

Le train

D'Importants trafics transitaient par chemin de fer, notamment de la Scandinavie vers le sud de l'Europe via le territoire de la RDA. Outre le trafic de fret, des liaisons ferroviaires voyageurs de haute qualité étaient également demandées. La jeune RDA était fortement impliquée dans le trafic de transit. Il était prestigieux et apportait des devises étrangères dans le pays.

La Deutsche Reichsbahn a gardé un certain nombre de trains rapides de divers types d'avant-guerre disponibles pour ces connexions. Mais il était clair que ceux-ci devaient être remplacés en temps opportun.

Ainsi, un développement interne était nécessaire, qui était alors basé sur un concept de l'ingénieur allemand Franz Kruckenberg. L'exigence était d'intégrer autant de composants existants de la construction des véhicules ferroviaires de la RDA que possible. De nombreuses pièces et assemblages de la transmission et du châssis étaient identiques à ceux des grandes locomotives diesel et des voitures de passagers de la production de la RDA. A long terme, l'entretien économique des quelques trains sera autrement remis en question.



La première unité multiple VT 18.16.01 a été présentée au public lors de la Foire de printemps de Leipzig en 1963, mais en était encore au tout début des tests opérationnels. Elle n'a été officiellement mise en service qu'en mai 1965. En conséquence, sept autres trains à quatre wagons, deux wagons de rechange et six wagons de l'unité centrale ont été livrés jusqu'en 1968.

Partenaires



Nous invitons toutes les personnes intéressées par SVT Görlitz à soutenir notre projet.



SVT Görlitz gGmbH

www.svt-goerlitz.de



SVT Görlitz



svt_goerlitz



SVT18.16

Compte pour les dons :

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

Un train pour l'Allemagne centrale

La renaissance d'une légende ferroviaire



www.svt-goerlitz.de





©Bombardier Transportation

La préoccupation

Les multiples unités de la série VT 18.16, plus tard les séries 175 et 675, sont la figure de proue de la Deutsche Reichsbahn depuis des décennies. Elles ont connu un succès international et sont reconnues. C'était toujours un évènement spécial pour les gens en RDA de pouvoir emprunter ces unités multiples, surtout quand tout le monde était autorisé à utiliser les trains pour des déplacements en RDA et en Tchécoslovaquie. C'était quelque chose dont nous étions fiers.

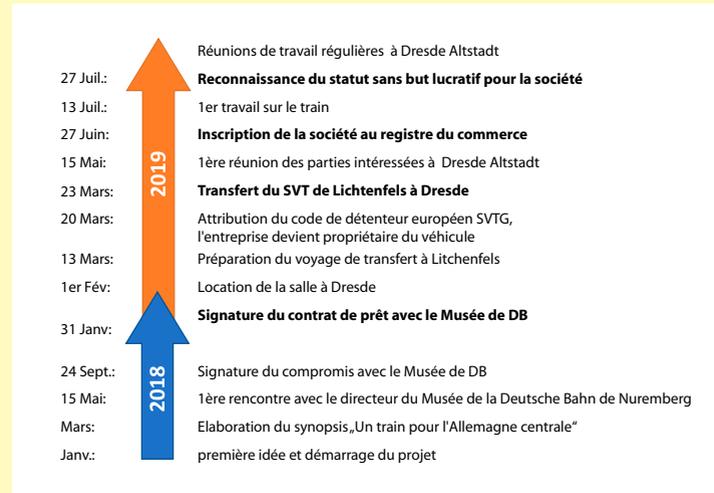
Après que les trains aient quitté la circulation régulière, il ne restait plus que quelques véhicules épars. Malgré de multiples approches, il n'a jamais été possible de maintenir une telle unité multiple opérationnelle sur une plus longue période. Le projet « Un train pour l'Allemagne centrale » vise à rendre à nouveau opérationnel un train à grande vitesse VT 18.16 et à l'exploiter de manière économique à long terme dans des opérations spéciales et de charters.

Le slogan « Un train pour l'Allemagne centrale » souligne les diverses connexions des véhicules avec l'Allemagne centrale, qui en ce sens englobe les trois États fédéraux de Saxe, Saxe-Anhalt et Thuringe, ainsi que des parties du Brandebourg et de Berlin. Ce sont les régions d'Allemagne dans lesquelles les trains ont été construits et dans lesquelles les trains ont été le plus longtemps accessibles à tous. D'ores et déjà, cela devrait également exprimer la solidarité avec la région d'Allemagne centrale, dans laquelle se trouvent les partenaires qui soutiennent le projet et avec qui le projet sera mis en œuvre et réalisé. En usage international, le train sera un ambassadeur en Europe.

Le chemin

Au début, il y a eu l'évaluation de la faisabilité. Il est rapidement devenu clair que le musée de la DB avait une unité de base en quatre parties et deux voitures intermédiaires avec une bonne substance. Le musée s'intéressait fondamentalement à la mise à disposition opérationnelle pour des expositions. Il y avait donc la possibilité d'utiliser le train du musée comme base.

Après une analyse et un examen minutieux, il a été reconnu que le projet était trop vaste pour à l'échelle de club et ne pouvait être réalisé sous le toit d'une entreprise à but lucratif.



Elle ne peut fonctionner qu'en tant qu'entreprise indépendante poursuivant des fins caritatives. Par conséquent, une société à but non lucratif (gGmbH) a été fondée en 2019 et est propriétaire des véhicules. Les activités de la gGmbH sont menées sur une base de volontaires. L'objectif commercial est la rénovation, l'adaptation à l'exploitation ferroviaire ainsi que l'exploitation et l'entretien à long terme de l'unité multiple. La majeure partie du train est et reste la propriété du DB Museum et a été louée par la gGmbH.

Tout d'abord, il faut se procurer les fonds pour la rénovation du train, actuellement en six parties, qui sont collectés sous forme de financement, de parrainage et en partie également de financement participatif et de dons.

Un groupe d'experts reconnu est disponible pour la rénovation et plus tard l'animation, qui est soutenu par un nombre croissant de collègues intéressés par le bénévolat. Néanmoins, une grande partie de la rénovation doit être sous-traitée à des entreprises spécialisées certifiées, car cela est essentiel en termes de sécurité et de respect des réglementations en vigueur.

Le démarrage des opérations devrait initialement avoir lieu avec un train en cinq parties. Le train pourra alors être utilisé aussi librement qu'il l'était dans son service régulier. Cette liberté de mouvement est garantie même dans les conditions actuelles par sa vitesse de pointe d'au moins 140 km / h (unité en six parties) et sa masse d'essieu inférieure à 20 t. Le personnel - cinq à six personnes seulement par journée de conduite - travaillera principalement sur une base bénévole.

