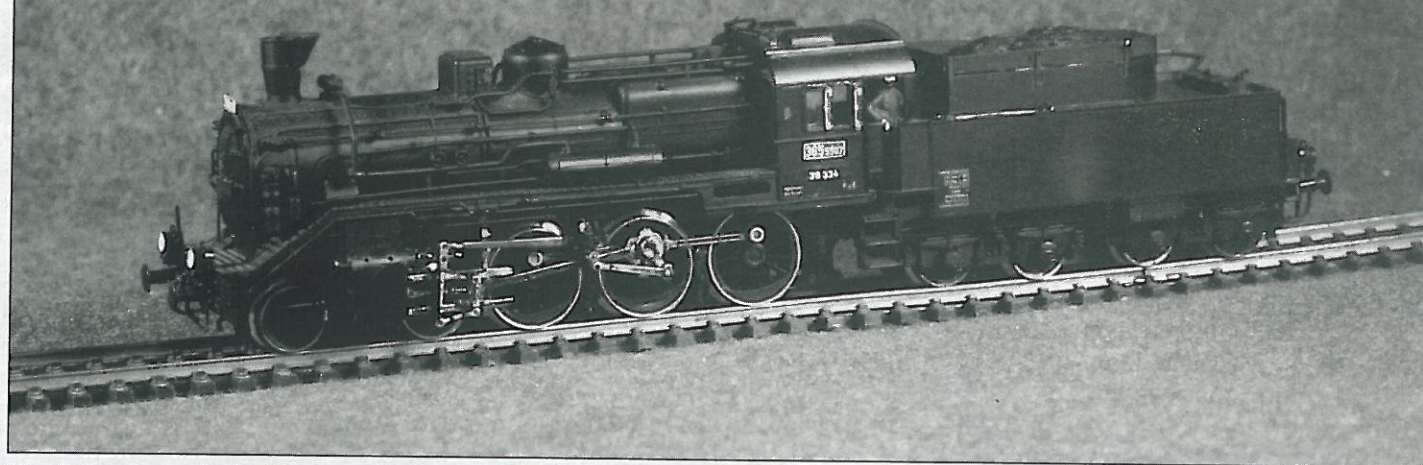


## Úprava modelu lokomotivy DR ř. 38<sup>2-3</sup> PIKO na ČSD ř. 365.55.



U sériově vyráběných modelů parních lokomotiv ČSD ve velikosti H0 jsme odkázáni na lokomotivy zahraničního původu, které sloužily u ČSD vesměs jen velmi krátce. Jednou z lokomotivních řad pocházejících z Německa, která se v provozu ČSD udržela až do druhé poloviny padesátých let, je 365.55.

Lokomotivu této řady můžeme poměrně snadno získat úpravou německé lokomotivy řady 382-3 od firmy PIKO. Německé lokomotivy řady 382-3 se dostaly na naše území již po záboru pohraničí v říjnu 1938. Ze svých domovských dep v Německu byly předány řadě výtopen na území Sudet: Aussig an der Elbe (Ústí nad Labem), Bodenbach (Podmokly), Böhmisch Leipa (Česká Lípa), Brüx (Most), Komotau (Chomutov). Samozřejmě i další lokomotivy řady 382-3 z jiných výtopen na bývalé československé území zajišťovaly (Bautzen, Bad Schandau, Dresden, Chemnitz, Zwickau atd.). Po obnovení hranic v roce 1945 bylo na československém území na šedesát lokomotiv této řady. Převážně byly v českém pohraničí, zatoulaly se i jinam - třeba 38.227 z depa Bautzen do Bratislavy. Většina jich byla postupně vrácena do Německa a jen 8 z nich bylo zařazeno do provozu u ČSD. ČSD tyto lokomotivy označily řadou 365.5 s inventárními čísly 500 až 507. Tendry byly označeny řadou 621.0 s inventárními čísly nad 800. Řada byla později změněna na 921.0. V prvních letech provozu jim zůstalo současně jejich původní německé označení na budce lokomotivy. O jejich trvalém zařazení k ČSD bylo rozhodnuto až koncem roku 1948 a tak teprve počátkem padesátých let bylo německé označení odstraněno. Lokomotivy této řady nebyly již přecíslovány novými inventárními čísly jako třeba řady 555.1, 555.0, 365.4 a 455.2 a s inventárními čísly od 500 dojezdily. U ČSD byly zařazeny ve výtopenách v Ústí nad Labem a Chomutově. Odtud spolu s lokomotivami řady 354.7 zajišťovaly osobní dopravu mezi Ústím nad Labem a Chebem. Později byly některé přeřazeny do výtopeny Děčín - východní nádraží a Lovosice. Odtud dopravovaly osobní vlaky do Prahy - Masarykova nádraží, společně s lokomotivami řady 377.05 (býv. DRB ř. 3810-40) a 488.0 (DRB ř.

191, předtím PKP ř. Pt 31).

Takto byly pravidelně provozovány až do roku 1955. V roce 1956 byla předána DR lokomotiva 365.5505 (DRB 38.312) výměnou za 534.0138, zavlečenou do Německa na samém konci 2. světové války. Vzhledem k nízkému počtu lokomotiv řady 365.55 u ČSD a zároveň dodávkám nových lokomotiv, se jejich počet začal snižovat. Nejvíce jich bylo vyřazeno v roce 1958, poslední dvě byly vyřazeny v roce 1959. Údaje o příslušnosti čísel DRB a ČSD u lokomotiv této řady jsou bohužel neúplné. Víme, že v roce 1958 byly v Děčíně zrušeny lokomotivy původního označení 38.265 a 38.304, jejich označení ČSD však neznáme. V Lovosicích byly v témže roce zrušeny 38.278 a 38.334. U poslední víme, že měla označení 365.5507. Lze tedy říci (považujeme-li za správný údaj že 38.258 byla 365.5500), že z osmi lokomotiv známe celkem šest původních čísel německých a k nim pouze tři čísla ČSD. Ve vzhledu lokomotiv řady 382-3 nedocházelo u ČSD k výrazným změnám. Nové označení bylo provedeno plechovými lakovanými tabulkami s červeným podkladem, bílým rámečkem a číslicemi. Dokud měly lokomotivy německé označení, jež bylo provedeno bílými číslicemi v místě původní tabulky a to pouze na budce, byla červená tabulka s číslem ČSD přibližně v místě tabulky Deutsche Reichsbahn. Na čele německé označení nebylo, tabulka s novým číslem byla umístěna nad dýmními dveřmi. Na tendru byla německá tabulka pouze vyměněna za novou. Po odstranění německého označení na budce se tabulka s ČSD označením nejspíše přemístila na původní místo německého čísla. Z lokomotiv byl pravděpodobně při první opravě odstraněn zvon. Nepochybně dostaly nátěr podle zvyklostí ČSD: byly celé černé, včetně kol. Nejpozději od počátku padesátých let byly jejich dýmníční dveře opatřeny rudou hvězdou. Je spíše domněnkou, že uhlák tendru byl zvýšen dřevěnou ohrádkou, stejně můžeme předpokládat, že vysoký komin lokomotiv byl



doplněn pro stroje ČSD typickým „límecem“. Úprava modelu není příliš náročná. S ohledem na nedostatečné podklady pro správné současné označení číslem německým a ČSD je nejvhodnější provedení z počátku padesátých let. Rudou hvězdu na dýmníčních dveřích, která sice do historické věrnosti patří, ale starším typům lokomotiv nesluší, je snadné ignorovat. Zbývá tedy jen černý nátěr a správné tabulky s čísly. Nátěr jemně provedeného pojezdu lokomotivy vyžaduje značnou trpělivost, zvláště u částí rozvodu. Nejlepší je lokomotivu alespoň částečně rozebrat. Rovněž pojezd tendru se lépe natírá, je-li tendr rozložený. Na model je možné doplnit „límec“ za komin lokomotivy, dřevěné zvýšení uhláku tendru a jiné drobnosti běžné v provozu parních lokomotiv - třeba „odložit“ černě umazaný žebřík na ochoz lokomotivy anebo na vanu tendru. Maličkostí je nabilení „budíků“ v budce lokomotivy. Popsanou snadnou úpravou lze získat velice hezký model skutečné československé lokomotivy. Zvláště černý nátěr pojezdu dodává ve srovnání s německou verzí lokomotivě eleganci i důstojnost.

**Jakub Likovský**  
Snímky: autor

### Literatura:

Bek J.: Atlas lokomotiv 6. Lokomotivy let 1945-1958. Praha 1982  
Griebel H.: ČSD-Dampflokomotiven. 2, Wien 1969

