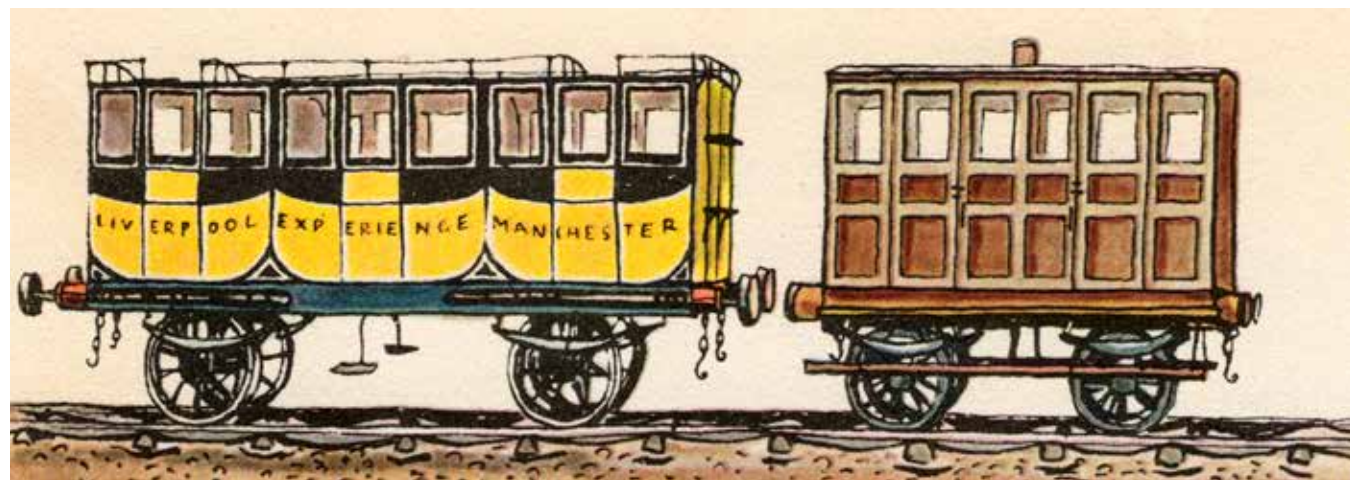


Železniční vozy osobní dopravy

Osobní vozy prvních železničních společností byly určeny pro bohaté cestující a patřily do 1. třídy cestování. Byly podobné silničním kočárům a dostavníkům, odtud bylo převzato také uspořádání sedadel naproti sobě. Sedadla byla čalouněná a zavěšena na listových pružinách. Vůz 2. třídy byl vlastně krytý nákladní vůz, ve kterém se nacházely lavice na sezení. Vůz 3. třídy byl nekrytý nákladní vůz, kde cestující stáli. Je možné říct, že vývoj osobních vozů se mimo počátky změnil zhruba vždy po 50 letech.

průvodčí a zamkl dveře všech vozů. Po třetím zvonění vlakvedoucí zatroubil na roh, a to byl rozkaz k odjezdu. Za jízdy se nesmělo vstávat. Dne 8. května 1842 došlo ve Francii k železniční nehodě. Po královských slavnostech v paláci ve Versailles vlak s 30 vozy a 1 530 cestujícími a dvěma lokomotivami vpředu a jednou na konci vlaku, který se vracel do Gare Montparnasse v Paříži, vykolejil v Meudonu v Hauts-de-Seine kvůli zlomené nápravě na přední lokomotivě. Přední lokomotiva vykolejila, rozptýlila obsah svého ohniště v ko-

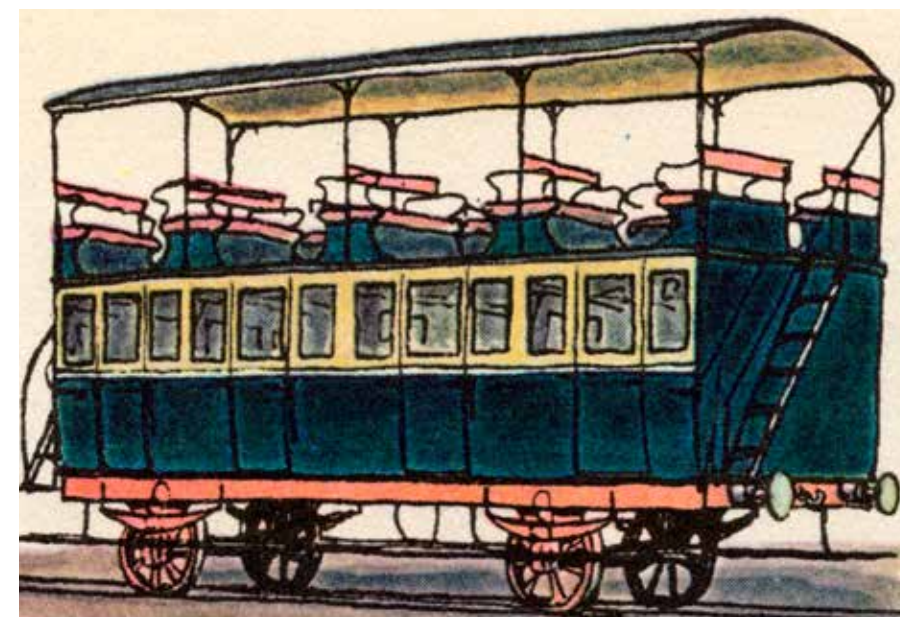


První anglické vozy pro osobní dopravu

Jiří Bouda

V počátcích železnice se před odjezdem každého vlaku postupně ozvalo trojí zazvonění staničním zvoncem. Po prvním zvonění již nikdo nesměl opustit svůj vůz. Po druhém zvonění prošel kolem vlaku

lejišti a druhá lokomotiva s vozy pokračovala přes vykolejenou lokomotivu. V důsledku toho se vozy vznítily. Cestující byli zamčeni ve svých odděleních, jak tomu bylo v té době v kontinentální Evropě zvykem. Požár byl tak intenzivní, že nebylo možné určit počet smrtelných úrazů, přičemž odhady se pohybovaly mezi 52 až 200 osobami, stovky lidí byly vážně zraněny. Jednalo se o první francouzskou železniční nehodu, v té době nejsmrtelnější na světě. Nehoda vedla k tomu, že bylo zakázáno zamykání cestujících v jejich vozech.

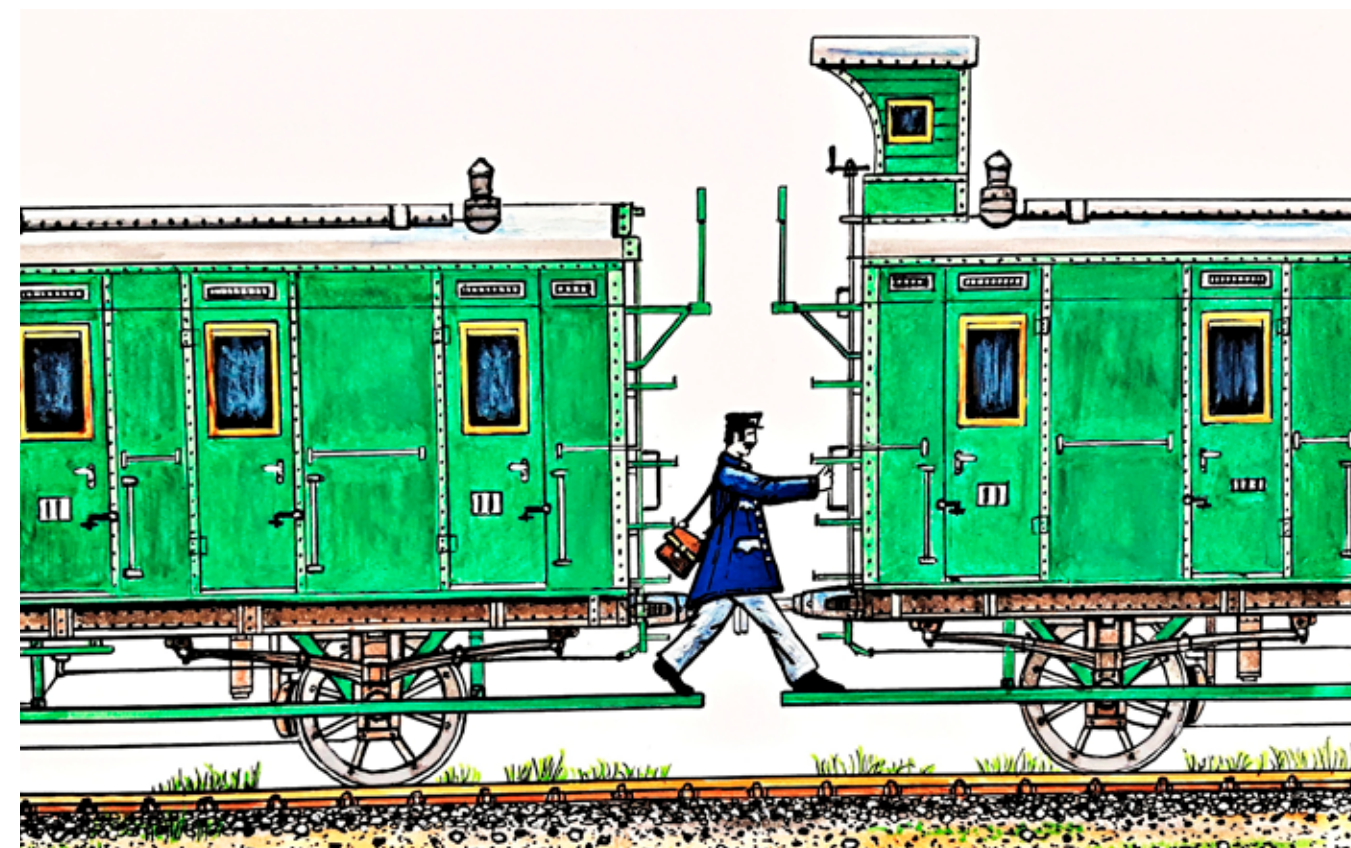


Francouzský patrový vůz

Jiří Bouda

Některé vlaky, které projížděly půvabnou krajinou, měly i vyhlídkové vozy. V Paříži v 19. století jezdily dokonce patrové železniční vozy, kde v horním patře byla umístěna vyhlídková terasa.

Je třeba také říct, tenkrát nebyly ve vozech ani toalety. Proto měly vlaky ve stanicích delší přestávky, aby mohli cestující použít záchody ve stanicích. Před jízdou vlakem bylo vždy moudré jíst dopolosyta a pít dopolopita.



Průvodčí přechází z jednoho vozu do druhého

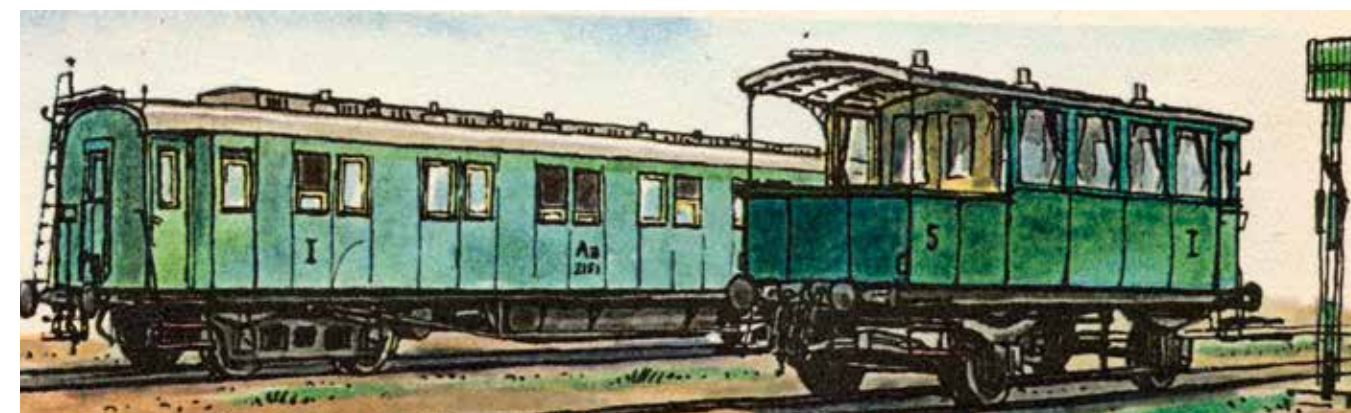
Bohuslav Fultner

Ve druhé polovině 19. století se sice již vozy podobaly vozům z první poloviny 20. století, ale většina jich nebyla průchozích. Průchozí nebyly ani jednotlivé vozy uvnitř. Byla vytvořena kupé, která měla dveře ven z vozu, nastupovalo se do nich po dřevěných schůdkách, umístěných podél vozu. Průvodčí tak při kontrole za jízdy přecházel vnějškem vozu jako artista, a to za každého počasí.

V 80. letech 19. století byl zkonstruován vůz, který, dalo by se říct, byl dědečkem pozdějších rychlíkových vozů. Měl dlouhý rám, který byl uložen na obou koncích na otočných podvozcích. Tyto

vozy již byly průchozí a měly uličku uprostřed nebo na jednom kraji vozu.

Koncem 90. let se v Americe poprvé objevily nástupní plošinky na koncích vozů, které byly propojovány průchozími otevřenými můstky. To umožňovalo procházet celým vlakem. Americké železnice v 19. století byly z hlediska uspořádání vozů pro osobní dopravu hodně v předstihu. Vozy byly čtyřnápravové a měly centrální uličku s umývárnu. Poněvadž uličky provozovatelům dopravy nepřinášely zisk, začaly se vagony prodlužovat. To si ovšem vynutilo,



Vlevo rakouský vůz I. třídy a vpravo vyhlídkový vůz KFNB

Jiří Bouda