

TÝDENNÍ HLASATEL



Entered at the Post Office at Chicago, Ill., as second class matter.

Ročník I.

Chicago, středa dne 1. března, 1893.

Číslo 31

Z dějin železnic.

Baltimore — a ne Liverpool aneb Manchester — jest vlastní domovinou moderní železnice, neboť zde nejdříve pomýšleno bylo na skutečnou železnici, sloužící ku všem účelům dopravy, kdežto před r. 1825 sloužily železniční koleje jen k několika zvláštním účelům, ku dopravě uhlí, železné rudy a kamene. Když baltimorskí obchodníci o vánocích r. 1825 se usnesli, aby položeny byly železniční koleje z Baltimore do Whellingu, žasl svět nad velikostí projektu, neboť něco takového nebylo doposud nikdy a terraln poskytoval takové obtíže, že tehdejší považováno bylo za nemožné, je překonat. Tehdy neznali železniční inženýři a stavitelé způsobu, jakým daly by se prokopati velké vrchy a naházeti velké náspy.

První rána rýčem učiněna byla dne 4. čerence 1828 a trať až do Ellicott's Mills dokončena byla v letě r. 1829. Železniční vagony, které podčbaly se vozům cikánským, byly taženy oslymi. Ačkoliv v Evropě již po šedesát roků děly se pokusy s parními stroji, bylo doposud užívání lokomotivy k účelu dopravy vozů na železnicích nerozluštěnou otázkou, a v Anglii i v Americe byly ustanoveny vysoké ceny na praktický vynález, jímž by mohla nahrazena býti koňská síla na železnicích. Baltimorská železniční společnost činila pokusy s plachtovým vozem a pod., ačkoliv mezi Liverpoolem a Manchesterem obstarávala dopravu již lokomotiva.

Petr Cooper, pozdější milionář a lidumil, byl též mezi ucházeči o cenu vysazenou na železniční motor a vystavěl, aniž by byl spatřil lokomotivu Stephensonovu, svůj první železniční parní stroj, první lokomotivu americkou.

Jak řečeno, činěny byly v Evropě již po několik desetiletí pokusy s parními stroji železničními. Již v polovici osmáctého století byl v Paříži vynale-

zen parní vůz, jehož model pode jménem "Le Cygnot" z r. 1769 dochoval se na naši dobu. Potom zdá se, že genius vynálezů na tomto poli dlouho odpočíval, neboť musea obsahují již jen jediný model z minulého století, stroj Threpedickův, který vystaven byl r. 1800. Potom však objevovaly se nové a nové modifikace parního stroje železničního. Threpedick zřídil zlepšený stroj r. 1804, Brunton a Blankinsop vystavěl parní vůz r. 1812, proslavená první vlastní lokomotiva "Puffing Billy" byla sestavena r. 1813. Potom teprve přišel Stephenson, který považován jest za vlastního vynálezce parního železničního stroje; jeho první lokomotiva "Bluecher" uzřela světlo světa r. 1816. Jak stroj tento byl nedokonalý a ubohý, zračí se jasně v té okolnosti, že vynálezce musel činiti pokusy po celých 13 roků, než podařilo se mu zříditi rourový kotel.

Teprve v roku 1829 sestavená lokomotiva "Rocket" obdržela vysazenou cenu. Na podzim r. 1830 byly činěny zkoušky s lokomotivou Cooperovou na trati mezi Baltimore a Ellicott's Mills a ředitelové vysadili ihned cenu na stroj, který by nejlépe se hodil pro železniční potřebu. Rosz Winans obdržel tuto cenu a od r. 1830 datují se dějiny vývoje lokomotivy. Z pěti modelů, které r. 1831 podány byly, nebyl ni jediný sestaven dle anglického vzoru a neuplynulo ani 10 roků a americká lokomotiva byla vzorem pro celý svět. Zároveň s vývojem lokomotivy kráčelo ku předu celé zřízení železniční. Neuplynul dosud ani jeden lidský věk, kdy byla neslýchanou rychlost 50 mil za hodinu, nyní jedná se o to, aby za hodinu urazil železniční vlak 100 mil. Co se týče rychlosti, předčl Amerika značně evropské dráhy. Obyčejné rychlíky evropské ujedou za hodinu 60 kilometrů, kdežto v Americe není řdkou rychlost 96 kil. za hodinu, počítaje v to i zastávky.

Avšak doposud isme na prvním stupni vývoje železničního stroje. Ačkoliv výkony moderních lokomotiv a jich zařízení jsou veliké, není přece jí te, zda-li v příštím století stavěti se budou ještě parní stroje; zdá se, že elektrické dráze náležl budoucnost.

Než doposud hlavním dopravním prostředkem jest parní stroj a na prvním místě, jak již podotknuto, jsou železnice severoamerické, které v posledním desetiletí tak mohutně rozvinuly a provedly tak znamenité reformy ve svém zařízení, že odborníci, jimž dosud byly vzorem dráhy anglické, počínají si bedlivě všimati technického zařízení dráh amerických.

A nejenom technickým zařízením dráh svých vynikají severoamerické dráhy, nýbrž též, co se týče délky jich kolejí, jsou na prvním místě. Spojené Státy měly v r. 1890 železničních kolejí v délce 163,597 mil, teprve daleko za nimi stojí Německo s 25,969 mil; Francie 22,586; Velká Britanie a Irsko 19 930; Rusko 18,728; Rakousko-Uhersko 16,467; Anglická Indie 15,337; Kanada 13,322; Itálie 8117; Španělsko 6127; Brasillie 5779; Mexiko 5344, Argentina 5129, Švédsko 4915, Belgie 3215 mil a tak dále až ke střední Americe, kde veškeré dráhy železné měřily 522 míle.

Pohledneme-li nazpět o 60 roků, kdy Spoj. Státy neměly ani celých 40 mil železnic a pozorujeme-li o rovné číslo z r. 1890 (totiž 163 597 mil), jsme rozhodně oprávněni, býti hrdými na výsledky, jichž Spoj. Státy na stavbě železnic se dodělaly.

"Z lepší společnosti."

Přinesli jsme nedávno zprávu o skandálním přelíčení, jež zabájeno bylo ve Vratislavi s med. drem. Schuvandem a 38 ženami a dívkami, namnoze z "nejlepších" a do-

tud nejváženějších rodin, pro hnusné zločiny proti sotva vzklíčivšímu životu dítek. Přelíčení toto není dosud skončeno. Mezitím na jiném místě přinesli jsme zprávu o orgiích, které v Lipsku pořádaný byly u vdovy Krebsové, u níž vedle mužů ženy a dívky, tyto sotva krátkým šatečkům odrostlé, a k "vyšším" třídám společnosti náležející, dostaveníčko si dávali. Také tyto zajímavé epizody z dějin mravnosti v "říši kázně a dobrých mravů" dospěly nyní, aspoň v jedné části své, k soudnímu líčení. Před zemským soudem v Lipsku konalo se totiž dne 28. ledna přelíčení se zmíněnou vdovou Krebsovou, jež byla obviněna z kuplířství podle §180 tr. zák. tamního. Líčení bylo ovšem tajné a skončeno odsouzením obžalované k 7 měsíčnímu vězení a k ztrátě práv občanských na tři léta. Z přelíčení téměř nic neproniklo na veřejnost, ale z toho mála, co přece proniklo, jest viděti, že zjistilo se, že Krebsová místnosti své k dostaveníčkům žen, paní a dívek "z lepší společnosti" lipské řemeslně pronajímala a jiných ještě kuplířských služeb se dopouštěla. "Lepší oné společnosti" učinil však soud při tom jednu koncesi: nepředvolal k přelíčení tomu žádných svědků. Jména svědků předvolaných nedařa by se ovšem utajiti.

Upozorněte své sousedy a známé na „Týdenní Hlasatel“, který hájí zájmy dělnického lidu.

“Denní Hlasatel” pouze 10 centů týdně.