

Praha, 4. května 2016

Ostravan slaví „70“, vlaky mezi Prahou a Ostravou za tu dobu zrychlily o 2 hodiny

Tradiční expresní spojení Ostravy a Prahy, vlak „Ostravan“, slaví 70 let provozu. Na svou trasu z Bohumína a Ostravy do Prahy se poprvé pod tímto názvem vydal 6. května 1946. Zatímco tehdy „Ostravanu“ trvala cesta mezi moravskoslezskou metropolí a Prahou necelých 5 hodin, dnes stejnou trasu zvládají pendolina za 3 hodiny. Průměrná cestovní rychlost stoupla z tehdejších 75 km/h na současných 120 km/h.

Bleskové vlaky Ostrava – Praha po 70 letech

Spojení tehdy a nyní se liší i v mnoha dalších měřítcích. Na počátcích „Ostravana“ byly v pravidelném provozu původně německé motorové jednotky SVT 137, slavné jako Létající Hamburčan, u nás označené jako řada M 297.0. Cestujícím nabízely pouze 80 míst v jedné třídě, zprvu označené jako druhá, později se zrušením třetí třídy přeznačené na první. Ve vlaku bylo k dispozici jen drobné občerstvení – nápoje a studená jídla. Ostatním vlakům trvala cesta mezi Ostravskem a Prahou dokonce kolem 6,5 hodiny, tedy 2x déle než dnešním vlakům. Navíc tehdy jezdilo mezi Ostravskem a Prahou pouze kolem 5 párů přímých rychlíků za den.

Naproti tomu dnešní spoje nabízejí klimatizované vozy, nápoje i teplá jídla, Wi-Fi připojení k internetu i elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, kterou cestující během jízdy využívají, jako jsou notebooky a mobilní telefony. Speciální místa a přístupné WC mají k dispozici i cestující na vozíku, nebo děti, pro která jsou k dispozici i dětská kina. Také počet vlaků je podstatně vyšší. Jen národní dopravce nyní zajišťuje mezi Ostravskem a Prahou až 17 párů expresních spojů a další posilové vlaky, například v pátek. Cestovní čas prakticky všech vlaků se pak pohybuje přibližně mezi 3 a 3,5 hodinami.

Nesrovnatelné jsou i technické parametry tehdejších a dnešních bleskových vlaků mezi Ostravou a Prahou. Motorová jednotka M 297.0 měla délku jen 45 metrů, hmotnost 91 tun, maximální rychlost 160 km/h a výkon přibližně 600 kW. Současné pendolino je 4x delší a těžší (185 metrů, 385 tun). Maximální konstrukční rychlost pendolina je 230 km/h a jeho výkon je dokonce 6,5násobně vyšší – 3 920 kW.

Provoz plný zajímavostí a rarit

Se sedmdesátiletým provozem „Ostravanu“ a velmi rychlého spojení Ostravska s Prahou je spojena i řada rarit a zajímavostí. Například když byly dva motorové expresy v části trasy, nejčastěji mezi Prahou a Českou Třebovou, spojovány do jednoho vlaku. Často se jednalo o vlaky z Prahy do Ostravy a do Bratislavy. Motorové expresy měly v minulosti na některých úsecích na rozdíl od ostatních vlaků s lokomotivou také povolenou vyšší rychlost než 120 km/h, které bylo naším maximem až do druhé poloviny 80. let. Pouze motorové expresy mohly uhánět až 130 km/h.

Další raritou bylo například vyčlenění některých vozů pouze pro tento spoj a jejich označení dynamicky řešeným nápisem „Ostravan“ doplněný o tehdy nezbytnou rudou pěticípou hvězdu. Jinou zajímavostí je testování našich nejrychlejších motorových lokomotiv z ČKD Praha řady T 499.0 přezdívaných „Kyklop“ právě na „Ostravanu“.

Tento zkušební provoz probíhal v polovině 70. let. V jízdním řádu 1992/1993 byl zase ve služebním voze instalován první vlakový mobilní telefon veřejné sítě, který vycházel z tehdy dostupných technologií. Rychlý nástup osobních mobilních telefonů a zlevnění jejich provozu během 90. let však zabránil v rozšíření této služby. V lednu 1997 se pak mezi Ostravou a Prahou rozjel legendární vlak SuperCity „Manažer“ sestavený pouze z vagónů 1. třídy a restauračního, který neměl mezi Ostravou a Prahou plánovanou žádnou zastávku a konečně před přibližně 10 lety spojily Ostravu a Prahu rychlovlaky pendolino.

Měnila se vozidla i trasa

Řadou proměn prošlo nejen spojení Ostravy s Prahou, ale také samotný expres „Ostravan“. Po předválečných původně německých motorových jednotkách zajišťovaly jeho provoz nově dodané jednotky z Maďarska, které byly v roce 1960 nahrazeny klasickou soupravou s elektrickou lokomotivou. Od roku 1960 do současnosti se v čele „Ostravana“ vystřídalo několik typů, např. legendární „bobiny“ E 499.0 a E 499.1, výkonné „banány“ řady E 499.2, dnes řada 150.2 nebo 151, a koncem 80. let zbrusu nové „peršingy“ řad 163 a 162.

Přestože až do začátku 90. let se podstatně nezměnila cestovní doba „Ostravanu“ mezi oběma cílovými místy a dlouhá desetiletí vydržela okolo 5 hodin, trasa vlaku se mírně měnila. V Praze vystřídala jako cílovou a výchozí stanici hlavní nádraží a nádraží střed, dnes Masarykovo. Do poloviny 70. let jezdil pravidelně přes Přerov a teprve od 1. června 1975 využívá pravidelně Dluhonickou spojkou, aby se vyhnul nezbytné úvratě v Přerově. V polovině 60. let zas jezdil až do / z Varšavy. Přestože po většinu dobu představoval „Ostravan“ expresní vlak, od 90. let potom vlak InterCity, nevyhnula se mu v roce 2006 ani obyčejná kategorie rychlík a v roce 2012 dokonce ani nebyl vlak s tímto názvem v provozu. Po roční přestávce se ale zase na trať mezi Ostravou a Prahou vrátil. Dnes už není „Ostravan“ ojedinělý expresní vlak mezi Prahou a Ostravou. Má řadu „sourozenců“, kteří ve stejné kvalitě a rychlosti spojují obě města přibližně každé dvě hodiny a mnohem mladší „sourozence“ v podobě rychlovlaků SC Pendolino, které dnes nabízejí nejrychlejší a nejpohodlnější cestování mezi Prahou a severní Moravou.

Mgr. Petr Šťáhlavský

tiskový mluvčí ČD

T: 972 232 299

hot-line tiskového oddělení ČD pro mimořádnosti: 724 977 822, press@cd.cz

O společnosti České dráhy, a.s.

Akciová společnost České dráhy plní v České republice úlohu národního dopravce a na základě objednávky státu a krajů zajišťuje základní dopravní obslužnost státu. V roce 2014 využilo služeb společnosti přes 170 milionů zákazníků. V posledních letech došlo k výraznému omlazení vozidlového parku, a to v regionální i dálkové dopravě. Ve snaze zatraktivnit železniční dopravu a zvýšit konkurenceschopnost na otevřeném trhu investovala firma od roku 2008 do nákupu a modernizace vozidel 37 miliard korun.