

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Číslo 19

Vychází 19. prosince 1997

Cena 3,- Kč

Milí železniční přátelé,

nad stránkami dnešního vydání se scházíme v samém závěru roku, pro naši železnici velmi pestrém i dramatickém. Pro některé ještě drama vrcholí přezkouškami z nových služebních předpisů, které jak exministr Říman ve 47. čísle Železničáře citoval: „jsou velkou revolucí na železnici v mnoha směrech“. Provozní zaměstnanci jsou jistě zcela jiného názoru a pan exministr je určitě ani nedržel v ruce.

Konec roku bývá časem hodnocení uplynulého období. To ani pro náš spolek nebylo vždy jednoduchou záležitostí. Řadu cílů jsme dokázali naplnit jen díky podpoře našich spolupracovníků a sponzorů, kterým patří upřímné poděkování. O to větší, že se jejich řady stále více zužují, ať již z vlastních finančních důvodů nebo prostého nezájmu. Proto je na místě poděkovat těm stále věrným, ke kterým patří Želežárny Hrádek a.s., Ferra a.s., rokycanská pobočka České spořitelny a.s., Škoda Doprava s.r.o. a města Rokycany a Mirošov. Přestože v letošním roce naše publikační činnost poněkud usnula, patří velký dík i všem, kteří umístěním své reklamy podporují i toto naše konání.

A co bychom rádi zvládli v roce příštím? Rozhodně chceme daleko více rozšířit spolupráci s regionem v oblasti kulturního života a k tomu pochopitelně využít i náš nově zprovozněný motorový vůz M 131.1386 z roku 1954. Množství sil i finančních prostředků si nadále vyžádá i oprava vlečného vozu Clm z roku 1935. Připravované nostalgické jízdy jsme se snažili již zapracovat do připravovaného „kalendáře“, o případných dalších budete informováni obvyklým způsobem. Ani publikační činnost nezůstane stranou, i když nebudeme z důvodů konkurenčních s předstihem zveřejňovat náš ediční plán.

I v příštím roce předpokládáme vydání 5 čísel občasníku Lokálka. Můžete je zakoupit společně s dalšími našimi produkty v pražské prodejně Nadatur, v nádražním kiosku v Rokycanech, v prodejně Model train v Plzni, Ž+Ž Model v Českých Budějovicích, PRESENT v Mladé Boleslavi, MMR v Ústí nad Labem, Modely KRESTA na nádraží v Bohumíně nebo Guth na nádraží v Roudnici nad Labem. Rozjednaná jsou i další místa, např. informační kancelář na plzeňském hlavním nádraží, CK ČD v Brně a Hradci Králové.

Těm, kterým nevyhovuje ani jedno z uvedených míst, opět nabízíme formu předplatného: na adresu našeho spolku zašlete složenkou C částku 40,- Kč a o víc se nemusíte starat. Na adresu uvedenou v odesílateli (nebo jinou, pokud ji uvedete do „zprávy pro příjemce“) Vám vždy ihned po vydání zašleme výtisk. Ti, kteří budou chtít zasílat dražší poštou, pošlou složenkou pouze 20,- Kč.

Závěrem nezbyvá, než Vám popřát klidné a spokojené prožití vánočních svátků a svěží vykročení do roku nového.

Ing. Jiří Svoboda



Spatřit „hektora“ v traťovém výkonu se stalo na našich tratích již velkou vzácností. Na trati mezi Mariánskými Lázněmi a Bečovem nad Teplou můžeme ještě spatřit 720 145 tak, jako jej zachytil objektivem fotoaparátu Martin Reiser.

Pf 1998

Všem našim spolupracovníkům a příznivcům děkujeme za přízeň a podporu naší činnosti, v novém roce přejeme hodně zdraví a osobní spokojenosti.

**Zanechte doma své automobily
a pojedte s námi na Moldavu vlakem !**

Tak zní výzva Klubu přátel Krušnohorské železnice Most - Moldava, který připravil na 25. a 26. prosince 1997 jízdy vlaků vedených soupravou šedesátých let. Odjezd z Mostu v 8.56, z Litvínova v 9.14, z Dubí v 9.53 hod. (přípoj autobusy MHD č.24 z Teplic, Benešovo nám. odj. v 9.10 hod.), odjezd zpět z Moldavy v 15.07 hod.



ŠKODA DOPRAVA s.r.o.

100 let dopravy ve Škodovce

100 let zkušeností v dopravě a spedici

Přečetli jsme za Vás

ze „Zájmu strojvůdce“ dne 15. prosince 1935

V dopravně - technickém výboru sněmovny promluvil o stavu ČSD ministr Bechyně, který řekl: „Dobře víme, že zasedáme ve výboru technicko - dopravním, nikoli rozpočtovém. Přes to zahájím svůj výklad některými daty rozpočtovými. Jde mi o to, abyste, pánové, při posuzování naší práce nepouštěli se zřetele finanční stav, v němž se ČSD nacházejí. Nejvyšším pánem drah není ministr a ministerstvo železnic; není to ani podnikový správní sbor. Nejvyšším pánem ČSD jest náš stamiliónový deficit. Je to pán bezohledný a tvrdý, někdy i nemilosrdný. Mluví nám do všeho; mluví do naší činnosti investiční a obnovovací, mluví do politiky tarifní a personální, do služby dodávkové - a mluví velice jednostranně. Demokracie jest diskuse - ale náš deficit není demokrat, je to autokrat, je to dokonce diktátor, který nediskutuje, nýbrž vládne nad námi všemi. Pod touto tvrdou vládou trpíme všichni, ona nám brání vyhovět ve všem a všude potřebám cestujících i dopravujících zákazníků, jakož i našeho personálu. Činíme, seč jsme. Posuďte sami, pánové, jak jsme za takového stavu věci plnili svůj úkol.

Návrh rozpočtu podniku Československé státní dráhy na rok 1936 počítá s celkovou ztrátou okrouhle 696,000.000 Kč, tj. se ztrátou asi o 31,000.000 Kč vyšší, než s jakou počítal rozpočet na rok 1935. Aby tyto číslce nevzbudily snad dojem, že železniční podnikový rozpočet na příští rok znamená zhoršení finanční situace železničního hospodářství, je třeba doprovodit je bližším vysvětlením a nástinem současného stavu železničního podniku ve světě vývoje posledních let:

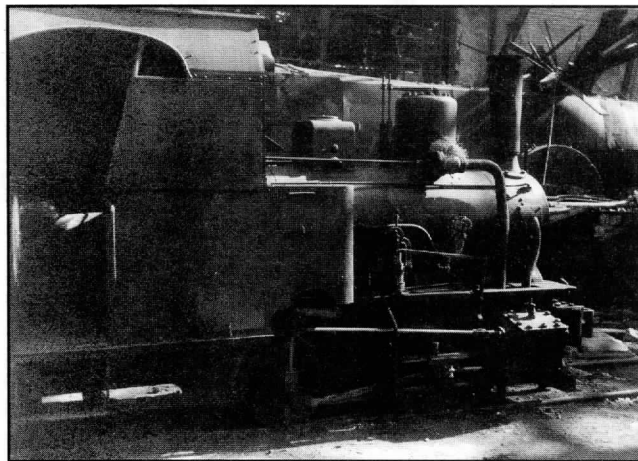
Posledním a zároveň nejúspěšnějším rokem konjunktury byl rok 1929, kdy bylo dosaženo zisku okrouhle 140,000.000 Kč. Přelom, který nastal koncem r. 1929, projevil se bilančními ztrátami v následujících letech. Největší ztráta byla zaznamenána v r. 1932 částkou 890 miliónů Kč. Byla snížena již v r. 1933 intenzivní úsporností na 834 miliónů Kč. V roce 1934 došlo k dalším úsporným opatřením, což se projevilo při jistém zlepšení hospodářských poměrů a výsledků přepravních snížením celkového schodku na částku asi 669 mil. Kč. V uplynulých měsících letošního roku lze konstatovat postupné zesilování železniční dopravy, které přineslo v průměru asi 3% vzrůst přepravních příjmů ve srovnání se stejnou časovou základnou loňského roku.

Byli-li přes tyto příznivé symptomy předložen rozpočet, který jest -byť o částku poměrně nevelikou- ve schodku větší, než byl rozpočet na r. 1935, stalo se tak ze dvou důvodů. Především vedl železniční správu příkaz opatrnosti při odhadu očekávaných příjmů. Není totiž dostatečné jistoty, že jejich zlepšení v poslední době se udrží i v roce příštím. Byť i lze sdílet pocit, že hospodářské poměry a tím i situace železnice jsou na cestě k lepšímu, nabádá přece k opatrnosti okolnost, že situace železnic v řadě evropských zemí se po přechodném zlepšení opět zhoršila. Některé cizí dráhy, např. spolkové dráhy švýcarské, belgické dráhy a velké železnice francouzské vykazují v první polovině letošního roku opět nepříznivější příjmové výsledky a nové poklesy v dopravě. Preliminováni jsme proto příjmy v roce 1936 s přihlédnutím k těmto momentům. To platí zejména o preliminarích příjmů z dopravy osob, který byl poněkud snížen.

Druhou příčinou mírného zvýšení schodku jest nezbytnost zvýšení železničních výdajů. Během posledních let byly tyto stlačeny proti r. 1929 skoro o čtvrtinu. Bylo třeba velkého úsilí s výdaji takto zmenšenými vystačiti a obstarati všechny úkony železničního podniku. Při jistém vzrůstu přepravních výkonů je pochopitelné, že vzrůstá i náklad s novými výkony spojený. Na výši výdajů nemohlo zůstat také bez vlivu odhodlání vyvoditi důsledky z poznatku, že jejich redukce nebo již pouhé setrvání při loňské výši působily by nepříznivě na udržení a zdokonalení věcných i osobních předpokladů zdárného hospodářství provozního. Pohybuje-li se i při uplatnění těchto hledisek navrhované zvýšení výdajů pouze na výši asi 1/2 výdajů loňských, svědčí to jistě o tom, že při pracích na letošním rozpočtu bylo postupováno svědomitě a podle všech požadavků šetrnosti.

Význačnou část předloženého rozpočtu tvoří investiční rozpočet podniku ČSD. Jeho výše, dosahující částky jedné miliardy a třiceti miliónů Kč, vyplývá z úvah o nutnosti udržeti čsl. dráhy v řádném stavu, jak jsem se toho již částečně dotkl, a ze stále naléhavější potřeby připravit je i pro budoucnost tak, aby mohly vždy splniti svoje poslání podle požadavků moderní doby. Proto je nutné zabývat se s nejvážnějším úsilím problémem technického zdokonalení našich drah a nedopustiti jejich zastarání

Vybráno ze starých archivů



I dnešním archivním snímkem se vracíme do historie závodové dopravy v plzeňské Škodovce. Zajímavostí byla i úzkorozchodná železniční síť o rozchodu 900 mm používaná v provozu tehdejších hutí, jejíž provoz obstarávala dvouspřežní lokomotiva typu Bu 2 vyrobená a dodaná v roce 1920 lokomotivkou Orenstein & Koppel.

O čem se mluvilo v Lesném

aneb „Jak dál v železniční nostalgii“

O víkendu 21.- 23. listopadu 1997 se uskutečnilo v rekreačním středisku děčinského depa v Lesném u Jiřetína již sedmé setkání přátel železnice a železniční nostalgie, aby si vyměnili své zkušenosti a naplánovali další činnost.

Celé setkání probíhalo na velice vysoké odborné úrovni, za což patří poděkování především pracovníkům Drážního úřadu, kteří připravili a řídili scénář akce. Jejich jednotlivá vystoupení byla opřena o literu nejvyšší právní normy, kterou je Zákon o drahách. Účastníci tak získali řadu cenných, avšak bohužel často dost podceňovaných informací ve vztahu k technickým požadavkům na provozovaná vozidla spolu se specifiky určených technických zařízení. V množství informací nezůstaly samozřejmě bez povšimnutí požadavky na způsobilost osob k řízení drážních vozidel. V následné diskuzi pak bylo vysvětleno množství specifických dotazů jednotlivých účastníků.

Pracovníci GR ČD, kteří se zúčastnili především z vlastního zájmu, informovali o všeobecně známé špatné finanční situaci ČD, která se samozřejmě odrazí v nedostatku finančních prostředků na údržbu a opravy historických vozidel ČD a bude následovat jejich postupné odstavování.

Další část setkání byla věnována přípravě „Kalendáře nostalgických jízd“ na příští rok včetně vzájemné koordinace termínů konání jednotlivých akcí. Motivujícím faktorem k seriózní přípravě byla i informace DOPO 21, že uvedené akce budou osvobozeny od poplatku za použití dopravní cesty. Letos se výroby i financování kalendáře ujal nakladatelství Nadatur, jehož zástupci informovali o technických podmínkách zhotovení i svých dalších plánech.

Určitým zklamáním byla celková pasivita Asociace železničních společností, která si dala při svém založení v roce 1995 za cíl právě podporu a koordinaci činností spojených se železniční nostalgii. Ani sám předseda při své sobotní návštěvě v Lesném nedokázal přítomné seznámit s další konkrétní činností Asociace, a proto opět z úst mnohých přítomných zazněla otázka, k čemu vlastně potřebujeme Asociaci. O tom bude muset výkonný výbor přesvědčit své členy na nadcházející valné hromadě.

Závěr setkání vyzněl v jednoznačné podpoře takovýchto vzájemných setkání, i když by nebylo marné v budoucnosti třeba zněnit místo konání. Rozeslaný adresář všech zúčastněných navíc umožní vzájemnou operativní komunikaci i během roku. A pro všechny, kteří se budou chtít zúčastnit dalšího ročníku, poznamenejte si termín 13.-15. listopadu 1998.

-ijs-

Ve zkratce

Jeden ze čtrnácti vyrobených škodovských „Modrých šípů“ se dočká svého znovuzprovoznění. Do jeho náročné rekonstrukce se pustili odborníci v depu Vrútky, kteří pro tyto účely obdrželi z MDC v Bratislavě tři vraky těchto kdysi slavných motorových vozů. Generální opravu spalovacího motoru si vzala za své zvolenská ŽOSka, do opravy elektrických točivých strojů se pustil vsetínský MEZ. Dokončení této náročné rekonstrukce se předpokládá v červenci příštího roku, tedy ještě před vyvrcholením oslav 150 let příjezdu prvního parního vlaku na Slovensko.

ŽSR došly v myšlení podstatně dále než České dráhy, a proto se rozhodly významnou měrou zavádět systém kombinované dopravy Ro-La. Vlastní realizace by se těžko obešla bez podpory státu, který počítá pro příští rok s dotací ve výši 30 milionů Sk, v roce 1999 63 milionů Sk a v roce 2000 dokonce se sumou 79 milionů Sk.



Mladoboleslavský spolek Zinopa řeší problém, kam se sněhomatem, který před lety získal z automobilky Škoda a.s. Celou dobu byl deponován ve Skalsku v malé výtopně, kterou však z důvodu prodeje musí spolek vyklidit. (Stanislav Kráupl)

V předminulém čísle našeho občasníku jsme Vás na tomto místě informovali o vysokorychlostní výhybce, která na nové budovaných tratích DB umožní jízdu odbočkou rychlostí 160 km/h. O tom, že vývoj se nedá zastavit, svědčí další novinka. Jedná se o 106 tun těžkou a 269 metrů dlouhou výhybku, která dovoluje jízdu odbočkou rychlostí 200 km/h. Položena byla nedaleko Bitterfeldu na nové vysokorychlostní trase z Lipska do Berlína a svou premiéru očekává 8. ledna 1998, kdy tudy projede první vlak.

Evropskou premiéru připravují DB v případě rozsáhlého projektu zabezpečení jízdy vlaků bez návštěv. Již v roce 1999 na trati z Halle a Lipska do Ludwigsfelde se budou strojvedoucí řídit podle informací mobilního přijímače digitálního signálu traťového zabezpečovacího zařízení, který nahradí na celé 183,5 km dlouhé trase veškerá traťová návěstidla. Polohu vlaků budou „hlídat“ dvě řídicí centrály ve Wittenbergu a Jüterborgu. Po otestování celého systému se předpokládá jeho rychlé rozšíření i na ostatní tratě.

Únorovou premiéru přenosu televizního signálu do vlaku připravují DB na trati Frankfurt a.M. - Saarbrücken. Ve spolupráci s firmami Telekom, Bosch a ADtranz tak chtějí cestujícím ve vybraných vlacích zvýšit komfort cestování.

Evropský rekord si drží trať z Hamburгу do Würzburgu, na jejíž délce 544 kilometrů nenajdeme jediný železniční přejezd.

K netradičnímu sportovnímu výkonu se odhodlalo 40 železničářů z depa v Gottbusu, když 120 tun těžkého „ragulina“ táhli na laně plných 100 metrů.

Podle oficiálních informací dosáhly České dráhy za prvních devět měsíců letošního roku ztrátu ve výši 2,8 mld Kč, nákladní přeprava klesla o 7% a tržby v osobní přepravě stouply o pouhé 1%. A není se co divit, vždyť obchodní politika současného managementu k tomu jen směřuje - snižování nabídky spojů v osobní dopravě, rušení výpravních oprávnění stanic v nákladní dopravě, apod. Tolik očekávaný pád naší „největší“ politické strany, plody její práce dopadly snad nejvíce na železnici, dává určitou jiskřičku naděje, že v hodině dvanácté se podaří zvrátit tento silně destruktivní vývoj. A věřte, bude záležet na nás všech !!!

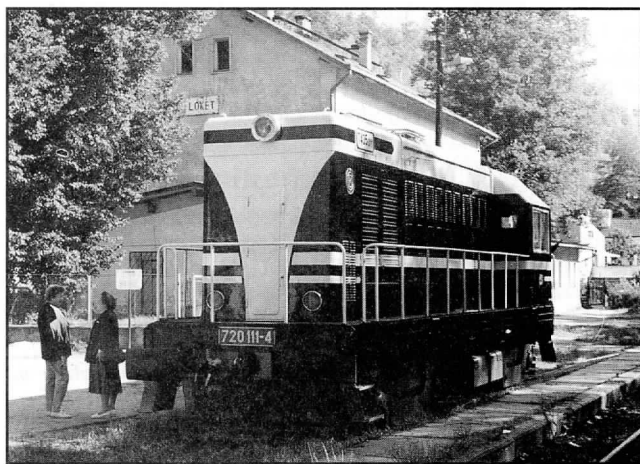
Slovenská nej : Vlak s nejvyšší cestovní rychlostí 90,5 km/h je IC 500 „Tatran“, jezdící na trase Bratislava - Košice. Nejvyšší bod normálněrozchodné sítě je v sedle Besník na trati 170 mezi Telgártem a Vernárem, nejdelší tunel je Čremošianský (4698 m) na trati Banská Bystrica - Diviaky a dvoukolejný Bujanovský (3610 m) na trati Ružín - Margecany.

- Letos jubiluje i visutá lanová dráha z Tatranské Lomnice na Skalnaté Pleso. Tato šedesátiletá babyčka je po omlazující kúře dlouhá 4.137 m a nejvyšší podpěra měří 37 m. Dvě kabiny s kapacitou 29 míst se pohybují rychlostí 4 m/s, jízdní doba je cca 15 minut.

50 let své existence letos oslavila také železniční stanice Čierna nad Tisou. Dnes je v obvodu stanice o délce 9 km a kapacitou 5.000 vozů 171 km kolejí, 511 výhybek (z toho 84 km a 243 výhybek na rozchodu 1524 mm), 24 trafostanic, 131 km trakčního vedení, 1640 osvětlovacích stožárů, 48 osvětlovacích věží, 10 portálových jeřábů a 3 kozlové jeřáby.

Muzeum bavorských lokálků v Bayerisch Eisenstein se nachází ve výtopně z roku 1877 ve stejnojmenné stanici. Na sedmi stáních se nachází patnáct historických železničních vozidel, která spolek shromažďuje od roku 1979. Mezi klenoty sbírky jistě patří parní lokomotiva Anna (Krauss 1890) a na opravu čekající osobní dvounápravový vůz z téhož roku. Dále můžeme shlédnout pět dalších parních lokomotiv s místními jmény Osse (Maffei 1922), Bayerwald (Maffei 1927), Deggendorf (Maffei 1927), Schwarzeck (Maffei 1928) a D VII (Krauss 1892). Nechybí zde ani zástupci ostatních trakcí, např. motorový vůz VT 07 (MAN 1939), který je obdobou našeho vozu M 140.3, posunovací lokomotiva řady V 20 (Deutz 1941) a RL 3 (OaK 1935). Pozornosti návštěvníků jistě neujde zajímavě členěný čtyřnápravový osobní vůz LAG 766 z roku 1906. Příznivce elektrické trakce potěší pěkně udržovaná E 169.005 (Maffei 1930), známá i jako HO model firmy Piko. Na dílenské koleji odpočívá i souprava salzburské tramvaje ET 5 s přívěsným vozem (1908 a 1907). V prostorách výtopny nalezneme i vystavené dokumenty vývoje bavorských lokálků a místního spolku. Mimo výtopnu si můžeme prohlédnout dvacetimetrovou točnu, popelovou jámu, vodní jeřáb i další vozidla čekající na opravu.

Muzeum je otevřeno mimo pondělí a úterý dopoledne od 10 do 12.30 a od 14 do 17 hodin. Vstupné je 7 DM, pro skupiny nad 4 osoby včetně 5 DM.



Posledním provozuschopným „hektorem“ v plzeňském DKV zůstal 720 111-4, který navíc v září letošního roku díky partě nadšenců dostal nový kabát v původní barevné kombinaci. 26. září pak přepravil konvoj vozidel na historickou jízdu při příležitosti 120. výročí trati Nové Sedlo - Loket, jak jej přibližuje snímek Petra Sládečka pořízený 27. září ve stanici Loket.

Výzva

Nově vznikající sdružení na záchranu mladotické lokálky shání veškeré dokumenty, fotografie a třírozměrné předměty týkající se dráhy Mladotice - Čistá - Rakovník.

Iva Davidová, Koterovská 95, 307 03 Plzeň

V roce 1998 jubilují tratě

2.1.	125 let	Slaný - Chlumčany u Loun
8.1.	125 let	Rumburk - Šluknov
11.1.	115 let	Čelákovice - Brandýs nad Labem Čelákovice - Mochov
21.1.	125 let	Plzeň - Plasy
26.2.	110 let	Lipová Lázně - Mikulovice
1.3.	125 let	Chomutov - Pruněřov
5.3.	125 let	Rakovník prozat.n. - Rakovník
7.3.	110 let	Olomouc - Čelechovice na Hané
1.4.	115 let	Staré Město u Uh. Hrad. - Uherský Brod
2.4.	135 let	Chrást u Plzně - Stupno
27.4.	130 let	Praha Bubny - Praha Dejvice
12.5.	125 let	Praha Smíchov - Slaný
18.5.	90 let	Velké Opatovice - Skalce nad Svítavou
20.5.	140 let	Ústí n.L. záp.n. - Teplice v Čechách

Příští číslo vyjde 8. února 1998

V minulém vydání jsme na tomto místě inzerovali soubor povídek „Železná droga“ z pera Josefa Trojánka. O tom, že tento železničář ve výslužbě nezahál ani chvíli, svědčí i další dokončované literární dílo s názvem „Mini Maxi Satirikon“, kde opět většina je věnována železničářskému prostředí. Jako ukázkou přinášíme jednu z minipovídek:

Přesně v tu dobu, kdy vlakvedoucí Malina s průvodčí Julinkou a strojvedoucím Kofanem nastupovali k jejich rychlíku, nicneděláč Xavier uylézal ze svého polozablešeného pelechu. Odkopl staré matrace a deku, odhodil polorozpadlé papírové krabice od Margarinu a majestátně vystoupil na přechodovou lávku krytého vagonu zarostlého kopřivami a jinými léčivkami v zapomenutém šturcu nádraží krajského města.

„Do toho Brna se musím dostat alespoň dneska. Stejně sem tam měl být už včera. Ale copak člověk může za Boha?“ bručel si při ranní flizůře, skládající se z namočení dvou prstů v kaluži nahnědlé tekutiny vytvořené noční přeháňkou v prohlubni plechové lávky vagonu a z následného protření levého oka. Pravé nebylo. Přišel o ně při šarvátce s odpůrci jeho přesvědčení, že Bůh může za všechno.

„Mam to!“ výskl najednou vítězně a vzal pláštěnku. Oblékat se jinak nemusel. V noci ulehl tak, jak se přiklábalo z hospody „Pod branou“.

„Přeji hezký den a také takovou cestu,“ ozval se příjemný hlas od dveří velkého oddílu rychlíkového vagonu.

Xaver se usmíval. Plán byl, podle něho vynikající, a tak ho nemohla přivést z míry ani ta namalovaná megera sedící proti němu. „Trhni si, babo babovská. Hlavně, že mam vystaráno,“ myslel si a s úsměvem světáka požádal Julinku, aby mu to vypsal z předchozí zastávky.

„Tak Vy jste nastoupil v předešlé zastávce?“ zeptala se nejprve nevěřičně Julinka.

„Jasně. A tám, jak by ste měla vědět, není pokladna,“ odsekl jízlivě Xaver, ale najednou znejistěl. A pravda byla zase na straně Boha.

„Jenomže, vzácný pane a cestující, tam tenhle vlak nestaví,“ jemně upozornila Julinka a otevřela brašničku s jízdenkami a hlášenkami.

Xaver byl předán k došetření výpravčímu v následné stanici.

„Do Boha. Tak perfektně naplánovaný a zajde to na blbým rychlíku,“ bručel si Xaver pod fous v policejním autě. „Ale neva. Jak mě pustí, jedu dál. Jen si musím dát pozor na vlak,“ ukončil přemýšlení a obrátil psí oko na nadstrážmistra.

Josef Trojánka

Stopou elektrických lokomotiv

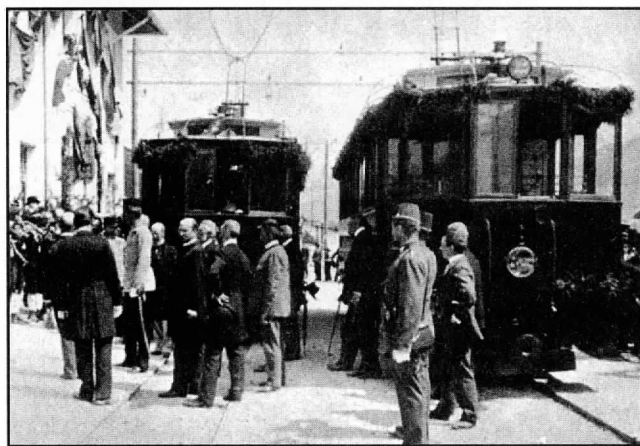
pokračování

V roce 1904 pokračují vysokorychlostní studie také na trati Berlin - Hamburg, ale rychlosti nepřesáhly 160 km/h.

Po roce 1900 přibývají i další dráhy napájené třífázovým střídavým systémem, jako např. Brennerpaß - Bozen v jižním Tyrolsku, hraniční přechod ze švýcarského Brigu do italského Iselle, apod. Přes všechny pokusy však zůstal tento systém v pozadí zájmu, především z důvodu problematické regulace výkonu.

Stejnoseměrný trakční motor tak byl pro svou robustnost a konstrukční jednoduchost i nadále upřednostňován. Až s vyššími výkony lokomotiv se začaly nepříjemně projevovat úbytky napájecího napětí a konstruktéři proto vrací své zraky opět k systému střídavému. Až příchod komutátorového motoru pomůže odstranit uvedené problémy. Již v roce 1891 profesor Görges intenzivně pracoval na odstranění nežádoucího jiskření na komutátoru ve fázi rozjezdu, které bylo později odstraněno snížením kmitočtu napájecího napětí na 25 nebo 16 2/3 Hz. Vlastním vývojem komutátorových motorů vhodných pro trakční účely se zabývala v tu dobu řada elektrotechnických firem, jako např. Oerlikon (Švýcarsko), Latour (Francie), SSW (Německo), apod.

A tak již 8.7.1903 byla dána do provozu na jednofázový střídavý systém rekonstruovaná dráha Berlin - Groß Lichterfeld. V červenci téhož roku přibyla dráha z Niederschöneweide do Spindlersfeldu (napájecí napětí 6 kV/25 Hz) a koncem roku také dráhy v Ohlsdorf u Hamburgu, Murnau - Oberammergau a v Rakousku pak výletní dráha Innsbruck - Fulpmes.



Archivní snímek přibližuje zahájení provozu 1.8.1904 na dráze Innsbruck - Fulpmes. Zdejší „Stubaitalbahn“ využívala původního napájecího systému až do roku 1981, kdy prošla celkovou rekonstrukcí, při níž bylo změněno i napájení. Stejnoseměrný systém 840 V umožnil mimo jiné i napojení na městskou tramvajovou síť v Innsbrucku. Provoz zde nyní zabezpečují moderní tříčlankové soupravy, avšak některé z původních elektrických vozů byly zrekonstruovány pro účely muzejního provozu na nové napájecí soustavě a jsou deponovány v původním depu „Stubaitalbahn“.

Kolébkou střídavé elektrické trakce je bezesporu Švýcarsko. Prvními dráhami, které protkalo trakční vedení byly ty v náročném horském terénu. Lokomotivy, které na začátku tohoto století byly součástí prvních krůčků, dnes mají své majestátní místo v dopravním muzeu v Luzernu. K nim patří i původní lokomotiva z dráhy Seebach - Wettingen „Mariane“ z roku 1905, která dosloužila v posunovací službě až v roce 1964.

V roce 1913 pak projela první elektrická lokomotiva přes Lötschbergskou i Gotthardskou dráhu. Mohutné stroje o uspořádání 1 E 1 a výkonu 1470 kW pro tyto náročné horské dráhy dodala firma Oerlikon.

-ijs-

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tisk VARIO Rokycany
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel. 0603 509504

DIVIŠ
Reklama - DTP studio - Tiskárna