

# Obrněná drezína Tatra sloužila u nás a v Polsku. Nakonec skončila v rukách Wehrmachtu

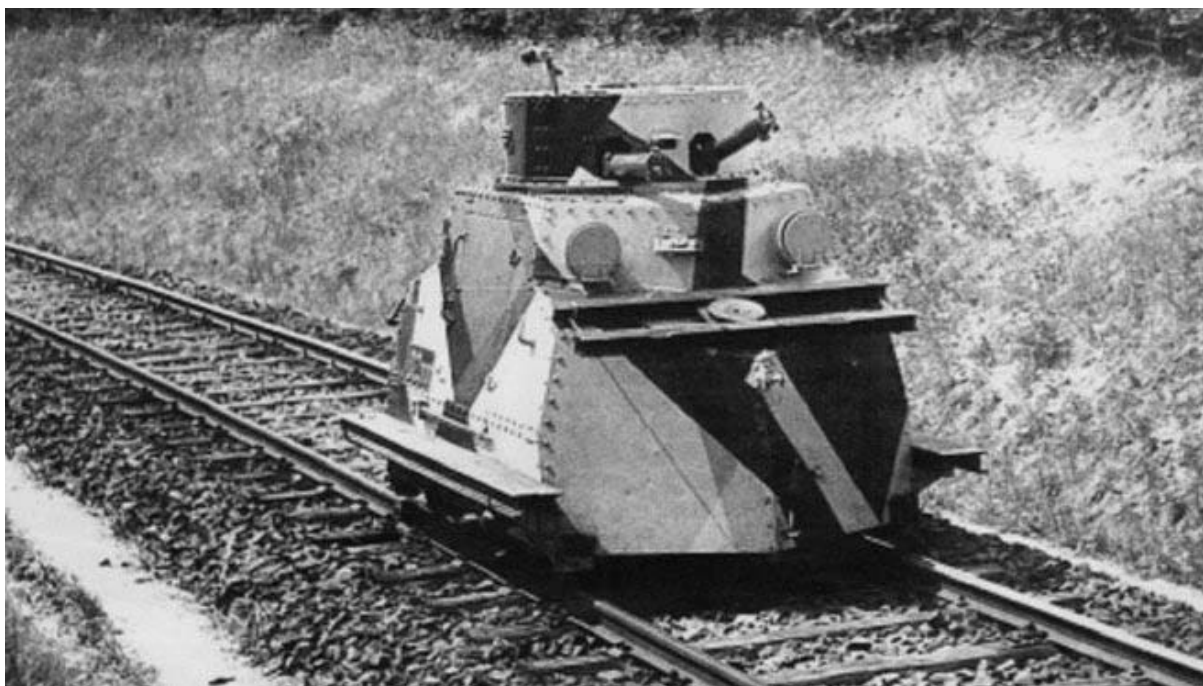
17:45, 10. dubna 2019 | AKTUALIZOVÁNO 22:18, 10. dubna 2019

Autor: [Petr Šulka](#) / Globe24.cz

Meziválečný československý zbrojní průmysl byl na skutečně vysoké úrovni, což dokazuje i rozsah výrobků, které naši zbrojíři nabízeli. Mezi skutečné kuriozity patřila i obrněná drezína Tatra T18. Přestože se jednalo konstrukci značně problematickou, její historie byla dlouhá a využívaly ji dokonce tři armády.

## Gepanzerte Draisine Tatra T 18 mit Motor T 12 diene in drei Armeen, auch wenn sie nicht unproblematisch war...

Obrněná drezína Tatra T18 | foto: [Wikipedia](#)



reklama

Drezína Tatra T 18 vznikla v roce 1926 na požadavek polské armády, která hledala průzkumný prostředek pro své pancéřové vlaky. Tatra tehdy právě začala vyrábět drezínu T 14, která patřila mezi nejmodernější na světě a ve výrobě zůstala až do roku 1968. Délka drezíny byla 3350 milimetrů, šířka 1750 milimetrů a výška 2140 milimetrů. Pancéřování bylo 8 milimetrů a podlaha, tvořená jednou pancéřovou deskou měla 5 milimetrů.

Výzbroj v otočné věži tvořily buď dva kulomety Maxim MG08 nebo u československé verze kulomet vz.7/24 tedy původně rakousko-uherský Schwarzlose vz. 7/12. Posádka měla tři muže. Dva řidiči, kteří seděli zády k sobě a velitel/střelec ovládající obě zbraně. Pohon drezíny zajišťoval benzínový motor T 12 o výkonu 13 koní.

Maximální rychlost měla být 45 kilometrů v hodině. Zásoba paliva byla 80 litrů benzínu, díky čemuž měla drezína operační rádius 800 kilometrů. Specialitou drezíny bylo, že mohl být změněn rozchod kol a drezína mohla být použita na různých typech drah.

**Die Draisine entstand auf Bestellung der Polnischen Armee 1926. Ausgelegt wurde sie für zwei Chauffeure „dos à dos“ und einen Schützen. Sie hatte 8 mm Panzerung rundum und am Unterboden 5 mm eine Panzerplatte. Aktionsradius betrug 800 km.**

V tatrovce bylo vyrobeno 6 kusů. Dalších devět podvozků si Poláci chtěli upravit sami. Jednu drezínu pak odebrala československá armáda a provozovala ji v Milovicích. Testy nového bojového prostředku však polskou armádu zklamaly. Na železničním polygonu v Jablonem drezína dokázala vyvinout maximální rychlost pouze na rovině a příliš dlouho ji trvalo, než zrychlila na požadovanou rychlost. Poláci přemýšleli nad výměnou motoru T 12 za výkonnější, ale ukázalo se to jako nemožné. Drezína byla konstruována přesně na tatrovácký motor.

Od poloviny 30. let byly Tatry v Polsku vyřazeny ze služby a převedeny do zálohy. V roce 1939 však byly znovu uvedeny do provozu a sloužily jako průzkumné stroje pro pancéřové vlaky 13 Generał Sosnkowski a 15 Śmierc. Některé byly zničeny 10. září 1939 při bombardování. Zbytek padl do rukou Wehrmacht. Ten již půl roku předtím zabavil jedinou československou T 18 v Milovicích.

**Tatra Koprivnice baute 6 Stück, die Polen wollten noch 9 Stück zum selber umbauen. Enttäuscht von der schwachen Motorenleistung kam es zur Absage...Im Krieg schickten die Polen Draisinen als Vorhut für ihre Panzerzüge auf die Strecke. Eine Draisine diente in Milovice – sie fiel aber bald in die Hände der Wehrmacht.**

Kariéru T 18 ovšem ještě neskončila. Wehrmacht využil unikátní vlastnost drezíny se změnou rozchodu. Vzhledem k tomu, že Sovětský svaz měl jiný rozvor kolejnic, do boje v rámci operace Barbarossa musely i staříčké drezíny československé konstrukce. Stroje se staly součástí Panzerzugů 1 a 7. Po strojích v ruských pláních brzy veškeré stopy mizí. Dodnes se bohužel žádná drezína Tatra T 18 nezachovala. Jednalo se nepochybně o zajímavý bojový prostředek a důkaz vyspělosti našeho meziválečného zbrojního průmyslu. I přesto, že nedosahoval špičkových výkonů, délka služby dokazuje, že drezína byla výjimečně kvalitní konstrukce a výroby.

**Die T 18 hatte einen verstellbaren Radstand, was den Deutschen in Russland zu Gute kam, weil die russische Bahnen breitere Spur haben.**

**Alle Draisinen wurden im Krieg zerstört...es deutet auf ihren zahlreichen Einsatz im Kampf.**

