# **TS 70/71 „Vindobona“ eingestellt**

Mit Fahrplanwechsel am 27. 5. 1979 wurde der bisherige Triebwagenschnellzug TS 70/71 „Vindobona" zwischen Wien, ­Prag und Berlin eingestellt und an seiner Stelle ein gleich­namiger lokomotivbespannter Schnellzug D 70/71 in annähernd ähnlicher Fahrplanlage eingerichtet. Damit endet eine der inter­essantesten internationalen Triebwagenschnellverbindungen der österreichischen' Eisenbahngeschichte und gleichzeitig auch die letzte klassische, mit Dieseltriebwagen gefahrene Schnellver­bindung. an denen die OBB beteiligt waren (die neue VT-Ver­bindung TE 653/652, 853/852 Wien-Sopron zählt nicht zu dieser Kategorie).

 ·

Die politische Umschichtung in Europa im Gefolge des Zwei­ten Weltkrieges führte dazu, dass der Verkehr auf der einst stark befahrenen Wien-Prag-Berlin-Route der Franz-Josefs-Bahn zur Bedeutungslosigkeit absank. Der Verkehr auf der Strecke Wien-Franz-Josefs-Bahnhof-Gmünd-Prag-Berlin, mit Umsteiganschluß auf Personenzüge Gmünd-Budweis-Pilsen----' Eger, wurde durch das Eilzugspaar E 833/832 dürftig aufrecht­erhalten. Die Frequenz bzw., die Nachfrage nach einer derarti­gen Verbindung in der' unmittelbaren Nachkriegszeit war be­scheiden, die Fahrzeiten extrem lang. In Wien-FJB fuhr E 833 um 7 Uhr ab, Prag wurde um 15.52 Uhr erreicht, und in Berlin kam der Zug um 5.55 Uhr an. In der Gegenrichtung verließ E 832 Berlin um 20.16 Uhr, war um 7.30 Uhr in Prag und kam um 16.50 Uhr in Wien an. Nach Normalisierung der Verhältnisse stieg der Verkehr in dieser Relation wieder etwas an und ließ bei den beteiligten Bahnverwaltungen den Wunsch nach einer betrieblichen Verbesserung aufkommen, nachdem schon seit 21. 12. 1950 eine von der DR gefahrene VT-Verbindung Ber­lin-Prag bestand.

Am 11. 12. 1956 einigten sich OBB, CSD und DR auf die Schaffung einer, mit möglichst komfortablem Wagenmaterial ausgestatteten Dieseltriebwagenverbindung als Städteschnellzug Wien-Prag-Berlin, wobei die 565 km in einer Tagesfahrt zu­rückgelegt werden sollten. Die Stellung der dafür erforder­lichen Triebwagen sollte in zweijährig wechselndem Turnus von den drei beteiligten Bahnverwaltungen übernommen werden, wobei die DR mit ihren dreiteiligen ex-ORB-Triebwagen der Reihe VT 137 den Anfang machen würde.

Am 6. l. 1957 kam der VT 137 273 der DR zu einer Probefahrt nach Wien, und am 13. 1. 1957 begann der planmäßige Ver­kehr ab Berlin-Friedrichstraße (in der Gegenrichtung nur bis Berlin-Ostbahnhof}, ab 14. 1. 1957 auch ab Wien-FJB. Der TS 55/54 „Vindobona" - der Name war in großen Lettern an der Seitenwand des violett-creme lackierten DR-Triebwagens angeschrieben - verließ Wien-FJB um 9.15 Uhr (19.44 Uhr)­Gmünd 11.26-11.41 (17.20-17.35 Uhr)-Praha hl. n. 14.48 bis 14.59 Uhr (13.51-14.10 Uhr)-Praha sted 15.09-15.15 Uhr (13.33-13.38 Uhr)-Berlin-Ostbahnhof. 21.04 Uhr (7.30 Uhr) und traf um 21.14 Uhr (7.18 Uhr} in Berlin-Friedrichstraße ein (in Klammer die Fahrzeiten der Gegenrichtung).

Weitere Halte waren in Eggenburg, Sigmundsherberg, Schwarzenau, Tabor, Aussig, Děčín, Bad Schandau und Dresden. Die Fahrzeit war zwar noch immer länger als in alter Zeit, immer­hin jedoch mit 12 Stunden (bzw. 121/2) fast um die Hälfte kür­zer als vordem mit E 833/832 und mit einem guten Umsteiganschluß in Berlin um 11/2 Stunden kürzer nach Kopenhagen als die Route via Passau-Hamburg. TS 55/54 war in seinem gesamten Lauf platzkartenpflichtig.

Die Schaffung einer internationalen TS-Verbindung über diese Entfernung. die Einigung dreier Bahnverwaltungen in Staaten mit unterschiedlicher Gesellschaftsordnung und. die in dieser Verbindung eingesetzten violett-creme lackierten VT 137 der DR waren für die damalige Zeit von größter Publikumswirksamkeit.

Vom Jänner 1957 bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1960 fuhr die DR mit verschiedenen Typen ihrer Schnelltriebwagen der Reihe VT 137. In der Regel waren es dreiteilige „Köln". Von dieser -Type wurden 1938 insgesamt 14 Garnituren für den Schnellzuqverkehr Köln-Berlin' („Fliegender Kölner") beschafft. Die von Linke-Hofmann in Breslau und AEG/Siemens gebau­ten dieselelektrischen Fahrzeuge hatten 126 Plätze und waren für 160 km/h zugelassen. Der Antrieb erfolgte durch 2 X 600-PS­ Maybach-Motoren. 11 dieser Züge blieben nach 1945 bei der DB und wurden dort als VT 06 bezeichnet. 1959 kaufte die DR einige dieser und auch andere VT 137 und setzte sie mit ihren alten Reichsbahnnummern ein. In der Regel verkehrte der Zug dreiteilig, gelegentlich wurde jedoch auch ein zweiter Zwi­schenwagen mitgeführt. In weiterer Folge wurden jedoch auch zweiteilige VT 137 231 und 232 der Gattung „Hamburg (ex VT 041 der DB) als fünfteilige „Köln" + Hamburg"-Garnituren gefahren, weiters kamen auch der dreiteilige VT 137 233 „Leip­zig" mit Jakobs-Drehgestellen (dieselelektrisch, Baujahr 1935, 139 Plätze, v/max. 160 km/h, einer dieser VT erreichte 1936 bei einer Probefahrt 205 km/h) und der VT 137 287 „Ruhr" (diesel­hydraulisch, Baujahr 1938, für den Ruhrschnellverkehr, 138 Plätze, v/max. 120 km/h) zum Einsatz.

Vom Mai 1960 bis Mai 1962 stellte die CSD den „Vindobona" und setzte dafür die dreiteiligen von Ganz in Budapest gebau­ten M 495.001/002, die ab 1. 1. 1965 in M 295.001/11 und 002/12 umgezeichnet wurden, ein. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1962 übernahmen die OBB zum ersten und einzigen Male turnusmäßig den „Vindobona" und führten ihn zwei Fahrplanperioden bis Mai 1964. Zum Einsatz kamen die Triebwagen der Reihe 5045, „Blauer Blitz" - wie sie damals noch gerne genannt wurden. Entgegen dem später geschaffenen TS „Venezia" Wien-Süd-­Venedig, der trotz der starken Steigung des Semmerings immer nur mit einem Motorwagen geführt wurde, bestand der „Vin­dobona" immer aus zwei an den Zugsenden gereihten Trieb­wagen Reihe 5045 mit drei Zwischenwagen in den Sommer-­ und einem Zwischenwagen in den Winterabschnitten. Die Zf. Wien-FJB hatte dafür die 5045.01-05 und' 08 - letzterer wurde später durch den 06 ersetzt - im Stand. Eigens für den Einsatz im „Vindobona" wurden die drei Speisewagen Reihe 7745 gebaut, die neben einem Speiseraum und Küche auch drei Abteile 1. Klasse hatten. Diese Wagen standen später mangels Verwendungsmöglichkeit lange Zeit in der HW St. Pölten hinterstellt und wurden 1973 in Zwischenwagen 2. Klasse umgebaut. Die Zwischenwagen 1. Klasse Reihe 7645 waren schon zwei Jahre vor Einsatz im „Vindobona" für die innerösterreichischen Triebwagenschnellverbindungen der Südbahn beschafft worden.

Die Führung mit zwei Triebwagen wurde einerseits aus Sicherheitsgründen wegen der Gefahr des - nicht allzu selte­nen - Ausfalls einer VT-Einheit, anderseits auch zur Sicherstellung einer einigermaßen passablen Fahrzeit auf den langen Steigungsstrecken zwischen Wien und Prag festgelegt. Die Be­wirtschaftung der Speisewagen erfolgte durch nationale Be­triebe der jeweils fahrzeugstellenden Bahnverwaltung über den gesamten Zuglauf. Desgleichen verblieb auch das Lokpersonal der entsprechenden Bahnverwaltung auf der gesamten Strecke am Fahrzeug und erhielt lediglich streckenkundige Lotsen auf den Auslandsabschnitten.

Vom Mai 1964 bis Mai 1966 übernahm wieder die CSD den „Vindobona" und setzte diesmal die gleichfalls von Ganz in Budapest stammenden Neubautriebwagen M 498.001 bis 020 (später M 298.0001-0020) ein. Die Garnitur war in der Regel vierteilig - selten fünfteilig - mit zwei Endtriebwagen. Von Mai 1966 bis August 1969 war wieder die DR an der Reihe und setzte vorerst wieder die verschiedenen VT 137 - meist „Köln" und „Leipzig" - ein. Diese Vorkriegswagen waren zuletzt schon sehr schadanfällig, und besonders 1966 kam es zu häufigen Ausfällen. Seit Ende 1966 und dann wieder ab Mai 1972 bis zur nunmehrigen Umstellung kamen dann die DR-Neubautrieb­wagen Type „Görlitz" VT 18.16.01 bis 10 - nach EDV-Um­zeichnung 1970 175 001-017 und 019. Der 017 wurde 1964 an Stelle des unfallbeschädigten und ausgemusterten 004 in den 0041 umgezeichnet. Auch diese Bauart war in der Regel vier­teilig - gelegentlich fünfteilig - mit zwei Triebköpfen im Einsatz. Triebwagen dieser Bauart waren lange Zeit auch in den internationalen Routen der DR \_nach Malmö, Kopenhagen und Karlsbad zu sehen. Die ÖBB beteiligten sich an der Fahrzeug­beistellung für den „Vindobona" nicht mehr, da die 5045 bzw. 5145 den Qualitätserfordernissen für eine solche internationale Zugsverbindung nicht mehr entsprachen und an einen Neubau geeigneter Fahrzeuge mangels anderweitiger Verwendung außerhalb der Vindobona-Einsatzzeiten nicht mehr gedacht wurde. Aus ähnlichen, jedoch überwiegend technisch bedingten Gründen konnte auch die CSD im Jahre 1968 den „Vindobona" nicht übernehmen, da die dafür bestimmten M 298 schlagartig außer Verkehr gesetzt werden mussten, so dass die DR bis August 1969 die Fahrzeuge stellte. Erst ab 2. August 1969 bis Mai 1972 setzte dann die CSD die fabrikneuen und aus der Inlands-Nahverkehrstriebwagentype M 286 abgeleiteten und modifizierten M 296.1001 bis 1035 in sechsteiliger Zusammen­setzung mit zwei Triebköpfen ein. Diese Fahrzeuge verkehren jetzt im Mittelstreckenverkehr des Prager Raumes. Ab Mai 1972 bis 26. Mai 1979 fuhr sodann die DR ohne Unterbrechung den „Vindobona" mit den vierteiligen VT 175, da auch die CSD die Reihe M 296 nicht mehr im internationalen Verkehr ein­setzen wollte.

Im Zuglauf hat sich seit der Schaffung des „Vindobona" nicht allzu viel geändert, wenn man von periodisch gering­fügig wechselnden Ankunfts- und Abfahrtszeiten absieht. Be­reits ab 1958/59 endete der Zug in Berlin-Ostbahnhof, wurde im Mai 1960 wieder bis Friedrichstraße verlängert und ab 13. August 1961 wegen Errichtung der Mauer endgültig bis Be1lin-Ostbahnhof verkürzt. Zwischen 1958 und 1962 war in Prag eine interessante Betriebsabwicklung zu verzeichnen. Da der Zug in Prag stürzen muss, waren Ankunfts- bzw. Abfahrts­bahnhof unterschiedlich. Ankunft aus Richtung Wien in Praha hl. n. (Hauptbahnhof), danach Rangierfahrt mit Spitzkehre und Überstellung in den ehemaligen StEG-Bahnhof in Prag und Abfahrt in Praha stred. In der Gegenrichtung war die Ver­kehrsabwicklung umgekehrt. Seit 1962 wird vom „Vindobona" nur mehr Praha hl angefahren und der Zug auf freier Strecke außerhalb von Praha hl. n. gestürzt. In Wien wird der ab dem Sommerfahrplan 1973 als TS 70/71 bezeichnete „Vindobona" ab 1.6.1975 wegen Neubau des Franz-Josefs-Bahnhofes von Absdorf via Stockerau und die Nordbahn nach Wien-Mitte als End- bzw. Anfangsbahnhof geführt und die Garnitur in der Zugförderung Wien-Nord hinterstellt. Der Pünktlichkeitsgrad des „Vindobona" war, trotz des langen Zugslaufes über zwei Landesgrenzen hinweg, lange Zeit sehr gut, hat in jüngerer Zeit durch Gründe, die nicht im Bereich der OBB liegen, jedoch nachgelassen. Die Ursachen für die nunmehrige Umstellung auf einen lokomotivbespannter Vierwagenzug, wobei die drei Reisezugwagen von den OBB, der Speisewagen von der CSD und das Triebfahrzeug von jeder Bahnverwaltung auf deren Streckenabschnitten gesondert gestellt wird, war schon seit zwei Jahren im Gespräch und dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass auch die DR ihre VT 175 nur noch im nationalen Schnellverkehr einsetzen möchte.

Ob ein lokomotivbespannter „Vindobona" mit einer dadurch bedingten erheblich komplizierteren Betriebsabwicklung den gleichen Pünktlichkeitsgrad wie die VT-Züge erreichen wird. kann nur gehofft werden. Die ersten Betriebstage unterstreichen bereits diese Befürchtung. Hoffentlich ist der einstige Nimbus dieses Zuges - wie schon vordem bei zahlreichen ähnlichen Vorbildern - durch seine Umstellung nicht endgültig dahin.

Letztmalig verkehrte TS 70 „Vindobona" am 26. 5. 1979 mit VT 175 010 + 011 (fünfteilig). Um eine Leerrückführung der VT-Garnitur bzw. die Leerzuführung des ÖBB-Wagensatzes zu vermeiden, kam TS 71 am 26. 5. 1979 bereits als D 71, aus­nahmsweise mit 3 DR-Reisezugwagen + CSD WR und Lokomotivbespannung nach Wien. Am 27. 5. 1979 verließ D 70 sodann Wien mit ausnahmsweise 7 Wagen = Rücklauf der 3 R-Wagen + CSD WR + planmäßige 3 ÖBB-Reisezugwagen (2B + 1A).