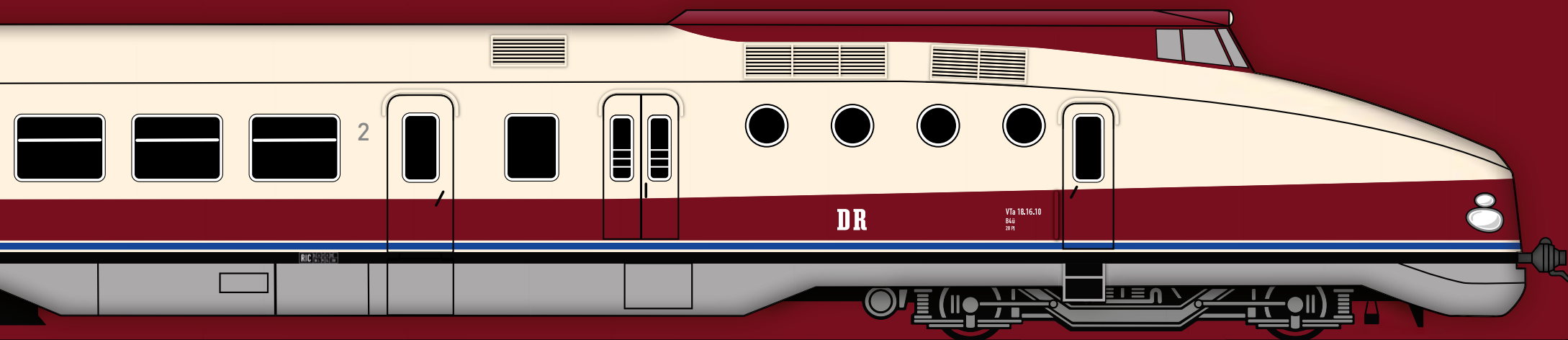


# Die Eisenbahnlegende soll wieder rollen

Ein Zug für Mitteldeutschland  
als Beitrag zur europäischen Verständigung





Arbeitsplatz des Triebfahrzeugführers

## Inhalt

Tradition neu beleben: Der Schnelltriebwagenzug VT 18.16.07/10	3
Die Fahrzeuge der SVT Bauart Görlitz	4
Einst ging es nach Kopenhagen, Wien, Karlovy Vary und Malmö ...	8
... mit Neptun, Vindobona, Karlex oder Berlinaren	9
Der Neustart	10
Die Aufarbeitung des Zuges hat begonnen	12
Blick in die Zukunft	14

# Tradition neu beleben: Der Schnelltriebwagenzug VT 18.16.07/10

Das Ziel der SVT Görlitz gGmbH ist es, den Schnelltriebwagenzug VT 18.16.07/10 wieder betriebsfähig aufzuarbeiten und im Sonder- und Charterzugbetrieb langfristig wirtschaftlich zu betreiben.

Im Segment der Museumseisenbahnen wird dieser Zug eine Bereicherung und keineswegs eine Konkurrenz zu bestehenden Dampf- und Traditionszugangeboten sein. Ein neuartiger Ansatz der europäischen bzw. länderübergreifenden Zusammenarbeit kann dabei umgesetzt werden. Der Slogan „Ein Zug für Mitteldeutschland“ soll die vielfältigen Verknüpfungen des Fahrzeugs mit dem Herstellerland und den hier lebenden Menschen unterstreichen. Mit überregionalen und eben auch internationalen Einsätzen kann der Zug als „Botschafter in Europa“ für die Region Mitteldeutschland werben,

Kulturaustausch fördern und somit einen Beitrag zur europäischen Verständigung leisten. Der SVT Bauart Görlitz ist dafür hervorragend geeignet. Bei einer Reichweite von nahezu 1000 Kilometern ist er mit einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 160 Kilometer pro Stunde einsetzbar.

Die Züge der Bauart Görlitz verbanden bereits während der planmäßigen Betriebseinsätze Regionen und Menschen miteinander und das über Grenzen hinweg. Die SVT Görlitz gGmbH beabsichtigt, diese Tradition neu zu beleben und fortzusetzen. Das Jahr 2021 markiert noch den Beginn des Projektes. Doch bereits jetzt ist der Schnelltriebwagenzug als Sympathieträger zu erleben. Er ist mehr als nur Eisenbahnhistorie.

Er ist eine Legende auf Schienen, die es wert ist, erhalten zu bleiben.

Einfahrt in Dresden Hauptbahnhof 1968 als „Vindobona“



## Die Fahrzeuge der SVT Bauart Görlitz



Maschinenraum mit Dieselmotor

Angetrieben wird der SVT in jedem der beiden Maschinenwagen von einem 12-Zylinder-Dieselmotor aus dem damaligen VEB Motorenwerk Johannisthal. Die Kraftübertragung auf die Treibachsen erfolgt mittels eines Strömungsgetriebes der Firma Voith. Mit der Motorleistung von 2-mal 900 PS erreicht der Zug eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometern in der Stunde. Von diesen technischen Parametern ist auch die Baureihenbezeichnung abgeleitet:

Antriebsleistung (insgesamt) 18-mal 100 PS  
plus Höchstgeschwindigkeit 16-mal 10 km/h  
= **VT 18.16.**

Die kleinste fahrbereite Zugzusammenstellung ist die vierteilige Einheit, die beim Prototyp über 134 Sitzplätze und 23 Plätze im Speisewagen verfügt.

Selbst als sechsteilige Einheit gekuppelt, wurden immer noch 160 Kilometer pro Stunde erreicht, und das mit einem Platzangebot von 278 Sitzplätzen und 23 Plätzen im Speisewagen.

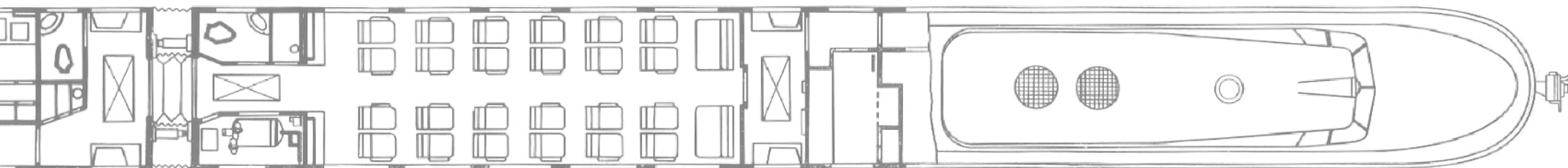


### Technische Daten SVT Bauart Görlitz (Serie)

VT 18.16	vierteilig	fünfteilig	sechsteilig
<b>Gesamtlänge</b>	98,60 m	121,58 m	145,10 m
<b>Gewicht</b>	214,4 t	255,2 t	296,0 t
<b>Motor</b>	12-Zylinder-Dieselmotor, 12 KVD 18/21, Hersteller VEB Motorenwerk Johannisthal		
<b>Motorleistung</b>	2 x 1000 PS		
<b>Antrieb</b>	dieselhydraulisch		
<b>Getriebetyp</b>	Dreiwandlerströmungsgetriebe L 306 RT, Hersteller Fa. Voith St. Pölten (Österreich)		
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	160 km/h		
<b>Sitzplätze</b>	134 Sitzplätze (vierteilig) 278 Sitzplätze (sechsteilig) 23 Speisewagenplätze		
<b>Zugheizung</b>	Luft/Wasser		
<b>Baujahre</b>	1963 und 1965–1968		
<b>Abstellung</b>	2003		

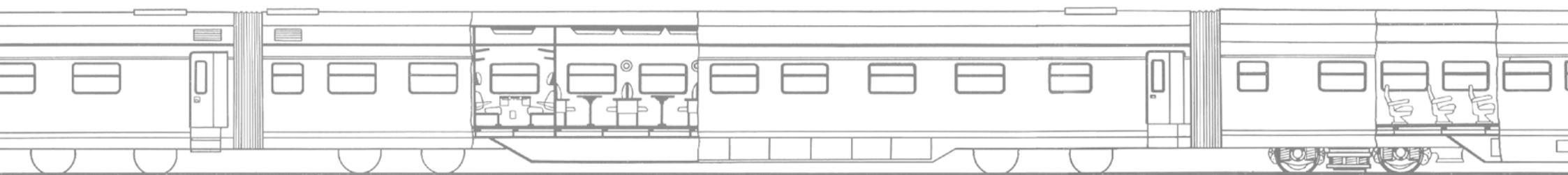


Maschinenwagen VT 18.16.10 in der SVT-Halle, Dresden-Altstadt 2021





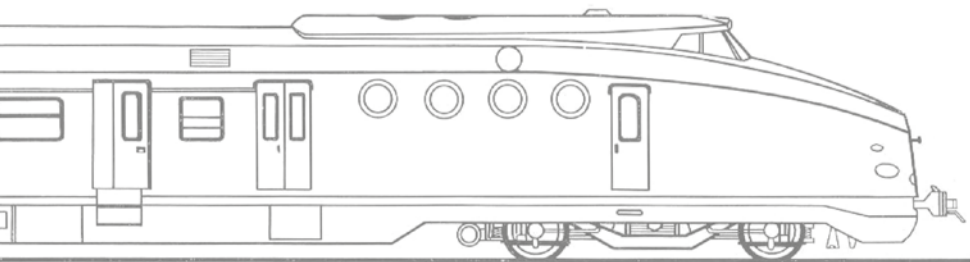
Sitzplätze 2. Klasse, 2021



## Wie zeitgemäß ist die fahrende Legende?

Sind Reaktivierung und Betrieb eines über fünfzig Jahre alten dieselhydraulischen Schnelltriebzuges unter ökologischem Gesichtspunkt überhaupt vertretbar? Wir sagen ja! Gerade die Nutzung des Systems Rad/Schiene ist der Schlüssel für eine ökologisch nachhaltige Fortbewegung. Die beiden Maschinenanlagen des SVT haben zusammen eine Leistung von 2000 PS. Bei einem Platzangebot von rund 200 Sitzen im 5-teilig gekuppelten Zug ergibt sich pro Person ein Leistungsbedarf von nur 10 PS – also etwas mehr Leistung als ein Motorroller oder Kleinst-PKW erbringt. Mit diesen 10 PS pro Person erreicht der Zug nicht nur eine Spitzengeschwindigkeit von 160 Kilometern in der Stunde, er hat auch ein Restaurant mit an Bord. Ein weiterer Vorteil dieser Antriebsart ist die Unabhängigkeit von elektrischem Fahrdrabt. Die vielen unterschiedlichen Bahnstromsysteme schränken den Einsatz des historischen Zuges also nicht ein. Darüber hinaus ermöglicht auch die niedrige Achslast den Einsatz auf nahezu allen Strecken in Europa.

Speisewagen und Küche, 2020



## Einst ging es nach Kopenhagen, Wien, Karlovy Vary und Malmö ...



Werbefotos des VEB Waggonbau Görlitz, 1960er Jahre

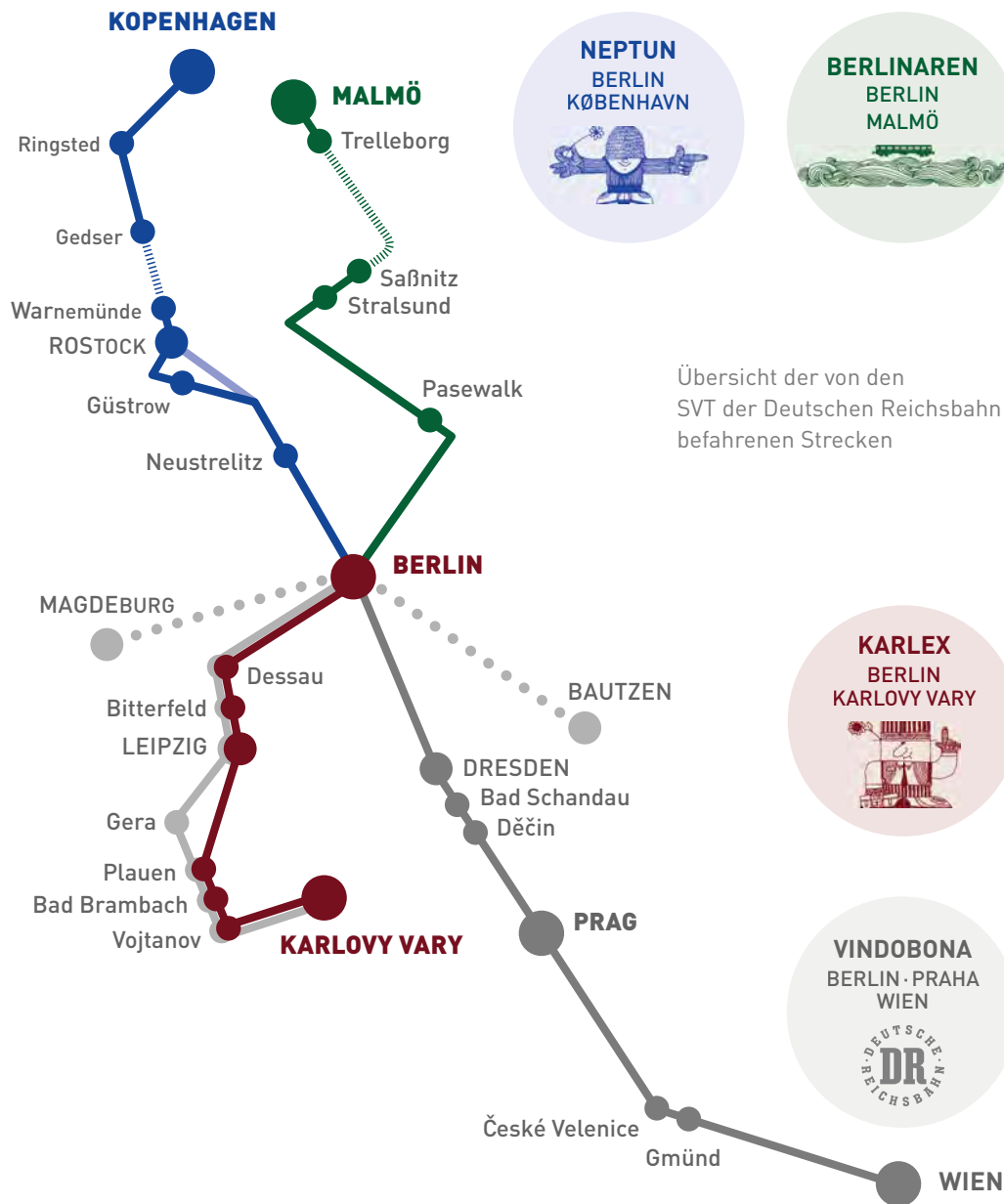
Die Triebzüge der Baureihe VT 18.16 waren über viele Jahre das Aushängeschild der Deutschen Reichsbahn. Der hochwertige Zug wurde speziell für den internationalen Schnellverkehr entwickelt. Sehnsucht erfüllte so manchen DDR-Bürger bei Nennung der für sie unerreichbaren Ziele, denn die SVT kamen auf Verbindungen nach Skandinavien, Österreich oder in die Tschechoslowakei zum Einsatz. Bekannt waren besonders die Zugläufe „Vindobona“ von Berlin über Dresden und Prag nach Wien sowie „Karlex“ von Berlin über Leipzig nach Karlovy Vary. Auf hochwertige Ausstattung und einen herausragenden Zustand wurde beim „Stolz der Deutschen Reichsbahn“ großer Wert gelegt. Auch die Bewirtung im Speisewagen

des Zuges entsprach internationalen Standards. Erstmals wurde der im damaligen VEB Waggonbau Görlitz hergestellte dieselhydraulische Schnellverkehrstriebwagen auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 vorgestellt.

Die internationalen Einsätze der SVT Bauart Görlitz entfielen mit dem Einsatz lokbespannter Züge. Ab September 1981 war dies schließlich auch für die Einsätze nach Karlovy Vary der Fall. Die Züge wurden danach nur noch auf Inlandsverbindungen, vor allem von Berlin nach Bautzen oder als Messesonderzüge zwischen Berlin (West) und Leipzig eingesetzt. Doch auch diese Planeinsätze waren im September 1985 endgültig zu Ende.



# ... mit Neptun, Vindobona, Karlex oder Berlinaren



Übersicht der von den SVT der Deutschen Reichsbahn befahrenen Strecken

Bereits ab 1983 nutzte die Deutsche Reichsbahn den vorletzten der insgesamt acht gebauten Züge – den im Jahr 1968 fertiggestellten VT 18.16.07 – für Sonderfahrten. Im Juli 1984 erlitt der Maschinenwagen VTa 18.16.07 einen Schaden, so dass man als Ersatz den Reserve-Maschinenwagen VTa 18.16.10 in den Zug eingliederte. Die Sonderfahrten mit dem Museumszug waren in den 1990ern für das Unternehmen DB-Historische Verkehre erfolgreich und folgerichtig erhielt der Zug von September 1994 bis April 1995 eine weitere Hauptuntersuchung. Dabei wurde in den bis dahin fünfteiligen Zug, der zum Bar- und Tanzwagen umgebaute VMe 18.16.06, als sechster Wagen eingereiht. Bis zum Fristablauf im April 2003 organisierte die den Zug betreuende BSW-Freizeitgruppe „SVT 18.16“ mehrere „Abschiedsfahrten“. Das Interesse an der Zuglegende und der Wunsch nach einer Wiederinbetriebnahme für Sonderfahrten ist seither nicht nur bei Eisenbahninteressierten erhalten geblieben. Bei öffentlichen Präsentationen des nicht betriebsfähigen Zuges herrschte stets großer Besucherandrang.



Gesellschafter Ingo Kamossa (links) und der ehrenamtliche Geschäftsführer Mario Lieb (rechts)

## Der Neustart

Für die Umsetzung des eingangs genannten Anliegens braucht es den richtigen Zeitpunkt, ausreichend Unterstützer und das unbedingte Interesse aller Beteiligten. Der zündende Funke für die Wiederbelebung der Eisenbahnlegende war ein Gespräch am Frühstückstisch im Februar 2018. Die Gefahr, gleich als Spinner abgestempelt zu werden, war groß. Trotzdem wurden Gleichgesinnte und erste Verbündete gesucht und gefunden. Manch einen elektrisierte die Idee, den legendären SVT wieder fahrend zu erleben. Dabei waren die beiden Leipziger Ingo Kamossa und Mario Lieb die Ersten, die beschlossen, sich nachhaltig zu engagieren. Ein Exposé wurde erarbeitet und dem Eigentümer des Zuges – dem DB Museum in Nürnberg – vorgestellt. Das Museum zeigte ernsthaftes Interesse an einer Zusammenarbeit, im März 2018 folgte ein erstes Gespräch und drei Monate später lagen erste Entwürfe einer Absichtserklärung und eines Leihvertrages vor.

In der folgenden Zeit wurden weitere Kontakte geknüpft und Unterstützer gefunden. Neben der Berliner BSW-Gruppe „SVT 175 Berlin-Lichtenberg“ ließen sich auch der ehemalige Hersteller „Waggonbau Görlitz“ (2018 Bombardier Transportation) sowie Medienvertreter für das Projekt gewinnen. Das DB Museum präsentierte zwischen dem 26. Juli und 30. November 2018 in einer Sonderausstellung unter dem Motto „TEE trifft Vindobona“ neben einem VT 11.5 der Deutschen Bundesbahn zwei Wagen des VT 18.16 auf dem Außengelände in Nürnberg.

Für das Projekt wurde mit „Ein Zug für Mitteldeutschland“ ein Name gefunden und am 23. Januar 2019 in Leipzig die gemeinnützige SVT Görlitz gGmbH gegründet. Am 31. Januar 2019 konnten daraufhin der Leihvertrag mit dem DB Museum unterzeichnet und in Dresden-Altstadt eine Halle angemietet werden, um den Zug witterungsgeschützt abstellen zu können.



Zug in der SVT-Halle in Dresden-Altstadt 2021, Zustand nach längerer Abstellung im Freien (links). Maschinen- und Speisewagen wurden 2018 für die Ausstellung in Nürnberg äußerlich farblich aufgearbeitet (rechts).

Seit dem 20. März 2019 ist die SVT Görlitz gGmbH als Halter der Fahrzeuge im nationalen Fahrzeugregister eingetragen. Das EU-Halterkennzeichen lautet nun D-SVTG. Mit der Unterstützung mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen gelang schließlich am 23. März 2019 die Überführung des Zuges nach Dresden.

Im ersten Jahr der Projektarbeit konnte im Expresszugtempo viel erreicht werden. Doch das war nur der Anfang. Bis zur endgültigen Wiedergeburt dieser eisenbahntechnischen Legende wird noch ein weiter Weg zurückzulegen sein und es bedarf vieler Unterstützer. Die SVT Görlitz gGmbH hat einen Zug in ihrer Obhut, der vor über 50 Jahren gebaut wurde. Das sieht man ihm ebenso an, wie die vielen Jahre, die er im Freien stand. Aber der Zug ist vollständig und in einem Zustand, der eine betriebsfähige Aufarbeitung möglich erscheinen lässt.

Schaltpult des Führerstandes



## Die Aufarbeitung des Zuges hat begonnen

In den Monaten seit der Übernahme des Zuges durch die SVT Görlitz gGmbH ist einiges geschehen. Die gemeinnützige Gesellschaft erhielt neben medialer Aufmerksamkeit und zahlreichen Spenden auch vielfach Angebote zur tatkräftigen Unterstützung bei den anstehenden Aufgaben, welche dankbar angenommen wurden.

Allerdings können eine umfassende betriebsfähige Aufarbeitung und die Hauptuntersuchung des Zuges mit ehrenamtlicher Arbeit nur marginal geleistet werden. Notwendig ist dafür neben zertifizierten Fachkräften und Prüfberechtigten in erster Linie die technische Ausstattung eines qualifizierten Instandhaltungswerkes.

Erforderlich werden dafür Kosten von geschätzten 4 Mio. Euro. Für diese Summe werden fünf Eisenbahnfahrzeuge komplett aufgearbeitet und erhalten alle nötigen Zulassungen und Zertifikate.

Damit die Finanzierung des Vorhabens sichergestellt werden kann, besteht die vorrangigste Aufgabe in der Suche nach Unterstützern, Partnern und

Spendern. Das ist gleichzeitig auch die größte Herausforderung. Dabei hoffen die Verantwortlichen auf einen Mix aus privaten und öffentlichen Geldern, bemühen sich also nicht nur um Spenden, sondern auch um Fördermittel auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene.

Zusätzlich sollen, getreu dem Slogan „Ein Zug für Mitteldeutschland“, regionale Firmen, Ausbildungsbetriebe und andere, die helfen können Kosten zu reduzieren, eingebunden werden. Erst mit einer gesicherten Finanzierung können die Hauptarbeiten beginnen.

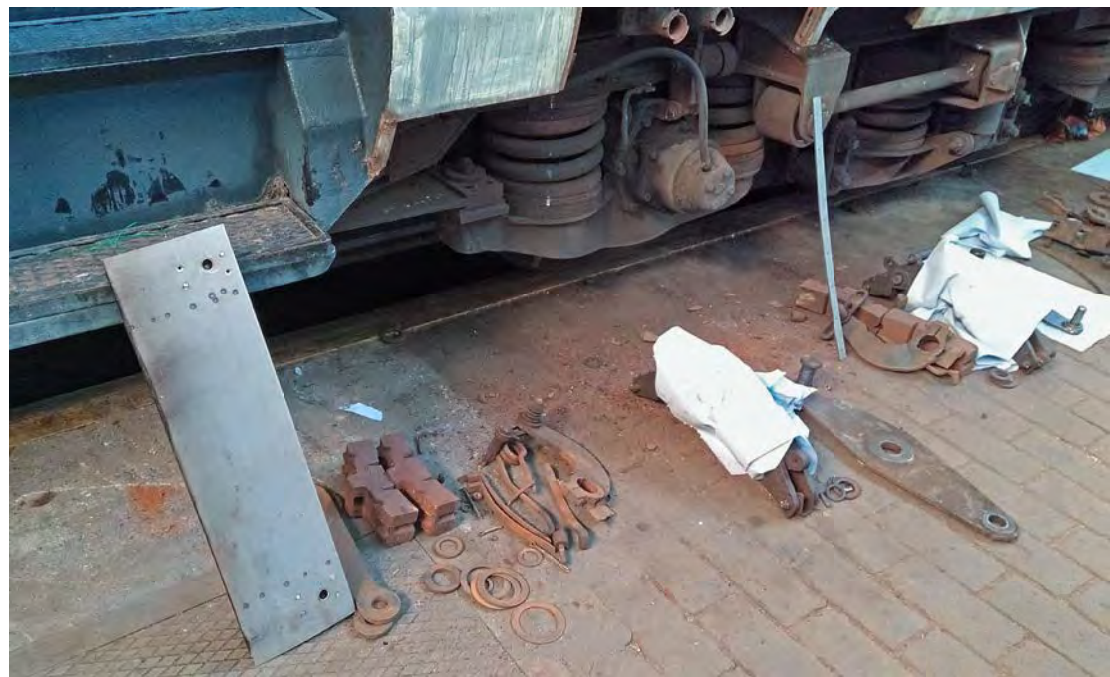
Trotzdem gibt es im Vorfeld genügend zu tun und zu erledigen. Dafür hat die SVT Görlitz gGmbH mehrere Arbeitsgruppen gebildet, in denen Helfer erste Arbeiten am SVT ausführen. Ende 2019 gelang es, einen Teil der Zügelektrik wieder in Betrieb zu nehmen, so dass die Beleuchtung im Zug sowie die Spitzen- und Zugschlussignale eingeschaltet werden können.

Begonnen wurde auch mit der Hauptuntersuchung der Bremsanlage. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird der Zug wieder über eine funktionsfähige

Reinigung der Batteriekästen



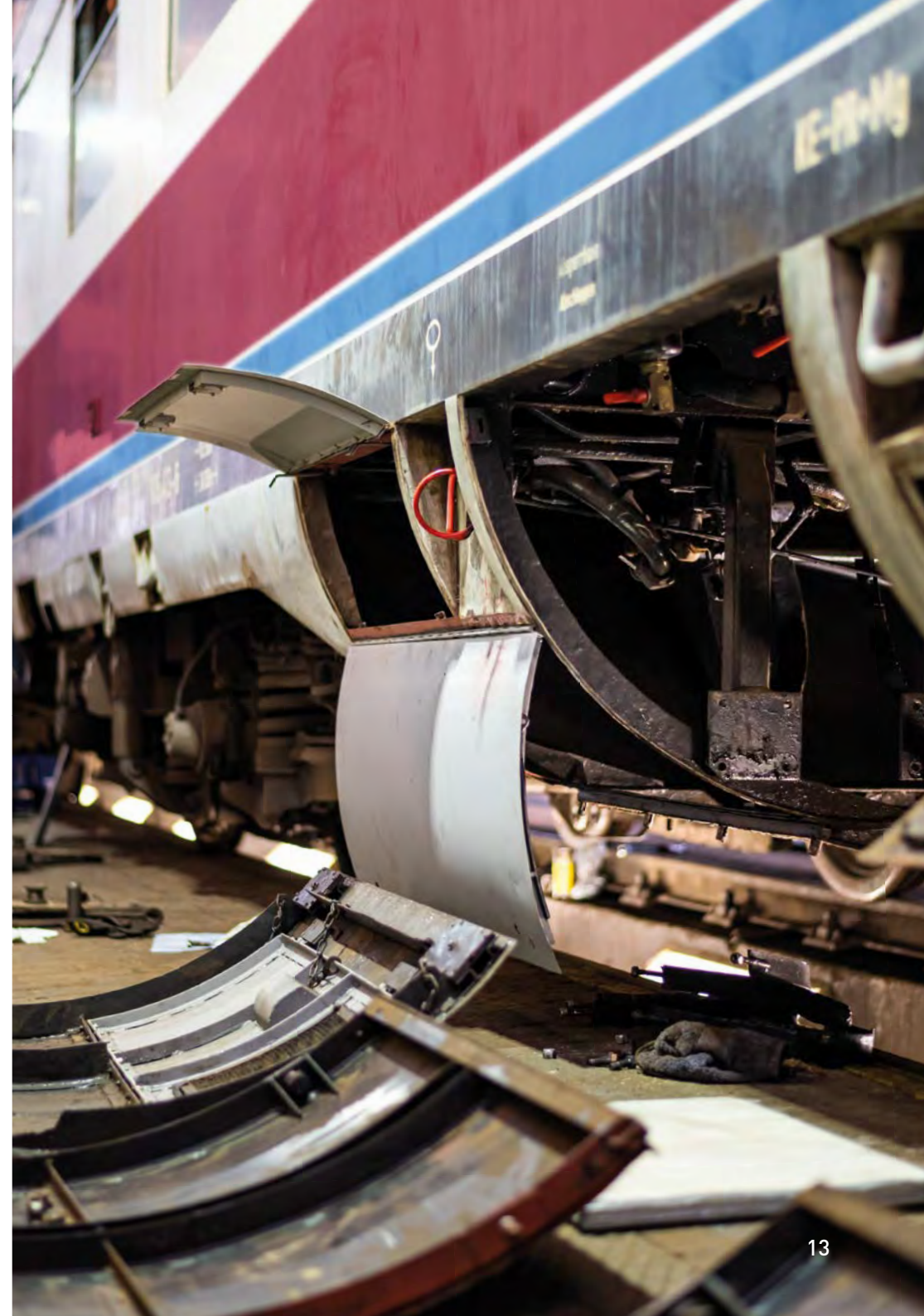
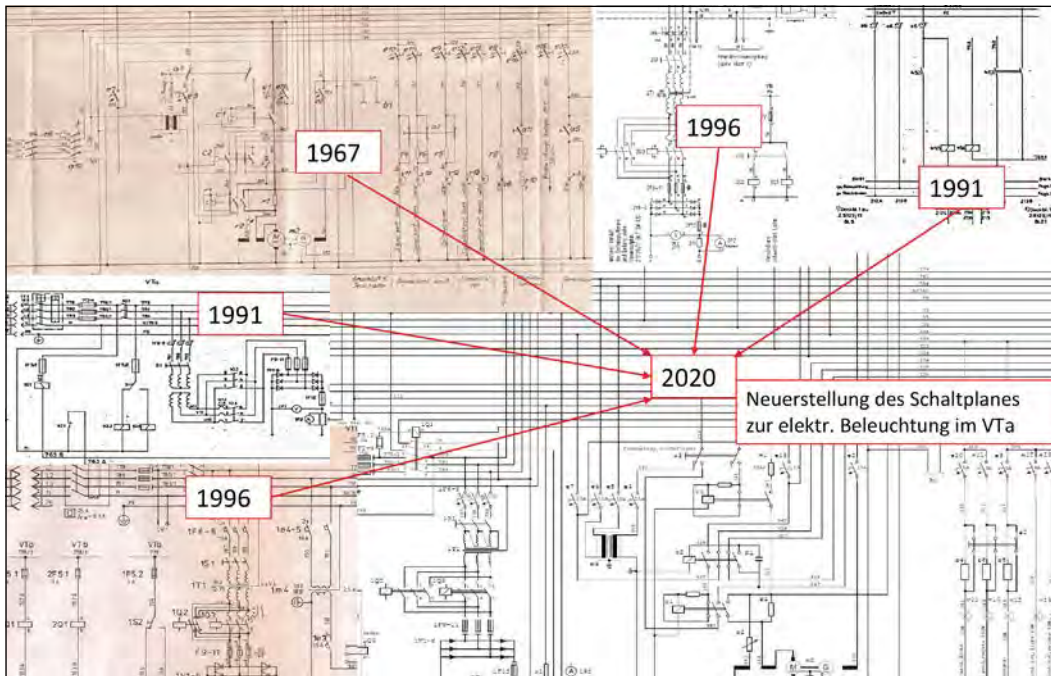
Wartungsklappe, Bremssteile



Druckluftbremse verfügen. Außerdem werden defekte Wartungsklappen an der Verkleidung der Fahrzeugwanne instandgesetzt oder müssen teilweise neu angefertigt werden. Die von den Helfern erbrachten Leistungen sind bares Geld wert, denn erfolgreich zu Ende geführte Arbeiten reduzieren den Arbeitsaufwand im Instandhaltungswerk.

Die Zeit bis zum Beginn der Aufarbeitung des Schnelltriebwagenzuges wird weiterhin dafür genutzt, Unterlagen für die Aufarbeitung sowie Ausbildungs- und Schulungskonzepte für das Wartungspersonal und die Triebfahrzeugführer zu erstellen. Dabei erhalten die Mitstreiter der SVT Görlitz gGmbH wertvolle Hilfe von den Berliner SVT-Freunden. Diese ehemaligen Mitglieder der „BSW Freizeitgruppe VT 18.16“ – darunter Werkstattpersonal und Triebfahrzeugführer – kennen sich mit der Technik und Bedienung des SVT noch aus. Diese Unterstützung ist besonders wichtig, denn jetzt gilt es, das noch vorhandene Wissen zusammenzutragen und festzuhalten. Nur so bleibt es auch für zukünftige Generationen verfügbar.

Neu erstellter elektrischer Schaltplan (unten), Wartungsklappen (rechts)



## Blick in die Zukunft



Alle am Projekt Beteiligten wünschen sich den erfolgreichen Abschluss der Hauptuntersuchung und arbeiten mit vereinten Kräften darauf hin. Bereits jetzt knüpfen wir Kontakte zu Personen, Unternehmen und Institutionen, die an einer künftigen Nutzung des Zuges interessiert sein könnten.

Der Anspruch, Kulturaustausch mit Hilfe des SVT zu fördern, wird schon jetzt mit Leben erfüllt. Unter dem Motto „Treffpunkt Zugfenster“ konnte im Jahr 2020 in das Großraumabteil des Maschinenwagens VT 18.16.10 eingeladen werden. Mit „Zugfensterblicken“ aus Literatur, Malerei und Kartographie wurden das Interesse Neugieriger geweckt. Es gab Gesprächsrunden zum Landschaftserleben mit der Eisenbahn und eine visuelle Reise im stehenden Zug.

Die SVT Görlitz gGmbH als gemeinnützige Betreibergesellschaft kümmert sich um alle Belange rund um den Zug und vertritt die Interessen der beteiligten Träger. Sie pflegt die Kooperation mit allen Interessenten, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Betrieb des Zuges sowie mit weiteren regionalen Betrieben und Gewerken. Die SVT Görlitz gGmbH setzt sich zudem die Aufgabe, die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verwirklichung der Projektziele zu beschaffen.

Nach erfolgreicher Wiederinbetriebnahme ist der langfristige und eigenwirtschaftliche Betrieb des Zuges im Sonder- und Charterverkehr das erklärte Ziel. Neben den laufenden Kosten soll der Zug dann auch die nötigen Rückstellungen für die nächste Hauptuntersuchung selbst erwirtschaften. Dies ist gesichert, wenn der Zug an ca. 40 bis 50 Tagen im Jahr eingesetzt wird.

Weitere Informationen, auch zu den Möglichkeiten, wie Sie das Projekt unterstützen können, erhalten Sie auf unserer Webseite. Dort finden Sie auch die Verlinkungen zu unseren Auftritten in den sozialen Medien.

**[www.svt-goerlitz.de](http://www.svt-goerlitz.de)**



#### Quellen

SVT Görlitz gGmbH, Bombardier (Archiv VEB Waggonbau Görlitz)

„Die Schnelltriebwagen der Bauart ‚Görlitz‘ – Der Triebwagenschnellverkehr in der DDR“  
von Wolfgang Dath, EK-Verlag, Freiburg 1998



### Impressum

Herausgegeben 2021 von der SVT Görlitz gGmbH,  
Geschäftsführer Mario Lieb, Hänischstraße 21, 04347 Leipzig,  
mit Unterstützung des Pro Leipzig e.V.

Texte: Mario Lieb, Gunnar Kloß, SVT Görlitz gGmbH

Fotos: Jessica Neumann, Archiv Bombardier Transportation, Wolfgang Nitzsche, SVT Görlitz gGmbH

Satz und Gestaltung: Renate Möller

