

Roztočit pedály



SE SEDADLY s vysokými po ramena museli být první cyklisté buď velmi odvážní, nebo blázniví. Díry na silnicích často znamenaly fatální pády. Takže si cyklisté oddychli, když byla v 80. letech 19. století vysoká jízdní kola nahrazena bicykly, jaké více méně známe teď. Měly dvě stejně velká kola, napumpované pneumatiky a řetězový pohon.

Nová „bezpečná jízdní kola“ měla senzační úspěch. Představovala první osobní dopravní prostředek, který si mohl dovolit kdokoli. Ženy-cyklistky v odvážném novém oblečení okusily svobodu a odstartovaly hnutí za rovnoprávnost, které pokračuje dodnes.



Věřili byste, že...? Věřili byste, že...?

Jezdecké školy
Naučit se jezdit na velocipedu (předchůdci kola) bylo obtížné, že jejich výrobci dávali hodiny výuky ve speciálních jízdních halách. Tam vás „velocipedagogové“ naučili během jednoho týdne všem jízdním dovednostem. Ačkoliv to bylo bezpečnější než na silnicích, objevovali se studenti se zraněními.



Vzkvétající ženská rovnoprávnost ▲
Ženy nemohly při jízdě na kole nosit dlouhé sukně, tak nosily pod krátkými sukněmi široké kalhoty. Aktivistka hnutí za ženská práva Amelia Bloomer tyto kalhoty natolik zpopularizovala, že po ní byly pojmenovány „bloomers“.



◀ Předchůdce bicyklu

Prvním dvoukolovým vozidlem poháněným lidským zdrojem nebylo jízdní kolo, nýbrž „běžící stroj“ neboli drezína. Pojmenována byla po svém vynálezci, německém baronu Karlu von Draisovi. Neměla žádné pedály – jezdcí se odráželi nohama. Krátce byla populární kolem roku 1820, poté byla zapomenuta až do přidání pedálů, jež stvořily velociped v 60. letech 19. století.



▲ Zlaté časy cyklistiky

Cyklistika inspirovala vynálezce k velmi originálním modelům. Bicykly se třemi nebo čtyřmi nestejně velkými koly byly běžné – více jezdců šlapalo v podivných pozicích.

Uhlíkový zážrak ▼
Dnešní nejrychlejší kola jsou vyrobená z komponentů z uhlíkových vláken. Jakkoliv se však měnily materiály, základní design se jen pramálo liší od původního bezpečného bicyklu z roku 1885.




◀ **Hračka pro mateřské školky**
Základ tohoto houpacího koně můžeme považovat za hračku, avšak jinak je podobný prvním tříkolkám. Ty měly rovněž „kostitřasový“ dřevěný rám a pevná kola s připojenými pedály.

Všestranné vozidlo ▼
Stroje poháněné pedály jsou stále užitečnými dopravními prostředky. V zemích, jako je Čína, kde jsou dobré silnice, ale malé příjmy, převáží cyklisté zboží, pasažéry i zvířata na krátké vzdálenosti levně a bez znečištění a bez nutnosti paliva.

- **Úplně první jízdní kola mohla být opatřena dodatečnými plachtami, aby si jezdci díky větru mohli trochu odpočinout od šlapání.**





Londýnské
a birminghamské železnice
z roku 1837 se třemi
převážními třídami

Železný oř

VYNÁLEZ PARNÍHO VLAKU v roce 1829 rázem umožnil cestovat závratnou rychlostí 24 kilometrů (15 mil) za hodinu! Londýnský profesor Dionysus Lardner varoval před nebezpečím, že cestující při tom nebudou moct popadnout dech a zemřou zadušením. Samozřejmě se tak nestalo a železnice se rychle rozšířila napříč Evropou a Amerikou.

Koleje jako by zmenšily svět: když byla v roce 1869 dokončena trať napříč USA, trvala cesta z New Yorku do San Franciska pouhých osm dní. Předtím to zabralo tři měsíce!

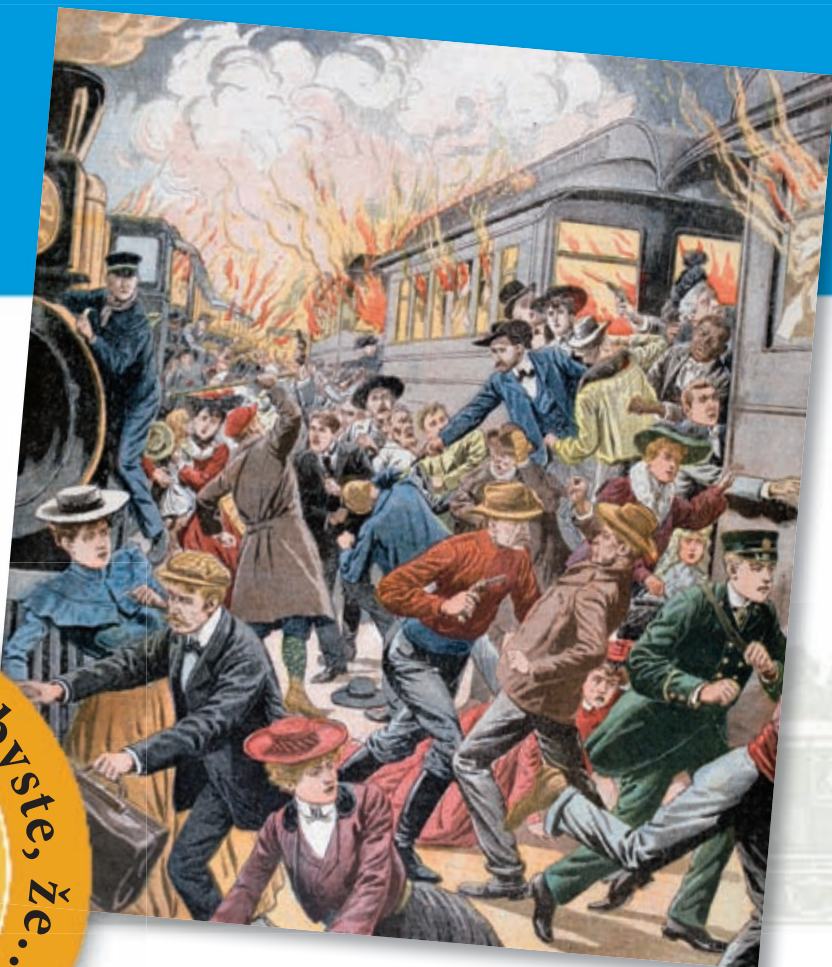
- Letí jako Raketa ▼
Revoluce v železniční dopravě začala v Británii.
- V železničním závodě Rainhill Trials dosáhla lokomotiva Rocket v roce 1829 vrcholné maximální rychlosti 46 km/h. Vedle zisku přinesl tento velký počín jmenované lokomotivě také možnost táhnout vagony na jedné z prvních parních drah.





Střílení na buvoly ▲

Železniční doprava však neměla vždy jen kladný dopad. Když vlaky křižovaly severoamerickými pláněmi, znučení cestující trávili čas tím, že stříleli puškami na buvoly pasoucí se podél trati. Do roku 1900 zabily tyto a další lovy téměř 60 milionů buvolů.



Věřili byste, že...? Věřili byste, že...?

Železniční čas
Až do nástupu železniční dopavy si každé město seřizovalo hodiny podle jiného času. Například St. Ives v Cornwallu byl o 20 minut pozadu za londýnským časem, protože zde slunce vycházelo o 20 minut později než v hlavním městě. Vlakové jízdní řády donutily každého seříditi si hodinky, aby nedošlo k vlakovým nehodám.



Šinkansen – bullet train ▲

V dnešní době jsou vlaky zdaleka nejrychlejším druhem pozemní dopavy. A úplně nejrychlejší jsou japonské Šinkanseny neboli vysokorychlostní vlaky. V anglofonních zemích se lze často setkat s označením bullet train. Řítí se rychlostí 300 km/h po tratích odolných vůči zemětřesení, jež spojují velká města.

Požáry, nehody, vraky ▲

Když v roce 1903 vykolejil vlak na newyorském Brooklynském mostě, nebyl nikdo vážně zraněn, ale smrtelné nehody byly v začátcích železnice poměrně časté. První obětí nového způsobu dopavy byl britský politik William Huskisson, kterého během slavnostního otevření úseku trati mezi Liverpoolem a Manchesterem srazila lokomotiva Raketa.

Cestování pro chudé

Cestování vlakem bylo také levné. Roku 1844 podle zákona mohly britské železniční společnosti účtovat jen penci za jednu míli. Jízdné za cestu dostavníkem bylo přitom až osmkrát vyšší. Poprvé si pracující mohli dovolit cestovat daleko od svých domovů.

Hanoverský král pravil: „Nechci, aby kdejaký příštípkař mohl cestovat tak rychle jako já.“

Autobusy, metra a tramvaje

JEN NAMYŠLENÝM SNOBŮM bylo dovoleno jezdit autobusem. První linka, která fungovala v Paříži v roce 1662, zakazovala vstup „vojákům, poslíčkům, lokajům, úředníkům a dělníkům“. Skutečný veřejný autobus poprvé zahájil činnost začal poprvé jezdit ve francouzském městě Nantes v roce 1826. Nazýval se omnibus, což v latině znamená „pro všechny“, aby dokázal, že může vozit kohokoliv.

Veřejné autobusy jezdily ulicemi, ale provozovatelé si brzy uvědomili, že kočáry se snadněji pohybují po kolejích, neboť mohou pojmout dvojnásobně vyšší počet pasažérů. Do prvního newyorského koňského automobilu se v roce 1852 namačkalo padesát lidí po kolejích ho táhli jen dva koně.

Bičování mrtvého koně

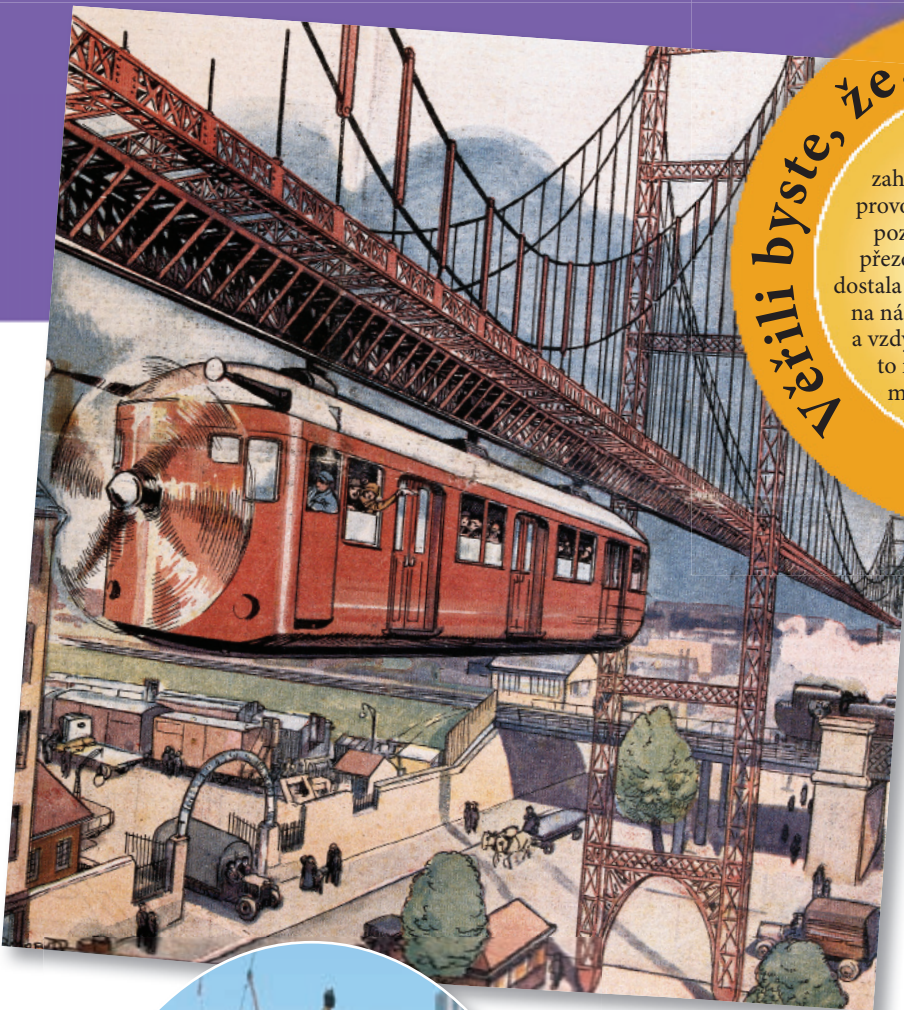
Hladoví a přetažení koně často padali mrtví a blokovali už tak přečpané ulice. Aby se uvolnily dopravní zácpy, zkoušely městské rady všemožné varianty. Přesunuly veřejnou dopravu pod zem a až do nebe na vysutých kolejích.



- **Uvnitř metra ▲**
Když v roce 1863 zahájila provoz podzemní dráha, táhly vagony parní vlaky, jež dusily svým kouřem. Trať vybudovaná pod newyorskou ulicí Broadway v roce 1870 (nahofe) vozy „foukala“ vpřed s použitím tlaku vzduchu. Elektrický pohon nastoupil o dvacet let později.

- **Omnibus tažený koňmi ▼**
Nejstarší autobusový spoj vezl cestující z centra Nantes do blízkých lázní. Lázně zanikly, ale autobusová linka byla velmi populární. Obdoba vznikla nejprve v Paříži a následně v mnoha dalších městech, jako například v Glasgow (dole). Jízda autobusem byla hrbolatá drncavá a sotva kdy rychlejší než cesta pěšky.





Věřili byste, že...? Věřili byste, že...?

Na stráži
Když v roce 1904 zahájilo newyorské metro provoz, jedna žena ho v šoku pozorovala čtyři dny. Pod přezdívkou „strážce“, kterou dostala od zaměstnanců, sedávala na nástupišti na Times Square a vzdychala „Ano, je to prostě to nejlepší!“, dokud jí její manžel neodtáhl pryč.

Kouzlo metra

Podzemní dopravní systémy byly obrovským úspěchem. Některé byly vyzdobeny jako paláce, aby symbolizovaly svou důležitost. Dnes mramor nahradila nerezavějící ocel, nicméně města jsou stále hrdá na to, že dokážou bleskově přepravit miliony lidí do práce.



El znamená Elevated ▲
Tato vrtulí poháněná železnice je fantazií z roku 1924. Avšak v roce 1870 se vyvýšené vlaky proháněly vysoko nad newyorskou dopravou. Takzvané „El“ byly poháněny elektrinou vedenou kabely. Nebyly oblíbené, protože v případě závady byli cestující nuceni sešplhat dolů na zem po žebříku.

◀ **Šokující vynálezy**
První elektrické tramvaje, které jezdily v Berlíně, byly napájeny z kolejí, jež však dávaly koňům drsné šoky. Bezpečnější systémy, jako například horní vedení drátů, zajistily tramvajovým sítím, například těmto ze San Franciska, oblibu až do poloviny 20. století.



Moskevské metro ▲
Druhý nejrušnější městský dopravní systém na světě po Tokiu, moskevské metro, je jistě nejzdobnější. Ve stanicích jsou lustry a vlastenecké výjevy, které měly inspirovat sovětské dělníky, kteří tudy denně projížděli.