

О поезде

Несколько важных транзитных железнодорожных магистралей, особенно из Скандинавии в южную Европу, вели через территорию ГДР. Кроме грузовых были востребованы высококачественные пассажирские сообщения. Особенно эти маршруты стали самыми важными для еще юного государства ГДР. Они были престижными и таким образом было возможно зарабатывать иностранные валюты.

До 60-х годов работали на этих маршрутах разные дизель-поезда довоенной постройки. Их эксплуатация было нерентабельно и поезда не соответствовали повышенным требованиям.

Поэтому родные вагонные заводы конструировали новый поезд, которого конструкция представляет дальнейшее развитие довоенного скоростного дизель-поезда конструктора Круккенберг. Было предоставлено использовать так много компонентов родного вагонного производства, как можно. Много модулей было одинаково с теми тепловозов и пассажирских вагонов продукции ГДР. Иначе рентабельная эксплуатация и экономичное обслуживание этих малочисленных составов было бы невозможно.



Первый состав дизель-поезда VT 18.16 был представлен на весенней экспозиции в Лейпциге в 1963 году, хотя испытание поезда не провели до конца. Только в мае 1965 года первые поезда отправили в регулярное сообщение. Всего построены восемь составов из 4 вагона (два моторных головных, вагон-ресторан с тремя купе 1 класса и прицепной с купе 1 и 2 классов), два резервных головных вагона и 6 дополнительных прицепных вагонов с купе 2 класса.

Партнеры



Мы приглашаем всех интересующих поездом «SVT типа Гёрлиц» поддержать наш проект.



SVT Görlitz gGmbH

www.svt-goerlitz.de

 SVT Görlitz |  svt_goerlitz |  SVT18.16

Счет пожертвований:

IBAN: DE02 1009 0000 2780 8310 17

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

Поезд для Средней Германии

Возрождение железнодорожной легенды



www.svt-goerlitz.de





Наша цель

Скоростные дизель-поезда (SVT) серии VT 18.16 (позже 175 или 675) или «SVT типа Гёрлитц» за много лет были престижным символом железных дорог ГДР (Deutsche Reichsbahn). Они были успешны и признаны на международных железнодорожных сообщениях в Европе. Поехать на этих поездах для большинства граждан ГДР стало очень чудесным приключением, особенно после разрешения жителям ГДР пользоваться этими поездами для внутренних путешествий или путешествий в Чехословакию. Все были гордыми этим чудом вагоностроительных заводов своей страны.

После исключения поездов VT 18.16 из регулярного сообщения из возьми построенных составов пережили только три. В прошлом разные идеи создались для сохранения одного состава в работоспособном состоянии, но, к сожалению, эти проекты не надолго успешно работали.

Настоящий проект «Поезд для Средней Германии» стремится к цели, вернуть один состав серии VT 18.16 в работоспособное состояние и экономично эксплуатировать его туристическим ретропоездом и символом истории скоростных железнодорожных сообщений Германии и Европы.

Слоган «Поезд для Средней Германии» указывает многочисленные связи этих составов именно с этим регионом, который содержит земли Саксония, Саксония-Анхальт, Тюринген и части Берлина и Бранденбурга. Это те облатси, в которых эти поезда были построены и по которым они большинство времени ехали в регулярном сообщении для каждого человека.

В настоящее время этот проект должен указать таким образом связанность с этим регионом, в котором найдутся партнеры и спонсоры проекта и в котором исполняется восстановление и капитальный ремонт одного состава. Тем не менее работающий состав должен быть посланцем этой территории в Европе.

Путь к цели

Первоначально надо было оценивать целесообразность. Скоро было ясно, что в составе экспонатов Музея немецких железных дорог найдется четырехвагонный базовый состав дизель-поезда с двумя дополнительными прицепными вагонами. В конце концов, эти шесть вагонов были выбраны для реализации капитального ремонта. Положительно надо оценивать, что Музей всегда интересован в сохранении своих экспонатов в готовом для эксплуатации состоянии.



Для успешного достижения целей проекта в 2019-ом году создалась некоммерческая компания SVT Görlitz gGmbH (аналогично к ООО), которая стала оператором поезда. Все дела связаны с этой компанией выполняются волонтерами. Цели создания компании – вернуть поезд в работоспособное состояние, долгосрочная и рентабельная эксплуатация и обслуживание состава. Поезд остается в составе экспонатов Музея немецких железных дорог. Он только арендован созданной компанией.

Первоначально для выполнения работ должны собранны финансовые поддержки через мероприятий пожертвований, спонсорство, краудфандинг или финансирование Госдарства. Для выполнения ремонта и будущего обслуживания поезда доступны признанные специалисты, которых поддерживает растущее число волонтеров и любителей исторической железнодорожной техники. Несмотря на честлюбивую целеустремленность волонтеров, большинство работ должны выполнены спецфирмами из-за строгих правил безопасности в железнодорожном транспорте.

Сначала предусматривается вернуть в операцию пятивагонный состав. Его можно применять безгранично, как во времени своей регулярной эксплуатации. Такая безграничность обеспечивают его максимальная скорость 140 км/ч (в 6-вагонной составности) или 160 км/ч (в 4-вагонной и 5-вагонной составностях) и ходовая масса на ось 20 т. Персонал – при каждом рейсе 5-6 человек – в общем работает без зарплаток, волонтерами.

