

SKUTEČNOST A MODEL

Parní lokomotivy řady 354.1 ČSD ve velikosti H0 od BLM

Bohemian Locomotive Manufactory si vybrala tento model, protože se jedná o typickou představitelku parní osobní lokomotivy, která patřila dlouhá léta mezi nejrozšířenější stroje pro osobní vlaky bývalých ČSD; odtud také pochází přezdívka „všudybylka“. Některé stroje přežily na místních výkonech až do konce parního provozu. Firma investora pod ochrannou značkou BLM se zaměřila na stroje počínaje čísly 354.1119 až 354.1219, tedy série, kde se sjednotil vzhled těchto strojů.

Historie této zajímavé řady začíná u rakouské Jižní dráhy, která se rozhodla nahradit lokomotivy řady 229 (354.0 ČSD) stroji výkonnějšími a modernějšími. Ty byly na základě požadavků této dráhy zkonstruovány v lokomotivce Společnosti státní dráhy ve Vídni. Ta měla bohaté zkušenosti se stavbou lokomotiv a navíc se nová konstrukce odlišovala od již zavedených zvyklostí konstruktéra Rakouských státních drah Ing. Karla Gölsdorfa, čímž se tyto stroje staly i pokrokovějšími oproti lokomotivám státních drah.

Základ stroje spočíval v již osvědčené konstrukci řady 109, což byla v té době moderní rychlíková lokomotiva rakouské Jižní dráhy. Ta zase vyšla z konstrukce bývalé řady 36 StEG a později u KkStB označené jako řada 211 (po roce 1911 u nás řada 363.0). Řada 109 však již byla lépe dimenzována v pojezdu a s výkonnějším kotlem.

Nově vzniklá lokomotiva byla označena řadou **629** a vzhledem k tomu, že se záhy velmi dobře osvědčila, objednály si ji i Rakouské státní dráhy. A právě tato konstrukce byla převzata lokomo-



354.1178 zachycená ve stejný den a na stejném místě jako na barevném hlavním snímku.

Snímek: sbírka Ing. Jindřich Rachota

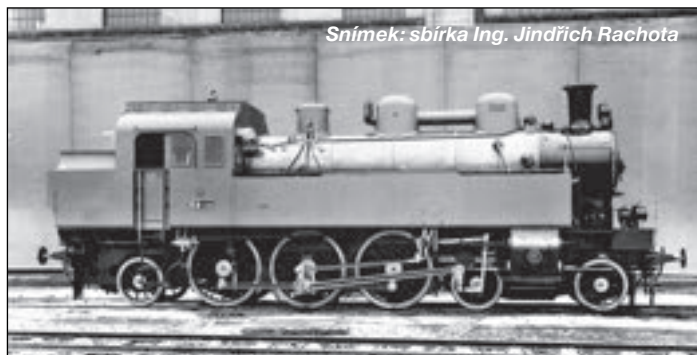
Snímek jedné z předloh modelů BLM - lokomotivy 354.1178 s plochou dyšnou Giesl - vznikl 24. 7. 1977 ve stanici Štítý.

Snímek: sbírka Ing. Petr Kaván





SKUTEČNOST A MODEL



Snímek: sbírka Ing. Jindřich Rachota

Tovární fotografie Škodových závodů představuje lokomotivu 354.1125 zachycenou v netradičním barevném provedení se zelenou budkou, s bočními vodojemy, písečníkem a parojemy. Také obal kotle je nestandardního provedení, neboť je ponechán v podobě leštěného plechu.

tvivkou ve Škodových závodech a v roce 1921 vyjela první série těchto lokomotiv ještě s označením **629.21 až 30** (tovární typ 3Lo1). Škodovy závody provedly na lokomotivách některé změny oproti původnímu provedení, a to hlavně zvětšením parního prostoru. Tak vznikl typický prvek pro naše lokomotivy, a to spojené parojemy rourou. Samozřejmě tyto první lokomotivy ze Škodovky měly ještě baňatý komin, později nahrazený kominem s korunou, který se tak stal charakteristickým prvkem našich lokomotiv.

Tyto lokomotivy se záhy staly základem parku osobních lokomotiv u nově vzniklých ČSD a později také nejrozšířenější řadou. Vzhledem k narůstajícímu vlivu Škodových závodů byly pak dodávány jednotlivé série hlavně Škodovkou a jen část dodala lokomotivka ČMK a část ještě lokomotivka Breitfeld a Daněk ve Slaném.

Během výroby byly lokomotivy neustále zdokonalovány, sjednocovaly se počty trubek v kotli, přehříváče, což bylo poznat u jednotlivých sérií na nástavbách na kotli. Od stroje 354.1101 (3Lo5) došlo ke sjednocení vzhledu těchto nástavb

Snímek: Roman Jeschke



Spolu s oběma členy lokomotivní čety objektiv fotografa zachytil 1. 9. 1933 v Brně lokomotivu 354.1188, u níž i kryty luceren hlásily příslušnost konkrétní lokomotivě a výtupně.

354.1139 se blížila k žst. Hrubá Voda. Na snímku předlohy jsou patrné přední lampy moderního provedení v nestandardním umístění blízko sebe. U modelu bylo rozhodnuto o obvyklém umístění a z technologických důvodů bylo provedení lamp u všech verzí sjednoceno. Ze stejného důvodu byl osazen i běžnější uzávěr dýmničních dveří. Snímek vznikl v 70. letech.

a právě proto si BLM pro model jako předlohu vybrala sérii lokomotiv **354.1119 až 354.1219**.

Během výroby byly lokomotivy vybaveny jednorávkovými křížáky, i když u některých nižších sérií došlo pak během oprav v dílnách k dosazení dvourávkových křížáků. Zajímavostí také bylo použití ventilového rozvodu Lentz. Od čísla 354.1152 došlo také k úpravě lo-

komotivní budky, a sice k zešíkmení stěn, jež přispělo ke zvětšení pracovního prostoru lokomotivní čety. Zajímavostí je také málo známý fakt, že z výroby byla série lokomotiv 354.1119 - 125 v zeleném nátěru v kombinaci s leštěným plechem na obalu kotle a parních válců.

Úplně poslední sérií lokomotiv dodaných již za protektorátu pro ČMD a SŽ byly stroje 354.1220 - 234, ale to jsou



Snímek: sbírka Pavel Korbel





SKUTEČNOST A MODEL



Snímek Ing. Petra Kavána ze začátku tohoto článku sice ukazuje skutečnou lokomotivu 354.1178 s horním automobilovým reflektorem, při návrhu modelu však bylo rozhodnuto osadit ho vzhledněji lampou. V porovnání s modely 354.1188 a 354.1139 je vidět, že nástavby uhláků se během provozu zvýšily a měly i různé tvary.

již trochu jiné lokomotivy, a to hlavně svým vzhledem, i když pojezd zůstal prakticky beze změn.

V provozu se tyto stroje velmi osvědčily a záhy se staly nejrozšířenějšími stroji na osobních vlacích, odtud také přezdívka „všudybylka“. Přitom to byly na svoji velikost poměrně silné lokomotivy, jejich výkon činil cca **1 100 k** a pro své dobré chodové vlastnosti a nenáročnost v provozu se staly velmi oblíbenými u lokomotivních čet.

Během provozu prošly i jistou modernizací, tak jak to vyžadoval provoz, hlavně co se týče sjednocení armatury atd. V 60. letech byly na některé stroje dosazeny výfukové dyšny systému Giesl, čímž však dosti utrpěl jejich vzhled. S motorizací našich tratí ve druhé polovině 60. let lokomotivy přešly na vedlejší tratě a s modernizací vozového parku a zvyšující se hmotností čtyřnápravových vozů v osobní

dopravě pak došlo k jejich postupnému vyřazování a nahrazování i zde především řadou 464.0, 1 a nakonec ve druhé polovině 70. let dosloužily poslední stroje 354.195, 1178 a 1186 na trati Dolní Lipka - Štíty.

Model

Celosvětově známé výrobky dvou německých firem Micrometakit a Micro-Feinmechanik zná asi každý sběratel kovových modelů. Bohužel, po úmrtí obou majitelů nebyly v posledních letech na trh uvedeny žádné jejich nové modely. Kromě dvou lokomotiv (310.0 a 324.1 ČSD) od společnosti Eisenbahn Canada nebyla nabídka v tomto sortimentu prakticky žádná.

Naděje svítla po navázání kontaktu s korejskou manufakturou, která v minulosti vyráběla pro obě výše uvedené ně-



Na společné fotografii se představují zleva doprava: 354.1188 (1935), 354.1144 (1929), 354.1125 (1927), 354.1178 (1974) a 354.1139 (1968). Mimo tyto lokomotivy byly vyrobeny ještě edice lokomotiv: 354.1139 (1935), 354.1122 (1954), 354.1199 (1960), německá provedení DRB 77 343 (1941) a 77 344 (1944) a rakouské provedení Ö.St.B 77 345 (1945/46).





SKUTEČNOST A MODEL

mecké firmy, a dohodou o spolupráci bylo možné využít její volné kapacity a vytěžit z mnohaletých zkušeností maximum, a to i přes velmi malé objednané množství.

Po započetí spolupráce byla v krátké době zpracována dokumentace, vybrány předlohy a stanovena množství jednotlivých provedení. Po několika měsících byl představen prototyp a po jeho schválení se rozběhla sériová výroba. Předpokládaný termín **prodeje** (březen 2020) se však o šest měsíců posunul z důvodu šíření koronaviru v Asii. Bohužel tak, jak docházelo na začátku roku ke zpoždění ve výrobě v Koreji, dochází nyní ze stejného důvodu ke zpožděním v předávání modelů zákazníkům u nás. I přes tyto těžkosti a zpoždění má však konečně nejen československá sběratelská obec možnost pořídit si československou konstrukci parní lokomotivy, která byla léta pouze slibována a k jejíž realizaci nedošlo.

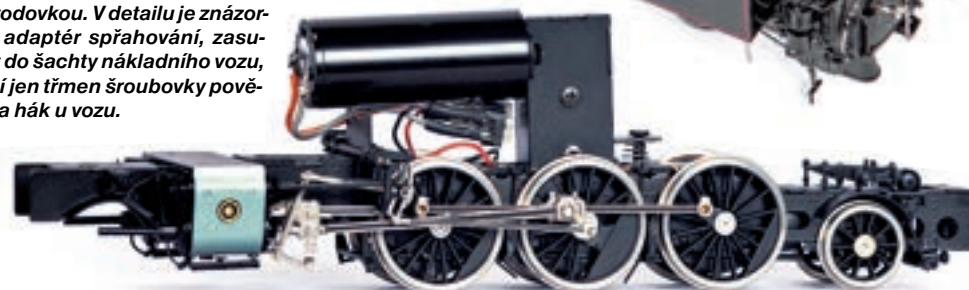
Za předlohy pro výrobu modelů byly vybrány stroje z intervalu 354.1119 až 354.1219 (viz text výše). Dlouhodobí sběratelé modelů meziválečného období mají možnost si vybrat ze čtyř provedení druhé epochy a pro ostatní zájemce jsou připraveny modely ze třetí epochy a jedna lokomotiva z epochy čtvrté.

Než jsme vám měli možnost tyto modely představit, většina z nich byla roze-

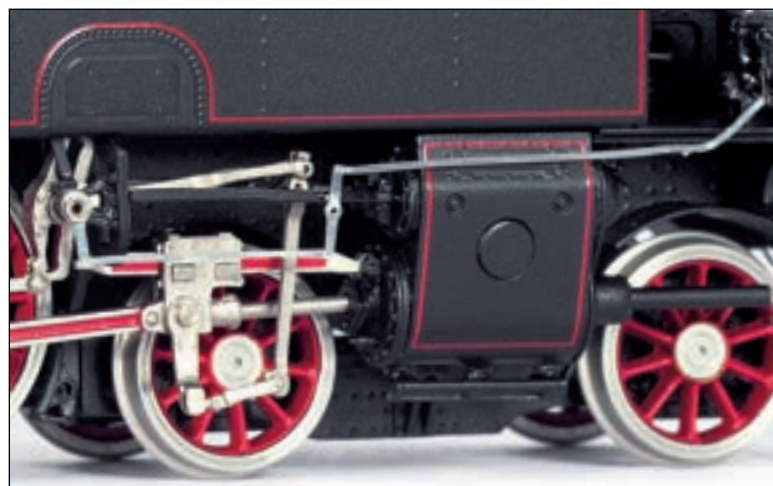
Modelové ztvárnění pojezdu, kryt ozubeného kola na prostřední nápravě prozrazuje hnané dvojkoli.



Na snímku demontovaného pojezdu je vidět svislá převodovka a pod motorem špinové rozhraní. Klopný moment celého pohonu je eliminován pružinkou na šroubku za převodovkou. V detailu je znázorněn adaptér spřáhování, zasunutý do šachty nákladního vozu, stačí jen třmen šroubovky pověsit na hák u vozu.



Detaily modelového ztvárnění napáječe na výfukovou páru včetně odolovače.



Všechny součásti rozvodu jsou u modelu provedeny z odlitků. Jejich věrné a perfektní zpracování je zřejmé na první pohled.





SKUTEČNOST A MODEL



Rozmanitosti v detailech ukazují, jak moc se od sebe jednotlivé edice liší. Ať už se jedná o komín, nástavbu uhláku, umístění luceren a cedulí, elektrické rozvody a dynamo, pišťalu, kryt mazacího lisu či o kruhové víko na plášti parního stroje.

brána a u některých verzí zůstávají poslední kousky.

Technické provedení modelu bylo podrobněji popsáno v ŽM 1/20 (str. 42 - 45). Protože je model určen především pro sběratele, je jeho co nejvěrnější provedení k dané předloze upřednostněno před ostatními vlastnostmi. Z tohoto dů-

vodu je model vyroben bez ústupků a prioritou bylo co nejvěrnější tvarové a proporční ztvárnění všech jeho částí.

Celní partie modelu s odpruženými nárazníky jsou provedeny bez kulisy i šachty pro krátké spřáhlo, při konstrukci nebylo počítáno s osvětlením modelu. U sériových kusů oproti prototypu nebyly

realizovány otevíratelné dýmniční dveře. Do prostoru kolte, který je téměř beze zbytku vyplněn motorem a převodovkou, je po demontáži pojezdu od nástavby přístupné rozhraní dle NEM 652 pro individuální digitalizaci. Velkou měrou k věrnému zpracování přispívají nízké okolký RP25 a konstrukce pojezdu, kde nebyly též provedeny ústupky pro dosažení co nejmenšího poloměru projížděného oblouku, jak je tomu u sériových výrobců, avšak byl učiněn kompromis Rmin **750 mm**.

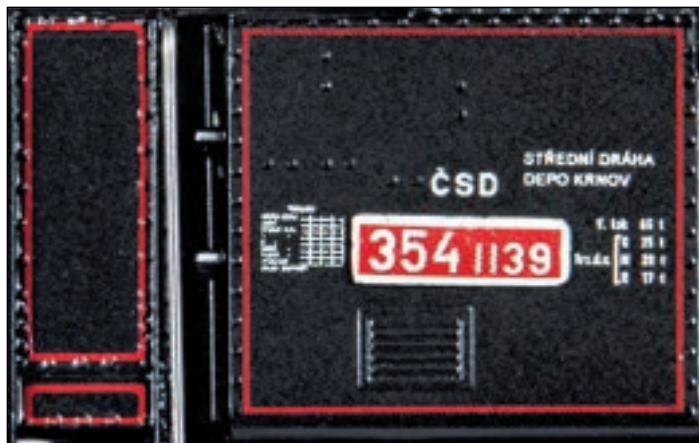
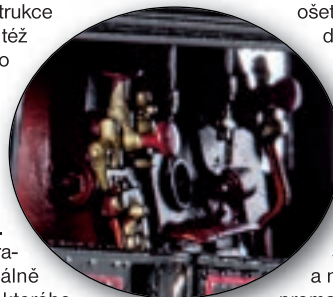
Model s těmito parametry vyžaduje ideálně modulový provoz, u kterého jsou použity specifické výhybky s velkými poloměry odbočení a koleje přesné geometrie bez větších nerovností.

Pohon zajišťuje motor typu Maxon se zvýšeným výkonem, jenž je v jednom celku s převodovkou a hnacím dvojkolím, ze kterého jsou přes spojnice hnaná další dvojkolí. Spřáhování se soupravou je možné modelovou šroubovkou lokomotivy ve spojení s adaptérem zasunutým do normované šachty krátkého spřáhla prvního vagonu soupravy (viz snímek).

Adaptér je u každého modelu přiložen. V případě požadavku zákazníka je možné adaptér dodat i samostatně.

Jelikož je model určen především pro sběratele, nejsou některé pohyblivé části a jejich spoje z výroby namazány.

V převodovce jsou všechna místa ošetřena olejem. Z tohoto důvodu je nutné, pokud bude model provozován na kolejišti, nejprve namazat místa všech pohyblivých částí, jak uvádí k modelu přiložený návod k obsluze. Jedná se o nápravová ložiska, spoje tyčovní, křížák a náhon rychloměru. Po promazání modelu je nutné jej též pozvolna zaběhnout. Celková hmotnost modelu činí přibližně 400 g.



Bezchybné červené linkování, jež ale v celkovém kontextu modelu není tak výrazné jako na tomto detailu. Malých nedostatků v potisku, které odhalí zvětšené snímky, si modelář bez lupy stěží všimne. Cedule s označením lokomotivy je vydutá, což nám snímek z tohoto úhlu neprozrazuje.

S využitím materiálů výrobce sestavil: -iv-

Neoznačené snímky: Fotoateliér Kanada

