

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 15

Vychází 4. dubna 1997

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

i přesto, že vydání prvního letošního čísla dalo na sebe dlouho čekat, je mojí povinností poděkovat dodatečně všem, kteří jste si na nás vzpomněli s novoročním přáním. Množství zajímavých a často netradičně řešených "péefek", ale i obyčejné dopisy plné milých a upřímných slov zaplnilo náš redakční stůl.

Začátek letošního roku byl pro železnici vskutku dramatický, když nakonec vyvrcholil stávkou a je jen otázkou, zda se konenčně ledy pohnou. Všichni chceme do Evropy a k tomu patří i podřídit se trendu v dopravním systému, který ve vyspělých státech sleduje daleko více hledisko ekologické únosnosti i bezpečnosti, než jsme si zvykli u nás. A pokud tedy nechceme přemírou automobilů likvidovat i nadále naši přírodu a přihlížet stovkám mrtvých a těžce raněných, které s sebou silniční doprava přináší, začneme konečně na všech úrovních logicky myslet, hodme za hlavu politikaření a dejme prostor skutečným odborníkům a tím zelenou naší železnici !!! Příští generace nám bude za tento krok bez pochyb vděčná.

Ing. Jiří Svoboda

Přijďte na Hamernický den !

Chcete-li se alespoň na chvíli vrátit do minulosti, pak máte ideální příležitost 17. května 1997. Muzeum Dr. Horáka pořádá v Dobřívě již tradiční 7. Hamernický den, jehož součástí jsou přehlídky řemesel, prohlídka vodního hamru, historický šerm, taneční a pěvecké soutěže i další akce.

A náš spolek při této příležitosti vypravil zvláštní vlaky s historickou parní lokomotivou 310.072, který odjede z Plzně hl.n. v 8.16 hod., zastaví na Doubravce a v Chrástu u Plzně. Z Rokycan do Mirošova odjedou vlaky v 9.25, 11.25 a 13.05 hod., zpět z Mirošova v 10.45, 12.32 a 15.20 hod. Z Rokycan bude vlak pokračovat do Plzně v 16.02, zastaví v Chrástu u Plzně a na Doubravce, do Plzně přijede v 16.52 hod.

Na nádraží v Mirošově se budete moci svést na historických drezínách, zakoupit upomínkové předměty i drobné občerstvení. Slíbena je i účast historického autobusu RTO, který by měl zajistit kyvadlovou dopravu mezi Mirošovem a Dobříví.

Srdečně Vás zvou pořadatelé !

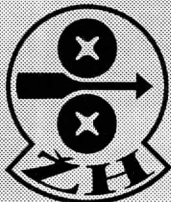


Dráha o metrovém rozchodu spojující Luzern a Interlaken Ost, zvaná též "Brünigbahn", je jedinou úzkorozchodnou tratí v síti Švýcarských spolkových drah, které letos slaví 150 let svého trvání.

100 let závodové dopravy ve Škodovce

Hlavní oslavy, jejichž součástí bude též výstava dopravních prostředků a jízdy zvláštních vlaků tažených parní lokomotivou, proběhnou v sobotu 21. června 1997 v prostoru hlavního závodu Škoda Plzeň.

V příštím čísle přineseme bližší informace !



**ŽELEZÁŘNY
HRÁDEK a.s.**

**Dlouholetý výrobce a dodavatel hutních výrobků
z ušlechtilých a neušlechtilých ocelí**

TRADICE - KVALITA - SPOLEHLIVOST

Vybráno z pamětní knihy žst. Mirošou Z historie "Mirošovky"

V roce 1882 postavila Akciová společnost českých obchodních drah trať z Mirošova do Nezvěstic a také přijímací budovu s dalšími stavbami v Mirošově i Nezvěsticích. 1. srpna 1883 byl uveden do provozu úsek z Rokycan do Mirošova. V době zahájení provozu vykonával zde službu personál České západní dráhy. Až 15. června 1889 byla zahájena též přeprava osob a kusového zboží.

Ve stanici Mirošov vykonával službu správce provozu technický úředník. Bylo zde sedm kolejí a zaústění vleček do koksoven, na důl č.14, důl "Gustav" a na hlavní šachtu. V té době se denně nakládalo průměrně 100 vozů kamenného uhlí.

Kromě uhelných dolů zde byly i Zbirožské železářny firmy Max Hoffengärtner, válcovna železa v Dobřívě a slévárna ve Strašicích.

Prvním správcem dopravního provozu byl inženýr Kvěch, který nakonec skončil svůj život sebevraždou na půdě staniční budovy. Po něm přišel inženýr Konášek, který po roce umírá. Následně byl jmenován provozním disponentem a přednostou Josef Hubeniak, jemuž podléhal veškerý provoz a služba na této trati. Po jeho smrti v roce 1904 jej vystřídal Josef Říha.

Přikosice byly tehdy samostatnou stanicí, které podléhala zastávka a nákladíště Mešno-Lipnice. Přednostou byl Adolf Czermak, po něm pak až do roku 1904 Ignác Pietsch. Po jeho smrti zůstaly Přikosice neobsazenou zastávkou a nákladíštěm a byly přiděleny ke stanici Mirošov.

V roce 1903 byla ukončena těžba uhlí, čímž přišlo o práci na tisíc horníků. Vlečky byly následně zrušeny s výjimkou na hlavní šachtu. Ta byla společně s hlavní šachtou a parní pilou prodána Antonínu Kellnerovi, který zde postupem času vybudoval velký dřevařský podnik.

Od 1.9.1909 je dráha Rokycany - Nezvěstice v nájmu rakouské státní dráhy a později podle zákona přechází do jejího majetku. Od té doby vykonával službu personál c.k. rakouských státních drah a původní personál byl služebně přeložen. Zůstali jen dělníci v denní mzdě. V té době byl zrušen i telegraf a nahrazen telefonním spojením s přístroji v Nezvěsticích, Lipnici, Mešně, Přikosicích, Mirošově a ve strážních domech 1 a 3. Přednostou se stal adjunkt Beno Havlík. Služba pro udržování trati byla přidělena odboru Plzeň I a později odboru Rokycany, vozební služba byla přidělena správě výtopy v Plzni.

15.11.1911 se stává přednostou adjunkt Václav Herejk. V té době byla postavena v km 4,091 vlečka firmy "Akciové železářny v Hrádku u Rokycan", později přibýly další vlečky - v km 0,797 firma František Veselý, v km 1,177 firma Eisner a Salyman a v km 0,731 firma Rauckmann. V Přikosicích byla postavena vlečka směrem k budově skladiště firmy "Hospodářské družstvo spol. s.r.o. v Rokycanech".

(pokračování přístě)
Jaroslav Moulis



Na dobovém snímku ze sbírky Karla Mařika jsou zachyceni zaměstnanci stanice Nezvěstice u lokomotivy 97.175, později u ČSD označené 310.080.

Novinka na tratích ČD Motorový vůz řady 811

Sériová výroba motorových vozů řady 810 (M 152.0) probíhala ve vagónce Studénka v letech 1975 - 84. Na tratích ČD jsou to v současné době jediné "malé" motorové vozy pro osobní dopravu na vedlejších tratích. Jejich vývoj začíná však již na přelomu 60. a 70. let. Od roku 1971 byl ověřován jejich pohon na vozech M 131.3001 a 3002. Z tohoto pohledu pak nastává vhodná doba nebo spíše nejvyšší čas ke zvýšení jejich užitných hodnot a prodloužení životnosti vhodnými rekonstrukcemi.

V Maďarsku probíhají rekonstrukce těchto téměř shodných vozů řady Bzmot sériové od roku 1994. Větší rozsah má však přestavba přípojných vozů Bzx na vozy motorové. Ty jsou kromě modernizací interiéru a dalších komponentů vybavovány motory RÁBA-MAN D10 UT-206 o výkonu 206 kW a převodovkami Voigt DIWA D836. Zajímavostí je, že již přibližně po pěti letech provozu řady Bzmot byly motory LIAZ nahrazovány novými RÁBA-MAN D2156 HM6U o výkonu 147 kW.

Z prvních rekonstrukcí vozů Baafx na řadu 811 u ŽSR se nakonec stala novovýroba motorových vozů za použití nových vozových skříní z MSV Studénka.

U ČD proběhla pouze úprava 28 vozů pro umožnění jednodušné obsluhy s přeznačením na řadu 809.

Až v roce 1995 započala v Pars DMN s.r.o. Šumperk rekonstrukce vozu 810 131. Vzhledem k nevyjasněným požadavkům ze strany ČD byla nakonec rekonstrukce zastavena a na voze provedena pouze oprava běžného rozsahu.

Další rekonstrukce se v Pars DMN rozběhla v roce 1996 a v současné době se blíží dokončení. Motorové vozy 811 082 a 811 494 (zůstávají zachována jejich původní inventární čísla) již absolvovaly první zkušební jízdy. V současné době se oživuje dvojčlenné řízení a spolupráce s vlečnými vozy se současně probíhajícími dokončovacími pracemi. Rekonstrukcí tedy prošla celá souprava doplněná o vlečné vozy 011 281, 310 a 012 001 (ex.010 306).



Rekonstruovaný motorový vůz 811 082 a vlečný vůz 011 281 při zkušební jízdě 24. ledna 1997 v Šumperku.

Základem rekonstrukce je dosazení inovovaného přeplňovaného motoru LIAZ M1.2B - ML 636 seřazeného na výkon 155 kW při 2150 ot/min. Motor splňuje požadavky mezinárodních norem na emise škodlivin a kouřivost. Přenos výkonu zprostředkovává modernizovaná převodová skříň PRAGA 2M 90.09 - I. S řadou 842 je sjednocen dosazený čistič vzduchu SPP 1200 R a pružný člen vložený mezi výfuk a turbodmychadlo.

Ovládání trakčního agregátu je elektrické a umožňuje dvojčlenné řízení vozů. Řídící pákou je přes zadávací jednotku a elektrický regulátor řízen akční člen, regulující dodávku paliva vstřikovacím čerpadlem.

Vozy jsou osazeny topným agregátem Eberspächer D 30 W a regulací skluzu nápravy. Stanoviště strojvedoucího je vybaveno (pokračování na str.3)

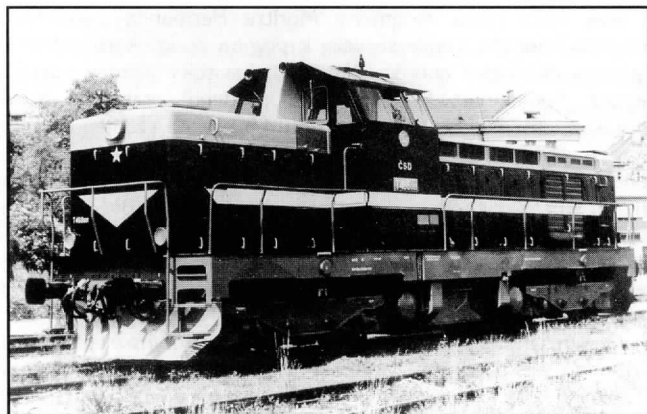
Ve zkratce

- Počátkem února jsme navštívili nově budovanou expozici úzkorozchodných průmyslových drah ve Starém Plzenci. Od jara 1994 se v areálu pionýrského tábora s podporou PS Václava Kratochvíla rodí předváděcí trať o rozchodu 600 mm. Parta tří nadšenců "Plzeňské železnice" tady ve svém volném čase a za své buduje z použitého kolejiva trať tvaru U, která dosáhne délky 250 m a převýšení cca 3 m. Zatím se podařilo položit 200 m kolejí a dvě výhybky, před dokončením je i objekt výtopny. Provozní exponáty zastupuje několikrát rekonstruovaná lokomotiva BN 15 (r.v. 1959, získána z Blovic), dále v současné době opravovaná BN 30R (r.v. 1961, z Jarošova nad Nežárkou) a čtyři dvounápravové vozy (2 výklopné, plošinový a s podélnou lavicí). Na zprovoznění čeká také další lokomotiva BN 30 (r.v. 1956, z Jarošova n. Než.) a další vozy. Pokud byste měli zájem podpořit činnost této skupiny a věděli o volném kolejivu, vozidlech či náhradních dílech (bývalé cihelny, lomy, apod.), dejte vědět na naši redakční adresu!

(Prr)

- Letošního roku uplynulo čtvrt století od zahájení výroby motorových lokomotiv řady 735 (ex. T 466.0) v ŽTS Martin. Prototyp byl vyroben v roce 1971 a následně po zkušebních jízdách s měřicím vozem předán 19.12.1972 k ČSD. Následovala pětikusová ověřovací série a další čtyři výrobní série, kdy bylo vyrobeno do roku 1979 celkem 304 lokomotiv této řady, z nichž šest kusů pro vlečkový provoz. Přezdívku "pielstick" jim přinesl spalovací motor typu 12PA4-185 vyráběný ve francouzské licenci. Jednalo se o dvanáctiválec s nepřímým komůrkovým vstřikem paliva o výkonu 930 kW při 1500 ot/min. Jeho předností byla také velmi malá měrná hmotnost, pouhých 6,13 kg/kW, což mělo příznivý vliv na vlastní hmotnost lokomotivy, určené především pro vedlejší tratě. Léta slávy těchto strojů jsou nenávratně pryč, a tak jsou postupně rekonstruovány na řadu 714.

(JD)



Na snímku ze sbírky Jiřího Casky je zachycena lokomotiva T 466.001 při zkušebních jízdách na tratích v okolí Martina. Tato lokomotiva byla zrušena 17.12.1990.

- 22. února v rámci akce "Den na sněhu" na Špičáku vyjel zvláštní vlak z Plzně vedený lokomotivou 475.111. I přesto, že se uvedená lokomotivní řada objevila v historii této náročné trati poprvé, zvládla svou jízdu na výbornou.

(Do)

- DB nabízejí od 1. března novou tarifně výhodnou jízdenku. Původní vikendová "Schönes Wochenende" má nyní rozšířenou platnost i v pracovní dny, kdy je možno ji využít po dva libovolné po sobě jdoucí dny. Cena 35 DM i možnost cestování 5 osob nebo 2 dospělých a 4 dětí zůstává v platnosti i nadále.

(Do)

- V roce 2001 bude dána do provozu nová trasa S-Bahn mezi Leipzig a Halle. Na 32,3 km dlouhém úseku bude 12 zastávek. (Do)

- Miliardovou investici do nákladní dopravy prezentují nové lokomotivy řady 152, které DB objednaly a v počtu 195 kusů budou postupně dodány do roku 2001. Tyto stroje vznikly projekční spoluprací firem Siemens a Krauss-Maffei. Trifázové asynchronní motory o celkovém výkonu 6,4 MW umožní provozní rychlost 140 km/hod. Čtyři lokomotivy vyrobené v ověřovací sérii se již v současné době podrobují provozním zkouškám a od příštího roku se začne se sériovou výrobou.

- Motorové vozy řady 820 ve svém novém působišti v Čerčanech dlouho nevydržely a již dnes je můžeme spatřit v Kralupech.

- V letošním roce s hrdostí slavi Švýcarské spolkové dráhy své 150. narozeniny. Od března do listopadu mnoho železničních stanic počít svou návštěvou putovní výstavní vlak, v prázdninových měsících pak oslavy vyvrcholí řadou zvláštních jízd a dalšími doprovodnými programy. Již dnes je v historickém muzeu v Lausanne k shlédnutí výstava věnovaná železničním tratím v okolí Ženevského jezera a potrvá až do 31. srpna, 26. dubna bude součástí oslav také přehlídka parníků v Luzernu, ve dnech 10.- 11. května bude ve stanici St. Gallen přehlídka a zvláštní jízdy vysokorychlostních souprav, kde se poprvé představí i švýcarská IC 2000 a ve dnech 17.- 19. května si přijdou na své příznivci úzkého rozchodu na muzejní dráze Blonay - Chamby.

- Už jen na jediné lokálce v západních Čechách můžete spatřit lokomotivy řady 720 (ex. T 435.0) na pravidelných tratových výkonech. 33 km trati mezi Mariánskými Lázněmi a Bečovem nad Teplou se stalo posledním útočištěm pro čtyři chebské "hektory" čísel 022, 046, 121 a 145, které se tu střídají na manipulačních vlcích. Z Mariánských Lázní vlak odjíždí v 7.20. Větší, 45 minutovou zastávku, má v Teplé. Nazpět se vrací v 11.07. Po příjezdu do Mariánských Lázní provádí několikahodinový posun, kdy zajíždí i na místní vlečky. Zbrojení lokomotivy se provádí přímo ve stanici. Drtivou většinu přepravovaných nákladů tvoří dřevo z místních lesů.

(Mr)

Motorový vůz řady 811

(dokončení ze str.2)

tlačítkem bdělosti zabezpečovacího zařízení KBS -E, registrační rychloměrnou jednotkou METRA řady LT, přípravou pro zabudování radiostanice TRS 47 TESLA Pardubice, pultem signalizace poruchových a mezních stavů, apod. Komunikaci s cestujícími zprostředkovává opticko-akustický systém "zastávka na znamení". Přípravuje se též dosazení zpětných zrcátek.

Současně se změnou pohonu a řízení jsou ve snaze o zlepšení kultury cestování provedeny některé úpravy interiéru. Zasklení oken v oddílech je provedeno determálními tvrzenými skly PLANIBEL. Nové jednotlivé sedačky mají opěrku hlavy a čalounění textilním potahem. Dalšími je např. keramický stojan WC, držáky jízdních kol, apod. Původní vstupní předsuvné dveře je možné ovládat elektropneumatikou ze stanoviště strojvedoucího i samoobslužně cestujícími.

Záměr o zvýšení bezpečnosti proti požáru vedl k dosazení zesílené palivové nádrže a elektromagnetického ventilu pro přerušení přívodu paliva v případě požáru. V jednání je také dosazení samohasícího zařízení DEUGRA německé výroby.

Modernizovaná souprava patří DKV Valašské Meziříčí. Její provoz by měl ověřit realizované změny a na základě připomínek a zkušeností připravit pak nejvhodnější řešení pro případné sériové modernizace. Zda bude mít provozovatel o další rekonstrukce zájem i dostatek finančních prostředků, není v současnosti ještě známo.

Ing. Ivo Soukup

Výzva

Pro přípravu publikace "Motorové vozy ze Škodovky" sháním veškeré informace a fotodokumentaci. Jiří Caska, Boční 916, 396 01 Humpolec, tel.0367/534626.

Výměnné modelářské burzy se konají:

v lokomotivním depu Praha Masarykovo
19. dubna, 17. května a 14. června 1997

v železniční stanici Pardubice
12. dubna 1997

V roce 1997 jubilují tratě

- 1.3. 115 let Praha Vršovice - Modřany
- 19.3. 115 let Hradec Králové - Ostroměř
- 25.3. 115 let Sadová - Smiřice
- 1.5. 140 let Lipník nad Bečvou - Nový Bohumín
- 2.5. 60 let Střelná - Horní Lideč
- 12.5. 125 let Chomutov - Vejprty
- 16.5. 100 let Hodonín - Zaječí
- 28.5. 15 let přeložka Ústí nad Labem západ - Bohosudov
- 1.6. 110 let Bzenec - Kunovice
- 105 let Hrachovec - Rožnov pod Radhoštěm
- 19.6. 70 let Veselí nad Moravou - Lipov
- 22.6. 100 let Mělník - Mšeno
- 27.6. 100 let Rakovník - Žlutice
- Protivec - Bochoř
- 29.6. 105 let Opava východ - Horní Benešov
- 95 let Louny - Libochovice
- 1.7. 115 let Kopidlo - Libáň
- Porčany - Sadská
- 95 let Tanvald - Kofenov
- 3.7. 125 let Praha Smíchov - Hostivice

115 let trati Vršovice - Modřany

Zákon č.56 z 25. května 1880 specifikoval výhody, které mohly být novým stavbám místních drah poskytnuty. Nešlo pochopitelně jen o úlevy v oblasti stavební a vybavení tratí, ale zajímavým bylo i osvobození od různých poplatků při zakládání a financování a nakonec i třicetileté zproštění od daní. Kromě toho mohla být zvláštním zákonem v konkrétním případě výstavby dráhy poskytnuta i přímá státní finanční podpora.

Za těchto podmínek byla budována i dráha z Vršovic do Modřan pod hlavičkou společnosti Českých obchodních drah. Byla to jedna z prvních tratí, kterou známý stavitel ing. Jan Muzika společně s Karlem Schnabelem pro tuto společnost stavěli.

S výstavbou tratí se započalo na jaře roku 1881 a stavební práce probíhaly tak rychlým tempem, že již 1. března 1882 mohl být na tomto 12,3 km dlouhém úseku zahájen provoz. Vlastně jedinými terénně náročnými stavbami byl 94 metrů dlouhý tunel pod Bohdalcem a hluboký zářez Homolí u Krče.

Provoz zde zahajovala parní lokomotiva řady 85.05 dodaná lokomotivkou Sigl ve Vídni a "krauska" řady 96.08, o rok později k nim přibyla další 96.12 a v dalším období se vystřídaly stroje řad 300.6, 310.0, 320.2, 331.0, 344.0,1,6, 400.1, 414.0, 421.0, 422.0, 423.0, 431.0, 433.0, 434.0,1,2, 524.0,1, 534.0,03 a výjimečně při výlukách v úseku Vršovice - Krč taktéž 475.1 a 498.1.

Z motorových vozů vzpomeňme řady M 120.0, M 130.1,3,4, M 131.0, M 131.1, M 262.0, M 286.0, M 296.1,2 a z motorových lokomotiv T 212.1, T 435.0, T 444.0,1, T 458.1, T 466.0,2, T 478.1,2, 749, v úseku Vršovice - Krč taktéž T 669.0 a T 679.1.

Za zmínku jistě stojí skutečnost, že se na této trati již v roce 1899 zkoušel ing. Křižíkem upravený tramvajový vůz na akumulátorový pohon a v roce 1905 dva parní vozy "Komarek" řady M 124.0.

Tato trať byla zpočátku využívána převážně pro nákladní dopravu a osobní přepravu zajišťoval pouze jeden pár smíšených vlaků. Kromě již známého cukrovaru postupně přibýly vlečky do válcovny, cihelny, pískovny, parní pily, čokoládovny a dalších.

Rozmach osobní dopravy přineslo postupné prodloužení dráhy v roce 1897 do Dobříše s odbočkou v Jilovém u Prahy do Čerčan, čímž se zpřístupnila trampská a rekreační oblast podél Vltavy a Sázavy. To už je ale jiná historie, plná romantiky, kterou ve svém obsáhlém díle zpracoval pan Miroslav Berka a vyšla pod titulem "Posázavský pacifik" v Nadasu v roce 1991. Vřele doporučujeme!

Stopou elektrických lokomotiv

Zvykli jsme si spojovat železniční historii pouze s parními lokomotivami a neprávem pozapomněli na vozidla ostatních trakcí. Vždyť i elektrické lokomotivy mají svou bohatou historii psanou množstvím fyzikálních objevů v oblasti elektrotechniky a magnetismu. Pojďme a vydejme se v několika pokračováních právě stopou elektrických lokomotiv.

Aby se poprvé mohl roztočit elektrický motor, předcházela dlouhá cesta bádání. Prvním krokem bylo zjištění vztahu mezi magnetismem a elektrinou. To se poprvé v historii podařilo roku 1820, když dánský fyzik Hans Christian Oersted zjistil, že elektrický proud vychyluje magnetku. Když v roce 1831 Angličan Michael Faraday a nezávisle na něm i Američan Joseph Henry objevili princip elektromagnetické indukce, položili vlastně základ pozdější výroby elektrické energie. Sám Faraday sestrojil a předvedl model dynama na výrobu elektrického proudu. Následovaly konstrukce magnetoelektrických strojů s permanentními magnety, za nimiž se skrývá nepochybně jméno André Marie Ampère, patříci francouzskému fyzikovi a matematikovi. První prakticky použitelný elektromotor, se kterým poháněl svůj člun proti proudu Něvy, sestrojil Moritz Hermann Jacobi v roce 1838. V roce 1845 si pak nechává Angličan Charles Wheatstone patentovat svůj elektromagnetický stroj s cizím buzením, v roce 1859 Ital Antonio Pacinotti sestrojil elektromotor s kruhovou kotvou.

V letech 1866-67 téměř současně Charles Wheatstone a Werner Siemens zkonstruovali na základě principu indukce, jenž ukázali Faraday a Henry v roce 1831, nový progresivní typ dynama na výrobu stejnosměrného proudu. V roce 1869 přichází Belgčan Zénobe Theofil Gramme s dynamem vybaveným prstencovou kotvou, jež vycházela konstrukčně z kruhové kotvy. Jeho stroje snížily náklady na výrobu elektrinu a získaly si tak velkého uznání. O čtyři roky později nahrazuje německý elektrotechnik Fridrich Hefner Alteneck prstencovou kotvu novou bubnovou.

Rok 1873 spolu se jmény Moritze Hermannu Jacobiho a Henricha Fridricha Lenze se váže k prvním praktickým pokusům o přenos elektrické energie. Na ně o dva roky později navazuje Feodor Apollonovič Pirockij, když předvedl praktický pokus přenosu elektrické energie o výkonu 4,5 kW na vzdálenost 1 km. V roce 1880 tento vědec koná pokusy přenosu kolejnicemi koňské dráhy v Petrohradu a o dva roky později Marcel Deprez při příležitosti elektrotechnické výstavy v Mnichově předvedl úspěšný pokus o dálkový přenos do 57 km vzdáleného Meisbachu.

V letech 1885-87 Nikola Tesla a na něm nezávisle i Gallileo Farraris objevili princip točivého magnetického pole i vícefázových proudů.

Osmdesátá léta minulého století jsou odbobím všeobecného rozmachu elektrárností, zejména v Americe a Anglii. Ale ani v Čechách se nezaspalo a již v roce 1887 Křižíkův elektrotechnický závod buduje první elektrárny na Jindřichohradecku a vzápětí i v Praze.

Konec století pak přináší rozmach střídavých vícefázových proudů. V roce 1891 vybudoval Michail Dalivo-Dobrovolskij pro výstavní účely dálkové vedení dlouhé 175 km z Frankfurtu do Laufenu. Vodní turbína poháněla třífázový generátor, jehož napětí se transformovalo na 25 kV a pak zpět na 100 V. U nás se výrobě vícefázových zařízení věnuje Emil Kolben ve své elektrotechnické továrně ve Vysočanech. Již v roce 1905 stavi generátory o výkonu 5 MW při napětí 11,5 kV pro elektrárnu v Londýně.

Jak je vidět, v nelitostném boji s Edisonem, zastáncem stejnosměrného proudu, nakonec vítězí Nikola Tesla s třífázovým střídavým, který pro své značné výhody doznává ohromného rozmachu.

Tolik stručný nástin bohaté historie bádání a objevů, které daly nutný základ konstrukcím elektrických lokomotiv. O nich konkrétně v příštím pokračování.

-ijs-

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Připravuje Ing. Jiří Svoboda, sazba a DTP Lokálka Group

Kontaktní adresa: Lokálka Group, P.O.Box 30, 337 01 Rokycany