

Der Zug

Im Eisenbahnverkehr führten wichtige Transitrouten, insbesondere von Skandinavien nach Südeuropa über das Territorium der DDR. Neben dem Güterverkehr wurden auch hochwertige Reisezugverbindungen nachgefragt. Die junge DDR engagierte sich kräftig für den Transitverkehr. Er war prestigeträchtig und brachte Devisen ins Land.

Die Deutsche Reichsbahn hielt für diese Verbindungen eine Reihe von Schnelltriebwagen verschiedener Vorkriegsbauarten vor. Es war aber klar, dass diese zeitnah abgelöst werden mussten.

Somit musste eine Eigenentwicklung her, die sich dann auf ein Konzept des deutschen Ingenieurs Franz Kruckenberg stützte. Maßgabe war, möglichst viele vorhandene Komponenten aus dem DDR-Schienenfahrzeugbau zu integrieren. So waren viele Teile und Baugruppen des Antriebs und der Fahrwerke identisch mit denen der Großdieselloks und Reisezugwagen aus DDR-Produktion. Anders wäre auf Dauer die wirtschaftliche Unterhaltung der nur wenigen Triebwagenzüge in Frage gestellt.



Der erste Triebwagenzug VT 18.16.01 wurde auf der Leipziger Frühjahrmesse 1963 der Öffentlichkeit vorgestellt, war aber da noch ganz am Anfang der Betriebserprobung. Er wurde erst im Mai 1965 offiziell in Betrieb gestellt. In der Folge wurden bis 1968 sieben weitere vierteilige Triebwagenzüge, zwei Reservemaschinenwagen und sechs Einheitsmittelwagen geliefert.

Wir sind Partner der **DAMPFBAHN-ROUTE** Sachsen

Partner






Wir laden alle am SVT Görlitz Interessierten ein, unser Projekt zu unterstützen.



SVT Görlitz gGmbH

www.svt-goerlitz.de

 SVT Görlitz |  svt_goerlitz |  SVT18.16

Spendenkonto:

IBAN: DE24 1009 0000 2780 8310 09

BIC: BEVODEBB - Berliner Volksbank

Ein Zug für Mitteldeutschland

Die Wiedergeburt einer eisenbahntechnischen Legende



www.svt-goerlitz.de



Das Anliegen

Die Triebzüge der Baureihe VT 18.16, später als Baureihe 175 und 675, waren über Jahrzehnte das Aushängeschild der Deutschen Reichsbahn. Sie waren international erfolgreich und anerkannt. Für die Menschen in der DDR war es immer eine Besonderheit, mit diesen Triebzügen fahren zu dürfen, insbesondere als die Züge von jedermann für Fahrten innerhalb der DDR und in die CSSR genutzt werden durften. Es war etwas, worauf man stolz war.

Nach dem Ausscheiden der Züge aus dem regulären Verkehr sind nur wenige Fahrzeuge erhalten geblieben. Trotz mehrfacher Ansätze ist es aber nie über einen längeren Zeitraum gelungen, einen solchen Triebzug betriebsfähig zu erhalten.

Das Projekt „Ein Zug für Mitteldeutschland“ hat das Ziel, einen Schnelltriebwagenzug der Baureihe VT 18.16 wieder betriebsfähig herzurichten und im Sonder- und Charterzubetrieb langfristig wirtschaftlich zu betreiben.

Der Slogan „Ein Zug für Mitteldeutschland“ unterstreicht die vielfältigen Verknüpfungen der Fahrzeuge zum mitteldeutschen Raum, der in diesem Sinne die drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, sowie Teile von Brandenburg und Berlin umfasst. Es sind die Landstriche Deutschlands, in denen die Züge gebaut und in denen die Züge die längste Zeit für jedermann benutzbar waren. Im Hier und Heute soll damit auch die Verbundenheit mit der mitteldeutschen Region Ausdruck finden, in der die Partner zu finden sind, die das Projekt fördern und mit denen das Projekt umgesetzt und verwirklicht werden wird. Im internationalen Einsatz ist der Zug ein „Botschafter in Europa“.

Der Weg

Am Anfang stand die Bewertung der Machbarkeit. Schnell war klar, dass beim DB-Museum eine vierteilige Grundeinheit und zwei Mittelwagen mit guter Substanz vorhanden waren. Das Museum ist grundsätzlich an der betriebsfähigen Vorhaltung von Exponaten interessiert. Es bestand also die Möglichkeit auf den Museumszug als Grundstock zurückzugreifen.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung wurde erkannt, dass das Projekt für einen Vereinsmaßstab zu groß und unter dem Dach eines gewinnorientierten Unternehmens nicht realisiert werden kann.



Es kann nur als eigenständiges Unternehmen funktionieren, dass gemeinnützige Zwecke verfolgt. Daher wurde in 2019 eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) gegründet und ist Halter der Fahrzeuge. Der Geschäftsbetrieb der gGmbH wird im Ehrenamt durchgeführt. Geschäftsziel ist die Aufarbeitung, die Einstellung in den Eisenbahnbetrieb sowie den langfristigen und wirtschaftlichen Betrieb und Unterhaltung des Triebzuges. Der Zug ist und bleibt in seinen wesentlichen Teilen Eigentum des DB-Museums und wurde von der gGmbH angemietet.

Zunächst müssen die Mittel für die Aufarbeitung des derzeit sechsteilig vorhandenen Zuges beschafft werden, die als Fördermittel, Sponsoring und in Teilen auch durch Crowdfunding und Spenden eingeworben werden.

Für die Aufarbeitung und die spätere Unterhaltung steht ein Stamm aus anerkannten Fachleuten zur Verfügung, die im Ehrenamt durch eine wachsende Zahl interessierter Mitstreiter unterstützt werden. Dennoch muss ein Großteil der Aufarbeitung an zertifizierte Fachfirmen vergeben werden, weil das unter dem Aspekt der Sicherheit und Einhaltung der einschlägigen Vorschriften unumgänglich ist.

Die Betriebsaufnahme soll zunächst mit einem fünfteiligen Zug erfolgen. Der Zug wird dann ebenso uneingeschränkt einsetzbar sein, wie früher in seinem Plandienst. Diese Freizügigkeit wird auch unter heutigen Bedingungen durch seine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 140 km/h (sechsteilige Einheit) und die Achsfahrmasse von unter 20 t gewährleistet. Die Personale – es sind lediglich fünf bis sechs Personen pro Fahrtag erforderlich – werden überwiegend ehrenamtlich tätig sein.

