



Lokomotiva řady 434 Československých státních drah (ČSD) byla určena pro vozbu nákladních vlaků. Výroba byla zahájena v roce 1917 pod řadovým označením 270 pro rakouské dráhy. Do konce války bylo vyrobeno 27 kusů a do roku 1920 bylo u BBÖ (ÖBB před rokem 1938) zařazeno do služby dalších 100 lokomotiv. Tyto nekomplikované stroje byly u personálu oblíbené a v provozu se osvědčily. V Rakousku byly poslední stroje vyřazeny z provozu v roce 1968. Po skončení první světové války se ocitly různé stroje v nově vzniklém Československu a jeho železniční správa nechala do roku 1930 vyrobít

dalších 119 kusů vlastními výrobci. Od roku 1924 obdržely lokomotivy nové řadové označení 434.1. Po druhé světové válce se jejich počet zvýšil na 199, protože byly převzaty další lokomotivy, z nichž většina sloužila v nákladní dopravě a na posunu. Z provozu byly vyřazeny většinou do roku 1972, poslední lokomotiva pak až v březnu 1976. Lokomotiva 434.1100 zobrazená vpravo, první lokomotiva vyrobená ve Škodovce, zůstala zachována v Národním technickém muzeu a je vystavena v muzejním depu Lužná, zatímco na levém obrázku je lokomotiva 434.2298 předchozí řady 170.

ŘADA 434.1 (ČSD)

Určení	lokomotiva pro nákladní vlaky
První rok výroby	1917
Konstrukční typ	1'D h2
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	17 443 mm
Hmotnost ve službě	68 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	1298 mm
Hmotnost na nápravu	13,6 t
Maximální rychlost	60 km/h
Výkon	1400 PSi
Počet vyrobených kusů	246



ŘADA 387.0 (ČSD)

Určení	rychlíková lokomotiva
První rok výroby	1926
Konstrukční typ	1'C 1'h3
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	23 050 mm
Hmotnost ve službě	92,64 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	1900 mm
Hmotnost na nápravu	17 t
Maximální rychlost	110 km/h
Výkon	2030 PSi
Počet vyrobených kusů	43

Rychlíkové lokomotivy řady 387.0, vyrobené v letech 1926 až 1937 v počtu 43 kusů, měly nahradit lokomotivy řady 365 , které byly s rychlostí pouhých 90 km/h pro rychlou osobní dopravu příliš pomalé. Na základě čerstvých zkušeností padlo rozhodnutí zvolit tříválcovou konstrukci. Návrh kombinoval rakouské konstrukční prvky s jednotnými lokomotivami DRG, které se v té době vyráběly. Na rozdíl od nich ale byly s ohledem na místní podmínky výrazně lehčí. Lokomotiva řady 387.0 byla mezi světovými válkami nejvýznamnější rychlíkovou lokomotivou ČSD. Znalci mluví o jedné z nejelegantnějších lokomotiv na světě, působivé i z pohledu výkonu. Kromě toho se díky nízké spotřebě paliva a maziv jednalo o mimořádně hospodárny stroj.



Rychlíkových strojů ČSD řady 498.0 bylo v letech 1946 až 1947 vyrobeno 40 kusů. Jednalo se o lokomotivu s uspořádáním pojezdu 2'D 1', které se pro její elegantní vzhled přezdívalo „Albatros“. Konstrukce vycházela z řady 486.0, která vznikla v roce 1938, a byla v mnoha bodech vylepšena. Hnací spřažená dvojkolí byla uložena ve stabilním příhradovém rámu, s centrálně mazanými kluznými ložisky. Lokomotivy měly svařované kotle, výklopný rošt ovladatelný z budky strojvedoucího a dvířka topeniště, která bylo možné ovládat pneumaticky nožní pákou. Lokomotivy s nátěrem v kombinaci červené a modré barvy vzbudily velký rozruch na národní i mezinárodní úrovni – a to nejen díky atraktivním liniím.

ŘADA 498.0 (ČSD)

Určení	rychlíková lokomotiva
První rok výroby	1946
Konstrukční typ	2'D 1'h3
Rozchod	1435 mm
Délka přes nárazníky	24 950 mm
Hmotnost ve službě	106,1 t
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	1830 mm
Hmotnost na nápravu	18 t
Maximální rychlost	120 km/h
Výkon	2210 PSi
Počet vyrobených kusů	40