

Próby z nową lokomotywą odbywały się na przestrzeni Wiedeń - Kraków - Lwów. Z Krakowa ruszyła do Lwowa w dniu 20 kwietnia rano o 9:30. Prowadziła niezwykle pociąg, prawie dwa razy dłuższy niż zwykle, złożony z 12 pullmanowskich wozów czteroosiowych. Obciążenie wynosiło 403 ton, gdy zwyczajne obciążenie pociągu pociągowego dochodzi najwyżej 200 ton. Do maszyny wsiadł konstruktor jej inżynier radca Goelsdorf i prowadził osobiście pociąg, miejsca zaś w jednym z wagonów zajęli dyrektor kolei radca dworu Horoszkiewicz i jego zastępca p. Zborowski, oraz kilku urzędników z dyrekcji krakowskiej i z ministerium.

Pociąg ruszył z miejsca wolno, ale spokojnie i bez jakichkolwiek trudności. Maszyna pociągnęła łatwo 12 ogromnych wagonów, nie wydając przytem syczeń ani łoskotu. Zaraz za Krakowem podniesiono chyżość, która doszła do 106 klm. na godzinę. Jest to chyżość w Austrii dotąd niebywała. Najszybsze bowiem pociągi pociągowe biegły dotąd z szybkością 80 klm. w godzinie.

Następnego dnia ten sam pociąg powrócił do Krakowa i stanął na dworcu krakowskim po czterech godzinach jazdy ze Lwowa. Na dworcu tutejszym oczekiwały przybycia kolosu tłumy publiczności. Wjazd odbył się zupełnie spokojnie, dając dowód doskonałości nowej lokomotywy.

Długi wąż wagonów wypełnił całą przestrzeń toru w hali peronowej, wskutek czego maszyna znalazła się po za obrębem hali. Otoczył ją zaraz tłum ciekawskich, przypatrując się z wielkim zainteresowaniem szczegółom kolosu i komentując znaczenie każdego koła, każdej śruby i całego mechanizmu.

W parę minut po przyjeździe pociągu, lokomotywę „odprężnięto” i odprowadzono do ogrzewalni, ogromny pociąg zaś powlokła na boczny tor z wielkim trudem stara jakaś lokomotywa, jęcząc przytem, sapiąc i prychając ku ogólnej radości gapiów.

Było to niejako zademonstrowanie różnicy między siłą pociągową downiejszych maszyn, a siłą nowej. Oczywiście na korzyść tej ostatniej.

Rycina nasza przedstawia lokomotywę tę, „odpoczywającą” na dworcu krakowskim po forsownej jeździe ze Lwowa.



Śmierć wybitnego Młodoczecha: Ś. p. dr. Jan Kaftan.

Śmierć wybitnego Młodoczecha.

Naród czeski, a w szczególności stronnictwo młodoczeskie, poniosły bardzo dotkliwą stratę przez śmierć wybitnego polityka ś. p. Kaftana, jednej z najwybitniejszych czeskich osobistości ostatniej doby.

Ś. p. Jan Kaftan urodził się 11 września 1841 roku w Pradze. Po ukończeniu tamtejszej politechniki został urzędnikiem kolei zachodnio-czeskiej, a następnie zajęty był jako naczelny inżynier przy budowie rozmaitych dróg żelaznych, jak kolei Praga-Dux, Rakonitz-Protivin i wielu bardzo linii lokalnych w Czechach i na Morawach, do których dawał i inicjatywę. Przedsiębrał też liczne podróże za granicę w celu studyów nad kanalizacją i regulacją rzek, a powróciwszy do kraju dał impuls do zwołania ankiety w sprawie uregulowania Węławy w obrębie miasta Pragi i założenia tamże przystani. Od roku 1889 piastował godność posła do sejmiku czeskiego, w r. 1891 powierzyło mu stronnictwo młodoczeskie mandat do Rady państwa, gdzie gorliwie popierał interesy swego kraju i narodu. Za jego staraniem przyszło za rządów Badeniego do skutku skanalizowanie Węławy i Łaby kosztem trzynastu milionów guldenów, jakie na ten cel ofiarował rząd i kraj, niemniejszą też zasługą było wystąpienie jego tak w sejmie jak i Radzie państwa w sprawie czeskich kopalń węgla kamiennego i zapobieżenie dotychczasowej rabunkowej gospodarce. Prócz tych zasług na polu technicznym, przysłużył się też dzielnie swemu narodowi na polu pracy społecznej, stanowiąc jeden z filarów stronnictwa młodoczeskiego i słusznie zupełnie uważanym bywa za ojca i twórcę sieci kolei lokalnych na czeskim południu. Długie lata zasiadał ś. p. Kaftan w wydziale rady miejskiej praskiej, był członkiem krajowej rady kolejowej, komitetu skanalizowania Węławy i Łaby, państwowej rady kolejowej i wielu bardzo towarzystw. Redzinne miasto w uznaniu pracy i trudów nadało mu złoty medal zasługi, jedenaście miast czeskich swe honorowe obywatelstwo, a czeska technika w Pradze zamianowała go honorowym doktorem umiejętności technicznych.

Ś. p. Kaftan od dłuższego czasu zapadał na zdrowiu; przyczyną śmierci było cierpienie nerek, które przedwcześnie położyło kres życiu zasłużonego męża.

Poświęcając niniejszą sylwetkę pamięci wybitnego parlamentarzysty czeskiego, zamieszczamy obok jego portret.



Lokomotywa olbrzym: Lokomotywa systemu radcy Goelsdorfa.