

# Vlak

V železniční dopravě vedly důležité dopravní trasy — zejména mezi Skandinávií a jižní Evropou — přes území NDR. Vedle nákladní dopravy byla poptávka i po kvalitním spojení v dopravě osobní. Mezinárodní železniční přeprava osob byla věcí prestiže a zdrojem devíz.

Dráhy v NDR nasazovaly na tato spojení několik řad rychlíkových motorových vozů z předválečné doby. Záhy se ale ukázalo, že je zapotřebí je nahradit moderními vozidly.

Muselo se tedy začít s vývojem. Ten byl založený na konceptu německého inženýra Franze Kruckenberga. Klíčovou podmínkou bylo použít co nejvíce již vyvinutých a v NDR vyráběných komponentů. Tak bylo mnoho částí pohonu a podvozků identických s těmi z motorových lokomotiv či osobních vozů východoněmecké provenience. Jinak by nebylo možné zajistit ekonomicky fungující provoz a údržbu relativně malého počtu nových motorových jednotek.



První motorová jednotka VT 18.16.01 byla veřejnosti představena na jarním veletrhu v Lipsku v roce 1963. To bylo ale na samém začátku zkušebního provozu. Oficiální zahájení pravidelného provozu se uskutečnilo až v roce 1965. Následně bylo dodáno celkem sedm dalších čtyřdílných jednotek, dva motorové vozy jako rezerva a šest vložených vozů.

# Partneři

FIS  
brz Infrastrukturmanagement und -consulting GmbH  
DEVK  
INDUSTRIE. KULTUR. SACHSEN. 2020 Jahr der Industriekultur  
Gefördert durch:  
Staatsministerium FÜR WIRTSCHAFT ARBEIT UND VERKEHR | Freistaat SACHSEN  
Bundesministerium 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.digital  
DB Museum

**Uvítáme podporu všech, kteří jsou nadšeni pro stejnou věc.**



SVT Goerlitz gGmbH [www.svt-goerlitz.de](http://www.svt-goerlitz.de)

SVT Goerlitz | svt\_goerlitz | SVT18.16

**Bankovní spojení:**

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

# Vlak pro střední Německo

Znovuzrození železniční legendy



[www.svt-goerlitz.de](http://www.svt-goerlitz.de)





## Náš cíl

Motorové jednotky řady VT 18.16, později označované jako řada 175 a 675, byly po desetiletí chloubou německých drah. Jednalo se o vozidla, jejichž kvality byly mezinárodně uznávány. Pro obyvatele NDR bylo malým svátkem, jet tímto vlakem. Obzvláště, když byly nasazovány na spojích v NDR či do ČSSR. Bylo to něco, na co byl člověk hrdý.

Po vyřazení z pravidelného provozu se zachovalo jen pár vozidel. Přes vícero pokusů se doposud nepodařilo ani jednu z těchto jednotek udržet v provozuschopném stavu.

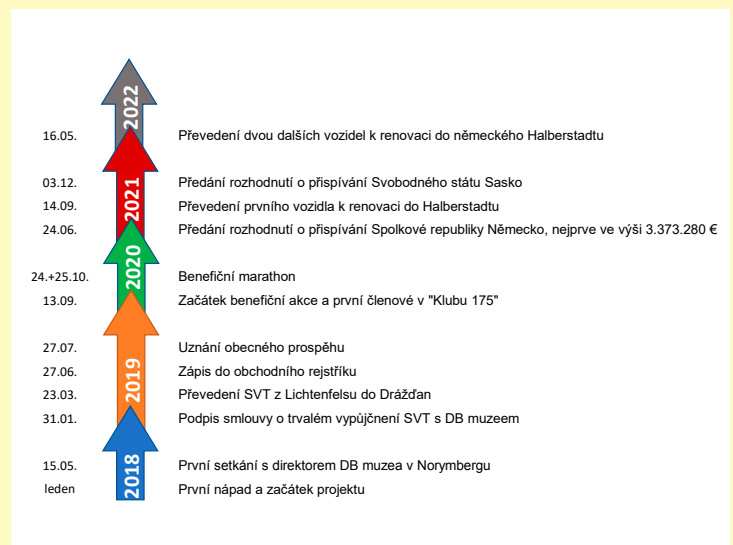
Projekt „Ein Zug für Mitteldeutschland“ (Vlak pro střední Německo) má za cíl tuto rychlíkovou jednotku uvést do provozuschopného stavu a umožnit tak dlouhodobý provoz na historických a zvláštních vlcích.

Naše motto „Vlak pro střední Německo“ zdůrazňuje rozmanitou náležitost vlaku k regionu středního Německa (Spolkové země Sasko, Sasko-Anhaltsko, Durynsko a části Braniborska a Berlína). Jsou to právě ty regiony, ve kterých probíhala výroba a v kterých byly tyto vlaky nejdelší čas k dispozici cestující veřejnosti. V mezinárodním měřítku tento vlak byl a zůstává symbolem spolupráce mezi národy v Evropě.

## Naše cesta

Na začátku bylo zhodnocení proveditelnosti a možností realizace. Dozvěděli jsme se, že v majetku Muzea DB (Deutsche Bahn – německé dráhy) je šestivozová jednotka v obstojném stavu. Protože má DB Muzeum zájem na udržení svých vozidel v provozuschopném stavu, naskytla se možnost jednotku od muzea převzít.

Po pečlivé analýze a zvážení všech možností se ukázalo, že celý projekt je pro možnosti zapsaného spolku příliš velký. Z pochopitelných důvodů byla i realizace pod hlavičkou na zisk orientovaného podniku (s.r.o) také vyloučena.



Proto jsme v roce 2019 založili Veřejně prospěšnou společnost s ručením omezeným (gGmbH) která je i provozovatelem motorové jednotky. Činnosti vykonávané v rámci naší společnosti jsou prováděny na bázi dobrovolnictví a bez nároku na odměnu. Obchodním cílem je oprava, znovuzprovoznění, dlouhodobý provoz a údržba této motorové jednotky ve vlastní režiji. Vlak je a zůstává majetkem DB Muzea a naše společnost ho má v dlouhodobém pronájmu.

Ode té doby jsme sbírali menší i větší dary. Největší radost jsme měli z toho, že Spolková republika (dopravní úřad) podporuje náš projekt prostředky ve výši 3,37 miliony € a Svobodný stát Sasko nám dal dotaci ve výši 300 tisíce €. Pro opravy a budoucí údržbu máme k dispozici partu zkušených odborníků, která je podporována rostoucí skupinovou dobrovolníků. Přesto musí být značná část prací zadána certifikovaným firmám, jelikož je to v zájmu bezpečnosti železničního provozu vyžadováno předpisy. Pomocí finančních darů i podpor jsme mohli převést tři vozidla do renovace. Další vozidla mají následovat. V provozu bude motorová jednotka nejprve v pětivozovém složení. Vlak bude moci být bez omezení nasazován na výkony obdobně jako v dobách pravidelného provozu. K tomu přispěje i maximální rychlost 140 km/h a hmotnost na nápravu pod 20 t. Vlakový personál – na jeden den je zapotřebí pět až šest osob – bude pracovat převážně bez nároku na honorář.

