



Parní lokomotiva řady 58.30 vznikala od roku 1958 v rámci tzv. přestavbového programu z řady G 12 (řady 58.2–5, 10–21). V letech 1958 až 1962 bylo v bývalé opravně DR ve Zwickau přestavěno 56 lokomotiv z různých původních železnic (včetně některých bývalých alsaských lokomotiv). Důvodem přestavby G 12 byl nedostatek výkonných nákladních lokomotiv s hmotností na nápravu 15 až 18 tun pro nízkohorské tratě v NDR. Zamýšlenou stavbu nového typu lokomotivy odvozené od válečné řady 42 v NDR nebylo možné realizovat z důvodu nedostatečného přidělu oceli Státní plánovací komisí. Nová zakázka zadaná Škodě na 80 strojů československé řady 556.0 též nebyla zrealizována. Nakonec bylo rozhodnuto o rekonstrukci strojů z řady G 12. Vzhledem k jejich již tak pokročilému opotřebení, zejména s ohledem na kotle, středové válce a hřídele náprav vznikla zásadní potřeba na opravy těchto strojů tak jako tak. Stroje dostaly v průběhu rekonstrukce mimo jiné i nově vyrobené svařované budky, nově vyvinutý kotel Reko se spalovací komorou nebo nové středové válce ve svařované konstrukci. Instalovaný kotel Reko 58E je vlastně kotel 50E, který byl s drobnými úpravami převzat a byl instalován také na lokomotivy Reko 50.35 a 52.80 i na novou lokomotivu DR řady 23.10. Kvůli delšímu kotli bylo nutné pro tento účel prodloužit tyčový rám, vpředu byl přidán kus plechového rámu. Vzdálenost mezi běhounem a prvním spřaženým dvojkolím se zvětšila o 300 mm a tím i celkový rozvor lokomotivy z 8 500 na 8 800 mm. I proto mohla být maximální povolená rychlost zvýšena z 65 na 70 km/h. Navíc bylo odstraněno výrazné slabé místo staré G 12, a to složitý a opotřebený náchylný ovládací pohon pro středový válec, který byl z důvodu vícedílnosti odstraněn z kluzných křížových hlav vnějšího ovládacího. Nahradila ji protiklika umístěná na rozvodu na levé straně lokomotivy. *(Zdroj: Wikipedia)*

Firma Saxonia Modellbau představila modelářům parní lokomotivu řady 58.30 ve velikosti TT. Jedná se o zcela nový model, u tohoto výrobce je to premiéra. K dispozici je jak analogová, tak zvuková verze (s patinou i bez ní), navíc je v nabídce ještě odstojená varianta bez pohonu, znázorňující vytápěcí lokomotivu. Model zapůjčil Martin Stejskal.

SAXONIA MODELLBAU - kat. č. 120129-GA



Vzhled a vybavení

Model je balen v platovém blistru zasunutém do rozměrově odpovídající, ne zbytečně předimenzované krabičky. Přibaleny jsou listy s popisem a pokyny. Doplnků je minimum, háky šroubovky i brzdové hadice jsou osazeny z výroby. Přibaleny jsou jen ochranné trubky pístnice, náhradní stupačky a topné spojky. Kola mají jemné paprsky, jejich počet odpovídá předloze. Rozvod je plastový. V tendru je DPS s patičí Next18 s vloženým dekodérem, pod ní se nachází reproduktor. Na obou čelech jsou kinematiky s normovanou šachtou a krátkým spřáhlem. Model měří přes nárazníky 184,3 mm. Přepočtem ze skutečných 22 110 mm vychází 184,25 mm, zde se výrobce trefil velice přesně. Kola spřažených dvojkolí měří 10,7 mm, přepočtením získáme 1 284 mm, v reálu mají průměr 1 400 mm. Průměr kol běhounů činí 8,2 mm, po přepočtu 984 mm, v reálu měří 1000 mm. Osvětlení je 2bodové teple bílé na obou čelech, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Model je vybaven také osvětlením pojezdu (F1), budky strojvedoucího (F2) a blikajícím topeništěm (F10) včetně zvuku přikládání uhlí. U analogové verze lze tyto světelné funkce rovněž používat, model má k tomu účelu zabudované posuvné mikropřepínače v tendru, lze se k nim dostat zespodu mezi podvozky. Lampy na pojezdu by možná mohly být o něco subtilnější, při porovnání s předlohou působí mírně přerostle, ale je to patrné zejména při pohledu z podhledu, což tak časté při provozu na kolejišti není.

Povrchová úprava je výborná, popisky krásně ostré a čitelné. Tato varianta modelu má již z výroby patinu. Nevypadá nejhůře, ale já nejsem zastávce z výroby patinovaných modelů. Jednak to zvyšuje cenu, jednak ne vždy musí být patina provedena k modelářově spokojenosti. Na tomto modelu sice neurazí, ale ani nenadchne. A rozdíl ceny mezi patinovanou a čistou verzí je 75 €, což je opravdu příliš. Zaplatit téměř dva tisíce Kč navíc za něco, co nakonec nemusí splňovat mé nároky, to bych opravdu nechtěl. Uhlí v tendru je „nasypano“ až po okraj. Navzdory tomu, že je to jen plastový výlisek, působí celkem pěkně. Stanoviště je kompletně vybaveno včetně sedaček a budíků, je tu i funkční sklopný můstek mezi lokomotivou a tendrem.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor umístěný v kotli a přes převodovku pohání čtvrté a páté spřažené dvojkolí. Všechna čtyři kola těchto dvojkolí jsou opatřena bandážemi. Jízda je plynulá a s vypnutým zvukem (F8) velmi tichá. Synchronizace odfukování válců s otáčkami kol je celkem dobrá, k posunu dochází jen pozvolně, takže to dojem nekazí. Sběr proudu je veden od všech čtyř dvojkolí tendru a od prvních tří spřažených dvojkolí, tedy celkem ze 14 kol, což je dostatečně spolehlivé. Sběrače přiléhají na kola zezadu a nejsou při běžném pohledu viditelné. Na tendru jsou oboustranně izolovaná dvojkolí s dělenou osou a proud je z kol veden přes hroty do plechové vložky podvozků. Ty jsou otočné, přichycené pomocí šroubků. Doporučený nejmenší průjezdný poloměr je 310 mm. Poloměry 286 a 267 mm lokomotiva sice projede, ale protioblouky působí problém, nemluvě o tom, že se na nich trápí a ani to není oku lahodící pohled.

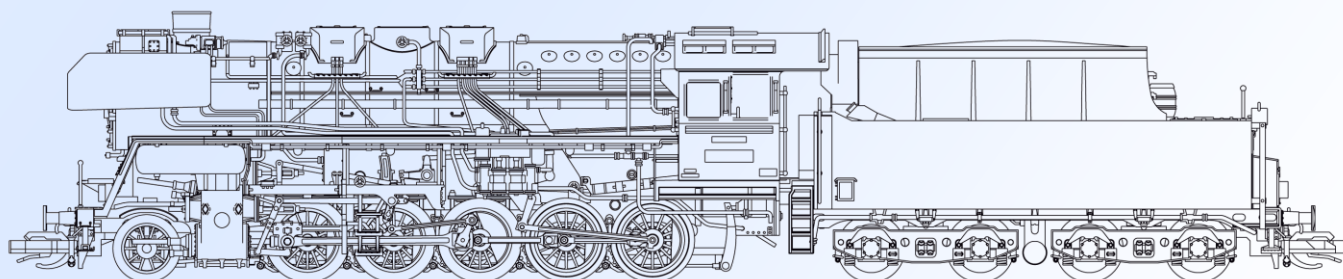
Model váží 203 g. Smíšený vlak o 16 vozech, 42 nápravách, s různými rozvory o celkové délce cca 150 cm zvládá na stoupání 42 ‰ před hranicí prokluzu. Po přidání dalšího 2nápravového vozu již bylo možno občas zpozorovat mírný prokluz.

Rozjezdová rychlost nastavená v dekodéru odpovídá 0,5 km/h, díky dostatečnému sběru jede lokomotiva i takto nízkou rychlostí spolehlivě a bez zastavení. Maximální rychlost činí 69 km/h. Z té po přerušení napájení dojede lokomotiva setrvačností do vzdálenosti 26 mm.

Závěr

Jakožto prvotina model samozřejmě trpí nějakými neduhy. Na TT-Boardu je obsáhlá diskuze, zabírající k dnešnímu dni úctyhodných 53 stran. Někdo si stěžuje na špatnou montáž, někomu se rozsypal rozvod. Problémů je samozřejmě více, co kus, to originál. U recenzovaného modelu po několika minutách provozu přestal fungovat zvuk, resp. se náhle ztišil na sotva slyšitelnou mez. Naštěstí se jednalo pouze o vadný reproduktor, který bylo možné nahradit jiným v ceně několika desítek korun. Další problémy se během zkušebních jízd nevyskytly, se zapůjčeným modelem jsem byl až do jeho vrácení bez výhrad spokojen.

Informace o předloze naleznete v němčině či angličtině na [Wikipedii](#).



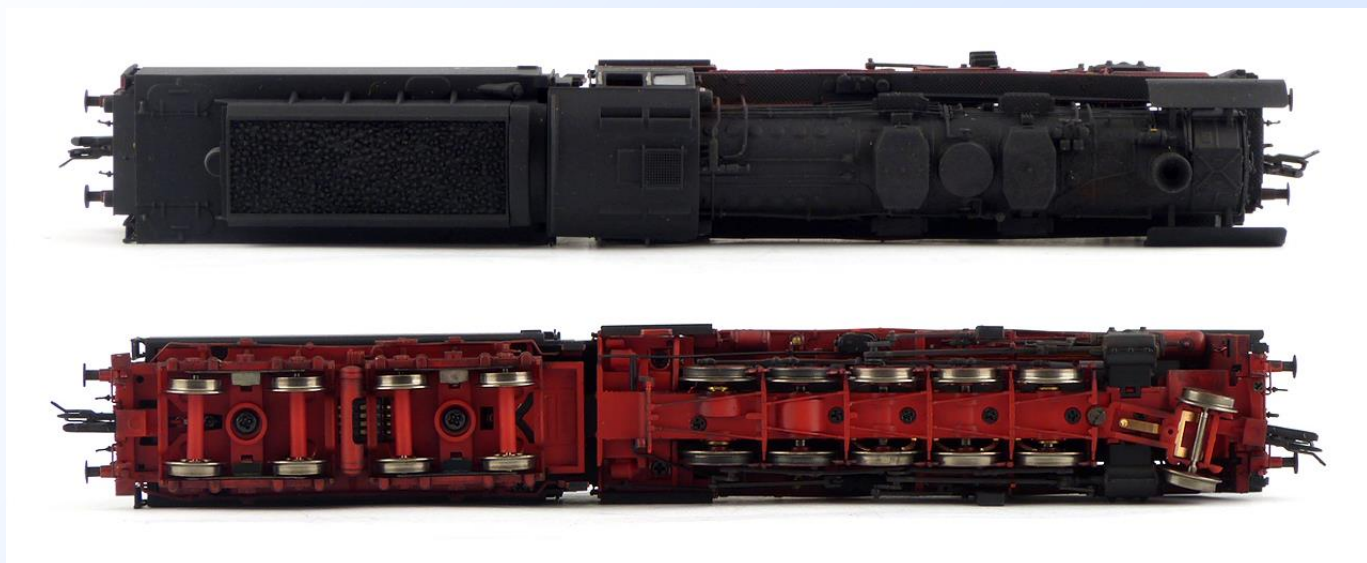
OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 a 2: Boční pohledy.



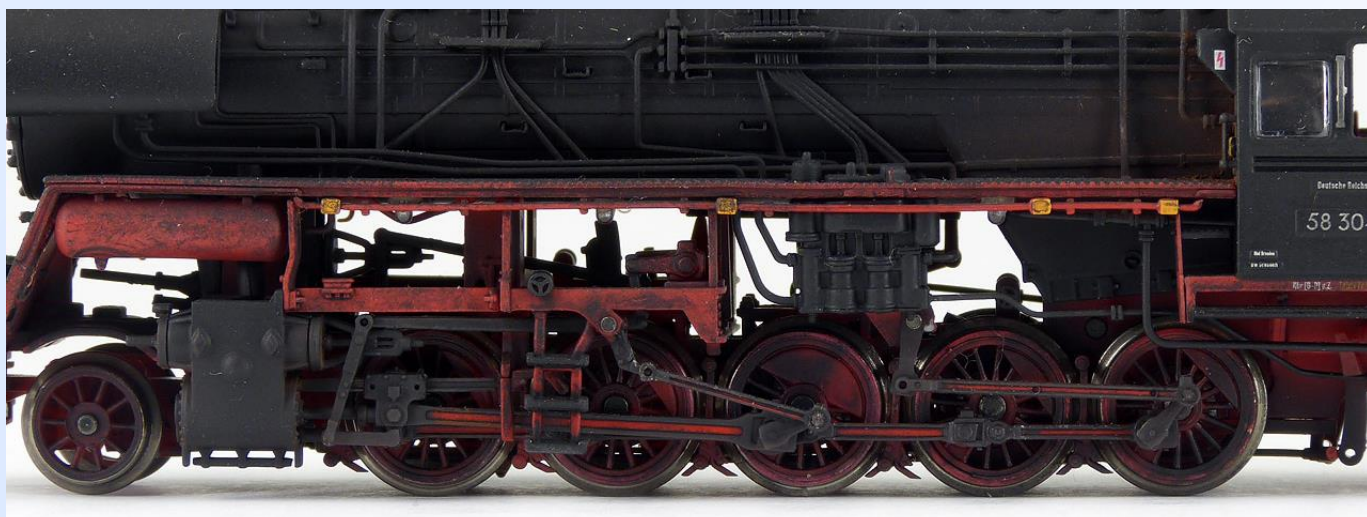
Obr. 3 a 4: Čelní pohledy.



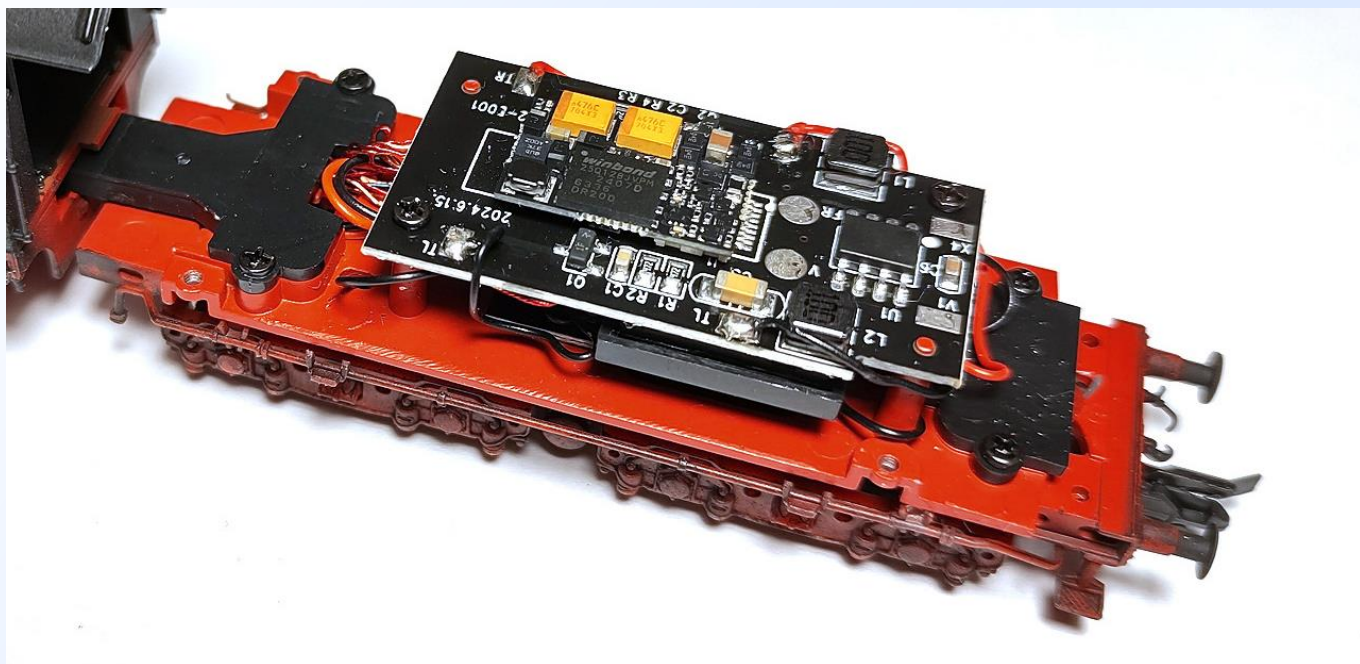
Obr. 5 a 6: Horní a spodní pohled.



Obr. 7: Spodek tendru – mezi podvozky je patrný 4pólový přepínač na ovládání světelných funkcí v analogovém režimu.



Obr. 8: Detail rozvodu na levé straně.



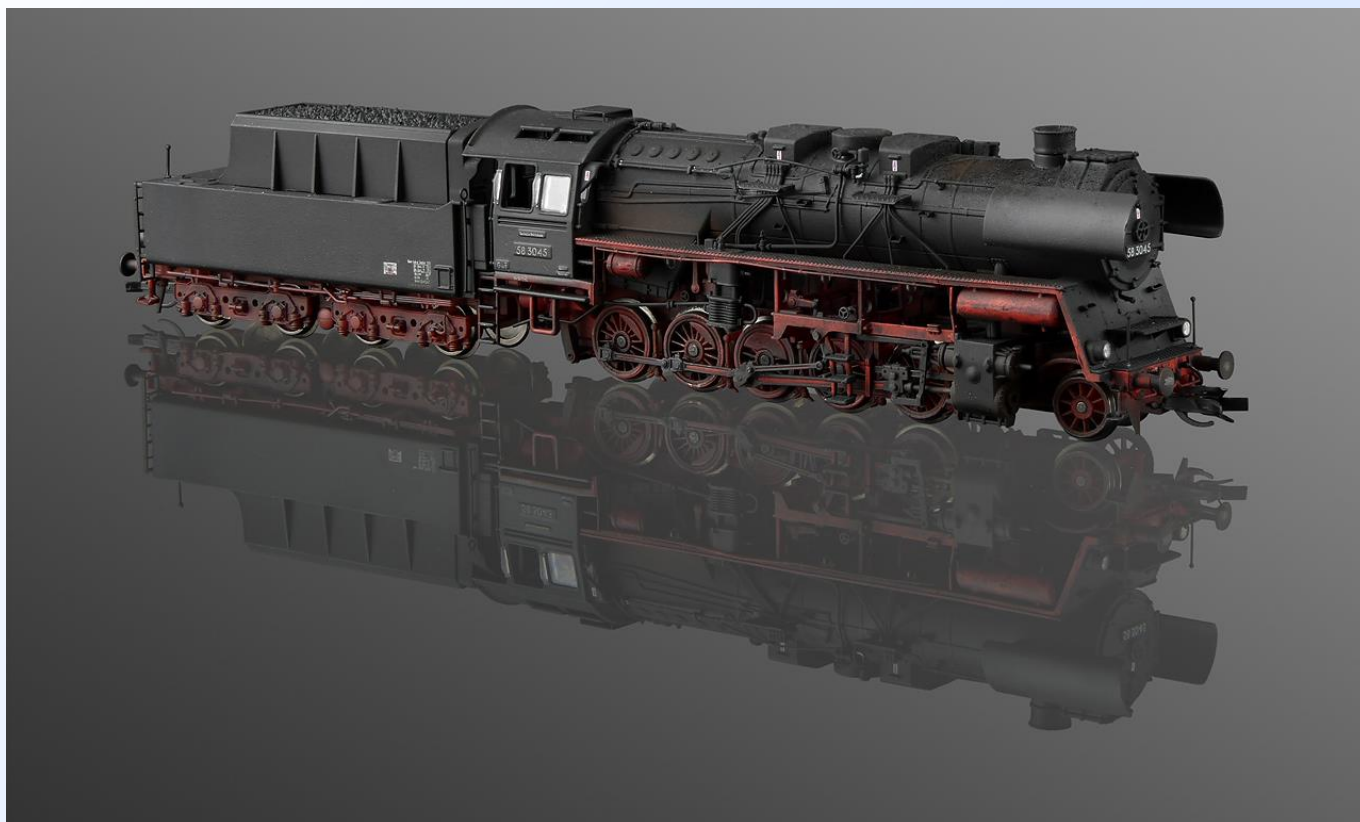
Obr. 9: DPS v tendru.



Obr. 10: Popisky.



Obr. 11: Celkový pohled na model.



Obr. 12: Celkový pohled na model.



Obr. 13: Osvětlení modelu.