

Fahrzeugsteckbrief SVP-74

Strojný vymieňač podvalov (Schwellenwechselmaschine)
mit Zusatzausrüstung ŽNS-025 (Verladeinheit)



Insgesamt 234 Fahrzeuge des Typs SVP-74 bzw. SVP-74.1 wurden seit Anfang der 1970er Jahre bis zum Sommer 2008 durch das Werk MTH Vranov gebaut, zwischen 1985 und 1990 sind davon mindestens zwei Dutzend Fahrzeuge an die Deutsche Reichsbahn verkauft worden.

Die DR bezeichnete die Fahrzeuge als "Schwellenwechselmaschine" (SWM). Diese Bezeichnung ist zwar die korrekte Übersetzung des Originalbegriffes, jedoch waren die Schmalspurfahrzeuge für die DR nicht mit der dafür notwendigen Zusatzausrüstung versehen. Für die Schmalspurbahnen ist der Einsatz als Schwellenwechsler wegen ungünstiger Schwerpunktlage nicht möglich, als Bagger und mobiles Hebezeug können die Fahrzeuge jedoch vielfältige Aufgaben erfüllen.

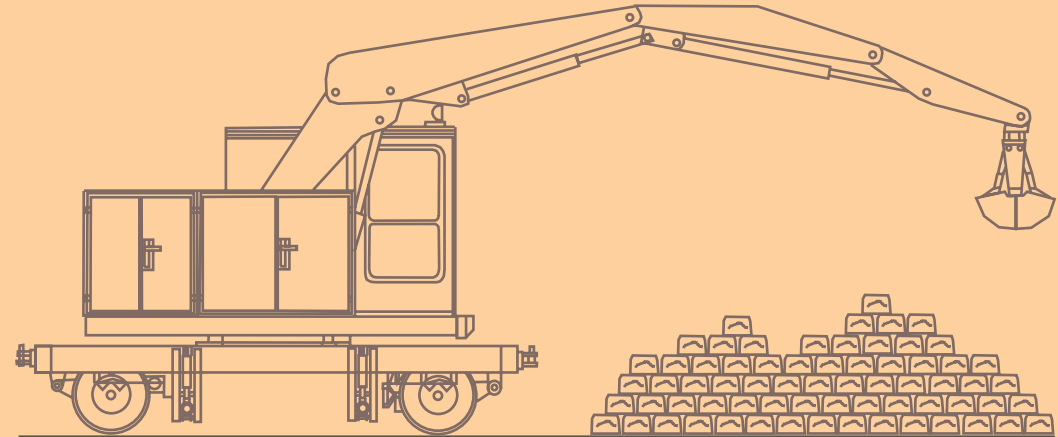
Technische Daten:

- Motor: Zetor 8002.1
- Leistung des Motors: 72 kW
- Hydraulischer Antrieb
- Fahrzeuggesamtgewicht: 13.2 t
- Maximale Fahrgeschw.: 50 km/h
- Maximale Arbeitsgeschw.: 18 km/h
- Radstand: 3.000 mm
- Fahrzeuglänge (Anbaugerät in Transportstellung): 6.370 mm
- Fahrzeughöhe (Anbaugerät in Transportstellung): 3.220 mm
- Maximale Ausladung des Ladearmes: 5.980 mm

Zusatzausrüstung zum Basisfahrzeug

- Greifer/Hebezeug (angebaut)
- Bahndammprofilierung
- Mäh- und Häckselmaschine
- Schwellenwechselausrüstung
- Bohrmaschine (für Masten)

Spendenaktion der IG Preßnitztalbahn e.V.



Modernisierung Schwellenwechsler

Im Jahr 1988 beschaffte die Deutsche Reichsbahn für ihre 750- und 1000-mm Schmalspurbahnen neue Fahrzeuge für die Gleisunterhaltung vom Typ SVP-74 von der Firma MTH in Vranov in der Slowakei. 1994 erwarb die IG Preßnitztalbahn e.V. das nicht mehr betriebsfähige Fahrzeug mit der Fabriknummer 170 vom Standort Cranzahl von der Deutschen Bahn AG.

Auf der Preßnitztalbahn entwickelte sich der "Schwellenwechsler" nach seiner Wiederinbetriebnahme zu einem unersetzlichen Hilfsmittel für den Aufbau der Gleise. In den letzten Jahren wurde die Streckeninstandhaltung und die Beräumung nach Unwetterereignissen zum Haupteinsatzgebiet. Nach 20 Betriebsjahren braucht der "Schwellenwechsler" nun eine umfangreiche Modernisierung der Hydraulik und der Antriebstechnik, um für diese Aufgabe weiter gerüstet zu sein.

**Helfen Sie uns durch eine Spende
bei der Finanzierung des Projektes !**

"Modernisierung Schwellenwechsler"

Konto: 412 267 700 / BLZ 870 400 00

Commerzbank Chemnitz

IBAN: DE13 8704 0000 0412 2677 00 / BIC: COBADEFFXXX

Einsatz auf der Preßnitztalbahn Gleisbau, Gleisunterhaltung, Unwetterschadenberäumung

Beim Aufbau des Streckenabschnittes der Preßnitztalbahn zwischen Kilometer 17,2 am Bahnübergang "Grumbacher Straße" ab März 1997 und dem Bahnhof Steinbach im Sommer 2000 leistete der "Schwellenwechsler" wertvolle Unterstützung beim Verlegen von Schwellen, Schienen und der Gleismontage und verringerte dadurch die körperliche Beanspruchung und den kräftezehrenden Einsatz für die Gleisbauer erheblich.



Seit 2000 liegt das Haupteinsatzfeld für den gleisgebundenen Bagger bei der Streckenunterhaltung, bei Ladearbeiten und der Beräumung von Bahngräben und Material entlang der Strecke. Aber er wird auch schon mal als mobiles Hebezeug für die Bauteilmontage für die Fahrzeuginstandsetzung durch die Werkstatt eingesetzt.

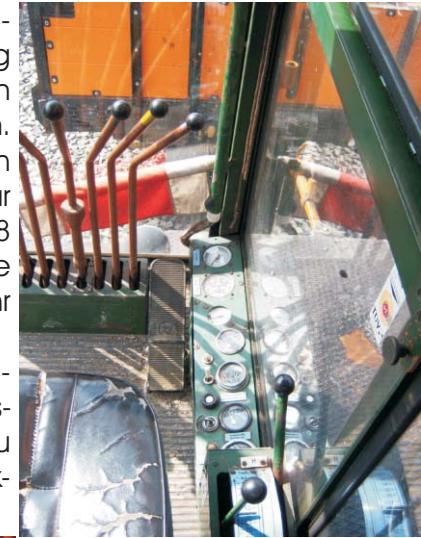
Beim Bau der Anschlußbahn zur Ausstellungs- und Fahrzeughalle kam der Bagger ebenfalls zum Einsatz.



Naturgewalten, wie die Stürme "Kyrill" 2007 und "Emma" 2008, brachten für das Fahrzeug zusätzliche Aufgaben bei der Beräumung der Strecke vom umfangreich angefallenen Bruchholz. Mit Hilfe des Fahrzeuges konnte jeweils sehr schnell innerhalb weniger Tage die Befahrbarkeit der Strecke wieder hergestellt werden. Inzwischen ist das Fahrzeug für den betriebsbereiten Erhalt der Strecke unentbehrlich.

Modernisierung für die nächsten 20 Jahre Neue Hydraulik, Steuerung und Antriebstechnik erforderlich

Dank intensiver Pflege und ständiger Reparaturen steht das Fahrzeug seit 1997 regelmäßig im Einsatz, doch selbst die beste Wartung kann technischen Verschleiß nur zeitweilig aufhalten. Hydraulik und Antriebsanlage sind auf einem technisch nicht mehr unterhaltbaren Zustand, für die eingebaute Technik aus den Jahren vor 1988 gibt es keine Ersatzteile mehr. Die mechanische Steuerung der Hydraulik entspricht nicht mehr heutigen Anforderungen des Betriebseinsatzes. Die 2003 beauftragten umfangreichen Instandsetzungsarbeiten durch das DB-Instandsetzungswerk in Brandenburg-Kirchmöser führten nicht zu den gewünschten Ergebnissen, die Hydraulikanlage blieb weiterhin extrem störanfällig.



Dennoch wurde regelmäßig am "Schwellenwechsler" geschraubt und repariert, um die zahlreichen Einsatzfelder bedienen zu können. Da die Preßnitztalbahn auch künftig ein Bagger- und Hebefahrzeug dieser Leistungsklasse benötigt, wurde mit dem Hersteller MTH Remont in Vranov n.T. in der Slowakei Kontakt aufgenommen.

Hier werden noch immer Fahrzeuge des Typs SVP 74.1 neu gebaut und Modernisierungen älterer Typen realisiert.

Helfen Sie uns bitte durch eine Spende bei der Finanzierung des vorgesehenen Auftrages an die Firma MTH Remont s.r.o., für den mindestens 100.000 Euro benötigt werden.

