3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK

4 191341 103805 02
B13411

TESTS

Fleischmanns E19.0

Brawas G 4/5

WERKSTATT:

Schnee für Kipfingen

Fahrdraht für Opplingen

Hochdonner Brückenschlag
Nur 72 Stunden

Vorbild und Modell:
Die erfolgreiche Gölsdorferin

Detroit in Spur 0
Stadtgespräch

H0-Motivanlage
Bühne für den Fortschritt

Mit Eisenbahn-Comic



Vom SVT zum Eurocity

Der Vindobona

50 Jahre Express-Verbindung Berlin – Prag – Wien

Am 27. April 1975 wartet 175 011 in Wien FJB alt: Die Hallenschürze ist bereits entfernt, ab Sommer wird der Bahnhof abgebrochen.



„Stewardess bei der Betreuung von Reisenden, hier am Vindobona; 06.05.1966“: Die DR gab sich viel Mühe.

Foto: Historische Sammlung DB AG/Stephan



Vor 50 Jahren, am 13. Januar 1957, wurde der internationale Zuglauf Berlin – Wien als schnelle Tagesverbindung mit Triebwagen via Prag wiederbelebt. Gestartet mit Altbau-SVT, fahren heute Eurocitys. →

SERVUS VINDOBONA!

Berlin – Prag – Wien: Der Zug durch den „Eisernen Vorhang“

Foto: P. Schmied



Einzelnummer 10 Pf

Berliner Zeitung

1. Jahrgang

Donnerstag, 10. Januar 1957

Nr. 1

Wie Herr Schwieger berichtete, fielen in Lohn nur 1,26 WM gezahlt.

Vindobona-Expreß von der Probefahrt zurück

Diese neue Verbindung Berlin—Prag—Wien ist offiziell für den 13. Januar vorgesehen. Der von der Deutschen Reichsbahn gestellte neue Schnelltriebwagenzug erster und zweiter Klasse, im RAW Wittenberg gebaut, erhielt auf Wunsch der österreichischen Bundesbahn den Namen „Vindobona", den lateinischen Namen für Wien.

Repro: Archiv Berliner Verlag

Um internationales Ansehen bemüht: Die Presse in der DDR-Hauptstadt berichtete stolz vom Start des „Vindobona-Expreß".

Einer der bekanntesten, wenn nicht der bekannteste internationale Zuglauf, der in der DDR startete, galt lange als Prestige-Zug der DR und war der Fernweh-Traum vieler ostdeutscher Eisenbahnfreunde: Der „Vindobona" von Berlin nach Wien über Prag (Praha) feiert dieser Tage seinen 50. Geburtstag.

Mitte der 1950er-Jahre: Trotz des „Eisernen Vorhanges" nahm der Reiseverkehr innerhalb Europas zu. Österreich, das im Oktober 1955 seine Souveränität wiedererlangte, wollte verbesserte Zugverbindungen auch nach Osteuropa. Die DR ihrerseits peilte internationale Schnelltriegwagen-(SVT)-Läufe an, unter anderem Berlin – Paris, setzte sich aber auf den europäischen Fahrplankonferenzen nicht durch. Immerhin gab es seit 1950 die Schnelltriebwagenverbindung „Mir" (Frieden) von Berlin nach Prag.

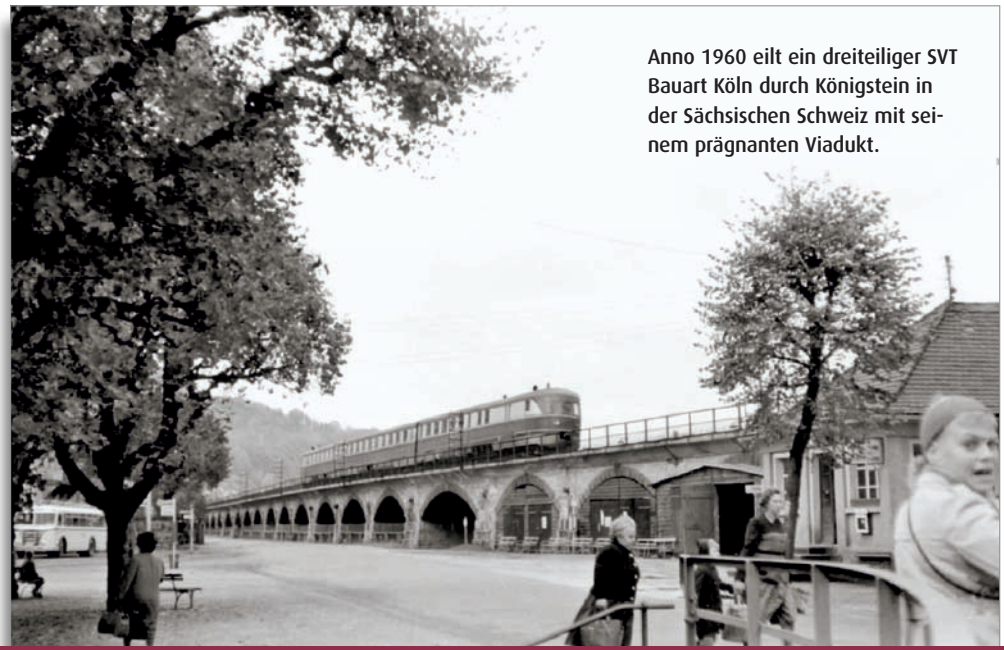
Im Dezember 1956, der Sommerfahrplan für 1957 war in Arbeit, trafen sich Vertreter von DR, ČSD und ÖBB am Rande einer Fahrplankonferenz in Lissabon. Sie verabredeten die versuchsweise Einführung einer Tagesverbindung Berlin – Prag – Wien mit SVT ab 13. Januar 1957 – im laufenden Winterfahrplan – bis vorerst 1. Juni 1957. Eine Probefahrt Berlin – Wien wurde für den 6. Januar, die Rückfahrt Wien – Berlin für den 8. Januar angesetzt. Die DR richtete zwei SVT der Bauart Köln her, zwei weitere SVT der Bauart Leipzig kamen in Reserve. Der „Berliner Zeitung" vom 10. Januar 1957 (siehe Faksimile) war der Start des „Vindobona" eine Meldung auf der Titelseite wert!

Auch Österreich lobte den Zug. Die in Wien erscheindende Fachzeitschrift „Eisenbahn" schrieb in der Februarausgabe 1957: „Mit der neuen Schnellverbindung DS 55/54 Wien – Berlin – Wien, die unter der Bezeichnung ‚Vindobona-Expreß' läuft, wurde ab 13. Jänner 1957 in der Richtung Nord-Süd nicht nur die kürzeste Eisenbahnverbindung mit Prag und Berlin, sondern ... auch die derzeit beste mit Kopenhagen hergestellt. ... Bei der Abfahrt in der dänischen Hauptstadt um 18,00 Uhr wird Berlin mit Schlafwagen um 6,12 Uhr erreicht und dort Anschluss an den ‚Vindobona' gefunden. ... Die zur Führung des ‚Vindobona' von der Deutschen Reichsbahn verwendeten Triebfahrzeuge enthalten sehr komfortabe Abteile 1. und 2. Klasse sowie einen Speiseraum für 30 Personen."

Erwähnung verdient, dass der „Vindobona" mit seinem Start Mitte Januar noch vor Einführung der „Trans Europ Express"-Züge (TEE) auf Fahrt zwischen drei europäische Hauptstädte ging; die TEE nahmen erst zum Sommerfahrplan am 2. Juni 1957 den Verkehr auf.

Die neue Verbindung wurde von Anfang an ein Erfolg. Aufgrund seiner Fahrzeiten nahmen ihn viele Österreicher für Urlaub und Geschäftsreisen dankbar an. Die SVT der Bauarten Köln und Leipzig waren mit ihrem Alter von 19 bis 23 Jahren durchaus noch aktuell, hinsichtlich Komfort setzten sie ohnehin Maßstäbe.

Zum ersten von den drei beteiligten Bahnverwaltungen vereinbarten Wechsel in der Gestellung der Zuggarnituren Ende Mai 1960 war die ČSD an der Reihe. Sie bot den Ganz-Triebwagen mit dieselmechanischem (!) Antrieb an, der bei der ČSD die Baureihenbezeichnung M 495.0 erhielt und in etwa baugleich war mit den DR-VT 12.14. Diese waren in Be- →



Anno 1960 eilt ein dreiteiliger SVT Bauart Köln durch Königstein in der Sächsischen Schweiz mit seinem prägnanten Viadukt.

Foto: Slg. A. Mehnert

Berlin-Ostbahnhof, Frühjahr 1966: Links VT 137 Bauart Leipzig als „Vindobona“, rechts Neubau-VT 18.16.01 als „Neptun“.

Foto: ZBDR/Slg. R. Garn



Auch die SVT Bauart Hamburg setzte die DR nach Wien ein, einige wie VT 137 152 (Bild vorn) kamen 1958 aus der Bundesrepublik.

Foto: H.-J. Kirsche

Im Januar 1957 ging der „Vindobona“ mit SVT Köln auf seine große Reise



Foto: P. Schmied

Am 28. Mai 1961 warten die CSD-VT M 495 006 und 004 in den Abstellgleisen von Wien FJB: In der Hauptsaison fuhren sie doppelt.

Foto: ZBDR/Slg. R. Garn

Nur zwei Jahre fuhr die ÖBB-Reihe 5045 „Blauer Blitz“. Im Juli 1963 passiert ein fünfteiliger Zug nach Wien die Elbe bei Königstein.

ČSD- und ÖBB-Triebwagen: Eher Verlegenheitslösungen als vollwertige Fernzüge

zug auf Reisequalität ein Rückschritt, auch hatte die Maschinenanlage mit zweimal 450 PS kaum Reserven. Vierteilig konzipiert, war der M 495.0 zwischen den Metropolen meist nur dreiteilig unterwegs.

Die ÖBB setzten zwischen Sommer 1962 und Sommer 1964 Triebwagen als „Vindobona" ein. Dazu baute man für die „Blauer Blitz" genannte Reihe 5045 eigens für den Einsatz als „Vindobona" drei Halbspeisewagen. Weiterer Unterschied zum „Blauen Blitz" im ÖBB-Binnenverkehr war der Verzicht auf Steuerwagen: Zwecks Zuverlässigkeit und Leistungsreserven fuhr man stets mit zwei Triebköpfen. Doch war auch dieser Typ mit zweimal 500 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von nur 115 km/h eher eine Notlösung. Trotz Nachrüstung und Anpassung (woraus dann vier 5145 wurden) setzten die ÖBB ihre Triebzüge nicht noch einmal ein; der ab 1968 fällige Turnus wurde stattdessen von ČSD und DR gestellt und entsprechend abgegolten.

So wechselten sich in den Jahren 1964 bis 1972 ČSD und DR ab: Bis Sommer 1966 ČSD mit M 498.0, Sommer 1966 bis Mai 1969 DR (erst noch mit Altbau-SVT, ab September 1966 verstärkt und später ausschließlich mit dem neuen VT 18.16) und MItte 1969 bis Mai 1972 nochmals ČSD mit angepassten, eigentlich als Eilzugtriebwagen konzipierten M 296.1.

Einer, der in dieser Zeit seinen Dienst auf dem „Vindobona" antrat, war der Berliner Lokführer Gerhard Zeitz. 1956 legte er die Lokführerprüfung ab. Anfang der 1960er-Jahre, nun im Bw Berlin-Ostbahnhof, fuhr er 01, 03, 62, 65 und 78. Mit 32 Jahren war er 1966 der jüngste Lokführer, der den neuen VT 18.16 fahren durfte.

„Die erste planmäßige Fahrt nach Österreich begann für mich am Silvestertag 1966. Zu diesem Zeitpunkt bestand unsere Lokführerbesatzung aus drei gestandenen Kollegen des Bw Berlin-Karlshorst. Weil ich der jüngste Lokführer auf dem vierteiligen Triebzug war, durfte ich ab Dresden Hbf ans Ruder. Ich nahm auf der rechten Seite des Cockpits bis Prag Hauptbahnhof diesen verantwortungsvollen Platz ein. Stets waren ein oder zwei Kollegen an meiner Seite." →



Foto: W. Scheuch

Von 1964 bis 1966 waren wiederum von Ganz gebaute Triebzüge M 295.0 für die ČSD im Einsatz. Auch diese befriedigten nicht.

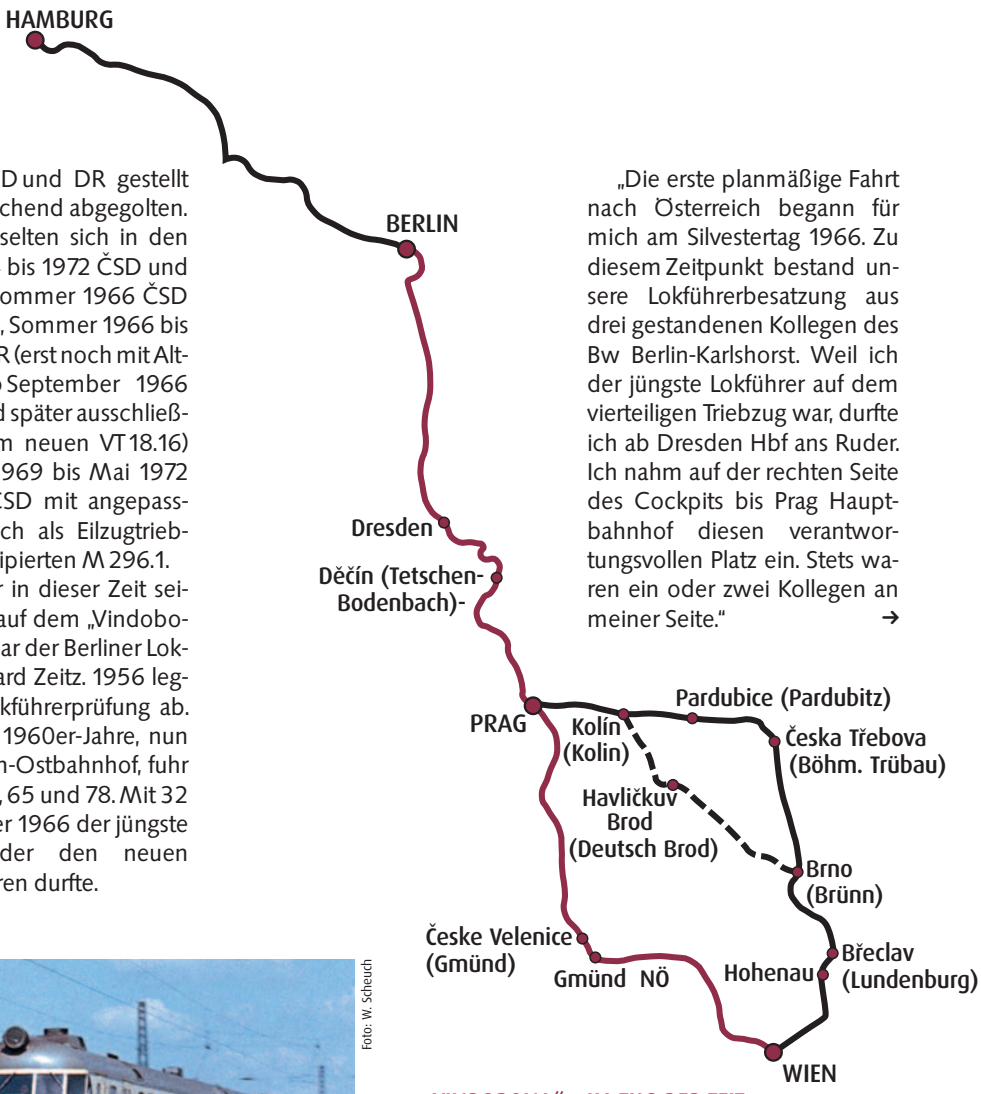




Foto: H.-J. Kirsche

Noch einmal der „Blaue Blitz" der ÖBB, der im Juli 1962 in Berlin-Ostbahnhof mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht wurde.



Foto: A. Mehnert

Von 1969 bis 1972 trafen sich die M 296.1 in Prag Hbf. Dabei wurden ein Triebkopf und zwei oder drei Mittelwagen ausgetauscht.



Foto: Histor. Sammlung DB/Schulz

Wie der Baumusterzug erhielt auch VT 18.16.02 eine abweichende Lackierung, Juli 1965 im Ostbahnhof Berlin neben 38 1591.

Mai 1979: Der SVT 175 verlässt Limberg-Maissau. Das zweite Gleis der Franz-Josefs-Bahn fehlt, der SVT folgt zum Monatsende.



Foto: P. Schmied

Für viele Eisenbahnfreunde der Vindobona: SVT 175

Schwierigkeiten bereitete der schlechte Oberbauzustand in der ČSSR zwischen Děčín und Tábor und die starke Streckenbelegung. Auf kurzen Weichen mit sehr engen Radien wurde der SVT sehr oft über Bahnhofsnebengleise geleitet, weil die Hauptgleise alle mit Güterzügen belegt waren.

Der letzte Einsatz von ČSD-Triebwagen begann mit der verspäteten Ablieferung der in Studenka gebauten M 296.1. Diese gingen nicht zum Fahrplanwechsel, sondern erst im August 1969 in den Betrieb. Zwischen zwei Triebwagen wurden zwei bis vier Mittelwagen eingefügt. Dabei wurde eine sehr interessante Technologie angewandt: Zwischen Berlin und Prag fuhr die Garnitur sechsteilig. In Prag setzte man zwei Mittelwagen aus und fuhr vierteilig bis Wien weiter.

Von 1972 bis zum Ende der SVT-Einsätze am 26. Mai 1979 war ausschließlich der nun als BR 175 bezeichnete Triebzug der Bauart Görlitz im Einsatz. Für viele Eisenbahnfreunde nicht nur in der DDR und Österreich wurden „SVT 175“ und „Vindobona“ zu Synonymen.

Zu Beginn der 1970er-Jahre baute man in Prag den Hauptbahnhof um. Der „Vindobona“ fuhr zeitweise den Bahnhof Praha střed. (Prag Mitte) an. Nach



Foto: Histor. Slg. DB/Hein

Ab Mitte 1966 (Bild, Berlin Ostbahnhof) und von 1972 bis 1979 setzte die DR ihren Paradezug ein.



Foto: H.-J. Kirsche

Stilvoll präsentiert sich das Speiseabteil im SVT Görlitz vor dem Ansturm, 1976.

Umbau des Hauptbahnhofes hielt der „Vindobona" ab 1975 wieder dort, musste aber nach wie vor in eine Spitzkehre im Bahnhofsvorfeld.

In Wien wurde der alte Franz-Josefs-Bahnhof ab 1975 abgerissen und wich einem unterirdischen Neubau. Der „Vindobona" hielt während der mehrjährigen Bauarbeiten in Wien-Mitte. Dabei handelt es sich um die aufgewertete S-Bahn-Station Wien-Landstraße, die man des „Vindobona" wegen umbenannt hatte!

Wie sah der Abend für das DR-Personal aus? Gerhard Zeitz: „Nach Ankunft in Wien FJB fuhr unser Triebzug zurück aufs zugeteilte Abstellgleis. Hier wurde der Zug von außen und am Fahrzeugboden gewissenhaft untersucht. Fast immer waren im Kanal irgendwelche Fehler sichtbar. Nach der Fertigmeldung in der Lokdienstleitung zogen wir wieder unsere Dienstuniform an und gingen in eine Gaststätte zum Abendessen. Unsere Vorsteher aus Karlshorst sind ab und zu mitgekommen. Wir hatten jeder 128 Schiling, da konnte man schon etwas mit anfangen."

Es gab auch weniger Lustiges: „Die Staatssicherheit ist immer mitgefahren im Zug, in Zivil, und ich bin sicher, wir sind überwacht worden." Weit nach der Wende erfuhr Gerhard Zeitz, dass auch seine Familie gründlich ausgehorcht wurde. Seine Akte will er bei der Birthler-Behörde trotzdem nicht einsehen. Kollegen, die es taten, rieten ihm ab: „Geh' nicht dahin! Du kriegst einen Weinkrampf, was für schlechte Menschen wir gewesen sind!" →

Vorbereitung auf den Planeinsatz ab 28. Mai 1972: Messfahrt mit SVT 175

„Von früheren Einsätzen des VT 18.16 auf ČSD-Strecken waren Probleme mit der Motoraufhängung (Anrisse) bekannt. Auch stellten sich die Motoren während der Fahrt ohne erkennbaren Grund ab. Fachleute der DR vermuteten durch schlechte Gleislage hervorgerufene harte Stöße auf das Fahrzeug als Ursache. Daher sollten Schwingungsmessungen an verschiedenen Stellen des Triebdrehgestells und der Motoraufhängung vorgenommen werden. Anfang Mai bereitete die Messgruppe Prüfstandsversuche (Prü I) der VES-M Halle, Außenstelle Dessau, den SVT 175 005/006 für die Messfahrt vor und stattete ihn im Raw Wittenberge mit Messwertgebern und Auswertungstechnik aus. Die Fahrt begann am 15. Mai in Berlin-Karlshorst mit dem sechsteilig hergerichteten Triebzug, um eine entsprechende Belastung der Fahrmotoren zu erreichen. Kurz hinter Block Dahlewitz bei zirka 105 km/h gab es an einem Vorsignal in Warnstellung eine Zwangsbremsung: Der Zug hatte eine neue Indusi erhalten, doch war sich der Triebfahrzeugführer nicht sicher, ob sie zwischen Berlin und Dresden aktiv war. Das war nun geklärt, die Technik hatte funktioniert. Nach Beschleunigen und Fahren in der Fahrstufe sechs über einen größeren Zeitraum gingen kurz nacheinander beide Maschinenanlagen in den Leerlauf. Laut Anzeige war die Kühlmitteltemperatur zu hoch, aber die Ursache waren zu niedrig eingestellte Temperaturwächter. Sie wurden neu eingestellt und die Fahrt ging weiter. Nach 30 Minuten Pass- und Zollkontrolle in Bad Schandau (für den Messtrupp von zehn, zwölf Leuten) stieg der ČSD-Lotse zu. Für die 123 Kilometer von Dečín nach Prag wurden 140 Minuten benötigt, was nicht einmal 60 km/h im Durchschnitt entsprach. Über die Kehre Praha-Rabovka und ein Verbindungsgleis ging es zum Prager Hauptbahnhof. Dann führte die Fahrt über Benešov nach Tábor. Diese Strecke war von besonderem Interesse, da sie längere Abschnitte mit neun bis elf Promille Steigung aufweist. Eine Maschinenanlage wurde abgeschaltet, so dass die zweite unter Volllast lief. Teilweise wurden nur 40 bis 50 km/h erreicht. Aber der Versuch bestätigte, dass der Zug auch bei Ausfall einer Maschinenanlage in der Lage war, die Strecke zu räumen. Nach 23 Uhr wurde Tábor erreicht, wo übernachtet werden sollte. Doch wegen Gleisarbeiten am nächsten Tag fuhren wir sofort nach Benešov zurück, wo wir gegen 2 Uhr ankamen. Nach 20 Stunden Einsatz hatten wir endlich Ruhe. Abfahrt am nächsten Tag war 11.35 Uhr. Nach Aufenthalt und Kühlwassernehmen in Prag waren wir gegen 20.15 Uhr wieder im Bw Berlin-Karlshorst. Außer unserer Einheit standen 175 007/008, 175 011/012 und der Reservetriebkopf 175 019 für den „Vindobona" zur Verfügung." ***Axel Mehnert***

Fotos (2): A. Mehnert



Die Einheit 175 005/006 wartet in Praha hl.n. auf die Rückfahrt nach Berlin.



Beimannseite im SVT 175 in der Kanzel, vom Personal auch Cockpit genannt.



Fotos (2): V. Emersleben

Seit 23. Mai 1993 ist der „Vindobona“ Eurocity, und seit 28. Mai 2006 hält er in Berlin Hbf tief (o.). Die Anzeiger im Zug verweist auf den Namen (li.).

Bereits 1966 ging namentlich von der ČSD der Wunsch aus, den Zug lokbespannt zu fahren. Erst das Beharren des „Bruderstaates“ DDR führte zur Entwicklung des erwähnten M 296.1! Mitte der 1970er-Jahre wurde die Umwandlung des bisherigen Triebwagenzuges konkret. Der SVT 175 war auch sechsteilig sehr oft voll ausgelastet; vor Stehplätzen schützte lediglich die Platzkartenpflicht. Und da die Gleise in der ČSSR nicht besser wurden, häuften sich bei ihm die Schäden und zwangen zu Ersatz (siehe Kasten auf dieser Seite).

Am 26. Mai 1979 fuhr der „Vindobona“ das letzte Mal als Triebwagen von Wien nach Berlin. Es war auch der letzte SVT-Dienst für Gerhard Zeitz: „Als wir in Wien abgefahren sind, mussten wir alle Materialien einladen. Wir hatten viele Bremssohlen und anderes dort gelagert, was wir im Lauf der Zeit aus Karlshorst mitgebracht haben. Jetzt waren wir die Dummen, wir waren drei Stunden zugange und mussten alles mitbringen! “

Schon der Gegenzug am selben Tag fuhr, aus ČSD-Wagen gebildet, mit Lokomotive. Die DR setzte zwischen Berlin und Děčín meist die 132 ein, die ČSD die „Brillenschlangen“ T 478/BR 754. In Österreich schließlich sah man meist die 2143 vor dem Zug. Die ČSD-Lokomotiven brachten den Zug bis Gmünd, wo er übernommen wurde. Ein Kuriosum ist, dass es auch erstmals zu planmäßigen Dampfbespannungen kam und zwar in der ČSSR!

Mit der Umwandlung in einen lokbespannten Zug änderten sich Zuggattung und Zugnummer. Das gab es auch vorher schon, wenn auch etwas feiner. So fuhr der „Vindobona“

Ersatzgarnituren und Umleitungen: „Vindobona“ in Nöten

Fotos (3): E. Lassbacher

„Ich erinnere mich noch gut, wie ich zu dieser Aufnahme (li.u.) gekommen bin: Bei einer Vorbeifahrt mit der Stadtbahn, heute U4, habe ich in Wien-Mitte die cremeorangenen DR-Städteexpress-Wagen, nicht aber die Lokomotive gesehen. Ein Blick auf die Uhr – keine Zeit mehr zum Anmelden beim Fahrdienstleiter, daher eiligst hinter einem Firmengebäude herum auf die Rampe zum Bahnhof , und da kam der Zug auch schon. Leider nicht mit einer insgeheim erhofften DR-118 (die hatte natürlich keine Zulassung für Österreich und die ČSSR), aber die 2143 war auch recht nett. Der „Vindobona“ ist auch in den folgenden Tagen noch einige Male in dieser Konstellation gefahren, offenbar hat es mit den 175 irgenwelche Probleme gegeben.

Probleme infolge Hochwassers gab es 1997, als am Nachmittag des 21. Juli ein Schutzdamm bei Stillfried undicht wurde und die Behörden eine Streckensperre der Nordbahn (Wien – Hohenau) verfügten, die bis zum 4. August galt. Damals wurden die internationalen Reisezüge über die Nebenbahn Hohenau – Mistelbach (Bild re.u.) und die ehemalige Ostbahnstrecke Wien – Laa a.d. Thaya – Brünn umgeleitet. Weil die Nebenbahn seit 1988 nur dem Güterverkehr dient, und dies im Wesentlichen nur während der jährlichen Zucker-rübenkampagne von Oktober bis Dezember, war sie in entsprechend mangelhaftem Erhaltungszustand und nur mit geringen Geschwindigkeiten befahrbar. Schon damals wurde eine Umleitung über die Slowakei erwogen, die aber noch nicht in der EU war. Seitens Österreichs hatte man Bedenken, dass die Slowakei von auswärtigen Reisenden ein Transitvisum verlangt hätte.



Slowakei-Umleiter bei Devínska Nova Ves, 22. Mai 2006.

Am 3. April 2006 brach ein Damm bei Dürnkrut. Binnen weniger Minuten stand der Ort unter Wasser, der Fahrdienstleiter musste per Boot geborgen werden. Die Streckensperre dauerte bis zum 24. Mai 2006. Diesmal verkehrten die umgeleiteten Schnellzüge als Korridorzüge ohne Passkontrolle. Probleme im Betrieb gab es nur am ersten Tag. Die Slowaken erlaubten der ÖBB, mit 2016 bis Devínska Nova Ves zu fahren (o.); die Abfahrtszeit des „Vindobona“ wurde von 11.08 Uhr auf 9.38 Uhr vorverlegt.“ ***Ernst Lassbacher, Wien***



Als Städte-Express mit 2143.75, August 1978 in Wien-Mitte.



Auf der Güter-Nebenbahn Hohenau – Mistelbach, 2143 035 am 26. Juli 1997.

Foto: V. Emersleben

Wahrlich bunt war der Zug Anfang der 1990er-Jahre: DR-Vorspann, ČSD-Planlok, ÖBB- und DR-Wagen! Dresden-Neustadt, Frühjahr 1991.



Fast ein Vierteljahrhundert nach dem Start erstmals plandampfbespannt: „Vindobona“ im Juni 1981 mit 556.0506 der ČSD in Gmünd.

Foto: P. Schmied

von 1957 bis 1973 mit der Zugnummer 55/54 als TS (Triebwagen-Schnellzug) der ÖBB und Express bei DR und ČSD. Von 1973 bis 1979 änderte sich die Zugnummer in TS/Ext 70/71, und als lokbespannter Zug hieß er D 374/375 bis zum Winterfahrplan 1990/91.

Noch immer galt der „Vindobona“ als ein besonderer Zug. Als nach der Wende in der DDR und der sanften Revolution in der ČSSR der Reiseverkehr zunahm, bildete man ihn aus DR- und ÖBB-Schnellzugwagen und zwar in fast allen vorhandenen Farbvarianten!

Zum Jahresfahrplan 1992/93 wurde der Laufweg des „Vindobona“ zwischen Prag und Wien geändert von der Zugattung her wurde er ein Zwitter: Zwischen Dresden und Berlin, wo erstmals bei der DR 160 km/h im Planbetrieb gefahren wurden, war er als Intercity in die Zwei-Stunden-IC-Linie Hamburg – Berlin – Dresden eingebunden. Von Dresden bis Wien fuhr er als D-Zug. Ab Prag führte man ihn nicht mehr über die Franz-Josefs-Bahn, sondern über die tschechische Magistrale Prag – Kolín – Havličkuv Brod – Brno (Brünn). Endbahnhof in Wien war nun Südbahnhof/Ostseite.

Mit dem Sommer 1993 wurde der „Vindobona“ in das Eurocity-Netz integriert. Als solcher ist er bis heute mit den Zugnummern EC 173/172 im Einsatz. Inzwischen ist sein Lauf über Berlin hinaus bis Hamburg verlängert. In Berlin hält er seit der Eröffnung der neuen Bahnanlagen in Spandau, Hauptbahnhof tief und Südkreuz, in Prag im Bahnhof Holešovice. In Wien wiederum soll ab 2009 ein Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof am Ort des Südbahnhofs entstehen.

So rollt der Zug mit guten Zukunftsaussichten in sein 51. Jahr, dem hoffentlich noch viele folgen: Servus, ahoj, hallo „Vindobona“! *Henning Bösherz*

Ab 1979 lokbespannt, seit 1993 Eurocity: „Vindobona“ – Zug mit Zukunft