

Praha, 15. června 2020

Na koleje se vrací tradiční spojení Berlín – Praha – Vídeň *Vindobona*

Po několikaleté přestávce se v úterý 16. června vrací na české tratě tradiční přímé spojení Berlína, Prahy a Vídně pod názvem *Vindobona*. Nový vlak pojedje v Rakousku až do Štýrského Hradce (Grazu) a nabídne i přímé spojení bez přestupu z Brna do Drážďan a Berlína nebo z Ústí nad Labem do Vídně a štýrské metropole.

„Ve spolupráci s našimi partnery z ÖBB v Rakousku a DB v Německu se nám podařilo dojednat obnovení tradičního přímého spojení našich metropolí. Českým drahám připadl úkol zajistit soupravu pro celý projekt. Půjde o nasazení jednotky Railjet, která na tomto vlaku urazí vzdálenost skoro 1 000 kilometrů a cestujícím nabídne komfortní a rychlé cestování. Trasu mezi Berlínem a Vídní nyní urazí za přibližně 8,5 hodiny a nabídne také našim občanům přímé a komfortní spojení bez přestupu, například z Brna do Berlína dorazí za 7 a čtvrt hodiny nebo z Ústí nad Labem do Vídně za 5 a půl hodiny,“ říká generální ředitel Českých drah Václav Nebeský a dodává: *„Našich sedm souprav bude nyní jezdit nejen do Rakouska a na Slovensko, ale nově také do Německa. Naše rozhodnutí nakoupit až 20 dalších moderních vlaků pro dálkovou dopravu dalším logickým krokem, jak nabízet a dále rozšiřovat rychlé a komfortní železniční spojení Prahy s evropskými velkoměsty.“*

Obnovená *Vindobona* vyjede poprvé na svou celou plánovanou trasu z Berlína i ze Štýrského Hradce v úterý 16. června. Z Berlína nabídne první ranní spojení do Prahy, Vídně a Štýrského Hradce s odjezdem v 6:17. Do Prahy přijde v 10:31, do Vídně ve 14:49 a do Štýrského Hradce v 17:33. V opačném směru půjde o poslední spojení do Berlína. Vlak vyjede ze Štýrského Hradce v 10:26, z Vídně ve 13:10, pražské hlavní nádraží opustí v 17:32 a na berlínské hlavní nádraží přijede ve 21:54.

Vlak nabídne také nové možnosti rychlého a pohodlného cestování bez přestupu například z Brna do Drážďan (5 ¼ hodiny) a Berlína (7 ¼ hodiny) nebo z Ústí nad Labem do Brna nebo do Rakouska (do Brna 4 hodiny, do Vídně 5 ½ hodiny, do Štýrského Hradce 8 ¼ hodiny).

„Kromě rychlého a přímého spojení několika významných hospodářských center naší republiky s Německem a Rakouskem nabídne obnovená Vindobona z Berlína do Vídně a Štýrského Hradce také vysoký standard cestování a služeb. Jsou to klimatizovaný interiér, restaurační vůz, servírování jídel na místa cestujících, business class pro nejnáročnější zákazníky, místa pro osoby na vozíku i cestující s dětmi, pro které je připraveno dětské kino, místa na uložení kočárků nebo přebalovací stůl, Wi-Fi a řadu dalších služeb. Railjety tak otevírají Českým drahám a našim cestujícím dveře do Evropy,“ říká k obnovení spoje Berlín – Praha – Vídeň Jiří Jeřeta, obchodní náměstek generálního ředitele Českých drah.

Vindobona: Tradice od roku 1957

Rychlé spojení Prahy, Berlína a Vídně zavedly železnice v roce 1957. Vlak měl charakter západoevropské sítě TransEuropExpress, i když ve východní Evropě nemohl dosahovat rychlosti ani komfortu obvyklého na západ od Československa. Přesto ve srovnání s ostatními spoji byl podstatně rychlejší a pohodlnější.

Od počátku až do roku 1979 se na *Vindoboně* střídaly motorové jednotky a vozy ČSD, DR a ÖBB, například legendární německé motorové jednotky „Létajících vlaků“, rakouský „Blauer Blitz“ (Modrý blesk), dva typy jednotek GANZ v barvách ČSD nebo motorové vozy M 296.1 z Vagónky ve Studénce. Skutečnou legendou pak byly elegantní soupravy DR řady SVT 175, které v roce 1979 ukončily éru motorových jednotek na *Vindoboně*. Od roku 1979 jezdily na vlaku klasické rychlíkové vozy.

Od zavedení v roce 1957 až do začátku 90. let jezdila *Vindobona* po trase Berlín – Drážďany – Praha – Tábor – České Velenice – Vídeň. Celou trať dlouhou přibližně 735 kilometrů projížděla několik desetiletí za přibližně 12 hodin. V roce 1992 byla mezi Prahou a Vídní převedena na trať přes Havlíčkův Brod a Brno a později s postupující modernizací 1. železničního koridoru přes Pardubice a Českou Třebovou. V té době se také cestovní čas *Vindobony* začal výrazněji zkracovat.

Její souprava byla od počátku 90. let sestavena z moderních komfortních vozů a od roku 1993 patřila mezi naše první vlaky evropské komfortní sítě EuroCity. V dalších letech byla trasa *Vindobony* prodloužena až do Hamburku či Villachu. V roce 2014 s nasazením vlaků railjet na trasu Praha – Vídeň – Štýrský Hradec byl provoz přímého vlaku *Vindobona* v relaci Berlín – Praha – Vídeň ukončen.

České dráhy se k tradičnímu názvu *Vindobona* vrátily loni při přejmenování dálkových linek. Od jízdního řádu 2019 tak znovu nesou spoje mezi Prahou a Vídní pojmenování *Vindobona* a letos v létě se pod tímto názvem vrací na koleje i tradiční spojení Berlína, Prahy a Vídně.

Vanda Rajnochová

tisková mluvčí ČD

722 074 414

hotline tiskového oddělení ČD: 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. Loni využilo služeb společnosti přes 182 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 desítky milionů korun do nákupu a modernizace vozidel.