly. Pokud byly ještě schopny vyrábět, přeorientovaly se na výrobu tanků a stíhačů tanků.



Lokomotiva 52.221 u nástupiště v žst. České Velenice, v pozadí poválečná výpravní budova – foto: Vladimír Fišar