

# Toget

Jernbanetrafikken havde vigtige transitruter, som førte tværs over DDR's territorium, herunder fra Skandinavien til Sydeuropa. Ved siden af godstrafikken efterspurgtes også passagerforbindelser af høj kvalitet. Det spirende DDR engagerede sig kraftigt i transitrafikken. Den gav prestige, og tilførte landet deviser.

Deutsche Reichsbahn reserverede til disse forbindelser, et antal hurtigt kørende motortog fra diverse serier fra førkrigstiden. Det stod imidlertid klart, at disse tog snarligt måtte erstattes.

Det krævede en ny udvikling, som blev understøttet af et koncept udarbejdet af den tyske ingeniør Franz Kruckenberg på vilkår af, at der skulle integreres så mange komponenter fra DDR's jernbaneindustri, som muligt. Det resulterede i, at mange komponenter til motormateriel og hjulsæt var identiske med tilsvarende materiel fra DDR's produktion, som blev anvendt til diesellokomotiver og passagervogne. Ellers ville vedligeholdelsen af togsættene, af økonomiske årsager, have været i fare.



Det første togsæt, VT 18.16.01, blev præsenteret for offentligheden på forårsmessen 1963 i Leipzig. Prototypen var dog stadig i begyndelsesfasen og ikke officielt i drift. Dette skete først i maj 1965. Efterfølgende blev der indtil 1968 leveret yderligere syv togsæt, to reservemotorvogne og seks enhedsmellemvogne.

# Partner



**Vi inviterer alle som er interesserede i SVT Görlitz til at støtte vort projekt.**



SVT Görlitz gGmbH

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



SVT Görlitz



svt\_goerlitz



SVT18.16

**Donationskonto:**

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

# Et tog for Mittdeutschland

Genfødsel af en jernbaneteknisk legende



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





## Baggrund og formål

Gennem årtier udgjorde togsættet med det oprindelige serienummer VT 18.16 og senere BR 175 og BR 675, Deutsche Reichsbahn's flagskib. Togsættene var internationalt anerkendte og succesfulde. For befolkningen i DDR var det altid en særlig oplevelse at kunne rejse med netop disse tog, da togene måtte benyttes af alle borgerne inden for DDR's og CSSR's (Tjekkoslavakiets) territorium. Det var noget man kunne være stolt af.

Efter togsættene blev sat ud af den regelmæssige drift, blev kun et fåtal af dem bevaret. Der fandtes forskellige forsøg på at istandsætte sådanne togsæt, men det lykkedes aldrig over en længere periode at holde togsættene vedlige, så de var driftssikre.

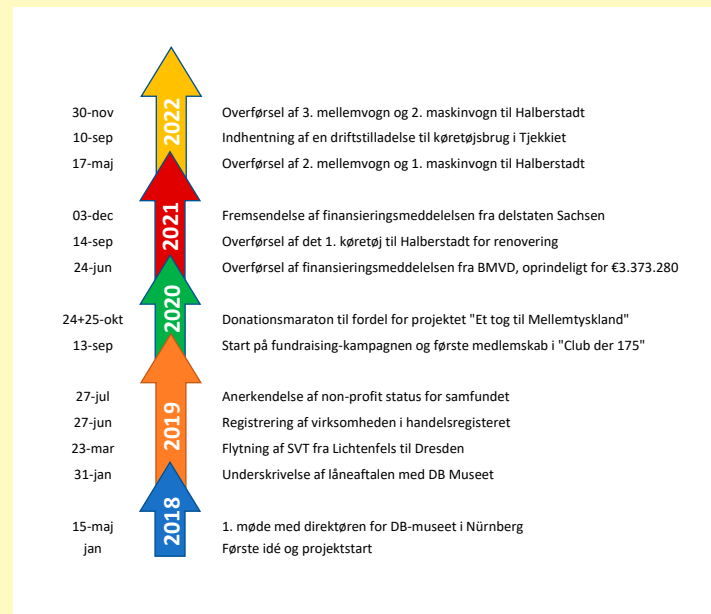
Formålet med projektet "Et tog for Midtjylland" er at restaurere et VT 18.16 togsæt på en sådan måde, at det kan sættes i drift og tillige kan anvendes kommercielt indenfor særtogs- og chartertogsarrangementer.

Sloganet "Et tog for Midtjylland" understreger nærheden og de talrige forbindelser til de midtjyske landsdele, som omfatter delstaterne Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen og desuden Berlin og Brandenburg. Der er tale om de landsdele i Tyskland, hvor togsættene i sin tid blev bygget og hvor de i længst tid var tilgængelige for alle. Samtidig findes projektets forbunds-fæller netop i denne region af Tyskland, i form af partnere, som udgør en drivkraft for projektet og er medvirkende til at virkeliggøre det. Fra et internationalt synspunkt vil togsættet blive en "Ambassadør i Europa".

## Overvejelser inden opstart af projektet

Efter en omhyggelig analyse og vurdering måtte det imidlertid sandes, at projektet var en for stor mundfuld for en privat forening samt at det heller ikke var rentabelt for en overskudsorienteret virksomhed. Ud fra disse overvejelser blev der i 2019 etableret et almennyttigt selskab med begrænset hæftelse (GmbH), som lejer togsættet fra museet.

Virksomheden drives af ulønnede frivillige. Virksomhedens langsigtede målsætning er, foruden togsættets restaurering og løbende vedligeholdelse, idriftsættelse, bæredygtighed samt økonomisk forsvarlig jernbanedrift.



Siden stiftelsen af selskabet, blev projektet støttet af forskellige donationer og sponsorater, både små og store. Med særlig glæde skal nævnes, at projektet bakkes op med bevillinger, dels af Forbundsrepublikken (BMVI) med et beløb på 3,37 millioner Euro og dels af delstaten Freistaat Sachsen (SMWA) med et beløb på 300.000 Euro.

Til selve restaureringen og den løbende vedligeholdelse kræves, at der involveres certificerede professionelle håndværkere/firmaer, da det er nødvendigt at overholde gældende sikkerhedsforskrifter og normer på området. Restaureringen og den påkrævende vedligeholdelse understøttes ligeledes af et hold af anerkendte fagmænd samt et voksende antal interesserede frivillige.

Således var der indtil november 2022 grundlag for at få igangsat restaureringen af fem enheder (to motorvogne, to mellemvogne og en spisevogn). Målet er, at der i 2023 kan indsættes en femdelte enhed. Toget kan anvendes ubegrænset, da toget har en maksimal hastighed på 140 km/t for et seksdelt togsæt (to motorvogne og fire mellemvogne) og et akseltryk på under 20 t. Togets personale – det kræves blot 5-6 frivillige pr. kørselsdag – vil overvejende arbejde frivilligt og ulønnet.

