

Tåget

Järnvägstrafiken hade viktiga transitvägar som ledde över DDR:s territorium, bland annat från Skandinavien till Sydeuropa. Förutom godstrafik efterfrågades även högkvalitativa passagerarförbindelser. Det spirande DDR blev starkt involverat i transittrafiken. Det gav prestige och förde deviser till landet.

Deutsche Reichsbahn reserverade för dessa förbindelser ett antal höghastighetståg från olika förkrigsserier. Det stod dock klart att dessa tåg snart måste bytas ut.

Det krävde en ny utveckling, som stöddes av ett koncept som den tyske ingenjören Franz Kruckenberg utarbetade under förutsättning att så många komponenter från DDR:s järnvägsindustri som möjligt skulle integreras. Resultatet blev att många komponenter till motorutrustning och hjulsatser var identiska med liknande utrustning från DDR:s tillverkning, som användes till diesellok och personvagnar. Annars hade underhållet av tågsätten av ekonomiska skäl varit i fara.



Det första tågsättet, VT 18.16.01, presenterades för allmänheten på vårmässan 1963 i Leipzig. Men prototypen var fortfarande i ett tidigt skede och inte officiellt i drift. Detta skedde inte förrän i maj 1965. Därefter, fram till 1968, levererades ytterligare sju tågsätt, två reservmotorvagnar och sex enhetsmellanvagnar.

Partners






Ett tåg för Mellersta Tyskland

Återfödelse av en legend i järnvägsteknik



SVT Görlitz gGmbH

www.svt-goerlitz.de

 SVT Görlitz |  svt_goerlitz |  SVT18.16

donationskonto:

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

www.svt-goerlitz.de





Bakgrund och syfte

I decennier utgjorde tågsättet med det ursprungliga serienumret VT 18.16 och senare BR 175 och BR 675, Deutsche Reichsbahns flaggskepp. Tågsätten var internationellt erkända och framgångsrika. För folket i DDR var det alltid en speciell upplevelse att kunna resa med dessa tåg, eftersom tågen kunna användas av alla medborgare inom DDR:s och CSSR:s (Tjeckoslovakiens) territorium. Det var något att vara stolt över.

Efter att tågsätten tagits ur reguljär trafik bevarades endast ett fåtal av dem. Det gjordes olika försök att återställa sådana tågsätt, men man lyckades aldrig under lång tid underhålla tågsätten så att de var driftsäkra.

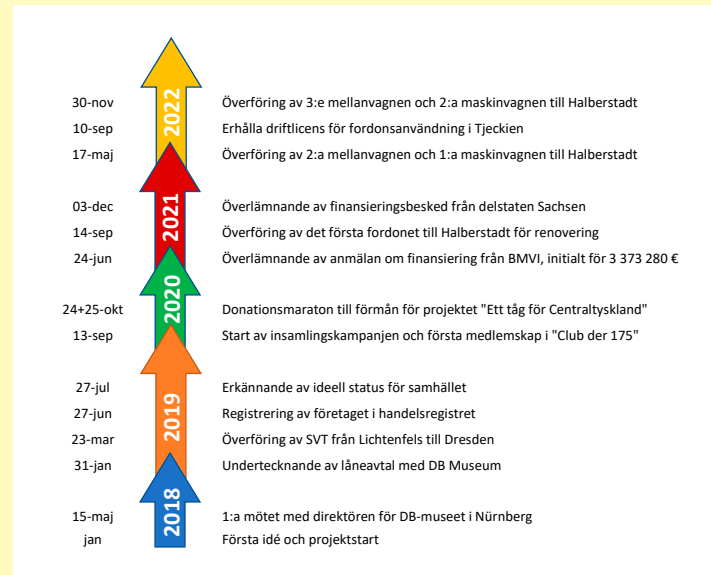
Syftet med projektet „Ett tåg för Mellersta Tyskland“ är att restaurera ett VT 18.16-tågsätt på ett sådant sätt att det kan tas i drift och även kan användas kommersiellt inom special- och chartertågsarrangemang.

Sloganen „Ett tåg för Mellersta Tyskland“ betonar närheten och de många förbindelserna till de mellersta tyska regionerna, som inkluderar delstaterna Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen och även Berlin och Brandenburg. Dessa är de delar av Tyskland där tågsätten en gång byggdes och där de under längst tid var tillgängliga för alla. Samtidigt finns projektets allierade just i denna region av Tyskland, i form av partners som utgör en drivkraft för projektet och är medverkande för att det ska bli verklighet. Från en internationell synvinkel kommer tågsättet att bli en „ambassadör i Europa“.

Överväganden innan projektet påbörjas

Till att börja med fick man bedöma om projektet kunde genomföras. Det stod snabbt klart att det fanns en bastågsats, bestående av två motorvagnar och två mellanvagnar och ytterligare två mellanvagnar (varav en matvagn) på DB (Deutsche Bahn) museum. Museet var i grunden intresserade av att dess utställningar skulle vara i driftmässigt intakt skick, vilket gjorde det möjligt att använda museets befintliga tågsätt i projektet.

Efter en noggrann analys och bedömning fick man dock erkänna att projektet var en för stor munbit för en privat förening och att det inte heller var lönsamt för ett vinstorienterat företag. Utifrån dessa överväganden bildades 2019 ett ideellt bolag med begränsat ansvar (GmbH) som hyr tågsättet av museet.



Företaget drivs av oavlönade volontärer. Bolagets långsiktiga målsättning är, förutom restaurering av tågsättet och löpande underhåll, driftsättning, hållbarhet och ekonomiskt sund järnvägsdrift. Sedan grundandet av företaget har projektet stötts av olika donationer och sponsringar, både små och stora. Det bör med särskild glädje nämnas att projektet stöds av bidrag, dels från Förbundsrepubliken (BMVI) med ett belopp på 3,37 miljoner Euro, dels från delstaten Freistaat Sachsen (SMWA) med ett belopp på 300 000 Euro.

För själva restaureringen och det löpande underhållet krävs att certifierade yrkesverksamma hantverkare/företag involveras då det är nödvändigt för att följa gällande säkerhetsföreskrifter och standarder inom området. Restaureringen och det krävde underhållet stöds också av ett team av erkända proffs samt ett växande antal intresserade volontärer.

Det fanns således underlag fram till november 2022 för att påbörja restaureringen av fem enheter (två motorvagnar, två mellanvagnar och en matvagn). Flera mellanvagnar förväntas kunna renoveras inom en överskådlig framtid.

Målet är att 2023 kan en femdelad enhet sättas in. Tåget kan användas obegränsat, då tåget har en maxhastighet på 140 km/h för ett sexdelat tågsätt (två motorvagnar och fyra mellanvagnar) och en axellast på mindre än 20 ton.

Tågets personal – endast 5-6 volontärer krävs pr. kördag - kommer till övervägande del att arbeta ideellt och oavlönat.

