

# Der Zug

Im Eisenbahnverkehr führten wichtige Transitrouten, insbesondere von Skandinavien nach Südeuropa über das Territorium der DDR. Neben dem Güterverkehr wurden auch hochwertige Reisezugverbindungen nachgefragt. Die junge DDR engagierte sich kräftig für den Transitverkehr. Er war prestigeträchtig und brachte Devisen ins Land.

Die Deutsche Reichsbahn hielt für diese Verbindungen eine Reihe von Schnelltriebwagen verschiedener Vorkriegsbauarten vor. Es war aber klar, dass diese zeitnah abgelöst werden mussten.

Somit musste eine Eigenentwicklung her, die sich dann auf ein Konzept des deutschen Ingenieurs Franz Kruckenberg stützte. Maßgabe war, möglichst viele vorhandene Komponenten aus dem DDR-Schienenfahrzeugbau zu integrieren. So waren viele Teile und Baugruppen des Antriebs und der Fahrwerke identisch mit denen der Großdieselloks und Reisezugwagen aus DDR-Produktion. Anders wäre auf Dauer die wirtschaftliche Unterhaltung der nur wenigen Triebwagenzüge in Frage gestellt.



Der erste Triebwagenzug VT 18.16.01 wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Prototyp stand aber noch ganz am Anfang der Betriebserprobung, so dass dieser erst Mai 1965 offiziell in Betrieb gestellt werden konnte. In der Folge beschaffte die DR bis 1968 sieben weitere vierteilige Triebwagenzüge, zwei Reservemaschinenwagen und sechs Einheitsmittelwagen..

# Partner

**FIS** **brz** Infrastrukturmanagement und -consulting GmbH

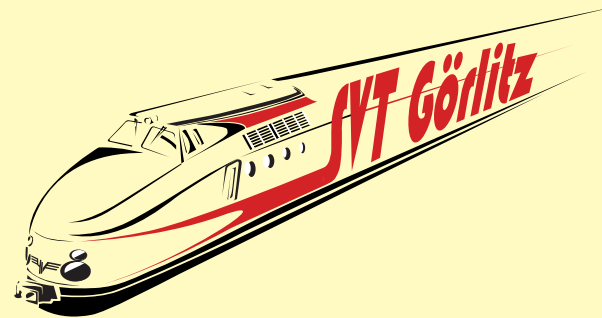
**DEVK** **INDUSTRIE. KULTUR. SACHSEN.** **2020** Jahr der Industriekultur

Gefördert durch:

STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Diese Maßnahme wird finanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes. | aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

**ba+du san** **DB Museum**



SVT Görlitz gGmbH [www.svt-goerlitz.de](http://www.svt-goerlitz.de)

SVT Görlitz | svt\_goerlitz | SVT18.16

**Spendenkonto:**  
IBAN: DE02 1009 0000 2780 8310 17  
BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

Stand: 03/23

# Ein Zug für Mitteldeutschland

Die Wiedergeburt einer eisenbahntechnischen Legende



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





## Das Anliegen

Die Triebzüge der Baureihe VT 18.16, später als Baureihe 175 und 675, waren über Jahrzehnte das Aushängeschild der Deutschen Reichsbahn. Sie waren international erfolgreich und anerkannt. Für die Menschen in der DDR war es immer eine Besonderheit, mit diesen Triebzügen fahren zu dürfen, insbesondere als die Züge von jedermann für Fahrten innerhalb der DDR und in die ČSSR genutzt werden durften. Es war etwas, worauf man stolz war.

Nach dem Ausscheiden der Züge aus dem regulären Verkehr sind nur wenige Fahrzeuge erhalten geblieben. Trotz mehrfacher Ansätze ist es aber nie über einen längeren Zeitraum gelungen, einen solchen Triebzug betriebsfähig zu erhalten. Das Projekt „Ein Zug für Mitteldeutschland“ hat das Ziel, einen Schnelltriebwagenzug der Baureihe VT 18.16 wieder betriebsfähig herzurichten und im Sonder- und Charterzugbetrieb langfristig wirtschaftlich zu betreiben.

Der Slogan „Ein Zug für Mitteldeutschland“ unterstreicht die vielfältigen Verknüpfungen der Fahrzeuge zum mitteldeutschen Raum, der in diesem Sinne die drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, sowie Teile von Brandenburg und Berlin umfasst. Es sind die Landstriche Deutschlands, in denen die Züge gebaut und in denen die Züge die längste Zeit für jedermann benutzbar waren. Im Hier und Heute soll damit auch die Verbundenheit mit der mitteldeutschen Region Ausdruck finden, in der die Partner zu finden sind, die das Projekt fördern und mit denen das Projekt umgesetzt und verwirklicht werden wird. Im internationalen Einsatz ist der Zug ein „Botschafter in Europa“.

## Der Weg

Am Anfang stand die Bewertung der Machbarkeit. Schnell war klar, dass beim DB Museum eine vierteilige Grundeinheit und zwei Mittelwagen mit guter Substanz vorhanden waren. Das Museum ist grundsätzlich an der betriebsfähigen Vorhaltung von Exponaten interessiert. Es bestand also die Möglichkeit auf den Museumszug als Grundstock zurückzugreifen.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung wurde erkannt, dass das Projekt für einen Vereinsmaßstab zu groß und unter dem Dach eines gewinnorientierten Unternehmens nicht realisiert werden kann.



Daher wurde im Jahr 2019 eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) gegründet und die Halter der Fahrzeuge ist. Der Geschäftsbetrieb der gGmbH wird im Ehrenamt durchgeführt. Geschäftsziel ist die Aufarbeitung, die Einstellung in den Eisenbahnbetrieb sowie den langfristigen und wirtschaftlichen Betrieb sowie die Unterhaltung des Triebzuges. Der Zug ist und bleibt in seinen wesentlichen Teilen Eigentum des DB Museums und wurde von der gGmbH angemietet.

Seitdem wurden viele kleine und größere Spenden eingeworben. Für das Projekt war es eine große Freude, dass durch den Bund (BMVI) 3,37 Mio. € und den Freistaat Sachsen (SMWA) 300 T€ Fördermittel bewilligt wurden. Für die Aufarbeitung und die spätere Unterhaltung steht ein Stamm aus anerkannten Fachleuten zur Verfügung, die im Ehrenamt durch eine große Zahl interessierter Mitstreiter unterstützt werden. Dennoch muss ein Großteil der Aufarbeitung an zertifizierte Fachfirmen vergeben werden, weil das unter dem Aspekt der Sicherheit und Einhaltung der einschlägigen Vorschriften unumgänglich ist. Mit den Spenden und Fördermitteln konnte im Herbst 2021 das erste Fahrzeug zur Aufarbeitung überführt werden, vier weitere Fahrzeuge folgten bis Dezember 2022.

Die Betriebsaufnahme mit einem fünfteiligen Zug ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Der Zug kann mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h (sechsteilige Einheit) und die Achsfahrmasse von unter 20 t freizügig eingesetzt werden. Die Personale - es sind lediglich fünf bis sechs Personen pro Fahrtag erforderlich - werden überwiegend ehrenamtlich tätig sein.

