

Pociąg

W transporcie kolejowym przez terytorium NRD przebiegały ważne szlaki tranzytowe, zwłaszcza ze Skandynawii do Europy Południowej. Oprócz transportu towarowego istniało również zapotrzebowanie na wysokiej jakości usługi w zakresie połączeń pociągów pasażerskich. Młoda NRD była mocno zaangażowana w ruch tranzytowy. To było prestiżowe i sprowadzało obcą walutę do kraju. Na potrzeby tych połączeń Deutsche Reichsbahn utrzymywała pewną liczbę szybkojeźnych pociągów o różnej przedwojennej konstrukcji. Było jednak oczywiste, że w najbliższej przyszłości trzeba je będzie wymienić. Potrzebny był więc własny projekt, który opierał się wówczas na koncepcji niemieckiego inżyniera Franza Kruckenberga. Celem było zintegrowanie jak największej liczby istniejących elementów konstrukcji pojazdów szynowych z NRD. Tak więc wiele części zespołów napędowych i podwozia było identycznych z tymi w dużych lokomotywach spalinyowych i wagonach pasażerskich produkowanych w NRD. W przeciwnym razie utrzymanie kilku pociągów szybkojeźnych w dłuższej perspektywie czasowej stałoby pod znakiem zapytania.



Pierwszy pociąg szybkojeźny VT 18.16.01 został zaprezentowany publiczności na Lipskich Targach Wiosny 1963 r., ale był jeszcze na samym początku prób eksploatacyjnych. Został oficjalnie oddany do użytku dopiero w maju 1965 roku. Następnie do 1968 roku dostarczono siedem kolejnych czteroczęściowych pociągów szybkojeźnych, dwa rezerwowe wagony maszynowe i sześć wagonów środkowych.

Partner

FIS
brz Infrastrukturmanagement und -consulting GmbH
DEVK
INDUSTRIE. KULTUR. SACHSEN. 2020 Jahr der Industriekultur
Staatsministerium FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN
Bundministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Diese Maßnahme wird finanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
bau.san
DB Museum

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych SVT Görlitz do wsparcia naszego projektu.



SVT Goerlitz gGmbH www.svt-goerlitz.de

SVT Goerlitz | svt_goerlitz | SVT18.16

Konto darowizn:

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09
BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

Pociąg dla Środkowych Niemiec

Odrodzenie legendy kolejnictwa



www.svt-goerlitz.de





Nasz cel

Szynobusy serii VT 18.16, później serii 175 i 675, przez dziesięciolecia były flagowymi pojazdami Deutsche Reichsbahn. Odnosiły znaczące sukcesy na arenie międzynarodowej i były cenione. Dla mieszkańców NRD możliwość podróżowania tymi pociągami szybkojeźdnymi była zawsze czymś wyjątkowym, zwłaszcza że z tych pociągów mógł korzystać każdy, zarówno podczas podróży w obrębie NRD, jak i do ČSSR. To było coś, z czego można było być dumnym.

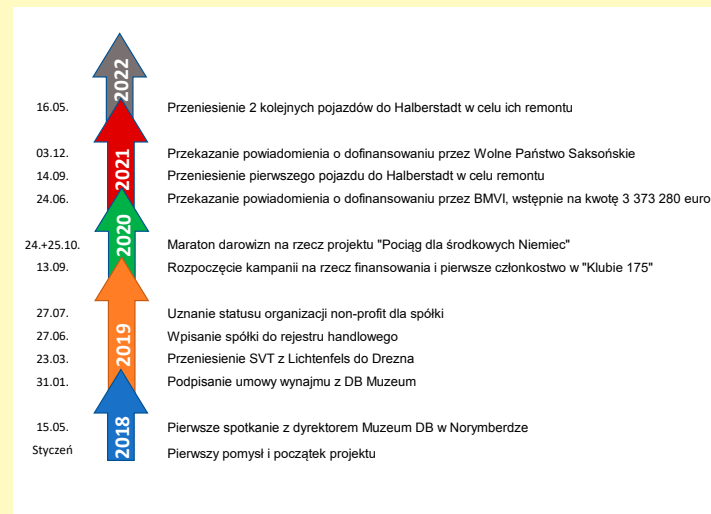
Po wycofaniu pociągów z regularnego ruchu zachowało się tylko kilka pojazdów. Jednak mimo wielokrotnych prób, nigdy nie udało się utrzymać sprawnego technicznie takiego pociągu szybkojeźdnego przez dłuższy okres czasu.

Projekt „Pociąg dla Środkowych Niemiec“ ma na celu przywrócenie do stanu używalności pociągu szybkojeźdnego serii VT 18.16 i jego długoterminową, ekonomiczną eksploatację w ruchu specjalnym i czarterowym.

Hasło „Pociąg dla Niemiec Środkowych“ podkreśla rozmaite powiązania pojazdów z regionem środkowych Niemiec, który w tym kontekście obejmuje trzy landy Saksonię, Saksonię-Anhalt i Turyngię, a także części Brandenburgii i Berlina. Są to obszary Niemiec, gdzie zbudowano te pociągi i gdzie najdłużej korzystali z nich wszyscy. Tu i teraz ma to być także wyrazem solidarności z regionem środkowych Niemiec, gdzie można znaleźć partnerów, którzy wspomagają projekt i z którymi projekt będzie wdrażany i realizowany. W skali międzynarodowej ten pociąg jest „ambasadorem Europy“.

Przebieg

Na początku dokonano oceny możliwości realizacji projektu. Wkrótce okazało się, że DB Muzeum posiada czteroczęściową jednostkę podstawową i dwa środkowe wagony w dobrym stanie technicznym. Muzeum jest w zasadzie zainteresowane gromadzeniem sprawnych eksponatów. Tak więc istniała możliwość wykorzystania pociągu muzealnego jako taboru podstawowego. Po wnikliwej analizie i przemyśleniach zdano sobie sprawę, że projekt jest zbyt duży jak na skalę stowarzyszenia i nie może być realizowany pod patronatem firmy zorientowanej na zysk.



W związku z tym w 2019 r. została utworzona spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o charakterze niezarobkowym (sp. z o.o.), która jest właścicielem pojazdów. Działalność gospodarcza sp.z o.o. prowadzona jest na zasadzie dobrowolności. Celem działalności jest przeprowadzenie remontów pociągu, wdrożenie go do ruchu kolejowego, a także długoterminowa i ekonomiczna eksploatacja oraz utrzymanie tego składu. Pociąg jest i pozostanie w swoich zasadniczych elementach własnością DB Muzeum i został tylko wynajęty przez sp.Z o.o.

Od tego momentu zebrano wiele małych i dużych datków. Wielką satysfakcją dla projektu było przyznanie przez rząd federalny (BMVI) dofinansowania w wysokości 3,37 mln euro oraz przez Wolny Kraj Związkowy Saksonia (SMWA) dofinansowania w wysokości 300 tys. euro.

Remontem i późniejszą konserwacją zajmuje się zespół uznanych ekspertów, wspierany przez dużą liczbę zainteresowanych wolontariuszy. Niemniej jednak duża część prac remontowych musi być zlecona certyfikowanym firmom specjalistycznym, ponieważ jest to nieuniknione ze względów bezpieczeństwa i zgodności z obowiązującymi regulacjami.

Dzięki darowiznom i środkom finansowym trzy pojazdy mogły zostać przekazane do remontu do maja 2022 r., a wkrótce dołączą do nich kolejne.

Rozpoczęcie użytkowania pięciowagonowego pociągu planowane jest na 2023 r. Pociąg może być bez przeszkód użytkowany dzięki maksymalnej prędkości 140 km/h (jednostka sześciowagonowa) i dopuszczalnemu obciążeniu osi poniżej 20 ton.

Personel – na jeden dzień jazdy potrzeba tylko pięciu do sześciu osób - to głównie wolontariusze.

