

Toget

I jernbanetrafiken førde vigtige transitruter, især fra Skandinavien til Sydeuropa, gennem DDRens territorium. Ved siden af godstrafikken efterspørgetes også passagerforbindelser af høj kvalitet. Den spirende DDR engagerede sig kraftigt for transittrafikken. Den var prestigefyldt og bragte deviser ind i landet.

Deutsche Reichsbahn (navnet bevarede i DDR for at kunne køre ind i Vestberlin efter sejrsmagternes bestæmmelser) reserverede for disse forbindelser et hold af hurtigmotorvogne fra diverse serier fra førkrigstiden. Det stod hurtigt klart at de skulle erstattes snart.

Det krævedes en egen udvikling som støttede sig på et koncept af den tyske ingeniøren Franz Kruckenberg. Betingelsen var at det skulle integreres så mange af DDRens jernbaneindustrielle komponenter som muligt. Det førde til at mange deler og underenheder af drivaggregater og hjulsæt kom til at blive identisk med de tilsvarende dele af diesellokomotiver og passagervogne fra DDRens produktion. Ellers skulle den økonomiske vedligeholdelse af de kun få togsæt have været i fare.



Det første togsæt litra VT 18.16.01 præsenteredes på forårsmessen i Leipzig 1963 for offentligheden, men der var det kun ved begyndelsen af driftsprøvningen. Det sattes først i maj 1965 officielt i drift. Derefter levereredes indtil 1968 syv yderligere togsæt, to reservemotorvogne og seks enhedsmellemvogne.

Partner



Vi inviterer alle som er interesserede i SVT Görlitz til at støtte vort projekt.



SVT Görlitz gGmbH

www.svt-goerlitz.de



SVT Görlitz



svt_goerlitz



SVT18.16

Bidragkonto:

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

Et tog for Midtyskland

Genfødseln af en jernbaneteknisk legende



www.svt-goerlitz.de





Anliggendet

Togsætten litra CT 18.16, senere litra 175 og 675, var gennem årtiende Deutsche Reichsbahn's flagskib. De var internationalt succesfulde og anerkendte. For menneskerne i DDR var det altid en særupplevelse at rejse med disse tog, især efter at togen kunne benyttes af enhver inden for DDR og ind i CSSR (Tjekkosllovakiet). Det var noget man var stolt af.

Efter togene tog afsked med den regulære driften blev der kun et fåtal bevaret. Trots at der fandtes forskellige forsøg, lykkedes det dog aldrig over et længere tidsrum at vedligeholde et sådant togsæt i driftfærdig stand.

Projektet „Et tog for Mellemtyskland“ har til formål at restaurere et litra VT 18.16-togsæt til driftfærdig stand og at drive det på lang sikt rentabelt i sær- og chartertogsdrift.

Sloganet „Et tog for Mellemtyskland“ understreger køretøjens mangfoldige forbindelser til det mellemtyske rummet som omfatter lænderne Sachsen, Sachsen-Anhalt og Thüringen, men også Berlin og delvis Brandenburg. Det er landstrøgene hvor togene bygdes og hvor togene kunne benyttes længst for enhver. Her og nu skal dermed også udtrykkes samhörigheden med den mellemtyske regionen hvor der findes partnerne der fremmer projektet og der skal føre projektet ud i livet og realisere det. I international indsats er toget en „ambassadør i Europa“.

Vejen

I begyndelsen stod en vurdering af gennemførligheden. Det stod hurtigt klart at der fandtes i DB Museum et fyrdelt basis-togsæt og to mellemvogne med god substans. Museet er principielt interesseret i en driftfærdig opretholdelse af dens exponater. Der var altså muligheden til at gøres brug af toget i museet som grundlag.

Efter omhyggelig analyse og vurdering erkendtes det at projektet var for stort for en forening og kunde ikke heller realiseres under taget af en overskudsorienteret virksomhed.



Det kan kun fungerer som en selvstændig virksomhed som tjener til almennyttige formål og som er ikke overskudsorienteret. Derfor grundlagdes i 2019 et almennyttigt andelselskab med begrænset ansvar som er køretøjens ejer. Virksomheden drives af ulønnede frivillige. Formålet er togsættets restaurering og indtræde i jernbanedriften og togets langsigtige og økonomisk bæredygtige drift og vedligeholdelse. Toget er og forbliver i dets væsentlige dele ejendommen af DB Museum og lejes af den almennyttige virksomheden.

Først skal skaffes midler til restaurering af det for tiden seksdelige togsæt, som skal hverves som fremmepege, sponsoring og delvis også igennem crowdfunding og bidrag. For restaurering og senere vedligeholdelse findes der et hold af anerkendte fagmænd som understøttes af et voksende antal interesserede frivillige. Alligevel skal størstedelen af restaureringen tildeles til certificerede fagvirksomheder fordi det er nødvendigt med hensyn til de relevante bestemmelser. Indledningen af driften skal ske først med et femdeligt todsæt. Toget skal være ubegrænset anvendbar, som det var tilfældet tidligere, i driften efter køreplan. Denne frie bevægelighed garanteres også under nuværende vilkår gennem maksimalhastigheden af mindst 140 km/t for et seksdelt togsæt og akseltrykket af mindre end 20 t. Personalen – det kræves kun fem til seks personer per køredag – skal arbejde overvejende frivilligt og ulønnet.

