



Hier ist Mario Lieb in seinem Element: Er kennt den Schnelltriebwagen genau, kann hier beinahe zu jeder Schraube eine Geschichte erzählen.



Hier muss noch einiges geschehen, bevor der Zugführer wieder den richtigen Durch- und Überblick hat.



Einer der beiden Motoren, die den Zug je nach Ausführung mit bis zu 160 Kilometer pro Stunde fahren lassen.



Kein Anschluss unter dieser Nummer: Auch die Kommunikationsmittel am Bord entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.



Witterung und Schmierfinken haben den Zug über die Jahre zugesetzt. An einigen Stellen hat der Rost sogar schon kleine Löcher in die stählerne Hülle genagt.

Der Vindobona kehrt zurück

Der Schnelltriebwagen VT 18.16 gilt als der schönste Zug der Deutschen Reichsbahn. In den 1960er und 1970er Jahren war er auf der Verbindung „Vindobona“ von Berlin über Dresden und Prag nach Wien im Einsatz. Jetzt will eine Initiative den legendären „Görlitzer“ wieder auf die Reise schicken. Von **Sebastian Kositz** (Text) und **Anja Schneider** (Fotos).



Die markante Spitze des Triebwagens: Dieser Kopf des Zuges war vor wenigen Jahren eigens noch mal frisch lackiert worden, um ihn im Nürnberger Bahnmuseum zu präsentieren.

Der Lack ist ab. An einigen Stellen hat der Rost schon kleine Löcher in den Stahl ge nagt. Sogar die irgend wann mal aufgespritzten Graffiti sind von der Patina umschleiert, die Regen, Sonne und viel Staub dem stählernen Koloss verliehen haben. Und trotzdem strahlt der Zug noch immer eine große Erhabenheit aus, lässt den Mensch neben der Maschine ganz klein werden. Verückt und demütig zugleich schielt Mario Lieb hinauf zum Führerstand: „Das ist der schönste Zug der Deutschen Reichsbahn.“

Wie inzwischen nun schon an so vielen Wochenenden ist der Leipziger auch an diesem Sonntag Anfang März ins Auto gestiegen, nach Dresden gefahren und steht jetzt hier in seinem picobello sitzenden Blau-mann in einer riesigen Bahnhofshalle. Vier Gleise nebeneinander, auf einem der VT 18.16, mit den an beiden Enden stromlinienförmig zur Spitze zulaufenden Köpfen. Fast 100 Meter lang ist die vierteilige Garnitur, zwei weitere Mittelwagen stehen auf dem Nachbargleis. „Im Ganzen hat der hier gar nicht reingepasst“, sagt Mario Lieb. „Aber finden Sie überhaupt mal eine geeignete Halle.“

Der schönste Zug der Deutschen Reichsbahn steht nun schon seit einigen Monaten in der großen Halle des früheren Bahnwerks Dresden-Altstadt. Projektphase 1 ist damit abgeschlossen, merkt Mario Lieb zufrieden an. Den Zug übernehmen und sicher abstellen, so lautete die erste Aufgabe, die sich er und seine Mitstreiter aus verschiedenen Teilen Mitteldeutschlands gestellt hatten. Aber dabei allein soll es nicht bleiben. „Natürlich wollen wir, dass er wieder fährt“, sagt Mario Lieb. Und das dort, wo der Zug früher bereits unterwegs war. In Dresden und Prag, nach Wien oder Kopenhagen.

Ende der 1960 Jahre hatten die Arbeiter im Görlitzer Waggonbau den Zug montiert. Das Modell in Dresden ist einer der letzten gebauten „Görlitzer“, dessen Gesamtauf-lage sich an zwei Händen abzählen ließ. Anders als die vom Volkseigenen Betrieb an der Neife in den halben Ostblock gelieferten Doppelstockwagons blieb der dieselhydrau-lische Schnellverkehrstriebwagen ein sehr, sehr exklusives Produkt aus Görlitz – und das gleich in mehrfacher Hinsicht.

Das drückt sich nicht nur im äußeren Erscheinungsbild aus. Mario Lieb führt stolz durch die zweite Klasse, zeigt auf die links und rechts in Zweierreihen angeordneten Sitze: „Die kommen aus dem Flugzeugbau. Man saß hier wie im Flugzeug.“ Und für gewöhnlich immer in Fahrtrichtung. Denn die Sitze lassen sich drehen, erklärt Mario Lieb, der das mit einigen kurzen Handgriffen auch gleich demonstriert. In diesem Zug ging es also stets vorwärts.

Vor allem aber ging es mit dem Zug über die engen Grenzen des Arbeiter- und Bauernstaats hinaus. Davon hatten zwar die meisten Reisenden aus der DDR nichts – für sie war Prag oft die Endstation. Doch die Triebwagen waren eigens für den legendären „Vindobona“ ge-baut worden. Jene Anfang 1957 ein-geführte Verbindung, die mit Wien erstmals eine Hauptstadt im nicht-sozialistischen Ausland ansteuerte.

Natürlich wollte die DDR dabei eine gute Figur machen. Anfangs griff die Reichsbahn noch auf Triebwagen aus der Vorkriegszeit der Bauart Köln oder Hamburg zurück. Seit Mitte der 1960er Jahre rollten dann die eleganten Görlitzer. In der vierteiligen Garnitur fanden sehr bequem 140 Reisende Platz, plus noch einmal 23 Sitzplätze im Speise-wagen. Und dort wurde dick aus der Bordküche aufgetragen. Schließlich war der Zug ja auch mit Blick auf harte Devisen ein echter Bringer nutzen ihn doch beispielsweise auch viele West-Berliner.

Mario Lieb kann dazu auf Schritt und Tritt über den allerdings doch sichtlich abgewetzten Boden im Inneren der Waggons Geschichten und Geschichte erzählen. An einem Zugende, gleich neben einem der beiden jeweils 1000 PS starken Dieselmotoren, befindet sich das frühere Dienstabteil. Mit zwei Betten zum Herunterklappen: Denn schließlich, so erklärt Mario Lieb, hätte eine Unterbringung der Mitarbeiter in einem Hotel im nichtsozialistischen Ausland die hart verdienten Devisen gleich wieder aufgezart. Also musste das Personal im Zug nächtigen. Auf einer der Pritschen – oder

2000 PS und 160 km/h schnell: So viel Power steckt in dem Zug

■ Bezeichnungen	Schnelltriebwagen VT 18.16; ab 1970 Baureihe 175, „Bauart Görlitz“
■ Hersteller	VEB Waggonbau Görlitz
■ Baujahre	1963 1965–1968
■ Höchstgeschwindigkeit	160 km/h vier- und fünfteilig: 140 km/h sechsteilig:
■ Gesamtleistung beider Motoren	1800 PS 2000 PS
■ Länge/Gewicht	vierteilig: ca. 98 m / 214 t fünfteilig: ca. 122 m / 255 t sechsteilig: ca. 145 m / 296 t

QUELLEN: WIKIPEDIA, EISENBAHNJAHRBUCH 1964

Vindobona, Neptun & Karola: Hier war der VT 18.16 im Einsatz

- Die Züge der Triebwagenreihe 18.16 trugen selbst nie einen Namen – dafür waren sie aber auf vielen Verbindungen im Einsatz, deren Bezeichnungen bis heute großen Klang entfalten:
- **Vindobona** (Berlin-Dresden-Prag-Wien)
- **Berlinaren** (Berlin-Malmö, mit Fähre Sassnitz-Trelleborg)
- **Karlex** (Berlin-Karlovy Vary)
- **Karola** (Leipzig-Karlovy Vary)
- **Neptun** (Berlin-Kopenhagen, mit Fähre Warnemünde-Gedser)
- **Berlin-Hoyerswerda-Bautzen** (im Volksmund auch „Wenden“- beziehungsweise „Sorbenexpress“)

QUELLE: SVT-GÖRLITZ.DE

Mitmachen, spenden und informieren

- Die Gesellschaft informiert auf ihrem Portal im Netz umfassend über das Projekt und aktuelle Zwischenstände: svt-goerlitz.de
- Wer das Projekt mit Spenden oder aktiver Mitarbeit unterstützen will, findet dazu auf der Internetseite die entsprechenden Online-Formulare.
- Telefonisch ist die Gesellschaft unter der Mobilfunknummer 0174/18 66 305 (mittwochs 18-21 Uhr) zu erreichen. Anfragen per E-Mail können an kontakt@svt-goerlitz.de gerichtet werden.
- Aktiv sind die Mitglieder auch in den sozialen Netzwerken. Selten wurden dazu auf Facebook, YouTube und Instagram eingerichtet.

stört es übrigens gar nicht, wenn ihn deshalb manche einen Spinner nennen. „Anderer von uns hören das nicht gern. Aber ich sehe das durchaus positiv, im Sinne von Visionär.“ Ein gutes Vorstellungsvermögen braucht es in der Tat, um daran zu glauben, dass der Zug jemals wieder fahren wird. Doch da stehen die Projektinitiatoren längst nicht mehr alleine da. Als Unterstützer sind neben dem Bahnmuseum auch bereits schon einige, teils bekannte Unternehmen gelistet, ebenso wie der Fahrgastverband Pro Bahn. Auch mit deren Hilfe konnte vor einem Jahr die Überführungsfahrt – Kosten: 12500 Euro – von Lichtenfels nach Dresden gestemmt werden.

Und die Visionäre sind erfindereich. Vor einigen Monaten hatten sie ein „Kraut-Funding“ gestartet, Spenden gegen Plakate eingesammelt und unter allen Unterstützern schließlich noch 25 Fahrkarten für die Jungfernfahrt verlost. Nun sollen demnächst Stoffservietten zum Spenden animieren – und zwar im gleichen Chic wie jene, die einst zum Gedeck im Speisewagen des VT 18.16 gereicht wurden.

Die Riesensummen lassen sich damit natürlich nicht einsammeln. „Hier geht es vor allem darum, die laufenden Kosten wie etwa die monatliche Hallenmiete zu stemmen.“ Die ist mit einem niedrigen vierstelligen Betrag zwar vergleichsweise günstig. „Aber für uns ist jeder Euro viel Geld“, sagt Mario Lieb. Deshalb sind jederzeit Spenden willkommen – ebenso wie neue Mitstreiter, die bei der Aufarbeitung helfen wollen.

Schon in den vergangenen Monaten waren die Helfer der gemeinnützigen Gesellschaft an den Wochenenden im Einsatz. „Es haben sich kleine Arbeitsgruppen gebildet, die sich um verschiedene Dinge an dem Zug kümmern“, sagt Mario Lieb. Zuletzt waren unter anderem die Bremssteile des Zuges gereinigt und die Beleuchtung repariert worden. Viel Aufwand und doch vergleichsweise kleine Handgriffe mit Blick auf das Große und Ganze. Da haben die Visionäre durchaus die Realität fest im Blick. Dass sie



Seit einem Jahr steht der VT 18.16 in einer früheren Halle der Deutschen Bahn im Betriebswerk Dresden-Altstadt. Neben der vierteiligen Garnitur gehören noch zwei weitere Wagen dazu.

triot viel eigener Expertise nicht im Alleingang den VT 18.16 etwa wie einen Oldtimer mit vier Rädern fit machen können, wissen sie. Vielmehr sind hier Unternehmen und Betriebe aus den entsprechenden Branchen gefragt. Nur so, davon ist Mario Lieb überzeugt, lässt sich Projektphase 2 umsetzen.

Viele der dazu nötigen Kontakte hat die gemeinnützige Gesellschaft bereits geknüpft. Beispielsweise zu der Bahngesellschaft ITL, die in Pirna eine eigene Fachwerkstatt betreibt, oder dem Schienenfahrzeugunternehmen VIS aus Halberstadt. Auch hier geht es darum, vor allem Unternehmen aus Mitteldeutschland, aus Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt einzubinden, betont Mario Lieb, um dem eigenen gesteckten Motto vom Zug aus Mitteleuropa gerecht zu werden.

Allerdings, und auch das ist den Beteiligten klar, für lau werden diese Firmen den Zug nicht wieder aufmöbeln können. Vier, möglicherweise gar bis zu fünf Millionen Euro wird es wohl kosten, den Schnelltriebwagen rundum zu erneuern und auf den erforderlichen Stand der Technik zu bringen. Und deswegen beinhaltet Projektphase 2 nicht nur die Sanierung des Zuges – sondern gewissermaßen auch die Akquise dieser gewaltigen Summe.

Nur mit der Spendenbüchse allein lässt die sich nicht einsammeln. Im Blick haben die Mitglieder der Gesellschaft deshalb eine Reihe von Fördertöpfen, die sie anzapfen wollen. „Es gibt zwar kein Förderprogramm, in das wir genau reinspielen“, erklärt Mario Lieb. Aber viele Töpfe, über die zumindest Teilsommen eingeworben werden könnten. Der mitteldeutsche und der europäische Gedanke oder die Tatsache, dass der Zug durchaus ein Stück Technikgeschichte ist – Mario Lieb zeigt sich dabei zuversichtlich.

Wenn der VT 18.16 frühestens im neuen Glanz erstrahlen wird, das lässt sich freilich mit Blick auf die noch anstehenden Herausforderungen noch nicht sagen. Mitte April wollte die Gesellschaft den Zug erstmals wieder einer großen Öffentlichkeit zugänglich machen und einen Teil der Garnitur gleich nebenan beim Dampfploktreffen präsentieren. Doch daraus wurde nichts – weil das Spektakel wie vieles andere in diesen Tagen wegen Corona abgesagt werden musste.



Im Speisewagen finden knapp zwei Dutzend Reisende Platz. Hier soll künftig wieder aufgetafelt werden.



Ein Blick in die 1. Klasse: Auch hier hat der Zahn der Zeit allerdings schon kräftig genagt.



Nicht die Toilette, sondern eine Nische, in der sich Reisende während der Fahrt frisch machen konnten.



Auch in der 2. Klasse saßen die Fahrgäste bequem – und in der Regel immer in Fahrtrichtung. Denn die Sitzbänke ließen sich drehen.

