

EuroCity

Petr Šťáhlavský
Martin Harák

retro

Vlaky, které spojily Evropu

Historie, technika, vzpomínky

GRADA®

Věnování

Věnováno **Ing. Jaroslavu Kocourkovi**, železničnímu odborníkovi v oblasti provozu a obchodu (27. 6. 1950 – 9. 7. 2006). Jeho vášní byly slavné expresy a velké rychlíkové lokomotivy, od těch parních po moderní elektrické, které často a rád fotografoval. Jaroslav Kocourek se po pádu železné opony v listopadu 1989 významně zasloužil o rychlé zapojení tehdejších Československých státních drah, potažmo Českých drah k prestižní evropské mezistátní síti vlaků EuroCity.

Petr Šťáhlavský, Martin Harák

EuroCity

Vlaky, které spojily Evropu

Grada Publishing

Petr Šťáhlavský, Martin Harák

EuroCity

Vlaky, které spojily Evropu

Historie, technika, vzpomínky

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, **www.grada.cz**
tel.: +420 234 264 401
jako svou 10 619. publikaci
Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Jazyková korektura Pavlína Zelníčková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Mapové podklady Martina Řezníčková
Fotografie na přední straně obálky Martin Harák: *Nejmodernější vlakové soupravy ComfortJet, které jezdí pod obchodní značkou Railjet v čele s lokomotivami Vectron dnes zajišťují značnou část mezinárodních expresních spojů Českých drah. Záběr vlaku Berliner pochází z dubna 2026 ze stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží*
Fotografie na zadní straně obálky Ivo Mahel: *Elektrická lokomotiva Československých drah 363.165 vede jeden z vlaků EuroCity z Vídně do Prahy. Záběr pochází ze září 1991 ze stanice Brno hlavní nádraží*
Počet stran 216
První vydání, Praha 2026
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2026
Cover design © Jakub Náprstek, 2026

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno. Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.
Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-8490-3 (ePub)
ISBN 978-80-271-8489-7 (pdf)
ISBN 978-80-271-6147-8 (print)

Obsah

Předmluva 7

1 Předchůdce vlaků EuroCity
Návrat luxusu – Trans Europ Express 9

2 InterCity – Každou hodinu, každým směrem 33

3 EuroCity – Nová značka pro mezistátní luxus 43

4 Výjimečné expresy ve východním bloku 63

5 InterExpress – socialistický sen o lepších vlacích 85

6 Vlaky EuroCity v České republice 101

7 Služby ve vlacích 155

8 Hnací vozidla a jednotky pro vlaky (nejen) EuroCity 169

9 Nehody vlaků EuroCity 211

Poděkování

Ondřejovi Řepkovi, Ivo Mahelovi, Antonínu Prellovi, Jaroslavu Filkovi,
Pavlovi Rovenskému, Janu Pavelkovi, Pavlu Peterkovi, Davidu Rektorovi,
Petře Kracíkové, Zdeňkovi Kačenovi, Martině Řezníčkové a Milanu Sáblíkovi

Předmluva

Železnice existuje více než dvě stě let. Zpočátku měla zajistit levnou přepravu uhlí, soli a dalších nákladů z místa produkce ke spotřebitelům. Ale hned od prvního dne vstoupila významně také do přepravy osob. Když 27. září 1825 vyjel na železnici mezi Stocktonem a Darlingtonem v Anglii první vlak a začal se psát příběh železnice, bylo v něm zařazeno 12 vozů uhlí, jeden vůz naplněný pytli s moukou a 21 nových uhláků bylo vybaveno lavicemi pro zvědavce a odvážlivce, kteří se nebáli nasednout do toho „ďáblova díla", jak někteří železnici zpočátku označovali.

Brzy nato začala výstavba železnic po celé Evropě i v Americe. V roce 1830 zahájily provoz první železnice v USA a ve Francii, v roce 1835 v Belgii a v Bavorsku a v roce 1837 se přidaly první železnice v Sasku a rakouském císařství. Na území dnešní České republiky přijel první vlak vedený parní lokomotivou v roce 1839. V polovině 19. století už existovala první dálková a mezistátní železniční spojení. V roce 1876 založil belgický podnikatel George Nagelmackers Mezinárodní společnost lůžkových vozů (CIWL) a cestování vlakem napříč Evropou dostalo dosud nevídaný rozměr v podobě rychlosti a luxusu. Jeho vlaky Orient-Express, Süd-Express nebo Nord-Express jsou dodnes legendami. Mezi světovými válkami nabídl také denní luxusní expresy jako Edelweiss nebo Étoile du Nord, které byly sestaveny ze salonních Pullmanových vozů. Éru těchto jedinečných expresů ukončila druhá světová válka.

Když se v padesátých letech 20. století podařilo odstranit nejtěžší škody po světové válce a životní úroveň obyvatel začala znovu růst, přišel i čas na zavedení nových komfortních expresů na evropských kolejích. Právě v tuto chvíli začíná příběh, o kterém bude tato kniha. Je o tom, jak takzvaná železná opona rozdělila Evropu na východní a západní, a to včetně samotného cestování vlaky. Po pádu železné opony v listopadu 1989 se situace obrátila i v dnešní České republice a začala postupně vznikat síť komfortních mezinárodních vlaků kategorie EuroCity.

Tato publikace není encyklopedií a ani její rozsah nemůže postihnout veškeré provozní události a technické detaily, popsat všechna vozidla a vlaky do posledního detailu. Snažili jsme se především vybrat důležité, ale také zajímavé okamžiky vývoje moderního cestování na evropské a české železnici a ty přiblížit čtenářům z řad odborníků i laiků.

Petr Šťáhlavský a Martin Harák (2025–2026)


TEE
TRANS EUROP EXPRESS

1
Předchůdce vlaků EuroCity

Návrat luxusu – Trans Europ Express

Cílem této publikace je zachytit a přiblížit 35 let provozu vlaků EuroCity především v České republice. Tato evropská mezinárodní síť komfortních vlaků nevznikla „na zelené louce“, ale měla své předchůdce. Jejich vývoj během zhruba třiceti let vyústil ve vznik modro-zlaté značky EuroCity. Proto začněme v padesátých letech 20. století za takzvanou železnou oponou v západní Evropě. Tam se zrodily vlaky Trans Europ Express (TEE), předchůdci současných vlaků EuroCity.

◂ Sedmidílná motorová jednotka řady VT 11.5 západoněmeckých železnic DB, kterou vyráběla společnost MAN v Norimberku pro expresní spoje TEE

Ve druhé polovině čtyřicátých let minulého století se po celé Evropě usilovně odstraňovaly válečné škody, ale zároveň se začal svět rozdělovat na uzavřený, takzvaně komunistický, a na demokratický. Uprostřed Evropy vyrostla ocelová hranice, neprodyšně rozdělující obyvatele kontinentu i jejich životní styl. Západní Evropa se začala integrovat a její hospodářství, i díky podpoře z USA, rychle rostlo, což se projevovalo na zvyšující se životní úrovni jejích obyvatel. V roce 1949 vznikl vojenský pakt západoevropských a severoamerických zemí zvaný Severoatlantická aliance, známý pod zkratkou NATO. O dva roky později byla podepsána takzvaná Pařížská smlouva, kterou bylo k roku 1952 založeno Evropské společenství uhlí a oceli, často označované jako Montánní unie, což byl prazáklad dnešní Evropské unie. Smlouvu uzavřely Francie, Německo, Itálie, Belgie, Nizozemsko a Lucembursko. V roce 1958 vznikly na základě tzv. Římské smlouvy Evropské společenství pro atomovou energii (EURATOM) a Evropské hospodářské společenství (EHS).

V padesátých letech byl v západní Evropě nastartován proces, dnes často nazývaný jako hospodářský zázrak. Rozvoj průmyslu si vyžadoval značné množství kontaktů a služebních cest, které podnikali kapitáni průmyslu, manažeři podniků, bankéři i politici. V té době neexistoval internet a videohovor byl stále z oblasti sci-fi. Ani kvalita telefonního hovoru ještě nebyla na tak vysoké úrovni jako dnes, a tak se hospodářské a politické styky neobešly bez cestování a osobních kontaktů. Železnici však ve stejné době začala růst silná konkurence. Probíhala rychlá motorizace a automobil se stával dostupným pro stále více lidí. V té době však pořád chyběla kvalitní síť rychlých silnic a dálnic, kterou bylo nutné teprve vybudovat. Cestovat na velké vzdálenosti autem, byť nejvyšší třídy, bylo stále nepohodlné.

Jiné to bylo s leteckou dopravou. Během světové války zaznamenala letecká doprava ohromný technologický pokrok, který se v mírové době projevil v civilním letectví. Rychle vyrostla nová, moderní a čistá letiště, která nabízela cestujícím zcela jinou atmosféru oproti starým budovám vlakových stanic, často ještě poškozených válkou a zakouřených stále dominujícími parními vlaky. Letadla, díky novým konstrukcím a větším rozměrům, začala nabízet zákazníkům vysoký komfort cestování, včetně dokonalého servisu na palubě. V padesátých letech se ve vzduchu objevila první proudová civilní letadla Comet, Caravelle, Boieng B-707 nebo Douglas DC-8 s cestovní rychlostí kolem 800 km/h. To byla skutečná konkurence pro železnici, na kterou bylo nutné reagovat.

Nápad přišel z Nizozemska

Již před válkou zavedly některé železnice rychlé vnitrostátní spoje, zajišťované lehkými motorovými nebo elektrickými jednotkami s maximální rychlostí až 160 km/h, a Mezinárodní společnost lůžkových vozů (CIWL) provozovala rychlé a luxusní denní vlaky mezi vybranými evropskými metropolemi, například mezi Bruselem a Paříží nebo z Amsterdamu do Basileje. Poválečné poměry, poškozené tratě, zničení mnoha lokomotiv, vozů a dalšího železničního vybavení umožnilo jen pomalé a skromné obnovení rychlých a pohodlných mezistátních i vnitrostátních expresů. V této situaci představil

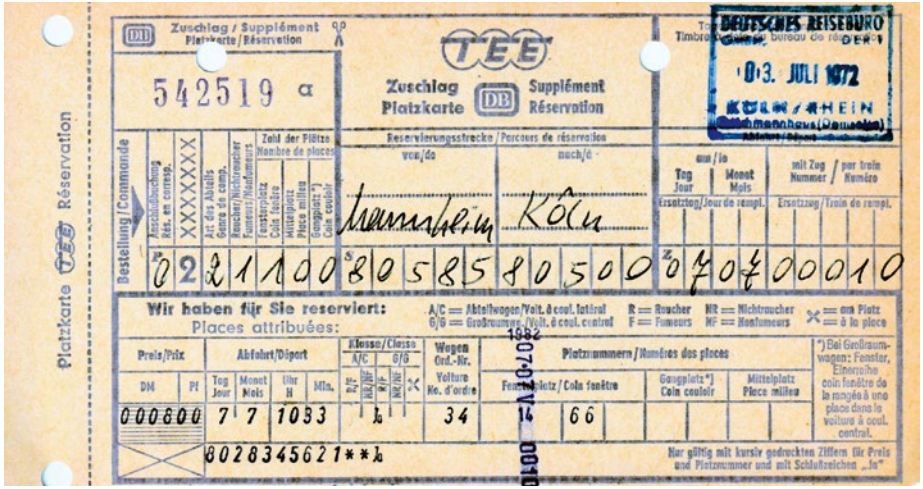
veřejnosti 30. října 1953 na tiskové konferenci generální ředitel nizozemských železnic (NS) Franciscus Querien den Hollander myšlenku na integraci evropských drah a na zřízení moderního a rychlého železničního spojení důležitých hospodářských a politických center Evropy. V prosinci téhož roku prezentoval svou myšlenku na kongresu Mezinárodní železniční unie (UIC). Den Hollander přednesl plán na vznik společného mezinárodního podniku s účastí evropských železnic, který by vytvořil novou síť moderních, rychlých a komfortních vlaků, které by konkurovaly nastupující éře proudových letadel. V mnoha směrech byly záměry inspirovány novými trendy z letecké dopravy. Plán na zřízení společného podniku ani „poolu“, který by alespoň pořídil společný typ moderního vlaku pro Evropu, se neujal. Nicméně myšlenka na zřízení sítě moderních vlaků pro solventní obchodní klientelu byla vyslovena, padla na úrodnou půdu a začala pomalu klíčit. Paradoxně konečná dohoda na pojmenování budoucího symbolu a „výkladní skříně“ západoevropské železnice Trans Europ Express (TEE) byla stvrzena v roce 1954 na mezinárodní konferenci jízdních řádů, konané za „železnou oponou“ v Budapešti. Brzy nato začala pracovat Komise Trans Europ Express se sídlem v nizozemském Haagu a naplno se rozběhla příprava společného evropského projektu špičkových vlaků.





▸ Barový oddíl v jednotce TEE řady VT 11.5

▸ Pohled do jídelny restauračního vozu jednotky VT 11.5 DB pro vlaky TEE





▲ Ukázky ručně psaných příplatků na spoje TEE



▲ Kartonová jízdenka německých spolkových drah DB v podobě příplatku na vlak TEE



▲ Spoj TEE švýcarských spolkových drah (SBB-CFF) s jednotkou RAe TEE II číslo 1051 u stanice Lavorgo na spoji z Curychu do Milána

Zakládajícími členy se staly státní dráhy Belgie (SNCB/NMBS), Spolkové republiky Německo (DB), Francie (SNCF), Itálie (FS), Lucemburska (CFL), Nizozemska (NS) a Švýcarska (SBB/CFF/FFS). Komise měla připravit jednotné podmínky a kritéria pro samotné vlaky i pro jejich provoz, což nebylo vždy snadné s ohledem na různé podmínky a požadavky zúčastněných drah. Volba motorových jednotek byla v padesátých letech logická, protože navzdory postupují elektrizaci železnic v západoevropských státech nebyly většinou přeshraniční úseky ještě elektrizované. Motorové lokomotivy dosud nedosahovaly potřebného výkonu a parní stroje nenaplňovaly požadavek na image moderních rychlovlaků. Navíc s motorovou trakcí měly železnice a výrobci dostatečné zkušenosti už ze třicátých let, kdy v Německu a ve Francii vznikla celá řada velmi rychlých a komfortních motorových jednotek. Díky nim odpadla dosud obvyklá výměna lokomotiv na hranicích, což umožnilo splnit jeden z požadavků na vlaky TEE – minimalizovat délku zastavení v pohraničních stanicích. Přestože se mělo jednat o nejmodernější vlaky Evropy, Komise Trans Europ Express nestanovila ještě požadavek vybavit nové motorové jednotky například klimatizací.

Start se čtyřmi typy vlaků

Zahájení provozu vlaků TEE je spojeno se čtyřmi různými typy motorových vlaků ve vlastnictví pětice železničních společností. Francouzi přišli s jednoduchým a rychlým řešením. Vyšli z existujících sériově vyráběných jednotek RGP řady X2720, které pouze upravili. Rychlost zvedli ze 125 na 140 km/h a výkon z 441,1 na 605 kW. V řídicím voze byla zřízena kuchyně, ve které se připravovala jídla servírovaná přímo na místa cestujících. Řídicí vůz byl vybaven průchodem na obou stranách, který umožňoval propojení více jednotek, případně sestavení až pětivozového vlaku vložením jednoho řídicího vozu navíc mezi dvě „zády“ k sobě otočené jednotky. RGP 825 byly zpočátku nasazeny na spojích Arbalète, Île de France, Parsifal a Mont-Cenis. Ty spojily Paříž s Curychem, Amsterdamem, Dortmundem a Lyon s Milánem. Jejich provoz v síti TEE byl ukončen už po osmi letech v květnu 1965. Díky konstrukci vycházející ze sériově dodávaného vlaku pro SNCF je bylo snadné uplatnit i na dalších výkonech a železniční společnost SNCF je přesunula na různé expresy a po úpravách nakonec dosloužily dokonce v regionální dopravě. V provozu vydržely skoro padesát let.

Italové zvolili koncept dvouvozové nedělitelné jednotky. Na rozdíl od Francouzů její čela nebyla průchozí, i když vícečlenné řízení umožňovalo provoz několika jednotek spojených do jednoho vlaku. Také v ní bylo velkoprostorové uspořádání míst 2 + 1, kuchyně pro přípravu jídel podávaných přímo na místa cestujících a oddíl pro celní a pasovou kontrolu během jízdy. Motory byly umístěny pod podlahou a poskytovaly jednotce výkon 2× 360 kW. Jednotky označené ALn 442/ALn 448 byly v prvním roce provozu nasazeny na vlacích Ligure a Mediolanum z Milána do Marseille a Mnichova. Ze služby na vlacích TEE odešly po patnácti letech v roce 1972 a dalších deset let sloužily ve vnitrostátní dálkové dopravě FS.

Nizozemci společně se Švýcary vsadili na čtyřvozovou jednotku s jedním šestinápravovým motorovým vozem, jedním vloženým vozem s klasickými oddíly, druhým vloženým vozem s velkoprostorovým oddílem 1. třídy, jídelnou

a kuchyní a s řídicím vozem s velkoprostorovým uspořádáním míst. Na rozdíl od francouzské a italské jednotky byl vlak klimatizovaný. V roce 1957 jednotky zahájily provoz vlaků Edelweiss na trase Amsterdam–Curych, Étoile du Nord z Amsterdamu do Paříže a Oiseau Bleu z Bruselu do Paříže. Později jezdily jednotky také například na spoji Bavaria z Curychu do Mnichova. Po sedmnácti letech služby byly v květnu 1974 vyřazeny z provozu, leč jednotky speciálně postavené pro luxusní vozbu potom nacházely další uplatnění jen velmi problematicky. Nakonec byly v roce 1977 prodány do Kanady, odkud se na konci devadesátých let 20. století díky úsilí železničních fanoušků několik vozů vrátilo do Evropy s cílem zachovat je jako muzejní.

Skutečným symbolem transevropských vlaků TEE se staly německé motorové jednotky řady VT 11.5, později označené jako řada 601 (v modernizované verzi s turbínou 602) z roku 1957. Němci využili bohaté zkušenosti své konstrukční školy ze stavby lehkých a rychlých motorových jednotek a především z projektů Franze Kruckenberga, který navrhoval rychlé motorové vlaky už ve třicátých letech. Na obou koncích vlaku byly umístěny motorové vozy s výkonem 809 kW s výrazným aerodynamicky tvarovaným „nosem“, ve kterém se nacházela strojovna, a nad ním byla umístěna kabina strojvedoucího. Mezi motorové vozy se vkládaly jednotlivé, pouze 17,4 metru dlouhé osobní vozy čtyř typů: oddílový 1. třídy, velkoprostorový 1. třídy, restaurační vůz s kuchyní a jídelnou a barový vůz s jídelnou, barem a oddílem 1. třídy. Základní sestava byla o pěti vložených vozech, ale pro frekventované spoje bylo možné počet vozů navýšit až na osm. Jednotky VT 11.5 byly od počátku nasazeny na provoz vlaků Helvetia z Hamburku do Curychu a Saphir na trase Dortmund–

Vybrané technické a provozní parametry motorových jednotek a vlaků TEE

- Kapacita 100 až 120 míst pouze 1. třídy (povinná rezervace);
- široké, bohatě polstrované sedačky, maximálně 3 na šířku vozu;
- velkoprostorové uspořádání s uličkou uprostřed i klasické oddíly s uličkou na kraji vozu;
- kuchyně pro přípravu jídel a nápojů na palubě vlaku;
- oddíl pro příslušníky celní a pasové kontroly;
- nejvyšší kvalita provedení vozidel včetně kvalitního odpružení a odhlučnění;
- min. rychlost 140 km/h;
- na tratích se sklonem 16 ‰ udržení rychlosti min. 70 km/h;
- maximální hmotnost na nápravu 18 000 kg;
- minimální délka pobytů v pohraničních stanicích včetně výměny personálu a celní a pasové kontroly, která probíhala během jízdy vlaku;
- maximální délka trasy do 600 kilometrů a vedení spojů tak, aby bylo možné uskutečnit jednodenní služební cesty;
- jednotný vnější vzhled všech vlaků v barevné kombinaci vínově červené v dolní polovině vozů a krémové v horní polovině skříně;
- jednotné označení symboly Trans Europ Express a charakteristickým logem TEE.



Oostende. Na vlacích Ruhr – Paris/Paris – Ruhr v trase Dortmund – Paříž a Rhein-Main z Frankfurtu nad Mohanem do Amsterdamu za ně musely kvůli jejich pozdnímu dodání „zaskakovat“ starší tří- nebo čtyřvozové jednotky řady VT 08.5. Teprve poté se vlaky řady VT 11.5 ujaly skutečné nadvlády v podobě luxusních západoevropských spojů. Potkal je o něco lepší osud než předchozí trojici TEE jednotek. Ve službách TEE dojezdily až v roce 1972, leč plynule přešly na vnitrostátní prestižní výkony DB, včetně vlaků InterCity, kde vydržely v provozu až do roku 1979. Pak byla místa pro sezení upravena pro více cestujících a tyto vlaky přešly do vozby turistických sezónních spojů. V letech 1980 až 1988 jezdily pod názvem Alpen-See--Express mezi Hamburkem anebo průmyslovým Porúřím a rekreačními oblastmi v Bavorsku a v Rakousku.



Pomalý rozjezd TEE

Spuštění provozu nové sítě bylo naplánované na začátek jízdního řádu 1957/58, konkrétně na 2. června 1957. Tomu předcházela 31. května tisková konference a prezentace trojice různých vlaků železničních společností SNCF, DB a NS/SBB na nádraží v Lucemburku, přičemž v Paříži na nádraží Gare de l’Est se tyto vlaky ukázaly v předstihu už 17. května.

◂ Pohled do restauračního vozu švýcarské elektrické jednotky RAe TEE II

◂ Nebývalý komfort nabízely motorové jednotky řady VT 11.5 DB až do konce svého provozu



▲ Vlaková souprava Talgo III španělských státních drah při průjezdu francouzskou stanicí Perpignan

Navzdory prezentacím a bombastickému představení nových vlaků se začátek provozu TEE neobešel bez komplikací a provizorních kroků. Od června bylo spuštěno jen deset párů vlaků v severní části chystané sítě a na některé spoje musely být zpočátku nasazeny náhradní, starší motorové jednotky, protože k zahájení jízdního řádu ještě nebyl vyroben dostatečný počet nových vlaků. Například Německé spolkové dráhy DB nasazovaly až do 22. prosince 1957 na dva páry spojů starší motorové jednotky VT 08.5 z roku 1952. Provoz vlaků zajišťovaný italskými drahami FS a vycházející z Milána byl spuštěn teprve 12. srpna nejprve do Marseille, a dokonce až 15. října do Mnichova.

Na konci prvního roku provozu (1957) se síť Trans Europ Express skládala ze třinácti párů vlaků, které spojovaly osm států. Vedle zakládajících železnic to byly také Rakousko a Monako a celkem 77 evropských měst. Nejrychlejším vlakem, zároveň však s nejkratší trasou o délce 309 km, se stal spoj Oiseau Bleu z Bruselu do Paříže, který dosahoval průměrné cestovní rychlosti 112,3 km/h. Naopak nejpomalejším vlakem s průměrnou cestovní rychlostí 75,7 km/h se stal spoj Ligure z Marseille do Milána a nejdelší trasu (964 km) absolvoval vlak Helvetia mezi Hamburkem a Curychem. Denně ujely spoje TEE celkem 15 270 kilometrů. Největší denní proběh připadal na jednotky DB, druhou pozici zaujaly francouzské vlaky, následované pěticí jednotek nizozemských a švýcarských železnic. Nejméně kilometrů připadalo na italské jednotky, a to pouhých 14,8 procent. Rozsah dopravy v jednotlivých zemích odrážel jak počet spojů, které na jejich území jezdily, tak velikost států. Nejvíc kilometrů najezdily vlaky TEE ve Francii, následované Německem. Nejmenší podíl připadl na Lucembursko, které provozovalo pouhé dva spoje.

Rozšíření TEE již v režii elektřiny

Přestože byl projekt úspěšný, počet vlaků TEE se zpočátku příliš nerozšiřoval. V roce 1958 doplnil základní síť spoj Lemano ze Ženevy do Milána a v roce 1961 po vyrobení švýcarských elektrických jednotek RAe II TEE přibyly další tři páry vlaků, Cisalpino, Gotthardo a Ticino, zajišťujících cestování přes Alpy. Rozsah dopravy se rozrostl na 18 820 kilometrů denně a TEE zajíždělo už do 85 západoevropských měst. Švýcarské elektrické jednotky RAe TEE II představovaly první elektrické interoperabilní vlaky, které mohly jezdit prakticky po celé západoevropské elektrizované síti a zároveň byly jedněmi z nejluxusnějších vlaků. Jednalo se o poslední trakční jednotku určenou pro vlaky TEE.

Všechny další vlaky byly už sestaveny z klasických komfortních vozů nejmodernější konstrukce, vedených většinou elektrickou lokomotivou. Čtveřici pětivozových elektrických jednotek dodala švýcarská společnost Oerlikon AG před zahájením letního jízdního řádu v roce 1961. Vlak se skládal ze dvou řídicích vozů s oddíly 1. třídy, každý pro 42 cestujících, z jedné strany následoval vložený vůz 1. třídy a vůz s jídelnou. Všechny vozy pro cestující byly velkoprostorové, s uličkou středem vozů. Celková kapacita byla 126 míst a 54 míst bylo v restauračním voze. Jeden z vložených vozů byl motorový a představoval v podstatě „lokomotivu". Byl vybaven postranní uličkou pro průchod cestujících. V něm se nacházela kuchyně, služební oddíl a hlavně strojovna s trakčním trafem a dalším vybavením. To poprvé v historii umožnilo provoz na čtyřech různých trakčních soustavách – stejnosměrných 1,5 kV (Francie a Nizozemí) a 3 kV (Itálie a Belgie) a střídavých 15 kV

16,7 Hz (Rakousko, Německo a Švýcarsko) a 25 kV 50 Hz (Francie). Na střeše byly umístěny čtyři sběrače pro provoz v různých zemích a na různých napájecích soustavách. Podle toho měly ližiny sběračů tři různé délky a každá byla vyrobena z jiného materiálu. V pravidelném provozu jezdily tyto jednotky, dosahující rychlosti 160 km/h, nejen v „rodném“ Švýcarsku, ale i v Itálii, ve Francii, v Belgii, Lucembursku a Nizozemsku. Později zamířily také na spojích EuroCity do tehdejšího západního Německa.

Švýcarské luxusní elektrické vlaky byly vybaveny klimatizací, sedačky měly rozestup 2,1 metru, v oknech mezi dvěma skly byly umístěny elektricky ovládané žaluzie a toalety byly rozděleny na pánské a dámské. Ty dámské byly vybaveny toaletním stolkem a zrcadly pro úpravu vzhledu cestujících žen. Na toaletách byla k dispozici umyvadla s teplou a studenou vodou. V roce 1966 byly soupravy doplněny o šestý vůz 1. třídy a jejich kapacita zvýšena na 168 cestujících. O rok později byla dodána ještě pátá, šestivozová jednotka. Zpočátku byly jednotky nasazeny do třídenního oběhu na vlaky Gottardo, Ticino a Cisalpino v trase Curych–Milán–Paříž s celkovým proběhem 2 807 km.

TEE překonávají národní rozdíly

Na některých linkách, především mezi Francií, Belgií a Nizozemskem, však rostl počet cestujících tak rychle, že bylo nutné nasazovat až dvě spojené motorové jednotky. Proto se jako první rozhodly francouzské národní železnice SNCF nahradit motorové jednotky standardní soupravou se zcela novými komfortními vozy, které dostaly označení podle prvních písmen hlavních měst linky, pro kterou byly určeny. Tedy PBA, což znamenalo Paříž, Brusel a Amsterdam. Jejich nasazení bylo plánováno na rok 1963, odkdy bylo možné projet celou trať z Paříže přes Brusel až do Amsterdamu s jedinou vícesystémovou lokomotivou. Kvůli zpoždění ve výrobě však byly nové vozy PBA nasazeny do provozu až o rok později, a to jejich uvedení do provozu neprodlužovalo složité schvalování spojené se zaváděním současných moderních vozidel. Nové vozy umožnily zvýšit maximální rychlost na 160 km/h a spojení Paříže a Bruselu upevnit pozici nejrychlejší mezinárodní trasy. Kromě toho znamenaly vozy PBA odchýlení od tradičních barev symbolizujících TEE, tedy vínově červené a krémové, protože byly vyrobeny z nerezové oceli a zůstal jim jejich lesklý kovový vzhled.

V roce 1965 byly do sítě TEE zařazeny poprvé také prestižní vnitrostátní vlaky. Jednalo se o francouzský vlak Mistral z Paříže do Nice a německé spoje Rheinpfeil z Mnichova do Dortmundu a Blauer Enzian z Hamburku do Mnichova. Deset let od zavedení prvních vlaků se značkou TEE se jejich síť rozrostla na celkem 23 párů, z toho bylo dvacet mezistátních a tři vnitrostátní, a tak začala zlatá éra těchto transevropských expresů. Francouzské železnice SNCF, Německé spolkové dráhy DB a italské státní dráhy FS začaly uvádět do provozu moderní a luxusně vybavené vozy s klimatizací a výkonné elektrické lokomotivy, které umožňovaly dosahovat cestovních rychlostí 160 až 200 km/h. Zároveň se neustále prodlužovala délka tratí, na kterých mohly vlaky TEE vysoké rychlosti dosahovat. Moderní technika dovolila nabídnout cestujícím nejen dosud nevídaný komfort na palubě vlaků, ale také překonat značné rozdíly v železniční infrastruktuře

Je libo kadeřníka nebo vířivku?

Západoevropské vlakové spoje Trans Europ Express (TEE) byly od počátku spojeny s maximálním pohodlím a výjimečnými službami. Samozřejmostí byla široká nabídka nápojů a jídel. Ta se servírovala buď přímo na místa cestujících, nebo si je pasažéři vychutnali v příjemném prostředí restauračního vozu. Pokud si chtěl cestující zajít jen na sklenku vína či něco ostřejšího nebo si vychutnat kvalitní kávu, mohl v mnoha soupravách zavítat do speciálního barového oddílu. Německé a francouzské dráhy nabízely v mnoha vlacích obchodním cestujícím dokonce službu vlakové sekretářky. Ta byla připravena přepsat na psacím stroji různé dokumenty a poznámky nebo zprostředkovala radiotelefonní hovor. Nejluxusnější mezi luxusními byl spoj nazvaný Mistral, který spojoval Paříž a Nice na Azurovém pobřeží. Ve vlaku bylo zařazeno hned několik restauračních a barových vozů. V jednom z nich se vedle baru nacházel i malý kiosek s prodejem knih, časopisů a různých dárkových předmětů, a dokonce oddíl upravený na kadeřnický salon s veškerým vybavením, včetně stojacího helmového sušáku na vlasy. V Německu nabízel největší luxus vlakový spoj Rheingold. Od šedesátých let v něm byl zařazený i vyhlídkový vůz s vyvýšenou plošinou a s prosklenou kupolí, který během cesty nabízel vyhlídku na romantické údolí Rýna. V osmdesátých letech byl do Rheingoldu zařazen také klubový vůz, ve kterém se pořádaly různé akce pro zabavení cestujících, jako například ochutnávky rýnského vína, lokálních kulinářských specialit nebo vystoupení folklórních skupin z okolí trasy vlaku. Skutečnou raritou pak bylo v létě 1986 instalování vířivky značky Whirlpool do takzvaného koupacího oddílu, kde nesměla chybět ani umělá palma a plážové lehátko.



▸ Panoramatický vůz luxusního spoje TEE Rheingold západoněmeckých železnic DB nabízel jedinečné výhledy na údolí Rýna plného hradních zřícenin


RHEINGOLD
SPEISEWAG



▲ Vlakový spoj TEE francouzských železnic SNCF v čele s elektrickou lokomotivou CC 6536

jednotlivých států. V západní Evropě se tehdy používaly čtyři trakční soustavy (viz výše), různé systémy rádiové komunikace i vlakových zabezpečovačů a následovala řada dalších technických a provozních odlišností. To lze ilustrovat například u trakční soustavy 15 kV 16,7 Hz, používané ve třech německy hovořících zemích v centrální Evropě. Jenže odlišný historický vývoj elektrizace a užší profil alpských tunelů způsobil, že ve Švýcarsku musejí mít lokomotivy na sběrači namontovanou kratší ližinu s délkou pouhých 1 320 mm, zatímco v Rakousku a v Německu se používá ližina o délce 1 950 mm. Proto má řada vícesystémových elektrických lokomotiv až čtyři sběrače s různě širokými ližinami, vyrobenými z různých materiálů.

Mezi takové zvláštnosti patřil i odlišný rozchod kolejí ve Španělsku. Když chtělo v šedesátých letech frankistické Španělsko podpořit svůj ekonomický rozvoj a napojit se na síť vlaků TEE, muselo vyvinout vlak, který mohl měnit rozchod mezi evropským standardem 1 435 mm a španělským širokým rozchodem 1 668 mm. Základem se staly článkové soupravy Talgo III RD, které byly vybaveny speciální technologií pro automatickou změnu rozchodu při pomalém průjezdu „měničem rozchodu". To umožnilo na španělsko-francouzských hranicích změnit rozchod u čtrnáctivozového, pevně spojeného článkového vlaku během pouhých dvaceti minut. Expres Catalan Talgo mezi Barcelonou a Ženevou byl zaveden 1. června 1969 a v provozu vydržel do května 1982. Přestože na své 865 kilometrů dlouhé trati musel měnit rozchod, ve Francii měl rychlostní omezení na 140 km/h a na východě Francie projížděl Alpami, zvládl už v sedmdesátých letech cestu mezi Španělskem a Švýcarskem za méně než 9,5 hodiny cestovní rychlostí více než 90 km/h. Vlaky Talgo prošly od té doby rozsáhlým technickým vývojem a dnes mohou jezdit jednotky se systémem automatické změny rozchodu rychlostí až 250 km/h.

Zlatá éra Trans Europ Expressů

Vrcholu dosáhla síť vlaků Trans Europ Express během zimního jízdního řádu 1974/75. Západní Evropu tehdy křižovalo celkem 45 párů vlaků, z toho třicet mezistátních a patnáct vnitrostátních. Denně ujely pod zlato-červenou značkou TEE přibližně 60 tisíc kilometrů, spojovaly jedenáct států a 167 měst. Na severu mířily do Hamburku, a dokonce až do Kodaně, na jihu byly cílové stanice v Barceloně, Neapoli, Bari, a dokonce až v Reggiu di Calabria, v samé špičce takzvané „italské boty". Na západě jezdily vlaky TEE do španělského Irunu a do Bordeaux a na východě po rakouskou metropoli Vídeň. Charakteristickým prvkem celé sítě TEE i v době jejího největšího rozkvětu byla jen velmi malá nabídka spojů. Většina tratí byla obsluhována jen jedním nebo dvěma páry vlaků denně. Výjimku představovala trať mezi Paříží a Bruselem. Denně tu jezdilo až šest párů vlaků, z toho dva pokračovaly dál do Amsterdamu. Trať z pařížského severního nádraží Gare du Nord k belgickým hranicím využívaly vlaky TEE nejintenzivněji. Vedle spojů do Bruselu ji využívaly také dvě dvojice vlaků TEE jedoucí přes belgické město Liège (Lutych) do Německa. Srovnání s touto trasou snesla už jen trať podél Rýna mezi Duisburgem, Kolínem nad Rýnem a Mohučí. Trasa Paříž – Brusel byla také nejrychlejší mezistátní linkou. Vlaky TEE tam zvládaly ujet 309 kilometrů za pouhé

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy ***EuroCity - Vlaky, které spojily Evropu*.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.