

Škodovky pod Jižním křížem

Historie lokomotiv Škoda v Jižní Africe a Americe



Svatopluk Šlechta

C PRESS

Škodovky pod Jižním křížem

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Svatopluk Šlechta
Škodovky pod Jižním křížem – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



Škodovky pod Jižním křížem

Svatopluk Šlechta



© Svatopluk Šlechta, 2025

ISBN tištěné verze 978-80-264-5850-0

ISBN e-knihy 978-80-264-5856-2 (1. zveřejnění, 2025) (PDF)

Rád bych poděkoval Dennisi Mooreovi, Jamesi Waiteovi, Johnu Westovi, Berndu Seilerovi, Bruno Martinovi a dalším, kteří se mnou spolupracovali, cestovali nebo poskytli cenné rady či fotografie, které pro mne byly díky železné oponě nedosažitelné... Bez jejich pomoci by tato kniha nikdy nevznikla...

Zvláštní poděkování pak patří pánům Wilfredu Molleovi a MUDr. Warmuthu Teixeirovi za jejich mimořádný přínos při ochraně technických památek.



Úvodem

Škoda, lidově Škodovka, byl strojírenský podnik založený v Plzni v roce 1859 hrabětem Arnoštem Františkem z Waldstein-Wartenbergu jako pobočka jeho původní slévárny v Sedlci u Starého Plzeňce. V roce 1866 zde jako hlavní inženýr nastoupil Emil Škoda, který závod o tři roky později odkoupil. Z původní strojíreny a pak zbrojovky se podnik rozrostl na úroveň velkého hutního a strojírenského koncernu, který patřil mezi průmyslové giganty bývalého Československa. Vyráběl zbraně, dopravní techniku, elektrárny a řadu dalších strojírenských výrobků, které můžeme dodnes nalézt po celém světě. V průběhu času zaměstnával v několika závodech a dceřiných společnostech více než 35 000 zaměstnanců. Na přelomu 20. a 21. století skončil z důvodu nezvládnuté privatizace v konkurzu. Poté byl rozdělen a rozprodán.

Koncern vyrobil pro ČSD, průmysl i export v letech 1920–1958 celkem 3 247 parních lokomotiv šedesáti osmi různých typů. Lokomotivy byly dodány do mnoha zemí v Evropě, Asii, Africe a Jižní Americe. Protože nás lákala především dříve zakázaná Jihoafrická republika, o které jsme vůbec nic nevěděli, a od dodání poslední lokomotivy uběhlo téměř osmdesát let, rozhodli jsme se nalézt odpověď na otázku, jak tady tyto lokomotivy skončily a zda alespoň jedna z nich přežila rok 2000.

Na jihoafrickou půdu jsme poprvé vstoupili v roce 2013 s Pavlem Kovářem. Pak jej následovali další, podle toho, jak kdo měl čas: Aleš Bílek, Tomáš Rezek, Radek Voight, Petr Dubiel, Koutkové, Jirka Střecha, Tonda Blažek a na závěr i Jitka Fojtů.

V Africe jsme hledali nejen škodovky, ale samozřejmě jsme se podívali i po jiných parních lokomotivách, protože, kromě nádherné přírody, tu bylo ještě na co se dívat. Lokomotivy jsme hledali v depech, stanicích nebo muzeích. U nalezených lokomotiv, a byla jich nakonec ještě spousta, jsme neřešili otázky jejich technického provedení. To už udělal u českých strojů Karel Zeithammer ve své knize Česká stavba parních lokomotiv a u jihoafrických lokomotiv Leith Paxton a David Bourne, viz dále. My jsme hledali především u škodovek jejich neznámou historii. Bylo to dobrodružné, někdy plné zklamání, někdy plné naděje a na závěr plné překvapení stejně jako dobrá detektivka.

Už po návštěvě železničního klubu Reefsteamers v Germistonu jsme si s Pavlem uvědomili, že se na tento náš záměr budeme muset podívat v delším časovém horizontu a z pořádného nadhledu. Abychom jej získali, vybrali jsme si k tomu účelu nejvýše položenou a skvěle zásobenou hospodu v Africe. Ta leží v průsmyku Sani Pass v Dračích horách v nadmořské výšce 2 874 m a nás opravdu nezklamala. Kromě Afriky jsem zde oprášil náš starý a dosud nezrealizovaný záměr s Jirkou Maurenzem z osmdesá-

tých let navštívit také Kolumbii s Argentinou, kde naše lokomotivy také jezdily. To, že k tomu později přibyla i Brazílie, bylo ve finále překvapením i pro nás. A tak vznikl projekt Škodovky pod Jižním křížem. Ten skvělý nápad se nám tak zalíbil, „jehněčí“ kotletka na rožni tu byla tak úžasná a láhev whisky tak bezedná, že bylo rozhodnuto. Whisky jsme pili nejdřív se sodou, pak bez sody a nakonec už jen jako sodu... A kdybychom nemuseli toto „Orlí hnízdo“ kvapně opustit před blížící se sněhovou bouří, zůstali bychom tu až do jara.

Už po prvních krocích na africkém kontinentu bylo zjevné, že potřebujeme další informace a kontakty.

Obojí jsme získali v kraji Stolových hor ve Svobodném státě, 15 km od pohraničního městečka Ficksburg. Každoročně se tu na farmě Wilfreda Molla koná o Velikonocích festival „Stars of Sandstone“, což není nic jiného než úžasná přehlídka provozních úzkorozchodných parních lokomotiv, starých zemědělských strojů, parních válců, sentinelů, lokomobil, letadel a vojenské techniky, sesbíraných od mysu Dobré naděje až po rovník. Sandstone je významné místo, kde se schází nejen laická veřejnost, ale především opravdová železniční smetánka – fotografové, historici, znalci i pamětníci parního provozu z celého světa. A Sandstone bylo a stále ještě je to správné místo, kde se navazují zajímavé kontakty, získávají potřebné informace a nalézají noví přátelé.

Mezi kontinenty jsme létali, často i s leteckou společností KLM, bez ohledu na fakt, že u nás měla z minulosti řadu hříšků. Ve chvíli nouze nejvyšší nezklamala. Po zemi jsme cestovali s pronajatými auty. Jezdili jsme vlevo i vpravo, většinou po dobrých silnicích, často lepších než u nás. Cestovali jsme nejméně ve dvou a výhradně ve dne. Spali jsme v penzionech typu Bed & Breakfast (lůžko a snídaně) nebo hotelech, které tu jsou často levnější. Stravovali jsme se, kde se dalo, ale vesměs dobře. Používali jsme v satelitní navigaci „Mapy CZ“, protože byly přesnější a měli jsme báječný pocit, že s jejich pomocí ty krásné mašiny z Plzně přece jen někde najdeme a tento příběh dotáhneme do úspěšného konce.

Jihoafrická republika (JAR)

Představu, jak vypadá život na železnici v Jižní Africe ve skutečnosti, jsme získali ihned poté, co jsme se optali Inny van Jonsered, majitelky příjemného pensionu ve Ficksburgu. Na otázku, kdy tu po místní trati projel naposledy nějaký vlak, obratem odpověděla, že žádný už 3 týdny neslyšela. Potvrdila tak fakt, který se neustále přemítal ve všech místních sdělovacích prostředcích. Vinou svého managementu procházejí Jihoafrické železnice existenční krizí a čeká je „privatizace“. Nástup černošské většiny k moci udělal v Jihoafrické republice a jejím hospodářství pravě divy. Kdysi poměrně hustá osobní doprava je dnes zredukována na nezbytnou příměstskou dopravu a několik dálkových spojů, které jezdí mezi Johannesburgem a několika metropolemi v jednotlivých provinciích.

Nákladní doprava zkolabovala téměř úplně. První úder jí zasadil nástup kamionové dopravy, druhý pak zloději. Hospodářsky významný a elektrifikovaný železniční koridor mezi Johannesburgem a Durbanem byl nedávno vytížen na 25 % své kapacity jen proto, že místní loupežníci kradou ve dne v noci měděné napájecí kabely... Kradou je i přesto, že Jihoafrická vláda zakázala vývoz kovového šrotu a vydala různá omezení na jeho výkup.

Také lokomotivy tu mají své problémy. Z 1 259 nových strojů, nedávno nakoupených v Číně a Spojených státech, jich bylo koncem roku 2022 více než 700 neprovozních, protože byly poškozeny při nehodách, vykradeny a nebyly pro ně zajištěny náhradní díly. Podle jihoafrického tisku činila ztráta skupiny Transnet (nákladní divize Jihoafrických železnic) v účetním roce 2022 pro nás nepředstavitelných 151 miliard jihoafrických randů (cca 180 miliard Kč).

Vraťme se však na počátek železniční historie a trochu si ji zopakujeme. Provoz tu zahájila parní lokomotiva „Natal“. Dorazila z Anglie po moři do Durbanu v květnu roku 1860 a ještě v červnu téhož roku odvezla svůj první vlak do Pointu, dnes městské čtvrti v Durbanu. Zůstala z malé části zachována (rám) a dnes je po kompletní rekonstrukci vystavena v Durbanu na čestném místě v nádražní haly.

Původní rozchod na zmíněné trati byl tehdy standardní, tj. 1 435 mm. Nicméně krátce poté, co byla v Kimberley objevena bohatá diamantová pole, začala rozsáhlá výstavba železniční sítě. S ohledem na nadmořskou výšku, členitý terén, strmá stoupání a vysoké stavební náklady začaly některé společnosti upřednostňovat úzký rozchod 610 mm. Protože různost rozchodů byla z hlediska provozu nevyhovující, jmenoval

místní parlament v roce 1873 pracovní komisi, která navrhla třetí rozchod – 1 067 mm, tedy kompromis mezi již užívanými rozchody. Návrh byl přijat, a tak se zrodil tzv. kapský rozchod.

V krátké době dosáhla délka všech tratí s kapským rozchodem více než 26 000 km a činila zhruba 40 % délky železniční sítě v celé Africe. Nejvyššího objemu přepraveného zboží bylo dosaženo v osmdesátých letech minulého století. Pak následoval prudký pokles. V září roku 2002 už byla délka provozovaných tratí jen 17 600 km, z toho 67 km v parním provozu, 6 283 km v motorovém provozu a 11 250 km v elektrickém provozu. Na tratích bylo 138 tunelů o celkové délce 137 km s nejdelším tunelem Hexton, dlouhým 13 301 m, na hlavní trati z Kimberley do Kapského Města mezi městečky De Doorns a Kleinstraat. Dále 3 721 mostů, dlouhých celkem 135 km, přičemž nejdelší most přes řeku Orange u městečka Bethulie byl dlouhý 1 152 m a nejvyšší most přes řeku Harts River v průsmyku Majuba měl výšku 77 m. Nejvyššího bodu (2 044 m n. m.) dosáhla železnice u Nederhorstu, nejnižšího (1 m n. m.) pak u Swartkopsu. Nejostřejší stoupání, 40 promile, dosáhla železnice v průsmyku Lootsberg v provincii Východní Kapsko v poušti Great Karoo v nadmořské výšce kolem 1 700 m.

Podrobný popis jednotlivých tratí, včetně Namibie, Lesotha a Svazijska, najdete v knize *Tracks Across the Veld* autora Boon Boonzaiera.

Standardní rozchod byl v Jihoafrické republice nadlouho opuštěn. Změnu přineslo až fotbalové mistrovství světa v roce 2010 a zejména fotbalová asociace FIFA, která jeho konání podmínila zlepšením dopravní situace v Johannesburgu. V této souvislosti se vybudovala normálně rozchodná rychlodráha (1 435 mm) mezi Johannesburgským letištěm JNB a Pretorií, provozovaná společností Gautrain a zkracující jízdní dobu mezi oběma městy na 35 minut.

V Jihoafrické republice bylo v provozu více než 4 600 parních lokomotiv v přibližně 270 různých lokomotivních řadách. Počet řad vycházel ze skutečnosti, že zejména v prvopočátcích byly dodávány různé lokomotivy jednotlivě nebo ve velmi malých sériích a od různých výrobců. Mezi výrobce patřily především anglické společnosti Kitson, Robert Stephenson & Hawthorns, North British Locomotive Company, ale také německé společnosti Henschel, Borsig, Krupp, Krauss, Orenstein & Koppel a další, které měly zejména lokální zájmy v dnešní Namibii. Namibie byla od roku 1884 německou kolonií, známou jako Německá jihozápadní Afrika. Po první světové válce byla pak rozhodnutím

Společnosti národů převedena do správy Jihoafrické republiky. Podrobný popis všech lokomotivních řad, které se vyskytovaly na Jihoafrických železnicích, je uveden v knize *Locomotives of the South African Railways* a napsali ji pánové Leith Paxton a David Bourne.

Nás však zajímaly především osudy lokomotiv z Plzně továrního označení 41 Lo 1, Jihoafrickými železnicemi (SAR) označené jako řada 19D. Strojů této řady bylo v letech 1937–1955 dodáno pro Jihoafrické železnice a několik dalších místních provozovatelů železniční dopravy celkem 266*). Lokomotivy byly vyrobeny v sedmi sériích šesti výrobců v Německu, Velké Británii a Československu. Prvních čtyřicet kusů bylo vyrobeno v Německu. Dvacet dodala filiálka Friedricha Kruppa a označila je číslly 2506–2525, zbylých dvacet, s číslly 2526–2545, zbylo na společnost Borsig.

V roce 1938 bylo objednáno dalších 95 lokomotiv vyrobených třemi výrobci. Škodovy závody v Plzni vyrobily 15 strojů označených 2626–2640, Krupp jich postavil čtyřicet s číslly 2641–2680 a Borsig vyrobil rovněž čtyřicet s číslly 2681–2720.

Další dodávky z Evropy byly přerušeny válkou. Teprve v roce 1947 společnost Robert Stephenson & Hawthorns dodala dalších padesát strojů s číslly 2721–2770 a následovala poslední dodávka padesáti strojů v roce 1949 firmou North British. Lokomotivy pak byly označeny pořadovými číslly 3321–3370. Kromě toho v roce 1951 North British Locomotive Company vyrobila 6 lokomotiv pro Caminho de Ferro de Benguela v Angole, v letech 1951 až 1953 Henschel & Sohn postavili dalších 21 lokomotiv pro Rhodeské železnice a měděný důl Nkana v Severní Rhodesii a v roce 1955 postavila North British Company poslední čtyři stroje pro uhelný důl Wankie v Jižní Rhodesii. V Jižní Africe se tak tato lokomotivní řada stala u Jihoafrických železnic vůbec nejpočetnější řadou parních lokomotiv.

Československé lokomotivy byly expedovány z Plzně od srpna do listopadu roku 1938 v rozloženém stavu na vagónech do Hamburku a odtud putovaly lodní dopravou do přístavu East London, ležícím na východním pobřeží Jižní Afriky. Po kompletaci se lokomotivy postupně rozmístily do lokomotivních dep po celé Jihoafrické republice a prakticky se ztratily v „davu“. Nicméně v té nejlepší společnosti...

Lokomotivy řady 19D zajišťovaly dopravu ve všech provinciích s výjimkou Západního Kapska, kde sloužily starší stroje řady 19 C. Tato všestranná řada tahala dálkové rychlíky, nákladní vlaky, obsluhovala vedlejší tratě a pomáhala při posunu. Lokomotivy byly natřeny černě. Oblíbená byla kromě černé také modrá barva, použitá u posunovacích lokomotiv 19D 2749, u lokomotiv luxusních vlaků Blue Train, Cullinan, ale i dalších. Barevné lokomotivy se začaly objevovat zejména koncem šedesátých let, kdy parní provoz dosáhl svého vrcholu, a poté následoval až do roku 2005 postupný útlum a konec. Pozorovat tehdy jedoucí naleštěné stroje byla opravdová pastva pro oči, kterou nám

stále připomíná publikace od Jihoafričana Dennise Moora *The Shimmer of Steel* a mnoho dalších.

Za zmínku také stojí, že David Wardal, tehdejší šéfkonstruktor Jihoafrických železnic, nechal u lokomotivy 19D 2644 (výrobce Krupp) podle patentu Argentince Livia Dante Porty instalovat duální výfuk systému Lempor včetně dalších vylepšení. Úpravy umožnily zvýšit výkon parního stroje přibližně o 30 % za výrazného snížení spotřeby paliva a vody, ale pro „páru“ to bylo již pozdě.

Pravidelný parní provoz na Jihoafrických železnicích skončil v roce 2005. Přesto zůstalo několik průmyslových podniků, kde byl parní provoz zachován. Byly to různé zlaté doly, kde parní provoz skončil do roku 2015, celulózka Sappi Saiccor nedaleko Durbanu, kde řada 19D skončila v roce 2015, uhelné doly Hwange v Zimbabwe, kde pára ještě v roce 2019 sloužila na posunu, a nakonec i zinkové doly v Selebi Phikwe v Botswaně, kde byl parní provoz zastaven společně se zavřením dolu v roce 2016.

Po vyřazení z provozu byly parní lokomotivy odstaveny na obrovských deponiích, kde probíhala jejich postupná likvidace. V tomto období bylo mnoho lokomotiv prodáno soukromým subjektům, věnováno do sbírek Dopravního železničního muzea v George či jiných muzeí nebo vystaveno před mnoha nádražími.

V této souvislosti zůstala pro nás nezodpovězena poslední přirozená otázka, co se s odstupem času stalo s 15 lokomotivami, které vyrobila Škodovka. Z dostupných informací bylo zřejmé, že všechny československé lokomotivy byly v provozu do roku 1980 a k odstavení či převedení do strategických záloh docházelo až s nástupem motorové a elektrické trakce. Bylo proto zapotřebí vytipovaná a zajímavá místa postupně navštívit a na místě si ověřit, zda se tam nějaká ta škodovka přece jen neschovala, a při té příležitosti se také podívat, jak je to v Jihoafrické republice s železničním provozem a s ochrannou technických památek dnes.

*) V knize *Locomotives of South African Railways* je uváděno číslo 268 lokomotiv celkem, ale není nikde doloženo, jak k němu autoři L. Paxton a D. Bourne došli a kde se dvě lokomotivy ztratily...

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Škodovky pod Jižním křížem.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.