

Tisková zpráva, České dráhy, a.s.

Před 60 lety zahájila Vindobona pravidelný provoz

Před 60 lety, 2. června 1957, vyjel na svou první pravidelnou jízdu podle jízdního řádu legendární expres Vindobona. Spojila tři evropské metropole: Berlín, Prahu a Vídeň. Ve své době patřila mezi nejluxusnější a nejrychlejší vlaky východní Evropy. Od ostatních klasických spojů tehdy ještě s parními lokomotivami se lišila také tím, že byla provozována elegantní motorovou jednotkou aerodynamického tvaru. Díky tomu byla Vindobona přirovnávána k západoevropským luxusním vlakům Trans Europ Express. Ještě v době svého provozu se stala legendou. Až do roku 1989 patřila mezi několik málo spojů, které překonávaly „železnou oponu“ do západní Evropy. Dnes Prahu a Vídeň spojují každé dvě hodiny nové, moderní rychlovlaky railjet.

Mezi nejrychlejšími vlaky své doby

Vindobona patřila na počátku svého provozu k nejrychlejším vlakům východní Evropy, i když z dnešního pohledu se jedná o směšně dlouhé cestovní časy a nízké rychlosti. Oproti běžným vlakům však byla o desítky minut rychlejší. V prvním roce provozu urazila cestu z Berlína do Vídně za 12 a čtvrt hodiny, což bylo o 6 hodin rychleji, než dosavadní nejrychlejší spojení. Trasu mezi Prahou a Berlínem překonala za méně než 6 hodin, skoro o hodinu rychleji než dosavadní nejrychlejší vlak a dobře o hodinu a půl až dvě hodiny rychleji než běžný mezistátní rychlík. Také cesta mezi Prahou a Vídní se podstatně zkrátila, když o rok dřív trvalo přímé spojení přes Břeclav 9 hodin, zatímco nový motorový expres jel přes Tábor a Třeboň a do Vídně dojel za přibližně 5 a půl hodiny.



Obrázek 1: Motorová jednotka ÖBB „Modrý blesk“ řady 5154.01 v železničním muzeu Vítopena Strasshof u Severní dráhy císaře Ferdinanda dne 12. dubna 2015.

Tyto cestovní časy se po dlouhá desetiletí zásadně neměnily a posouvaly se jen o několik minut, maximálně několik málo desítek minut. Cestovní časy dosahované od konce 50. do konce 80. let odpovídaly mezi Prahou a Berlínem průměrné rychlosti 64 až 70 km/h a mezi Prahou a Vídní průměrné rychlosti přibližně 60 až 64 km/h.

Ostatní mezistátní rychlíky a expresy jezdily ještě pomaleji. Doba jejich jízdy mezi Prahou a Berlínem byla ve srovnání s Vindobonou celá desetiletí delší obvykle o hodinu, mnohdy i o více než hodinu. Průměrná rychlost těchto vlaků se tak pohybovala jen kolem 55 km/h. Za západní hranici pak jezdilo tak málo spojů, že Vindobonu není možné ani s jinými spoji porovnat.

Dnes je cesta z Prahy do Vídně i Berlína podstatně rychlejší. Soupravy railjet jedou z Prahy do Vídně po modernizovaném koridoru přes Brno, který je sice přibližně o 50 kilometrů delší než původní pomalejší trať přes jižní Čechy, ale výrazně rychlejší. Díky tomu urazí cestu pod 4 hodiny s cestovní rychlostí přes 100 km/h. Navíc se nejedná o jediný rychlý vlak, ale takto rychle jezdí spoje každé dvě hodiny. Podobně se zrychlila jízdy z Prahy do Berlína. Cesta trvá necelé 4 a půl hodiny a cestovní rychlost se zvýšila na přibližně 85 km/h. Další významné zrychlení přinese dokončení modernizace německé tratě na 200 km/h.

Vlaky a komfort

Od počátku byly na expres Vindobona nasazovány motorové jednotky, které nabízely vysoký komfort cestování. Jednotlivé železnice se měly v provozu vlaku střídát ve dvouleté periodě. Z počátku tak na expresu jezdily ještě předválečné motorové jednotky z německého projektu „létajících expresů“. Později na spoji jezdily motorové jednotky ČSD vyrobené v maďarském podniku GANZ a na přelomu 60. a 70. let motorové a přípojné vozy ČSD z Vagónky ve Studénce.



Obrázek 2: Motorová jednotka ČSD řady M296.1032 během obratu na vídeňském nádraží Františka Josefa.

V letech 1962 až 1964 jezdily mezi Vídní, Prahou a Berlínem rakouské motorové jednotky Blauer Blitz.

S pojmem Vindobona je ale nejvíce spojena elegantní červeno-krémová jednotka německých železnic DR řady 175, u nás známá pod přezdívkou Delfín. Jednalo se o „parádní vlak“ německých železničářů, který jezdil vedle Vindobony také do dánské Kodaně nebo švédského Malmö. Dokázal vyvinout rychlost až 160 km/h, i když na své trase neměl žádné úseky, kde by se dalo jet rychleji než 120 km/h. Podle počtu vozů nabízel místo pro 157 až 300 cestujících. V motorových vozech byly velkoprostorové oddíly 2. třídy se sedačkami jako v letadle. První třída nabízela klasické kupé pro 6 osob a cestující měli k dispozici také restaurační vůz s 23 místy. Kupodivu ani tento moderní vlak nebyl vybaven klimatizací. Na Vindoboně byly tyto jednotky v provozu v letech 1966 až 1969 a znovu pak od roku 1972 až do konce jara 1979.



Obrázek 3: Motorová jednotka DR řady 175.016 jako klubovna tamního spolku Bahn Sozial Werk (BSW) na berlínském nádraží Lichtenberg (19. března 2015).

Od roku 1979 byly na Vindobonu nasazeny klasické rychlíkové vagóny, střídavě německých, českých a rakouských železnic. V čele vlaku se střídaly různé elektrické a motorové lokomotivy a přes česko-rakouskou hranici ji v roce 1980 dopravovala dokonce ještě parní lokomotiva. Byl to jeden z posledních pravidelných výkonů parních lokomotiv u nás.

Po roce 1989 byla souprava Vindobony postupně modernizována a od roku 1993 byl spoj zařazen do kvalitní evropské sítě vlaků EuroCity. Na provozu spoje se pak až do konce roku 2014 střídaly moderní české, rakouské a německé klimatizované vagóny. V současnosti jezdí mezi Prahou a Vídní moderní rychlovlaky railjet, jedny

z nejmodernějších expresních jednotek v Evropě. Z Prahy do Berlína jsou v provozu modernizované klimatizované vozy Českých drah z 90. let minulého století.



Obrázek 4: Poslední odjezd vlaku EC 173 Vindobona z pohraniční stanice Děčín hl.n. dne 17. prosince 2014.

Latinský název pro Vídeň

Legendární spojení Berlína, Prahy a Vídně bylo od počátku pojmenované podle latinského názvu pro Vídeň – Vindobona. Tento název vlak používal od roku 1957 až do konce roku 2014, kdy bylo přímé spojení ukončeno a nahrazeno systémem vlaků railjet, které jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny. Některé spoje pak pokračují až do štýrského Grazu. Všechny spoje railjet nesou společně jména významných českých a rakouských hudebních skladatelů, jako jsou Antonín Dvořák, Bedřich Smetana, W. A. Mozart, Johann Strauss a další. Z Prahy do Berlína, případně až do Hamburku jezdí vlaky EuroCity.

Ovšem i samotný vlak Vindobona zažil mnoho změn, především po roce 1989. Nejprve se změnila jeho trasa mezi Prahou a Vídní, kdy byl převeden na rychlejší a plně elektrifikovanou trať přes Havlíčkův Brod, Brno a Břeclav, později pak přímo na 1. železniční koridor přes Pardubice a Českou Třebovou.

Měnila se také trasa Vindobony v Německu nebo v Rakousku. Tam byla prodloužena z Berlína až do severoněmeckého Hamburku, resp. z Vídně do korutanského Villachu. Délkou přes 1 500 kilometrů se jednalo o jednu z nejdelších tras transevropských expresů v EuroCity.