

Praha, Ostrava, 27. dubna 2017

Ostravan znovu potěší příznivce, 1. května retro expres zamíří z Prahy do Ostravy

Po loňské úspěšné podzimní jízdě, která připomněla 70 let od zahájení provozu Ostravanu, se na koleje oblíbený dobový expres vrátí znovu. Vyjede ve státní svátek, v pondělí 1. května, a v jeho čele se tentokrát objeví legendární elektrická lokomotiva E 499.085 „Bobina“. V soupravě budou řazeny vozy 1. a 2. třídy a jídelní vůz. Vlak vyjede v 6:26 z Prahy hlavního nádraží a do stanice Ostrava střed přijede v 10:05.

Jízdenka, kterou je možné zakoupit na konkrétní místo, stojí dospělého cestujícího ve 2. třídě 660 Kč, v 1. třídě 1 200 Kč. **V ceně je zahrnuto zpáteční jízdné, catering, program na palubě vlaku a bohatý program včetně slev přímo v Ostravě. Během jízdy cestující ochutnají snídaní, večeři a občerstvení ve stylu 70. a 80. let. V Ostravě můžou využít nabídku k návštěvě areálu Dolní oblasti Vítkovic, kde bude Den otevřených dveří, a cestující s jízdenkou z „Ostravanu“ získají 20% slevu na vstupenky. Bude možné prohlédnout si provozy Vítkovic a svézt se po tamních vlečkách nebo navštívit ostravskou ZOO, druhou největší v České republice.**

Jízdní řád retro Ostravanu (1. května 2017)		
tam	stanice	zpět
6:28	Praha hl.n.	21:26
7:32	Pardubice hl.n.	20:27
8:59	Olomouc hl.n.	19:01
10:05	Ostrava střed	17:55

Podrobnosti o jízdě Ostravanu včetně nabídky programu v Ostravě a cateringu na palubě retro vlaku jsou k dispozici na webu <http://old.cd.cz/zazitky/kam-na-vylet/1596-zazijte-retrojizdu-vlakem-ostravan>.

Bleskové vlaky Ostrava – Praha, tak jde čas

Na svou trasu z Bohumína a Ostravy do Prahy se poprvé pod názvem „Ostravan“ vydal vlak 6. května 1946. Spojení tehdy a nyní se liší i v mnoha měřítcích. Na počátcích „Ostravanu“ 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 4× 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.

Mgr. Monika Bezuchová

tisková mluvčí ČD

T: 777 162 436

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. Loni využilo služeb společnosti zhruba 171,5 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.