

# Lokomotiva 404.001 ČSD v H0 od značky BLM

**Pod značkou Bohemian Locomotive Manufactory bude v blízké době uveden na trh model lokomotivy 404.001 ČSD ve velikosti H0. Pro ozubnicovou dráhu Tanvald - Kořenov vyrobila lokomotivka Floridsdorf v roce 1901 tři ozubnicové stroje (výrobních čísel 1470 až 1472), jež později u ČSD dostaly řadové označení 404.0. Model se vyznačuje precizně provedeným pojezdem s uspořádáním náprav D 1' a detailním zpracováním parního stroje, rozvodu i mnoha drobných součástek v přesném měřítku 1:87.**

## Z historie lokomotiv řady 404.0

Společnost Liberecko-jablonecko-tanvaldské dráhy označila nové lokomotivy řadou G a číslu 21 až 23. Současné lokomotivám přidělila jména „Dessendorf“ (Desná), „Ignaz Ginzkey“ a „Polaun“ (Polubný). Vzhledem k provozní náročnosti na této trati, která má v rozhodujícím úseku mezi dnešním Dolním Polubným a Kořenovem stoupání 57 ‰, vycházely lokomotivy ze strojů dodaných pro dráhu Tisovec - Brezno.

Jejich kotle, parní i ozubnicové stroje se až na drobné odchylky shodovaly. Lišil se **pojezd**, ale pouze v uspořádání náprav (oproti D 2' u tisoveckých strojů). První spřažené dvojkolí mělo v rámu oboustranný posuv 10 mm, ostatní spřažená a hnací dvojkolí byla uložena pevně. Zadní Adamsův běhoun (s oboustranným posuvem 42 mm) byl bez vratných pružin. Lokomotivy mohly projíždět oblouky o minimálním poloměru 150 m.

Indikovaný výkon činil kolem 450 až 500 kW. V adhezním provozu dosahovaly tažné síly při rozjezdu 87,5 kN, v ozubnicovém provozu až 140 kN. Délce trati z Tanvaldu do Kořenova byl přizpůsoben i obsah vodojemu a uhláku. Lokomotivy měly zásoby 5 m<sup>3</sup> vody a 1,7 m<sup>3</sup> uhlí a byly vybaveny sací brzdou pro lokomotivu i vlak. Jejich vypružení, vždy dvojicí vinutých pružin na jedno nápravové ložisko, bylo příčinou kolébání strojů již při rychlosti 30 km/h.

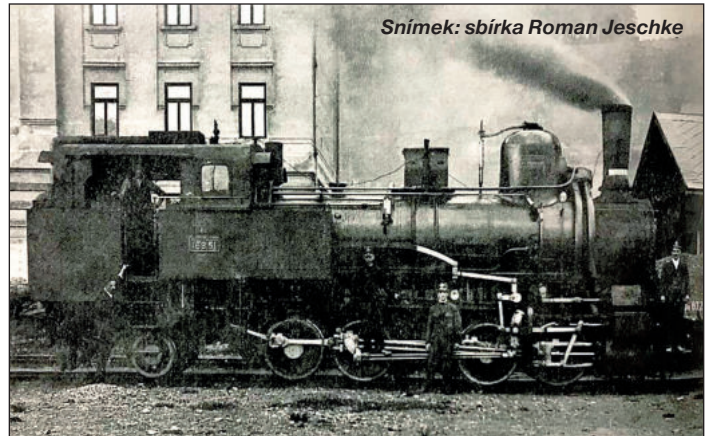
Vzhledem k potížím se zakouřením a ke špatným respiračním podmínkám na stanovišti strojvedoucího, které vznikaly při jízdách v tunelech, se od roku 1911 zavedlo **filtrovací zařízení**, jež nasá-

valo čistý vzduch a filtrovalo jej přes vápennou lázeň do budky strojvedoucího. Postupem času byla prokázána malá účinnost tohoto zařízení a celá záležitost se řešila dodávkami kvalitního uhlí, které produkovalo méně spalin. V době, kdy provoz dráhy přešel pod K.k.St.B., byly lokomotivy označeny řadou 69 a posléze kolem roku 1905 K.k.St.B. přeznačeny na řadu 169 s původními inv. č. 50 až 52.

V roce **1918** přešly všechny tři stroje do stavu ČSD, které je označily řadou **404.0** s inventárními čísly 01 až 03. Provozně byly samozřejmě i nadále nasazovány na trať, pro kterou byly vyrobeny, pouze v letech 1919 až 1921 byla lokomotiva K.k.St.B. 169.51 (později po vrácení přeznačena na 404.002 ČSD) zapůjčena na zubačku v Tisovci jako náhrada za uherské stroje, jež byly v té době staženy na území Maďarska.

Pravidelný **provoz** na ozubnicové trati Tanvald - Kořenov zajišťovala jedna lokomotiva, druhá byla v záloze a třetí stroj absolvoval periodickou opravu ve výtopně, nebo se opravoval v železničních dílnách v České Lípě. Při transportu do dílen se zvedal ozubnicový stroj pro snazší průjezd přes výhybky. V roce 1935 bylo na lokomotivy dosazeno zařízení tlakové brzdy a na trati se ověřovala součinnost mezi brzdícím Božič a brzdou Westinghouse-Lu. Následně došlo ke zdokonalení brzdící Škoda a vzniku brzdící Škoda N/O.

V říjnu roku **1938** předaly ČSD všechny tři lokomotivy Německým říšským drahám, ty je označily řadou **97.6** se zachováním inventárních čísel. V období 1938 až 1945 se provoz na ozubnicové dráze nevyhnu potížím s technickým stavem, hlavně u lokomotiv. V roce



Snímek: sbírka Roman Jeschke

**Lokomotiva K.k.St.B. 169.51 (pův. RGTE G 22 „Ignaz Ginzkey“, před rokem 1905 nesoucí označení K.k.St.B. 6951, po přeznačení u ČSD 404.002). Snímek pravděpodobně z roku 1910 vznikl ve stanici Grünthal, pozdějším Polubném (po roce 1945 Kořenov). Tento stroj zajišťoval provoz na slovenské ozubnicové dráze v době, kdy byly odtud čtyři místní lokomotivy zavlečeny na území Maďarska. I tato lokomotiva bude zpracována jako model v H0.**

1943 se situace vyhrtila jízdami se strojem 97.602 (404.002 ČSD) bez ozubnicového stroje. V roce 1945 se na trati dokonce objevila v osobní dopravě v adhezním provozu lokomotiva řady 423.0.

V roce **1956** prošla rekonstrukcí 404.002 dosazením nových svařovaných válců s pístovými šoupátky. Tato úprava se však v provozu neosvědčila. V 50. letech bylo pro udržení provozu na trati zapotřebí jedné lokomotivy.

První **zrušenou** byla 404.001 v roce 1960, přičemž byla upravena na vytápěcí kotel K1 19. Lokomotiva 404.002 byla vyřazena v roce 1961. Poslední, která ještě zajišťovala provoz při rekonstrukci trati, byla tedy 404.003. Tu ČSD vyřadily k 22.9.1965 a dne 19.4.1966 přešla do majetku Vlastivědného muzea Nymburk. Postupem času pak byla předána do NTM Praha, které ji v roce 1977 nechalo opravit jako exponát v dílnách v České Lípě.

## Model 404.001

V minulém čísle ŽM jsme vás seznámili s provedením a konstrukcí modelů řady 354.1 (viz str. 35 - 39). Nový model ozubnicové lokomotivy řady 404.0 je vyroben obdobným způsobem a ze shodných materiálů, jako model „všudybylky“ (dokladem je snímek prototypu na této stránce, byť ještě nikoli v definitivní podobě).

Pokud se ohlédneme krátce do minulosti, již u produkce výrobců Micrometakit a Micro-Feinmechanik bylo u všech modelů ozubnicových lokomotiv obvyklé, že byly precizně a kompletně provedeny včetně pohyblivého a hlavně funkčního ozubnicového mechanismu.

U všech připravovaných verzí československé zubačky je celý ozubnicový mechanismus **poháněn** od motoru se zpřevodováním, takže je možný modelový provoz i na ozubnicovém systému. Při provozování modelů této kategorie (nižší výška okolku a větší minimální poloměr projížděného oblouku) jsou kladeny poměrně velké nároky na přesnost kolejiva. Ve spojení s provozem na ozubnici budou tyto požadavky ještě o úroveň výše. Abtova ozubnice bude k modelům zubaček nabízena jako stavebnice a představíme vám ji společně s podrobnějším popisem modelů zubaček ve všech verzích v některém z dalších ŽM.

Celková produkce modelů těchto strojů je stanovena na **160 kusů** v provedení Liberecko-jablonecko-tanvaldské dráhy (RGTE) i v provedení z různých provozních období k.k.St.B., ČSD a DRB. Podle informací výrobce bude model uveden na trh ve dvou dodávkách na začátku a ve druhé polovině roku 2021. Jednotlivá provedení a jejich dostupnost budou avizovány na internetových stránkách výrobce ([www.blm-model.cz](http://www.blm-model.cz)).

Podle podkladů výrobce zpracoval: -iv-

Snímek: Fotoateliér Kanada



**Prototyp modelu lokomotivy 404.001 ČSD v provedení bez tlakové brzdy. Sériové provedení modelu je téměř totožné k prototypu, byly odstraněny pouze drobné nedokonalosti (např. chybějící přední cedulka s označením lokomotivy). Za povšimnutí stojí viditelné pastorky ozubnicového stroje mezi druhým spřaženým a hnacím dvojkolím. V otvorech postranice rámu lze identifikovat ojnicí ozubnicového stroje, která se při jízdě modelu pohybuje.**