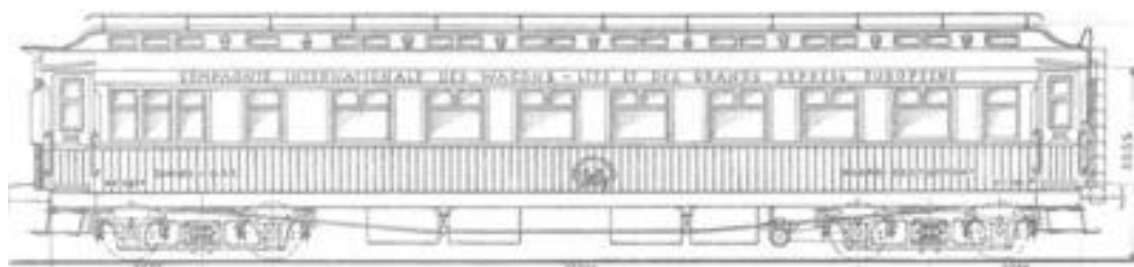


# WR-2304 D

Výrobce	Ringhoffer	Číslo K.K.St.B	WR 2304 D
Rok výroby	1912	Číslo ČSD	
Výrobní č.	80096	Číslo EMV	2304



## Historie řady

Vozy Mezinárodní společnosti lůžkových vozů (Compagnie Internationale des Wagons-Lits - CIWL) představují bez nadsázky to nejluxusnější, co se po evropských kolejích v minulosti pohybovalo. Inspirovány americkými pullmanovými paláci na kolejích a konstruovány pro nejbohatší klientelu na dálkové cesty spojující Evropu s Asií, připomínaly více salónní vozy monarchů než osobní vozy včetně nejvyšších tříd. K exkluzivnímu dojmu přispívalo už provedení vnějšího ostění, které svými bohatě zdobenými tvary v barvě teakového dřeva a mosaznými emblémy dávalo tušit, že jde o vozy zcela se vymykající běžným standardům. Přestože CIWL odebírala během let svojí existence poměrně značné počty vozů, o sériovosti zde nelze hovořit. I vozy bezprostředně následující ve výrobě po sobě se lišily ornamenty na intarziích ze vzácných dřev, ručně malovanými stropními tapetami, nábytkem atd. Použitými materiály v interiéru byly nejčastěji teak, ořech, mahagon, kůže, stříbro a křišťál jídelních souprav. Cena jediné jízdenky v takovémto vlaku běžně přesahovala celoživotní úspory příslušníků nižších vrstev. Vozy dochované ve sbírce Projektu R 148 představují první, nejstarší období, ve kterém CIWL začala ve větším měřítku používat velké čtyřnápravové vozy. Jsou tedy o generaci a více starší než pozdější již celokovové vozy nasazované dnes do známého nostalgického Orient expresu a dalších podobných.



### Historie vozu

Podle dostupných plánů řazení vozů CIWL z konce třicátých let byl vůz WR 2304 D nasazován na rychlíku R62/61 v relaci Děčín - Vídeň. Nález jídelního vozu CIWL sice značně zdevastovaného, ale na druhou stranu v téměř nepřestavěném stavu včetně dochované části intarzií vnitřního obložení a tapet, byl počátkem devadesátých let malou senzací. Vůz skrytý v porostu pod ústředním stavědlem žst. Ostrava hl.n. byl částečně vykolejen a využíván zřejmě jako zdroj palivového dřeva pro pracovníky posunu. Navíc byl odříznut od kolejové sítě torzem skříňe dalšího vozu a hranicí betonových panelů. Náročné vyprošťování nebylo, ale nakonec zdaleka posledním, které vůz absolvoval. Po převezení do prozatímní deponie v Nymburce se vůz za nějaký čas opět ocitl mimo kolejovou síť a následovala ještě náročnější výstavba sto metrů provizorního připojení. Přes úspěšné dokončení akce, ale nakonec došlo k situaci, kdy vůz po nákladně vybudovaném připojení odvezl jiný zájmový subjekt, který později vznesl k vozu své majetkové nároky. Další postup tak závisel na rozhodnutí soudu, který ovšem potvrdil právoplatnost původního nabytí.

