Eine Zuglegende der Deutschen Reichsbahn soll wieder fahren - der SVT 175 -

Zwei Bahnenthusiasten aus Leipzig, Mario Lieb und Ingo Kamossa, glauben fest daran, dass der "SVT 175" - frühere Baureihe VT 18.16 - bald wieder fahren wird.

Ihr Projekt heißt: "SVT-Görlitz – Ein Zug für Mitteldeutschland".

Viele Jahre stand der Zug abgestellt in Berlin-Rummelsburg und im ehemaligen Bw Berlin-Grunewald, wurde dann 2014 zur AG OHKB e.V. nach Ketzin geschleppt und kam im Jahr 2018 in das DB- Museumsdepot, ins fränkische Lichtenfels. Dort wurde der Zug im Rahmen der Ausstellung -gemeinsam auf einer Schiene-, 59 Jahre nach der Gründung der Deutschen Bundesbahn, gemeinsam mit dem VT 11.5 („TEE“), den Besuchern präsentiert. Dazu wurden ein Maschinenwagen und der Speisewagen äußerlich farblich instand gesetzt.

Was macht den SVT 175 so besonders?

Mitte der fünfziger Jahre verfügte die DR über 20 Schnelltriebwagen der unterschiedlichsten Bauarten. Neben der Typenvielfalt waren das Alter der Fahrzeuge und das geringe Platz- angebot ein Problem. Aus diesem Grund wurde die Entwicklung eines neuen Dieseltrieb- zuges für den Schnellzugdienst beim VEB Waggonbau Görlitz in Auftrag gegeben. Der VEB Waggonbau Görlitz war Nachfolger der WUMAG, dem Hersteller des VT 877 Berlin (Fliegender Hamburger) und der SVT´s 137 der “Bauart Hamburg”. Neben einer Verbesserung in Sachen Reisekomfort und Platzangebot waren die internationale Einsatzfähigkeit, eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und die Möglichkeit zum Austausch aller wichtigen Baugruppen mit den Neubaudieselloks (V100 und V180) Kernforderungen an den Hersteller. Anfang 1963 war der erste neue Triebzug fertig und erhielt die Bezeichnung VT 18.16.01, was übersetzt: *Verbrennungstriebwagen. 1800 PS. 160 km/h. laufende Nummer 01,* bedeutete.

Insgesamt lieferte der VEB Waggonbau Görlitz 18 Maschinen- und 22 Mittelwagen des SVT 175 Bauart Görlitz an die Deutsche Reichsbahn.

Zugreihung	Zug-Nr.	Anzahl	Baujahr
VTa / VMc / VMd / VTb	18.16.01	1	1963
VTa / VMc / VMd / VTb	18.16.02	1	1965
VTa / VMc / VMd / VTb	18.16.03 - 18.16.04	2	1966
VTa / VMc / VMd / VTb	18.16.05 - 18.16.06	2	1967
VTa	18.16.09	1	1967
VMe	18.16.01 - 18.16.06	6	1967
VTa / VMc / VMd / VTb	18.16.07 - 18.16.08	2	1968
VTb	18.16.10	1	1968

Erläuterung:	
VTa / VTb:	Maschinenwagen mit je einem Großabteil und 28 Sitzplätzen 2.Klasse, unterteilt in 12 Doppeldrehstühle, mit der Möglichkeit, diese um 180° zu drehen und zwei feste Doppelsitze an der Stirnwand zum Einstiegsraum.
VMc	3 Abteile 2.Klasse mit je 8 Sitzplätzen, Speiseraum mit 23 Sitzplätzen sowie Küche und Anrichte
VMd	9 Abteile 1.Klasse mit je 6 Sitzplätzen, später dann 6 Abteile1.Klasse und 3 Abteile 2.Klasse Nur im VT 18.16.01: 7 Abteile 1.Klasse mit je 6 Sitzplätzen und ein Konferenzabteil mit 10 Plätzen
VMe	9 Abteile 2.Klasse mit je 8 Sitzplätzen

Ab Sommer 1964 begann der Einsatz der formschönen Züge.

Von Berlin aus fuhren sie unter den Namen “KARLEX”, “KAROLA”; “VINDOBONA”, “BERLINAREN” und “NEPTUN” im internationalen Reiseverkehr nach Wien, Kopenhagen, Prag, Karlovy Vary und Malmö.

Ende der siebziger Jahre reichte das Platzangebot selbst bei sechsteiligen Zügen oder in Doppeltraktion nicht mehr aus und die internationalen Züge wurden auf lokbespannte Wagenzüge umgestellt. Mit dem Fahrplanwechsel im September 1981 endete der internationale Planeinsatz. Bis 1985 fuhren die Züge noch als ein Zugpaar Berlin - Bautzen. Danach gab es nur noch Einsätze als Reisebüro-Sonderzüge und als Messe- Sonderzug zwischen Westberlin und Leipzig. Später wurde ein Zug zum Jugendclub mit Disco umgebaut. (Zentrales Jugendobjekt-Streckenelektrifizierung)

VT 18.16.07 und 10 verlassen mit einem Sonderzug im Mai 2002 den Bahnhof Pirna *Foto: Horst Lüdicke*

Mit der Einführung der EDV-Nummern bei der DR wurden die Triebzüge als BR 175 geführt. Mit Übernahme in das Schema der Bundesbahn erfolgte die Umzeichnung in BR 675 / 975 (Mittelwagen). Im Jahr 2003 wurde der letzte betriebsfähige Zug endgültig abgestellt.

Die wichtigsten technischen Daten:	
Höchstgeschwindigkeit:	160 km / h
Länge über Kupplung / Gewicht:	98,14 Meter / 214,4 t (vierteilig)
	121,66 Meter / 255,2 t (fünfteilig)
	145,18 Meter / 296,0 t (sechsteilig)
Sitzplätze: 1. Klasse:	36 (4-teilig) bzw. 54 (6-teilig),
2.Klasse:	104 (4-teilig), 176 (5-teilig), 248 (6-teilig)
Motoren	Typs 12 KVD 18/21 (12-Zylinder-Kurzhub-Viertakt-Dieselmotor) (VEB Motorenwerk Berlin-Johannisthal)
Getriebe	Dreiwandlerströmungsgetriebe L 306 RT (Voith St. Pölten)
Leistung:	2 x 662 kW (~ 1800 PS)
	2 x 736 kW (~ 2000 PS) ab VT 18.16.03
Bremsbauart:	KE/ Klotzbremsen mit Magnetschienenbremse
Vielfachsteuerung für max. zwei Einheiten, Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg	

In der DDR ein Traum vieler Jungen: Lokführer auf dem SVT 175. Foto: GMV

Wie soll das Projekt verwirklicht werden?
Nach langen Überlegungen und der Klärung rechtlicher und gesetzlicher Fragen wurde mit dem DB-Museum ein langfristiger Leihvertrag abgeschlossen und eine gemeinnützige GmbH, die SVT Görlitz gGmbH, gegründet, die gleichzeitig auch Fahrzeughalter ist. Damit war der Grundstein für den Traum von Ingo Kamossa und Mario Lieb gelegt:

Ein kompletter Zug soll wieder fahren.
Auch der Direktor des Nürnberger Verkehrsmuseums, Oliver Götze, ist davon überzeugt, dass das Projekt technisch definitiv machbar ist. Nötig ist allerdings das Engagement von Partnern, die eine vermutlich benötige zweistellige Millionen-Summe für Aufarbeitung, Wiederinbetriebnahme und Zulassung aufbringen müssen. Im März 2019 wurden die Zugteile in einer aufwändigen Aktion von Lichtenfels nach Dresden geschleppt. Dort wurde eine Halle angemietet, um den Zug geschützt unterzubringen und mit den Arbeiten beginnen zu können.

In der ersten Phase, die im Jahr 2019 begann, geht es um die Instandsetzung der Brems- und der Elektroanlage sowie um die äußere Aufarbeitung des Zuges. Inzwischen haben sich bereits Partner gefunden die bereit sind, das Projekt finanziel und/oder auch mit Leistungen zu unterstützen , aber es braucht noch mehr davon. Wir müssen uns jetzt erst mal auf das Wichtigste verlegen“, sagt Mario Lieb, „das ist die Finanzierung der Hallenmiete in der Zwickauer Straße, ein klares Konzept mit Kosten und parallel die beschriebenen Arbeiten am und im Zug“.

Vier Millionen müssen es mindestens sein, steht in einer achtseitigen Projektbeschreibung. Dazu kommen noch einmal rund 1,5 Millionen Euro für den sechsten Wagen des Zuges und weitere Betriebsreserven. Ein Teil des Geldes für die laufenden Ausgaben kommt bisher von den Gesellschaftern der gGmbH und von Spendern und ist für 2020 sicher. Zu tun ist viel und die bisher knapp 50 Mitstreiter in der gemeinnützigen GmbH, die das Mammutprojekt stemmen wollen, brauchen dafür weitere Hilfe. Mario Lieb vergleicht den Zug mit einem Oldtimer. „Der ist wie ein Scheunenfund im guten Zustand.“ Fast alles ist im Original erhalten, von den drehbaren Doppelsitzen in den Großraumabteilen an den Zugenden über die Gepäckfächer mit den Leselampen in den Abteilen der 1.Klasse bis hin zu den Sitzpolstern, Griffen und Aschenbechern, dem Speisewagen und den Toilettenräumen. Jetzt wird nach Firmen gesucht, die ganze Arbeitsprojekte übernehmen. Zum Beispiel um die Motoren wieder in Gang setzt oder die Polsterung zu erneuern. Gebraucht werden Elektrospezialisten und Mechaniker, Küchenfachleute und

Ingo Kamossa und Mario Lieb bei der Vorbereitung der Überführungsfahrt Lichtenfels – Dresden. *Foto:MDR*

Der jahrelange und ungeschützte Aufenthalt im Freien hat dem Zug arg zugesetzt.Rost, Lackschäden,Graffitti. *Foto: GMV*

Sanitärinstallateure. Das Äußere des Zuges muss erneuert werden. Dafür braucht es Firmen, die Bleche ersetzen und Lackarbeiten übernehmen können.

Im 1.Schritt soll die Aufarbeitung von VTa 18.16.07 (175-014), VMc 975 313-7, VMd 975 413-5 und VTb 18.16.10 (175-019) erfolgen. Damit wäre eine 4-teilige Einheit fahrbereit und kann, nach erfolgreicher Abnahme, im Fahrbetrieb eingesetzt werden. Im 2.Schritt soll der VMe 975 509-1 denkmalgerecht aufgearbeitet werden, um ein attraktives Platzangebot zu erreichen und damit günstigere Fahrpreise anbieten zu können.
Im 3.Schritt folgt dann auch der VMe 975 511-6. Der war zuletzt als Tanz-Wagen im Museumszug eingereiht.
Damit steht am Schluß aller Arbeiten wieder ein 6-teiliger SVT 175 bereit.

Sind genug Unterstützer gefunden, so dass Spenden und Gratis-Arbeitsleistungen die Projektkosten decken, kann alles ganz schnell gehen. Maximal ein Jahr dauert es dann, bis der SVT wieder fahren kann, schätzt Lieb. Dann soll der schnittige DDR-Zug Geld verdienen, damit alle regelmäßigen Arbeiten finanziert werden können. Dazu gehört unter anderem alle acht Jahre die Hauptuntersuchung. Allein dieser Zug-Tüv kostet rund 800 000 Euro.

Das Reisevergnügen im Schnellverkehrstriebwagen soll künftig aber nicht nur etwas für besonders wohlhabende Fahrgäste werden. Eine Fernreise zum Beispiel könnte in der 1. Klasse 150 Euro kosten, in der 2. Klasse 110 Euro, haben die SVT-Liebhaber bei der Planung des Projektes errechnet. Auf vielen Modellbahnanlagen ist der Zug in den Spurweiten H0, TT und N inzwischen zu sehen und lässt noch immer viele Herzen höher schlagen. Dazu gehören u.a. auch Modellbahner in Chemnitz und in Görlitz. Sie lassen gleich mehrere "SVT-Züge "in ihrer Landschaft fahren, zum Teil sogar aneinandergekoppelt.

Der Görlitzer Modelleisenbahnverein e.V. gehört zu den Unterstützern und nutzt seine Möglichkeiten, für das Projekt öffentlichkeitswirksam zu werben. Den Anfang machte der 175 Geburtstag des Waggonbau Görlitz, im Mai 2019. Hier zeigte der Verein seine N-Anlage mit einem Modell des SVT 175 und führte eine Spendensammlung durch. Weiterhin wurde, gemeinsam mit der Sächsischen Modellbahner Vereinigung, die Möglichkeit der Präsentation des Projektes bei der „modell-hobby-spiel“ 2019 in Leipzig geschaffen. Hier kam es zwischen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (Projekt DAMPFBAHN-ROUTE) SOEG Zittau, vertreten durch den Geschäftsführer Ingo

Foto: GMV

MP Michael Kretschmer im Gespräch mit Mario Lieb und Ingo Kamossa Foto: GMV

Neidhardt und der SVT Görlitz gGmbH, vertreten durch den kaufmännischen Geschäftsführer Mario Lieb, auch zum Abschluss eines Kooperationsvertrages zur touristischen Vermarktung des SVT 175. Das geschah unter den Augen von Hagen von Ortloff und Robby Mörre.

Die Görlitzer Modellbahnfreunde erstellten regionale Presseveröffentlichungen und das Werbematerial der 17.“Modell+Bahn-Ausstellung“, die im Januar 2020 in Löbau stattfand, wurde mit einem Bild des SVT 175 und einem Unterstützungsaufruf versehen.

Die Webseite des Vereins wurde mit der Webseite der SVT Görlitz gGmbH verlinkt.

Mit Erfolg präsentierte sich die SVT Görlitz gGmbH im Februar 2020 auch auf der 16.“Erlebnis Modellbahn“ in Dresden.

Uwe Rothenbusch, Vereinsvors.des Görlitzer Modelleisenb.Vereins (lks.) übergibt an Ingo Kamossa die Spende Foto: GMV

Der sächsische Ministerpräsident, Michael Kretschmer, besuchte auf Einladung des Görlitzer Vereins die Ausstellung, ließ sich von Mario Lieb und Ingo Kamossa zu dem Projekt informieren und sagte, nach einer Prüfung der übergebenen Unterlagen, seine Unterstützung zu. Basierend darauf, gab es inzwischen weitere Kontakte und erfolgversprechende Gespräche mit Politik und Wirtschaft.

Mit der, von der SVT Görlitz gGmbH ins Leben gerufenen, „Crowdfunding-Aktion“ konnten innerhalb kurzer Zeit die anvisierten Eigenmittel von 555 Spenden zu je 55,55 € eingespielt werden. Daran beteiligte sich auch der Görlitzer Verein mit einer Spende in Höhe von sieben Anteilen a 55,55 €. Bei den Ausstellungen füllten zahlreiche weitere Spenden die Kasse.

Bei der Abschiedsfahrt des Reichsbahn-Zugs im Jahr 2003 spielten sich entlang der Strecken, insbesondere in Sachsen, emotionale Szenen ab. Das zeigte, wie sehr sich die Menschen diesem Zug verbunden fühlten. Dieses Interesse ist bis heute ungebrochen und auch die bisherige Unterstützung die weiterhin gebraucht wird, lassen die berechtigte Hoffnung zu, dass die Legende wieder fahren wird.

Informationen zu dem Projekt und Kontakt gibt es unter: www.svt-görlitz.de

Infos zum SVT 175 auch unter: http://www.dr-bahn.de/neu/br175/das-team.html
Film der Überführung nach Dresden: https://www.youtube.com/watch?v=nina9zHSDPs

Roland Skupin

Helfen Sie mit und unterstützen auch Sie das Projekt

"SVT Görlitz – Ein Zug für Mitteldeutschland"!

SVT Görlitz gGmbH
www.svt-goerlitz.de

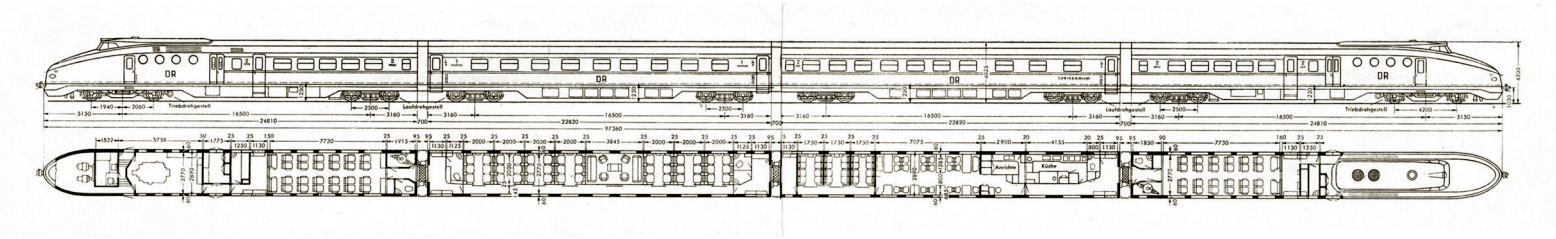
YouTube SVT Görlitz

SVT18.16

svt_goerlitz

Spendenkonto: IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

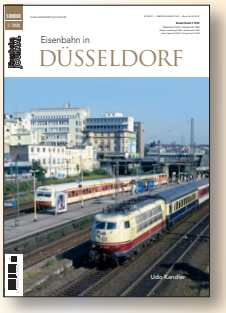
BIC: BEVODEBB – Berliner Volksbank



NEUES FÜR IHRE EISENBAHN-BIBLIOTHEK

Die EuroCity-Züge (Teil 1) 1987 - 1993
Das französisch-deutsche Autorenduo Jean-Pierre Malaspina und Martin Brandt hat eine Erfolgsstory aufgearbeitet und beschreibt die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte sowie die Einsätze der EuroCity-Züge. Exzellente Bilder und Zeichnungen mit der jeweiligen Zugbildung vorgestellt ergänzen den fundierten Text.
256 Seiten, Hardcover mit Schutzumschlag, Format 29,5 x 28,0 cm, ca. 870 Abbildungen
Best.-Nr. 581925 | € 59,95
(Band 2 erscheint im Juni 2020)

Eisenbahn in Düsseldorf
Zahlreiche attraktive Aufnahmen illustrieren umfassend die Geschichte der Eisenbahn in Düsseldorf, darunter viele aus der Dampflokzeit. Sie erinnern u.a. an den wegweisenden Ruhrschnellverkehr der 1930er Jahre, an die beiden großen und bedeutenden Bahnbetriebswerke sowie an den abwechslungsreichen Reise- und Güterverkehr vergangener Tage.
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 140 Abbildungen
Best.-Nr. 532001 | 12,50



Straßenroller Band 1
Die Fahrzeuge und der Regelverkehr stehen im Mittelpunkt des ersten von zwei Bänden über die faszinierende Geschichte der Culemeyer-Schwertransporter. Dabei wird besonderer Wert auf eine umfassende Bebilderung von Fahrzeugen und Einsätzen bei der DB bis zum Jahr 1987 gelegt.
272 Seiten, Großformat 29,4 x 24,4 cm, Hardcover, 387 Farb- und historische Schwarzweißfotos, 15 Skizzen und 65 Faksimile
Best.-Nr. 582003 | € 59,95
(Band 2 erscheint im März 2020)

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de
www.facebook.de/vgbahn