

V V M - F A H R Z E U G - A U S S C H U S S  
Sammlungskonzepte und Fahrzeugbewertungen

A.1. INHALT:

- A. Allgemeines.
  - 1. Inhalt
  - 2. Mitarbeiter.
  - 3. Zielsetzung der Fahrzeugsammlung.
  - 4. Liste der norddeutschen Bahnen im Einzugsbereich des VVM.
- B. Bewertungsverfahren.
  - 1. Vorgehen, Erfahrungen, Bemerkungen.
  - 2. Einzelfahrzeug-Bewertung: Kriterien, Gewichtungen.
  - 3. Bewertung über Komponenten und Baugruppen
  - 4. Bewertung als Ableitung aus einem "idealen Museum"
  - 5. Muster und Leerformulare
- C. Fahrzeugblätter für Einzelbewertungen
  - 1. Triebfahrzeuge Eisenbahnen.
  - 2. Reisezugwagen.
  - 3. Güterwagen und sonstige Eisenbahnfahrzeuge.
  - 4. U-Bahn (Hamburg).
  - 5. Straßenbahnen und straßenbahnähnliche elektrische Kleinbahn.
  - 6. Feldbahn
- D. Einzelfahrzeug-Bewertungen und Auswertungen daraus.
  - 1. Bemerkungen zu den nachfolgenden Darstellungen
  - [2. Alle Bewertungen mit Bemerkungen pro Fahrzeug und Bewerter.]
  - 3. Maximale numerische Differenzen der Bewertungen pro Fahrzeug.
  - (4. Alle Bewertungen pro Bewerter.)
  - (5. Hitlisten pro Bewerter.)
  - (6. Hitlisten pro Bewerter und Fahrzeug-Rubrik.)
  - [7. Hitliste Bewertungs-Mittelwerte.]
  - [8. Hitliste Bewertungs-Mittelwerte pro Fahrzeug-Rubrik.]
  - 9. wie 7., mit Fahrzeugbezeichnung statt Einzelbewertungen
  - 10. wie 8., mit Fahrzeugbezeichnung statt Einzelbewertungen
- E. Datensammlung und Auswertung Komponenten und Baugruppen  
Bewertungsansatz unpraktikabel, z. Zt. keine Veröffentlichung
- F. Das Ideale Museum - siehe getrennte Dokumentation
  - 0. Allgemeine Daten und Daten zu Bahnen
    - 1. Daten zu Eisenbahn-Triebfahrzeugen und Wunschfahrzeuge
    - 2. Daten zu Reisezugwagen und Wunschfahrzeuge
    - 3. Daten zu Güter- und Bahndienstwagen, Wunschfahrzeuge
    - 4. Daten zur Hamburger U-Bahn, Wunschfahrzeuge
    - 5. Daten zu Straßenbahnen und Wunschfahrzeuge

Hinweis: Die (eingeklammerten Auswertungen) werden nur dem jeweiligen Bewerter zur Verfügung gestellt.  
Die [eingeklammerten Auswertungen] fehlen aus Gründen des Schutzes persönlicher Daten in Dritten zugänglich gemachten Darstellungen.

## A.2. MITARBEITER:

Zu dieser Arbeit beigetragen haben:

Holger Ebeling (heb), Walter Greiffenberger (wgr),  
Clemens Hasselmeier (cha), Horst Möller (hmö), Dirk Rehr (dre),  
Jürgen Schäfer (jsc), Helge Scheffer (hsc),  
Gerd Twisselmann (gtw), Rolf Westphalen (rwe)

## A.3. ZIELSETZUNG DER FAHRZEUGSAMMLUNG.

Das Regional-Verkehrsmuseum stellt im Schienenfahrzeugbereich stehende oder auch betriebsfähige Exponate dar, die typisch für den Nah- und Regionalverkehr in Norddeutschland waren.

Norddeutschland in diesem Sinne umfaßt Hamburg und sein Einzugsgebiet. Dieses wird als ganz Schleswig-Holstein sowie südlich und östlich etwa bis 120 km um das Hamburger Zentrum mit einer Linie Bremen - Hannover - Salzwedel - Schwerin - Wismar reichend angenommen.

Der zeitliche Rahmen endet in den 1950er Jahren mit der Durchsetzung bereits früher begonnener Entwicklungen wie Verdieselung der Nebenbahnen oder Umstellung der Straßenbahnen auf Großraumwagen.

Es wird nur der normalspurige Bereich, bei der Straßenbahn auch die 1100 mm Spur berücksichtigt. Die 600 mm Spur (Feldbahn) ist nicht Gegenstand dieser Betrachtung, es werden nur die Fahrzeuge aufgelistet.

Die Verbreitung der einzelnen Fahrzeugtypen soll sich auch im Museumspark widerspiegeln, hierbei ist auch die Verbreitung außerhalb Norddeutschlands zu beachten. Die Bildung artreiner Züge steht hinter der darstellerischen Vielfalt zurück.

Wo sehr prägnante norddeutsche Bauarten nicht mehr vorhanden sind, kann in Einzelfällen auf weitgehend gleichartige Bauarten anderer Herkunft zurückgegriffen werden. Schwerpunkt bilden die Fahrzeuge des Personenverkehrs, ergänzt um einige typische Bauarten des Güterverkehrs und wenige Vertreter der Dienst- und Sonderfahrzeuge.

Aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen können weitere Fahrzeuge außerhalb des musealen Programms vorgehalten werden, solange sie diesen Zweck erfüllen.

#### A.4. LISTE DER NORDDEUTSCHEN BAHNEN IM EINZUGSBEREICH DES VVM

Bemerkungen: Die Vorgänger der Mecklenburgischen Eisenbahnen werden wegen der gegenüber Preußen erst sehr späten Verstaatlichung genannt. Grundlage für die bei den Kleinbahnen aufgeführten Strecken ist das Kursbuch 1934. Die Schmalspurbahnen werden als Ergänzung mit aufgeführt. Die Betriebe werden mit ihrem letzten bzw. dem am 1. 1. 1990 geltenden Namen, die Gesamtstrecken beim jeweils letzten Netzbetreiber genannt. Straßen- und U-Bahnen werden mit dem jeweiligen Ortsbereich aufgeführt.

##### A.4.1. Länderbahnen, 1990 DB/DR:

- Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung  
div. Haupt- und Nebenbahnen des Fern- Nah- und Stadtverkehrs.
- Mecklenburgische Eisenbahnen, zuvor:  
Mecklenburgische Friedrich Franz Bahn,  
Lenz-Bahnen,  
Lloyd-Bahnen,  
Mecklenburgische Südbahn,  
Parchim - Ludwigscluster Eisenbahn.

##### A.4.2. Privatbahnen mit Hauptbahncharakter, jetzt DB:

- Eutin - Lübecker Eisenbahn
- Lübeck - Büchener Eisenbahn
- Kreis Oldenburger Eisenbahn

##### A.4.3. Kleinbahnen Schleswig-Holstein/Hamburg:

- Nordfriesische Verkehrsbetriebe  
Niebüll - Dagebüll (urspr. 1000 mm, jetzt 1435 mm)
- Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig - Flensburg  
Schleswig Altstadt - Süderbrarup - Kappeln (1435 mm)  
Schleswig Altstadt - Satrup (1435 mm)  
Schleswig - Friedrichstadt (1435 mm)
- Verkehrsbetriebe des Kreises Plön  
Kiel - Schönberg (Holst) (1435 mm)
- Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn  
Schönberger Strand - Schönberg (Holst) (1435 mm)
- Kleinbahn Kiel - Segeberg  
Kiel - Bad Segeberg (1435 mm)
- Kleinbahn Kirchbarkau - Preetz - Lütjenburg  
Kirchbarkau - Preetz - Lütjenburg (1435 mm)
- Eisenbahn - Gesellschaft Altona - Kaltenkirchen - Neumünster  
Altona (AKN) - Ulzburg - Neumünster (1435 mm)  
Elmshorn - Ulzburg - Bad Oldesloe (ex EBOE) (1435 mm)  
Ulzburg Süd - Ochsenzoll (ex ANB) (1435 mm)  
Bergedorf - Geesthacht - (Krümmel - Grüner Jäger) (ex BGE) (1435 mm)  
Billbrook - Glinde - Trittau (ex Südstormarnsche Kreisbahn) (1435 mm)  
Tiefstack - Billwerder-Moorfleth (ex Industrieb. Billwerd.) (1435 mm)
- Uetersener Eisenbahn  
Tornesch - Uetersen Stadt (1435 mm)
- Lübeck - Segeberger Eisenbahn  
Lübeck - Bad Segeberg (1435 mm)
- Ratzeburger Kleinbahn  
Ratzeburg - Schaalseekanalhafen (1435 mm)  
Ratzeburg - Klein Thurow (1435 mm)
- Hamburgische Marschbahn und Vierländerbahn (Betrif. BGE)  
Bergedorf Süd - Zollenspieker (Vierländerbahn) (1435 mm)

- Düneberg - Zollenspieker - Billwerder Moorfleet (Marschb.) (1435 mm)
- Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt - Volksdorf - Wohldorf  
Altrahlstedt - Volksdorf - Ohlstedt - Wohldorf (1435 mm)
- Sylter Verkehrs Gesellschaft (zuletzt nach B0-Strab)
- Westerland - Munkmarsch (1000 mm)
- List - Kampen - Westerland - Rantum - Hörnum (1000 mm)
- Amrumer Inselbahn
- Wittdün - Nebel - Norddorf (1000 mm)
- Eckernförder Kreisbahn
- Eckernförde - Kappeln (1000 mm)
- Eckernförde - Owschlag (1000 mm)
- Flensburger Kreisbahn
- Flensburg - Glücksburg - Rundhof - Kappeln (1000 mm)
- Flensburg - Satrup - Sörup - Rundhof (1000 mm)
- Kreisbahn Norderdithmarschen
- Heide - Pahlhude - Heide (1000 mm)

#### A.4.4. Kleinbahnen Mecklenburg - Vorpommern:

- Kleinbahn Neuhaus - Brahlstorf
- Brahlstorf - Neuhaus (Elbe) (1435 mm)
- Stadt- und Hafengebahn Boizenburg
- Boizenburg - Boizenburg Stadt (1435 mm)

#### A.4.5. Kleinbahnen Niedersachsen:

- Buxtehude - Harsefelder Eisenbahn
- Buxtehude - Harsefeld (1435 mm)
- Elbe - Weser Verkehrs Gesellschaft
- Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck (ex BOE) (1435 mm)
- Wilstedt - Zeven - Tostedt (ex WZTE) (1435 mm)
- Verden - Walsroder Eisenbahn
- Walsrode - Böhme (-) Stemmen - Verden (1435 mm)
- Niederweserbahn
- Bremen-Farge - Bremerhaven-Wulsdorf (1435 mm)
- Farge - Vegesacker Eisenbahn
- Bremen-Vegesack - Bremen-Farge (1435 mm)
- Werkbahn Wolff
- Bomlitz - Cordingen (1435 mm)
- Osthannoversche Eisenbahnen
- Celle - Wittingen (1435 mm)
- Wittingen - Oebisfelde (1435 mm)
- Celle - Soltau (1435 mm)
- Lüneburg - Soltau (1435 mm)
- Soltau - Neuenkirchen (1435 mm)
- Winsen - Hützel (1435 mm)
- Winsen - Niedermarschacht (1435 mm)
- Lüneburg - Bleckede - (Alt Garge) (1435 mm)
- Lüchow - Schmarsauer Eisenbahn
- Lüchow - Schmarsau (1435 mm)
- Kehdinger Kreisbahn
- Stade - Freiburg(Elbe) - Itzwörden (1000 mm)
- Kleinbahn Bremen - Tarmstedt
- Bremen - Tarmstedt (1000 mm)

#### A.4.6. Straßen- und U-Bahnen:

- Hamburg, Strab + U-Bahn (1435 mm)
- Cuxhaven (1435 mm)

- Bremerhaven	(1435 mm)
- Bremen	(1435 mm)
- Hannover	(1435 mm)
- Celle	(1000 mm)
- Schwerin	(1435 mm)
- Lübeck	(1100 mm)
- Kiel	(1100 mm)
- Flensburg	(1000 mm)

## B. BEWERTUNGSVERFAHREN

### B.1. Vorgehen, Erfahrungen, Bemerkungen

Am Anfang war nur die VVM-Satzung und herauskommen sollten Empfehlungen zu den Fahrzeugen der VVM-Sammlung; insbesondere eine Empfehlung, welche Fahrzeuge unabdingbar wichtig und welche vielleicht entbehrlich sein könnten. So hat die Arbeitsgruppe Ihren Auftrag verstanden.

Für eine Bewertung ist generell eine Art Maßstab erforderlich, und für ein Museum reicht es nicht, daß der eine oder andere besonders an diesem oder jenem Vehikel hängt, auch wenn letzteres eine wesentliche Voraussetzung für persönliches privates Engagement ist. Zunächst war also der örtliche, zeitliche und thematische Schwerpunkt des "Regionalverkehrsmuseums" bezüglich Fahrzeugen zu definieren, das Ergebnis ist unter B. nachzulesen und war die Basis der weiteren Arbeit.

Um zu irgendwie vergleichbaren Ergebnissen zu gelangen, schien eine verbale Beschreibung der Vorzüge und Nachteile der einzelnen Exponate kaum geeignet. So wurde eine Anzahl von Kriterien im Rahmen der zuvor erarbeiteten Schwerpunkte festgelegt, deren gute oder schlechte Erfüllung jeder Bewerter mit 0 - 5 Punkten angeben kann. Aber nicht jedes Kriterium wurde als gleich wichtig betrachtet; die Wichtigkeit jedes Kriteriums kommt durch einen Gewichtungsfaktor zum Ausdruck, mit dem die erreichten Punkte multipliziert werden. Die Summe der Gewichtungsfaktoren konnte auf 100 festgelegt werden, sodaß maximal ein Wert von  $5 * 100 = 500$  erreicht werden kann. Näheres hierzu findet sich im nachfolgenden Abschnitt D.2.

Ein Vergleich erster Bewertungen ergab jedoch, daß die Bewerter die Punkte mehr - oder weniger - restriktiv vergeben haben, sodaß die zunächst bestehende Absicht, jeden Mitarbeiter einen Teil der Fahrzeuge bewerten zu lassen, nicht zu über den ganzen Fahrzeugbestand vergleichbaren Bewertungsergebnissen geführt hätte. Nur wenige der Bewertungskriterien können anhand konkreter Daten bearbeitet werden, wenn diese denn mit vertretbarem Aufwand überhaupt ermittelbar sind.

Die meisten Antworten müssen daher aus der persönlichen Einschätzung des jeweiligen Bewerter gegeben werden: Wann sind 2 Fahrzeuge 'identischer Bauart', wann 'ähnlich', wie ist das Publikumsinteresse? Um zu vergleichbaren Ergebnissen zu gelangen, ist es sehr wünschenswert, daß jeder Bewerter alle Fahrzeuge bewertet.

So erhielt jeder Mitarbeiter die Aufgabe, für einen Teil der Fahrzeuge Daten zu sammeln und eine eigene Bewertung vorzunehmen. Daten und Bewertungen wurden auf Datenträgern erfaßt, um maschinelle Verarbeitung und Auswertungen zu ermöglichen. Unsichere und nicht ermittelte Daten wurden dabei mit Fragezeichen versehen, um Nachtragungen leicht möglich zu machen. Trotz mancher Lücken, die teils leicht durch Nachmessen am Objekt, teils aber auch nur mit aufwendigen Recherchen ermittelbar sind, konnte ein Grundbestand an Daten wechselnder Qualität zusammengetragen werden, der künftig weiter fortgeschrieben werden sollte. Diese Daten befinden sich in den Fahrzeugblättern im Abschnitt E.

Die Hauptlast der Arbeit konzentrierte sich dabei auf einen Teil der nominierten Mitarbeiter, der sowieso schon bereits besonders stark durch andere VVM-Aktivitäten belastet ist. Die meisten Bewerter haben sich die Mühe gemacht, wirklich alle Fahrzeuge zu bewerten, was der Qualität der Ergebnisse zu Gute kommt.

Zugänge, neue Erkenntnisse, oder Zustandsveränderungen der Fahrzeuge machen immer wieder Ergänzungen und Korrekturen der Bewertungen erforderlich. Abgänge oder auch bewertete, dann aber nicht übernommene Fahrzeuge verbleiben in der Liste, werden aber entsprechend gekennzeichnet und in den Auswertungen nicht mehr berücksichtigt. Jederzeit ist auch das Einfügen der Bewertungen neuer Mitarbeiter möglich.

Nach Erfassung solcher Ergänzungen kann eine neue Version der Auswertungen maschinell erstellt werden. Die 'Hitliste' sollte jedoch kein genereller Maßstab für unreflektierte Abgabe von Fahrzeugen sein; hierzu sollte zunächst ein Darstellungskonzept verabschiedet werden, aus dem dann evtl. überzählige Exponate resultieren. Bei der Diskussion über eventuelle Abgaben können die erreichten Ergebnisse jedoch bereits hilfreich sein. Alle Bewertungen und deren Auswertungen befinden sich im Abschnitt F.

Als nächster Arbeitsansatz wurde versucht, die Fahrzeuge anhand der Vielfalt unterschiedlicher Bauarten von Einzelteilen und Baugruppen erneut zu bewerten. Nach umfangreicher Datensammlung waren erste Auswertungen wenig brauchbar, da durchweg die jüngsten Fahrzeuge die besten Werte erhielten. Dies erklärt sich einerseits dadurch, daß jüngere Fahrzeuge mehr Baugruppen haben als alte, aber auch die Mitarbeiter sich mit Fahrzeugen, deren Geschichte sie selbst miterlebt haben, wesentlich besser auskennen. Dieser Ansatz wurde nicht fortgeführt, da es aussichtslos erschien, genügend Detailinformationen zusammenzutragen noch ein aussagekräftiges Bewertungsschema zu schaffen.

Eine neue Aufgabenstellung war, das "ideale Museum" zu definieren: Welche maximal 100 Fahrzeuge würden wir für unser Museum auswählen, wenn alle Bauarten beliebig verfügbar wären? Mittels Abgleich mit dem tatsächlichen Bestand ergäben sich Lücken und Überbestände, die zu Abgabe- und Beschaffungsempfehlungen führen sollten, um dem "idealen Museum" möglichst nahe zu kommen. Gleichzeitig soll ein Darstellungskonzept mit sinnvoller Zusammenstellung und Gruppierung unter Berücksichtigung der Standorte Schönberger Strand und Aumühle herausgearbeitet werden und die Arbeitsergebnisse mit den hier bereits vorliegenden Ausarbeitungen zusammengeführt werden.

## B.2. Einzelfahrzeug-Bewertung: Kriterien, Gewichtungen

Für eine endgültige Bewertung ist es erforderlich, aus der Zielsetzung (siehe A.) und Daten über die Fahrzeuge der Bahnen unter C. zunächst die typischen Fahrzeugbauarten sowie auch charakteristische Bauteile herauszuarbeiten und daran den jetzigen Fahrzeugbestand zu messen.

Als Voreinschätzung wird ein Kriterienkatalog mit einer Punktwertung verwendet: Die Erfüllung der Kriterien wird in 6 Stufen mit 0 bis 5 Punkten bewertet (0 = nicht erfüllt, 5 = sehr gut erfüllt). Die unterschiedliche Bedeutsamkeit der einzelnen Kriterien für das Gesamtergebnis wird mit einem Wichtigkeitsfaktor berücksichtigt, mit dem die jeweilige Punktzahl vor der Summierung multipliziert wird. Die Faktoren werden so vergeben, daß die Summe 100 beträgt, jeder Faktor dokumentiert so die prozentuale Beteiligung der Kriterien am Ergebnis. Die Gruppierung der Kriterien erleichtert die Verteilung der Faktoren. Die maximal erreichbare Gesamtwertung beträgt so  $100 * 5 = 500$  Punkte. (Der Wichtigkeitsfaktor steht nachfolgend jeweils vor dem Kriterium)

\* Hauptgruppe: Konzeptionelle Kriterien (60 % der erreichbaren Punkte)

+ Gruppe: Fahrzeuge identischer Bauart (10 % der err. Punkte)

- 2 - Anzahl gesamt gebaut
- 3 - Anzahl in Norddeutschland eingesetzt
- 2 - Einsatzdauer gesamt (pro Jahrzehnt max. 1 Punkt)
- 3 - Einsatzdauer Norddeutschland (pro Jahrzehnt max. 1 Punkt)

+ Gruppe: Fahrzeuge sehr ähnlicher+gleicher Bauart: (10% d. err. Punkte)

- 2 - Anzahl gesamt gebaut
- 3 - Anzahl in Norddeutschland eingesetzt
- 2 - Einsatzdauer gesamt (pro Jahrzehnt max. 1 Punkt)
- 3 - Einsatzdauer Norddeutschland (pro Jahrzehnt max. 1 Punkt)

+ Gruppe: Zeitrahmen, Darstellungsvielfalt: (15% der err. Punkte)

- 3 - Passend zum Zeitrahmen gemäß Zielsetzung
- 4 - Epoche unterrepräsentiert in der Sammlung
- 4 - Fahrzeuggattung unterrepräsentiert in der Sammlung
- 4 - Wichtig für Vielfalt der Darstellung (Bauteile, Baugruppen)

+ Gruppe: Bauart gemäß Konzept: (15% der erreichbaren Punkte)

- 8 - Für Reisezüge (5P.) Güterzüge (3P.) sonstigen Zweck (0-2P.)
- 7 - Für Nahverkehr (5P.) Regionalverkehr (4P.) sonst. Verkehr (0-3P.)

+ Gruppe: Bei VVM/anderswo erhaltene gleiche/ähnliche Fahrzeuge (10%)

- 2 - Anzahl gleicher Fahrzeuge anderswo sicher erhalten (Abwertung!)
- 2 - Anzahl ähnlicher Fahrzeuge anderswo sicher erhalten (Abwertung!)
- 6 - Anzahl ähnlicher/gleicher Fahrzeuge beim VVM (Abwertung!)

\* Hauptgruppe: Wirtschaftliche Kriterien (30 % der erreichbaren Punkte)

- 3 - heutiger Zustand und Aufarbeitungsaufwand
- 6 - Unterhaltungsaufwand langfristig
- 7 - Publikumsinteresse
- 6 - geldbringende Nutzungsmöglichkeit
- 4 - interne Nutzungsmöglichkeit
- 4 - Wahrscheinlichkeit für Sponsoring, externe Förderung

\* Hauptgruppe: Sonstige Kriterien (10 % der erreichbaren Punkte)

10- besonders zu würdigende Kriterien (einzeln begründen)



(Alle Bewertungen sind in der Liste F.2. aufgeführt)

### B.3. Bewertung über Komponenten und Baugruppen

Hierzu wurde eine umfangreiche Materialsammlung erstellt und den vorhandenen Fahrzeugen zugeordnet, weiter wurden die Bauarten der Komponenten mit einem Wichtigkeitsfaktor versehen.

Leider ergaben die daraus resultierenden Punktzahlen pro Fahrzeug eine klare Priorisierung neuerer Fahrzeuge, die wenig für eine objektive Fahrzeugbewertung geeignet schien.

Als Ursache stellte sich heraus, daß offenbar von neueren Fahrzeugen, die die Mitarbeiter noch selbst aktiv erlebt hatten, viel mehr Kenntnisse über die Bauarten von Baugruppen vorhanden waren und diese Fahrzeuge auch über weit mehr Teile und Baugruppen verfügten, als dies bei einfachen alten Fahrzeugen der Fall war. Insbesondere, weil das nötige Wissen über die älteren Fahrzeuge nicht mit vertretbarem Aufwand ermittelbar schien, wurde dieser Ansatz "eingefroren", also die gesammelten Daten gesichert, aber die Arbeit daran abgebrochen.

#### B.4. Bewertung als Ableitung aus einem "idealen Museum"

Hierzu wurde haben wir versucht, die Frage zu beantworten, welche Fahrzeuge wir bei einem definierten Umfang der Sammlung beschaffen würden, um eine möglichst repräsentative Darstellung zu ermöglichen, wenn wir noch nichts hätten und jedes gewünschte Fahrzeug verfügbar wäre.

Dann haben wir eine Zuordnung der vorhandenen Fahrzeuge zu den "idealen" vorgenommen, um unter Berücksichtigung einer Zusammenstellungsmöglichkeit zu Zügen oder Fahrzeuggruppen festzustellen, was aus unserem Bestand "passt", was ein vielleicht akzeptabler Stellvertreter für ein "ideales" Fahrzeug sein könnte, was wirklich fehlt und natürlich auch, was als überzählig gelten könnte. Diese Ausarbeitung befindet sich in einem getrennten Dokument

#### B.5. Muster und Leerformulare

Es folgen je ein Muster, ein Leerformular Eisenbahn und ein Leerformular Straßenbahn für die Erfassung von Fahrzeugdaten.

C.0.00. Musterwagen ABCPwPost5ipr97 Berlin 0815 (Stand Datum)  
(Daten ermittelt von)

BAUART: (ursprünglich, Zeichnungs-Nr., Beschreibung)

HERSTELLER: (Firma, Ort, Jahr)

LÜP: 00000 mm MASSE: 00000 kg PLÄTZE: 00/00/00/00 HU: 00.00.00

LADEFLÄCHE: 00 qm ZULADUNG: 00000 kg ACHSSTAND: 00000 / 00000 mm

BREMSE: (Bauart) R/S 00 t, P 00 t, B 00 t, G 00 t, HBR 00 t

BELEUCHTUNG: (Bauart) HEIZUNG: (Bauart)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: (Besonderheiten, Änderungen vorstehender Daten)

GESCHICHTE: (Eigentümer, Umbauten, frühere Nummern, Beheimatung;  
mit Datum, Ort usw.)

BEDEUTUNG: (Wichtige Punkte für die Erhaltung, Bedeutung der Fahrzeug-  
bauart oder auch gerade dieses Exemplares, allgemeine geschichtliche  
Daten, Anzahl, Einsatzdauer und -bereich der Fahrzeuge)

ZUSTAND: (zum Bewertungszeitpunkt)

RESTAURIERUNGSZIEL: (angestrebter Zustand, Verwendung)

ERSATZTEILE: (vorhandene bzw. fehlende wichtige Teile)

(BEWERTUNG: Die Bewertungen werden in einer Sammeliste erfasst,  
Muster siehe unter

Punkte:	0	1	2	3	I	4	5	0	1	I	2	3	4	5	I	0	1	I	Wertsumme
Faktor:	2	3	2	3	I	2	3	2	3	I	3	4	4	4	I	8	7	I	
Wert:	0	3	4	9	I	8	15	0	3	I	6	12	16	20	I	0	7	I	103

Punkte:	2	3	4	I	5	0	1	2	3	4	I	0	I						
Faktor:	2	2	6	I	3	6	7	6	4	4	I	10	I						
Wert:	4	6	24	I	15	0	7	12	12	16	I	0	I						96

Endergebnis: Wert (max=500 und als %-Wert) 39,8% = 199  
=====

Anmerkungen zur Bewertung: (insbesondere Begründung von Punkten  
in der Hauptgruppe 'Sonstige Kriterien')

C. . .

BAUART:

HERSTELLER:

LÜP: mm MASSE: kg PLÄTZE: / / / HU: . .  
LADEFLÄCHE: qm ZULADUNG: kg ACHSSTAND: / mm  
BREMSE: R/S t, P t, B t, G t, HBR t  
BELEUCHTUNG: HEIZUNG:  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

GESCHICHTE:

BEDEUTUNG:

ZUSTAND:

RESTAURIERUNGSZIEL:

ERSATZTEILE:

C.5. .

BAUART:

HERSTELLER:

LÜP: mm MASSE: kg PLÄTZE: / HU: . .

ANTRIEB: ACHSSTAND: / mm

BREMSE:

BELEUCHTUNG: HEIZUNG:

SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

GESCHICHTE:

BEDEUTUNG:

ZUSTAND:

RESTAURIERUNGSZIEL:

ERSATZTEILE:

## C. FAHRZEUGBLÄTTER

### C.1. Triebfahrzeuge Eisenbahn

#### VORBEMERKUNGEN

Mit dem Aufbau des Eisenbahnnetzes in Norddeutschland, bis zur Übernahme durch die KPEV zunächst aus vielen Privatbahnen bestehend, herrschte fast ausschließlich die Dampftraktion vor. Zwischen den Weltkriegen wurde der Verbrennungsmotorantrieb bis zur Serienreife im unteren Leistungsbereich für Bahnfahrzeuge weiterentwickelt, die allgemeine Verbreitung begann erst mit der 1950er Jahren. Der elektrische Betrieb beschränkte sich in Norddeutschland über 50 Jahre fast ausschließlich auf die Hamburger-Altonaer Stadt- und Vorortbahn.

Zu beachten ist, daß etliche Lokomotivgattungen durch Kriegseinflüsse in viele europäische Länder gelangten und in wenigen Exemplaren noch bis in die 1990er Jahre in Dienst standen.

Nicht vergessen werden darf, daß beim Bau vieler Bahnstrecken meist mit Dampflokomotiven betriebene schmalspurige Bau- und Lorenbahnen den Materialtransport besorgten, man fand sie auch in Lokomotiv- und Waggonfabriken. Zur Abrundung des Bildes sollten auch sie im Museum vertreten sein.

#### KURZE GESCHICHTLICHE DARSTELLUNG

Die ersten in Deutschland verwendeten Dampflokomotiven konnten ihre Verwandtschaft bzw. ihren Ursprung im "Mutterland der Eisenbahn", England, nicht leugnen. Einfache Naßdampfmaschinen mit niedriger Kessellage, max. 3 gekuppelten Antriebsachsen und nur wenig wettergeschützten Führerständen beherrschten lange Zeit die Szene. Im Zuge der großen Verstaatlichungswelle 1878 - 1885 wurden auch die zuvor sehr selbständigen Direktionen der Königlich Preußischen Eisenbahn Verwaltung (KPEV) einer Zentrale unterstellt und für ganz Preußen vereinheitlichte "Normallokomotiven" beschafft, die besonders nach 1900 in Stückzahlen von oft mehreren tausend Exemplaren gebaut wurden. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft führte diesen Gedanken 1925 mit den "Einheitslokomotiven" für ganz Deutschland fort; die Wirtschaftsverhältnisse beschränkten jedoch die Beschaffungen, die erst mit den "Kriegslokomotiven" wieder vierstellige Stückzahlen erreichten. Die Neubauprogramme der Nachkriegszeit bei DB und DR erreichten nur noch Serien von kaum über 100 Maschinen, die sich überwiegend nicht sehr bewährten, und oft von den einfachen und robusten preußischen Lokomotiven überlebt wurden, die sich bis fast zum Ende der Dampflokära halten konnten.

Auf den Nebenbahnen setzten sich vorwiegend leichte 2- oder 3-fach gekuppelte Loks durch, die keine oder nur eine Laufachse besaßen. Bei leichtem Oberbau und langen Zügen waren später 3- und 4-fach gekuppelte Loks, oft mit Laufachsen vorn oder hinten erforderlich. Die Reisezüge der Hauptbahnen wurden lange von 2-fach gekuppelten Schlepptenderloks mit Vorlaufachsen geführt, später dominierte die 3-fach gekuppelte Bauart mit vorlaufendem Drehgestell. Bei den Güterzugmaschinen wuchs die Zahl der Kuppelachsen von 3 allmählich auf 5, zuletzt mit führender Laufachse.

Begünstigt durch die Gesetzgebung, die nun "Kleinbahnen" unter vereinfachten Bedingungen zuließ, entstanden um die Jahrhundertwende erneut viele private oder kommunale Bahnen mit eher lokaler Bedeutung, die meist 2- oder 3-fach gekuppelte Tenderlokomotiven einsetzten. Sowohl

altbrauchbares Staatsbahnmaterial als auch auf die Bedürfnisse der jeweiligen Bahn zugeschnittene Neubauten kamen zum Einsatz. Gerade für den Güterverkehr wurden später oft auch 4-fach gekuppelte Loks benötigt. Die mit dem ELNA-Programm zwischen den Kriegen versuchte Vereinheitlichung setzte sich nicht durch, da viele Bahnen Neubauten nicht finanzieren konnten oder lieber in Dieseltriebwagen investierten. Erwähnenswert wären noch die auch in Norddeutschland vereinzelt eingesetzten Dampftriebwagen, deren Bedeutung jedoch marginal blieb.

Die wenigen verbliebenen Privatbahnen mit Hauptbahncharakter lehnten sich oft an die Staatsbahnkonstruktionen an, beschafften aber auch Neubauten nach eigenen Vorgaben.

Für Werks- und Kleinbahnen stellten die Lokomotivfabriken von den Staatsbahnbauarten abweichende Typenprogramme auf, die auch feuerlose Dampflokomotiven enthielten.

Bereits vor dem ersten Weltkrieg experimentierte die KPEV mit Antrieben durch Verbrennungsmotoren, aber erst in den 1920er Jahren entstanden erste brauchbare Serien von Triebwagen und Kleinlokomotiven mit geringer Antriebsleistung. Besonders die Kleinbahnen hatten dringenden Bedarf an Triebwagen, um den defizitären Personenverkehr mit Dampfzügen zu rationalisieren und die langsamen gemischten Züge aufzugeben. Auch die Reichsbahn zog mit diversen kleineren Serien von zwei- und vierachsigen Triebwagen für den Nahverkehr nach, denen Mitte der 1930er Jahre kurze Triebzüge für schnellen Fernverkehr folgten.

Die Lokomotiven waren fast alle nur für leichten Rangierdienst vorgesehen und übernahmen auf vielen größeren Unterwegsbahnhöfen das zuvor von den Zuglokomotiven der Güterzüge erledigte Rangier- und Zustellgeschäft. Besonders die Kleinbahnen setzten Dieselloks auch bereits für leichte Züge ein.

Die Treibstoff-Rationierung im 2. Weltkrieg ließ den Bau von Dieselloks nur für die Wehrmacht zu, nach dem Krieg bewährten sich diese Loks lange auch im zivilen Betrieb. Die 1950er Jahre brachten die Verdieselung der Klein- und Privatbahnen mit zwei- und vierachsigen Triebwagen und stangengekuppelten Dieselloks mittlerer Leistung. Die DB setzte zunächst auf Schienenbusse für Nebenbahnen, Stangenloks für den mittelschweren Rangierdienst und Großdieselloks für den schnellen Fernverkehr, dann jedoch auf die Elektrifizierung der Hauptlinien und erst ab den 1960er Jahren wurde die Umstellung der restlichen Strecken auf Dieselhydraulische Drehgestell-Loks vorangetrieben.

Nachdem auf der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn bereits 1907 der als Großversuch für eine Fernbahnelektrifizierung mit Wechselstrom vorgesehene Oberleitungsbetrieb begann, erreichte der erste elektrische Fernzug Hamburg erst knapp 60 Jahre später. Die Vorortbahn, inzwischen auf Gleichstrom-Stromschiene umgerüstet, erfuhr nennswerte Erweiterungen erst als S-Bahn lange nach dem 2. Weltkrieg. Die wenigen Straßenbahn-ähnlichen Klein- und Werksbahnen in Norddeutschland mit Gleichstrom-Oberleitung waren nur von geringer Bedeutung und existieren nicht mehr. Erwähnenswert ist der fast 50 Jahre bis 1958 währende Einsatz preußischer Akku-Triebwagen südöstlich Hamburgs mit etwa 7 Doppelwagen bei den Ladestationen Lüneburg und Uelzen, denen für etwa 25 Jahre moderne Wagen auch nördlich und südwestlich von Hamburg folgten.



## DAMPFLOKOMOTIVEN:

vor KPEV:  
nichts vorhanden

KPEV:

DRG:  
nichts vorhanden

DB/DR:  
nichts vorhanden

Klein- und Privatbahn:

- 04 Personenzuglok ELE/FVE 1'C1'h2t Nr. 14/223 (VVM u. a.)
- 05 Güterzuglok pr. T3 Cnt PK3 (FdE)

Werks- Industrie- und sonstige Bahnen:

- 06 Werklok Kali-Chemie Ronnenberg Bnt Nr. 2 (VVM)
- 07 Werklok Kali-Chemie Ronnenberg Cnt Nr. 3 (VVM)

## VERBRENNUNGSMOTOR-LOKOMOTIVEN:

DRG/Wehrmacht:

- 10 Diesel-Kleinlok ex DB Köf 323 463 (Eigentümer?)
- 11 Diesellok DB V20 039 (Eigentümergeinschaft)

DB/DR:

- 12 Diesel-Kleinlok DB 323 104-4 ex Köf 6372 (Krebs)

Klein- und Privatbahn:

- 13 Diesellok V11 Klb. Pritzwalk-Putlitz/AKN (VVM ab 8.95)

Werks- Industrie- und sonstige Bahnen:

- 14 Diesel-Kleinlok Kohlenlager Glückauf Altona (VVM)
- 15 Diesel-Kleinlok Stadtwerke Itzehoe Nr. 1 (Stw. Itzehoe)
- 16 Diesel-Kleinlok V8 ex Norderwerft (VVM)
- 17 Diesellok MAK 1000 D ex Hafenbahn Kiel Nr. 5 (G.+J. Dolezal)
- 18 Diesellok MAK 400 C ex Stahlhandel Gladbeck Nr. 403 (Eckert...)
- 19 Diesel-Kleinlok Deutz OMZ117R Wehrmacht Wandsbek Nr. 1 (MhG)

## ELEKTRISCHE LOKOMOTIVEN:

KPEV:  
nichts vorhanden

DRG:  
nichts vorhanden

DB/DR:  
nichts vorhanden

Klein- und Privatbahn:  
nichts vorhanden

Werks- Industrie- und sonstige Bahnen:

- 21 600V= Bo Lok Nr. 4 der Werkbahn Wolff (Chem. Werke Wolff AG)

VERBRENNUNGSMOTOR-TRIEBWAGEN:

KPEV:

nichts vorhanden

DRG:

30 Nebenbahntriebwagen DRG VT 137 137 (VT 63 901) (FdE)

DB/DR:

nichts vorhanden

Klein- und Privatbahn:

31 Dieseltriebwagen SEG/SWEG CvT A1 Nr. T 24 (Eigentümergeinschaft)

32 Wismar-Schienenbus OHE CvT A1 Nr. VT 00509 (VVM)

34 Schienenbus Peine-Ilse/AKN A'1' VT 2.09 (VVM)

ELEKTRISCHE TRIEBWAGEN:

KPEV:

41 S-Bahn Hamburg Triebzug Bauart 1912 Nr. 803/4 (Greiffenberger)

DRG:

42 S-Bahn Hamburg Triebzug Bauart 1927 Nr. 1624 a/b (VVM)

43 S-Bahn Hamburg Triebzug Bauart 1927 Nr. 1638 a/b (VVM)

44 S-Bahn Hamburg Triebzug Bauart 1939 ET 171 039 (VM Nürnberg)

DB/DR:

nichts vorhanden

Klein- und Privatbahn:

nichts vorhanden

Bemerkung: mit "\*" gekennzeichnete Fahrzeuge sind aus dem  
VVM-Bestand ausgeschieden oder nie übernommen worden  
(es folgen ein Muster- und je ein Leerformular Eisen-/Straßenbahn)

BAUART: 3-fach gekuppelte Heißdampf Personenzug Tenderlok.

HERSTELLER: Henschel & Sohn, Cassel 1928, Fabrik-Nr. 21341

LÜP: 12750 mm MASSE: 76850 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgest. 12.71

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 2600/1900/1900/2600 mm

BREMSE: K-GP m. Z., Wurfhebel R/S -- t, P 43 t, B -- t, G 30 t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: keine

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Leistung 858 PS, Durchmesser Treibräder 1500 mm

Laufräder 1000 mm, Heusinger-Steuerung m. Kuhnscher Schleife. Seitliche Wasserkästen, hinterer Kohlenkasten, Blechrahmen. Hg 90 km/h.

GESCHICHTE: Geliefert als Personenzuglok Nr. 14 an die Eutin-Lübecker

Eisenbahn, Inbetriebnahme Mai 1929. Nach Verstaatlichung 1941 - 1946

DRG Nr. 75 634, 1946 - 1970 bei der Teutoburger Wald Eisenbahn Nr. 223,

dort Ersatz Speisepumpe und Vorwärmer durch 2. Strahlpumpe. 1970 - 1973

bei der Farge-Vegesacker Eisenbahn Nr. 223, Dezember 1971 abgestellt.

1973 Ankauf durch VVM, Ausstellungsobjekt Aumühle seit Januar 1974.

BEDEUTUNG: Hauptbahn-Personenzuglok einer großen norddeutschen Privatbahn, entstammt einer Serie von 4 Maschinen und wurde zur Erhöhung der Reisezug-Geschwindigkeiten beschafft.

ZUSTAND: abgestellt, Ausstellungslok Aumühle, Heißes Lager 1. Achse links, abgebrochener linker Gegenkurbelbolzen nur provisorisch ersetzt. Armaturen teilweise demontiert, Anschlüsse und Dichtflächen verrostet, Schornstein und Rauchkammer abgängig, leichter Aufstoßschaden vorne rechts, Kohlenkasten und Führerhaus im unteren Bereich durchgerostet. Wasserkästen mehrfach geflickt, Zustand Kupfer-Feuerbüchse und Kessel nicht genau bekannt. Vorwärmer und Kolbenspeisepumpe fehlen.

RESTAURIERUNGSZIEL: evtl. Betriebsfähige Museumslok, abhängig von der Länge der Einsatzstrecke.

ERSATZTEILE: Div. von zerlegter Schwesterlok 222, Kolbenspeisepumpe und 2 Vorwärmer ex DB BR 94, neuer Schornstein vorhanden.

C.1.05. Nebenbahn Tenderlok pr. T3 Prenzlauer Kreisbahn PK3 011120  
(hmö,hsc,wgr)

BAUART: 3-fach gekuppelte Naßdampf-Tenderlok nach pr. Mbl. M III-4e (2)  
für Nebenbahn- und Rangierdienst.

HERSTELLER: Stahlbahnwerke Freudenstein AG, Berlin Fabr. Nr. 89 / 1902

LÜP: 8650 mm MASSE: 27300 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 1700 / 1300 mm

BREMSE: Wurfhebelbremse R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: Petroleum HEIZUNG: keine, auch nicht für den Zug

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Allan-Trick Steuerung, Trick Flachschieber

Dienstgew. ????? kg, Hg 40 km/h, Raddurchmesser 1100 mm, Leistung 290 PS  
Kesseldruck 12 atü, Zylinderdurchmesser ??? mm, Kolbenhub ??? mm.

GESCHICHTE: 1902 an die Prenzlauer Kreisbahn geliefert. 5. 1935 verkauft

an Metallhüttenwerk Lübeck Nr. 5. 1967 Verkauf an Werbeamt DB Direktion

Hamburg, 1968 an Freunde der Eisenbahn Hamburg, hinterstellt und durch

FdE überarbeitet in der Weichenhalle der Hamburger Hafenbahn. 1975

Überstellung ins ehem. Bw Hamburg-Rothenburgsort; 1979 auf der IVA

ausgestellt. 1981 ins Eisenbahnmuseum Bw Hamburg Wilhelmsburg, nach

Brand am 15.10.1994 und Nicht-Wiederaufbau 2001 als Leihgabe an VVM und

Überführung nach Aumühle am 17.9.2001

BEDEUTUNG: In den "Normalien" der preußischen Staatsbahn war schon 1883  
die später als "T3" bezeichnete Bauart enthalten, die mit nur geringen  
Veränderungen bis 1924 in etwa 1600 Exemplaren gebaut wurde. Oft bis zur  
Einstellung des Dampfbetriebes waren die T3 auf vielen Neben- und Klein-  
bahnen und im Rangierdienst jahrzehntelang unentbehrlich. KPEV 1882-1910  
1263 Lok, Bestand Dir. Altona: 1906 >100, 1924 61, 1933 12 Lok.

ZUSTAND: Abgestellt, in allen Teilen weitgehend verbraucht. Nur optisch  
hergerichtet. Rahmenbruch Untergurt beidseitig unter dem Führerhaus.

Achschenkel Rost- und Abnutzungsschäden, an der Hinterachse durch

Aufschweißen eines Ringes notdürftig ausgebessert. Bis auf gestohlene

Pfeife und Läutewerk alle Teile komplett vorhanden. Blechteile

(Führerhaus, Verkleidungen) an- und teils durchgerostet. Rauchkammer

durchgerostet. Pufferbohlen verzogen. (vordere Achswelle Stempelung

"MFFE 1896"

RESTAURIERUNGSZIEL: Wegen des schlechten technischen Zustandes und

Fremdeigentums nur Ausstellungsstück in Aumühle. Provisorische

Ausbesserung sichtbarer Rostschäden, Nach 7 Jahren Abstellung im Freien

Neuanstrich erforderlich. Dampfpeife und Läutewerk ergänzen.

ERSATZTEILE: Für die Lok sind keine spezifischen Teile vorhanden, ein  
passendes Läutewerk könnte zur Verfügung gestellt werden.

BAUART: Zweifach gekuppelte Naßdampf-Tenderlok.

HERSTELLER: Hanomag, Hannover 1920, Fabriknr. 9268

LÜP: 07400 mm MASSE: 24500 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 02250 mm

BREMSE: K-GP m. Z. Wurfhebel R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el., Karbid HEIZUNG: keine

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wasser ?? qm, Kohle ?? t, Kupferfeuerbüchse, 126 Siederohre, Wasserkastenrahmen, seitl. Kohlenkasten, Heusingersteuerung mit Hängeeisen, Flachschieber, Treibraddurchmesser 1000 mm.

GESCHICHTE: Lok wurde mit der Betriebsnummer 2 im Jahr 1920 an das

Kaliwerk Ronnenberg geliefert. 1971 Ankauf durch VVM, seit 1976

abgestellt. Erstzulassung 7. Juli 1921 Bergbauamt zu Clausthal.

Ursprünglich nur Handbremse, Nachrüstung Druckluftbremse mit einstufiger

Pumpe erst 1957. Hg ursprünglich 15 km/h, nach Probefahrt Mai 1973 auf

30 km/h heraufgesetzt. Lt. Betriebsbuch jedoch immer noch 15 km/h bei

79,6 U/min und Kolbengeschwindigkeit 85,9 ?/min.

BEDEUTUNG: Ähnliche Lokomotiven liefen auf zahlreichen Kleinbahnen, u. a. auch auf der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn, von ihrer Bauart her entspricht sie den typischen leichten Kleinbahnloks jener Jahre.

ZUSTAND: Abgestellt und zerlegt, Kessel und Radsätze in Fremdauftrag aufgearbeitet. Führerhaus durch Abbrennen von Farbe z. T. verzogen

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebsfähige Aufarbeitung und Einsatz als Zuglok des Museumszuges erscheint wünschenswert.

ERSATZTEILE:

BAUART: Henschel Typ "Thüringen", 3-fach gekuppelte Naßdampf-Tenderlok.

HERSTELLER: Henschel & Sohn, Cassel 1920, Fabrik-Nr. 18038

LÜP: 09200 mm MASSE: 34000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: .03.91

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: V 1600 H 1400 mm

BREMSE: K-GP m. Z., Wurfhebel R/S -- t, P 20 t, B -- t, G 18 t, HBR t

BELEUCHTUNG: el., Karbid HEIZUNG: keine

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Leistung 350 PS, Wasser 4,25 Kbm, Kohle 0,5 t  
Wasserkastenrahmen, seitl. Kohlen-/Wasserkästen, Heusinger-Hängeeisen  
Steuerung, Flachschieber, Treibraddurchmesser 1100 mm ??

GESCHICHTE: Geliefert 1920 an das Kaliwerk Wustrow (bei Lüchow), nach  
1926 an Kaliwerk Ronnenberg (bei Hannover), 1975 Ankauf durch VVM. Bis  
1980 und seit 1991 Zuglok des Museumszuges. Elektrik war ursprünglich  
nicht vorhanden, auch die Luftdruckbremse ist eine Nachrüstung, zuvor  
war nur die Handbremse vorhanden (Wurfhebel mit Ratsche). Mit der  
Hauptuntersuchung 1990 wurden weitere Umbauten vorgenommen: rechter  
Seitenkasten als Wasserkasten, polnischer Regler mit zu kurzem Hub,  
polnische Strahlpumpen, Röhren-Wasserstand links anstelle der  
Probierhähne, Stahlfeuerbüchse.

BEDEUTUNG: Industrielok ähnlich der preuß. T3, aber mit Heusinger-  
Steuerung, größerem und höher gelegenen Kessel, von Henschel als Typ  
"Thüringen" angeboten. Eine Lok gleichen Typs war von 1945-1965 im RAW  
Leipzig-Engelsdorf im Einsatz, als "89 6311" ist sie im Museums-BW  
Arnstadt erhalten, sie hat aber ein anderes Führerhaus.

Ähnliche Loks waren bei vielen Werks- und Kleinbahnen vorhanden.

ZUSTAND: Lok wurde 1990/91 im Aw Pila (Schneidemühl) betriebsfähig  
aufgearbeitet, wobei große Teile des Rahmens und des Kessels neu  
gefertigt wurden. Evtl. sind in absehbarer Zeit neue Zylinder notwendig,  
nachdem bei der Probefahrt in Polen bereits ein nur provisorisch  
behobener Schaden aufgetreten ist.

RESTAURIERUNGSZIEL: Derzeit keine Veränderungen vorgesehen.

ERSATZTEILE:

BAUART: 2-achsige dieselhydraulische Rangier- und Streckenlok.

Typ WR 200 B 13

HERSTELLER: Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD), Köln, 1942, Fabr.-Nr. 39659

LÜP: 08000 mm MASSE: 27000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 09.06.85 V 6.93

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 03200 mm

BREMSE: KP m Z, Wurfhebel R/S -- t, P 26 t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: Führerstand: Kühlwasser-Umlauf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: (Motor KHD A6M324 216 PS b. 900 U/Min), 1100 mm

Räder m. Stangenantrieb/Blindwelle, HG 55 km/h. Webasto-Kühlwasservor-

wärmung (beim VVM). Getriebe Voith L33y Ub, 1955 Neuer Motor MaK MS 24.

GESCHICHTE: 34 Stück für Wehrmacht gebaut, 27 später an DB. Bw Flensburg

1945/46, Husum 48/49, Harburg/Cuxhaven 49-50, Heiligenhafen 50-63,

Harburg 63-76, Ausgemustert 18.3.1979. Ankauf durch Eigentümergemein-

schaft und Einsatz auf der VVM-Museumsbahn. Von Heiligenhafen aus wurde

Rangierdienst in Großenbrode Kai geleistet, wobei die Lok einmal auch in

der Ostsee versank, aber auch Plandienst auf Fehmarn. In Harburg wurde

größtenteils für das Ausbesserungswerk rangiert.

BEDEUTUNG: Die Loks der Baureihe V20 waren weit überwiegend im Rangier-

dienst tätig, diese Maschine lange in Hamburg und an der Ostsee; sie

ist die letzte betriebsfähige ihrer Baureihe in Norddeutschland. Etwa

4 weitere, davon 2 betriebsfähig, sind weiter im Süden noch vorhanden.

Die Lok ist beim VVM stets zuverlässig im Plan und bei Ausfall der

Dampflok gelaufen, so für fast alle Züge der Jahre 1984, 85, 87, 89+90.

ZUSTAND: Fristablauf 9.6.93, Arbeiten an Fahrwerk, Motor, Getriebe und

Aufbauten sind anlässlich der HU unvermeidlich.

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebslok der Museumsbahn im jetzigen Bauzustand.

ERSATZTEILE: Nur wenig vorhanden.

C.1.12. Diesel-Kleinlok 323 102-4 ex DB Köf 6372

010924  
(hmö,wgr)

BAUART: Diesel-hydraulische Kleinlok mit Kettenantrieb.

HERSTELLER: Klöckner Humboldt Deutz (KHD), Köln, 1959

LÜP: 06450 mm MASSE: 17000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: --.10.93

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 02500 mm

BREMSE: Fuß/Raste, Luft f Zug R/S -- t, P 17 t, B -- t, G -- t, FBR 12 t

BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: Führerstandsheizung Webasto

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Motor KHD A6M617, 128 PS bei 1300 U/Min.

Hg 45 km/h. geschlossenes Führerhaus. Raddurchmesser 850 mm.

GESCHICHTE: Die Köf 6372 erhielt 1968 die Computer-Nr. 323 102-4 und 1984 geschlossene Führerhauswände mit Türen anstelle der Segeltuch-Vorhänge. Die Lok war an nur 2 Orten stationiert: 1959-82 Bw Oberhausen und 1982-88 Bw Altenbeken, dann erfolgte die Ausmusterung und der Ankauf durch Herrn Krebs, der sie auf der VVM-Museumsbahn stationierte.

BEDEUTUNG: Im wesentlichen nach den bereits aus der 1930er Jahren stammenden Konstruktionsplänen beschaffte die DB weitere Kleinlokomotiven, die den örtlichen Rangierdienst und Zustellfahrten bei kleineren und mittleren Bahnhöfen versahen, aber in einigen Fällen auch planmäßig kurze Anschlußfahrten im Reisezugdienst erbrachten. Auch der Baudienst nutzte die einst zahlenstarke Bauart gerne.

ZUSTAND: Betriebsfähig im letzten DB-Zustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Reserve-Betriebslok der Museumsbahn im letzten DB-Zustand.

ERSATZTEILE: Köf aus Wilhelmsburg als Ersatzteilspender



BAUART: 2-achsige Diesel-mechanische Lokomotive mit Stangenantrieb über Blindwelle.

HERSTELLER: Deutsche Werke Kiel (DWK), Kiel 1935

LÜP: 07600 mm MASSE: 25000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ---.96

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 02900 mm

BREMSE: KP m Z, Wurfhebel R/S -- t, P 20 t, B -- t, G -- t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: keine Führerstandsheizung vorh.

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Typ D175. El. Kühlwasser-Vorwärmung 380V.

175 PS bei 1000 U/Min, HG 45 km/h. (Rangiergang 27,5 km/h). Zur Vermeidung von Leckstellen Frostschutzmittel-Verbot. Raddurchmesser 950 mm.

GESCHICHTE: Gebaut 1935 für Kleinbahn Freienwalde - Zehden. Ca. 1938 zu anderen Bahnen des LVA Brandenburg, 1944/45 bei den Ost- und West-

Prignitzer Kreiskleinbahnen, bei Kriegsende im Herstellerwerk und dann

im Westen verblieben, ab 1948 bei AKN als V2, VA5 V5, V11, und als

V2.11. 1971 wegen Motorschaden abgestellt. Seit 1973 ?? als Leihgabe

bei VVM. Einsatz auf der Museumsbahn 1977 bis Oktober 1985, seitdem im

Aufarbeitung / Hauptuntersuchung. 1995 ging die Lok in VVM-Eigentum

über und konnte im Sommer 1996 erneut in Betrieb genommen werden.

BEDEUTUNG: In relativ geringer Stückzahl gefertigte Diesellok für Rangier- und leichten Streckendienst, in einigen Exemplaren auch an die DRG geliefert?? Übergangseinrichtungen ermöglichen die Kommunikation von Lok- und Zugpersonal während der Fahrt. Die Konzeption erlaubte die Abwicklung des Gesamtbetriebs unbedeutender Strecken mit nur einer Lok. Reservelok für V20 039 auf der Museumsbahn.

ZUSTAND: HU 1996 abgeschlossen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebslok für die Museumsbahn. Die Übergangseinrichtungen sollten funktionsfähig hergerichtet werden.

ERSATZTEILE: keine vorhanden

C.1.14. Diesel-Kleinlok ex Kohlenlager Glückauf

011120

(hmö,wgr)

BAUART: Zweiachsige gekuppelte dieselmechanische Rangier-Kleinlok mit Schlingbandkupplung und Zahnradgetriebe für 2 Geschwindigkeitsstufen.  
HERSTELLER: Ruhrtaler Maschinenfabrik, Mülheim/Ruhr, Fabr.-Nr. 534, 1922  
LÜP: 06150 mm MASSE: 11000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ???.???.??  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 01455 mm  
BREMSE: Wurfhebelbremse R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 8/15 km/h. 4-Zyl. 4-Takt Deutz-Dieselmotor A4L514 Nr. 3422 191/94, 55 PS bei 1650 U/min, Baujahr 1963.

GESCHICHTE: Die Lok wurde 1922 an den Kohlenhandel Glückauf in Hamburg-Altona geliefert, der sie dem VVM 1975 spendete. Seitdem war sie als Rangierlok in der VVM-Werkstatt Aumühle tätig, nach einem schweren Bruchschaden an der Kupplung ist der Einsatz nicht mehr möglich. Für den Einbau des jetzigen Motors wurde 1963 das zuvor vorn abgerundete und mit einem mittigen Aufbau versehene Motorgehäuse zur heutigen Form erhöht, die alte Form ist anhand der Schweißnähte noch erkennbar. Von der original Motorausrüstung ist nur die Angabe 40/43 PS bekannt.

BEDEUTUNG: Motor-Rangierlok einfachster Bauart für den Einsatz auf Industrie-Anschlußgleisen aus der Frühzeit des Motorlokbaus. Motor und Motorgehäuse sind ersetzt bzw. umgebaut und mindern den Wert dieser frühen Motorlok. Schon seit 1900 wurden Motor-Rangierloks geringer Leistung gebaut. Ruhrtaler baute 1913-1927 7 Loks dieser Bauart sowie 12 ähnliche mit nur 24/26 PS.

ZUSTAND: Wegen Kupplungsschaden nicht mehr einsetzbar. Motor in gutem Zustand. Konservierung, Abbau von VVM-Veränderungen und Neuanstrich 2001.

RESTAURIERUNGSZIEL: Rangierlok Aumühle, besonders geeignet wegen des zu jeder Jahreszeit anspruchslosen und funktionstüchtigen luftgeköhlten Deutz-Dieselmotors.

ERSATZTEILE: Motorteile sind noch beschaffbar. Andere Teile sind kaum vorhanden und müssten ggf. nachgefertigt werden.

C.1.15. Diesel-Kleinlok V10 ex Stadtwerke Itzehoe Nr. 1 011120  
(hmö,wgr)

BAUART: Kö, zweiachsige dieselmechanische Kleinlok mit luftbetätigtem  
Schaltgetriebe und Antrieb über Ketten auf beide Radsätze.

HERSTELLER: Deutsche Werke Kiel AG 1936 Fabr-Nr. 566.

LÜP: 6600 mm MASSE: 18000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 02500 mm

BREMSE: mech. Fußbr, Wurfheb. R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: --

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Diesel MAK 4V18L Nr. 50431, pneum. 4-Gang Getr.  
"Lok 8B" m. Lamellenkupplung, Kettenantrieb, Räder 850 mm. Höhe 3100 mm,  
Breite 3050 mm, 80 PS.

GESCHICHTE: 1. Betriebstag 3. 12. 36, bis 1980 Stadtwerke Itzehoe Nr. 1,  
für die städtische Anschlußbahn Lauenkamp, dann VVM Aumühle.

Ablieferungsdatum lt. MAK-Liste 8.5.36

BEDEUTUNG:

ZUSTAND: Optisch aufgearbeitet, Motorzustand/Aufwand derzeit fraglich,  
Radsätze müssen profiliert werden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Rangierfahrzeug Aumühle, Privat-Kö 30er Jahre.

ERSATZTEILE: Motorteile noch beschaffbar.

C.1.16. Diesel-Kleinlok V8 ex Norderwerft 010924  
Fabriknummer 2989 (hmö,wgr)  
BAUART: 2-achsige dieselmechanische Kleinrangierlok mit handgeschalteter  
Kegelkupplung und stangengekuppelten Radsätzen.  
HERSTELLER: Ruhrtaler Maschinenfabrik Schwarz&Dyckerhoff KG, Hagen 1952  
LÜP: 06200 mm MASSE: 18000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 22.03.96  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / ?????? mm  
BREMSE: gerastete Handhebelbr.R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR 10 t  
BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: keine  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Fabrik-Nr. 2989. Motor Daimler-Benz M204A Nr.  
4.4 1247/140014/09. 80 PS bei 900 U/Min, HG 6/12,5 km/h. Auspuffpfeife  
Typ BLP3 nach Bundesbahn-Norm.  
GESCHICHTE: Gebaut 1952 für Norddeutsche Kohlen- und Cokeswerke AG, Hmb.  
Nr. 4, ab 1956 Nr. 2. Nach Stilllegung des Werkes am Veddeler Damm  
kurzfristig abgestellt, kurz vor Abbruch des Werkes 1972 zur Norderwerft  
überstellt. Neben kurzen Anschlußgleisen für Materialanlieferung im  
Werftbereich betrieb die Norderwerft auf der gegenüberliegenden Seite  
des Ellerholzdammes eine Werkstatt für Kesselwagen, für die sie ihre  
Lokomotiven überwiegend benötigte. Nach Verlust des Gleisanschlusses  
wurde die nun überzählige Lok im September 1987 für die  
Schwellenerneuerung der Museumsbahn nach Schönberg gebracht. Seit 1993  
dient Sie als Ersatz für die in Aumühle ausgefallene V12.  
BEDEUTUNG: Werks-Rangierlok einfachster Bauart für geringes Verkehrs-  
aufkommen. Die Lok entspricht der Betriebsvorschrift für Privatanschluß-  
bahnen. Als Reserve-Rangierlok für VVM Werkstatt Aumühle.

ZUSTAND: Nach Einbau der reparierten Wurfhebelbremse, Ausbesserung des  
Führerhauses und Untersuchung von Laufwerk und Bremse sowie  
überwiegendem Neuanstrich seit Frühjahr 1996 Betriebslok Aumühle

RESTAURIERUNGSZIEL: keine museale Restaurierung vorgesehen, Betriebs-  
mittel außerhalb des Museumskonzeptes. Bei nächster Untersuchung  
Aufgabe des VVM-Nummernschemas und Rückumzeichnung auf die langjährige  
Betriebsnummer V2.

ERSATZTEILE: Motorteile noch beschaffbar.

C.1.17. Diesellok MAK 1000 D ex Hafenbahn Kiel Nr. 5

011120

(hmö,wgr)

BAUART: 4-fach gekuppelte dieselhydraulische Stangenlok mit Blindwelle und Mittelführerhaus, Typ MAK 850 D ???

HERSTELLER: Maschinenfabrik Kiel (MaK) 1959, Fabrik-Nr. 100 0012

LÜP: 11360 mm MASSE: 60000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 30.10.87

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 2100/2100/2100 mm

BREMSE: K-GP m Z, Handbr.?? R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: Kühlwasser-Umlauf f. Führerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Motor MAK MA 302 BA Nr. 13231 860 PS/716 U/min.

Gtr. Voith L 37 U abn Nr. 7189, Stufen+Wende-Nachschtgtr. MAK 3.108.14

Nr. 203. Webasto-Wasservorw. Räder 1250 mm. Beugniothebel-Abst. 4700 mm.

GESCHICHTE: 1959 ohne festen Besteller als Typenlok bei MaK gebaut

und als Vorführlok sowie als Leihlok bei diversen Bahnen im Einsatz.

Seit etwa 1970 Hafen und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel Nr. V5. Ab

Anfang 1991 beim VVM als V85, 1997 wieder als Hafenbahn 5 hergerichtet.

BEDEUTUNG: Weit verbreiteter war die etwas kürzere 650 PS Lok des MaK-Typenprogramms, die sogar mit 15 Exemplaren als V65 zur DB kam. Die Lok ist in der einzigen norddeutschen Lokomotivfabrik in Kiel gebaut und war überwiegend auf der das Herstellerwerk erschließenden Hafenbahn eingesetzt. Wichtig für VVM-Sonderzüge nach Kiel und als Leih/Reservelok für die VKP.

ZUSTAND: Derzeit betriebsfähig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im jetzigen Bauzustand, wenn möglich betriebsfähig.

ERSATZTEILE: keine

BAUART: 3-fach gekuppelte dieselhydraulische Stangenlok mit Blindwelle und Mittelführerhaus, Typ MAK 400 C

HERSTELLER: Maschinenfabrik Kiel (MaK) 1959, Fabrik-Nr. 400 019

LÜP: 09200 mm MASSE: 42000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ???.???.87

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ?????/????/3850 mm

BREMSE: K-GP m Z, Spindel-Hbr R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. 24V

HEIZUNG: Kühlwasser-Umlauf f. Führerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Motor MAK MS 304V Nr. 13372 400 PS/750 U/min.

Gtr. Voith L 37 U a16 Nr. 8380, Stufen+Wende-Nachschtgtr. MAK 3.111.05

Nr. 511. Webasto-Wasservorw. Räder 1100 mm. Min. Radius 75m.

GESCHICHTE: Abnahme 13.4.59 Friedrichsort-Wrist u. z. mit 123 t Last.

Werkbahn Peine-Ilse Nr. 3. Ab 26.3.61 Nr. 403 bei Stahlhandel Peine-

Salzgitter GmbH, Gladbek. Später Nr. 40019. Ab 19.5.95 Privatlok Eckert

beim VVM.

BEDEUTUNG: 400 PS Diesellok für mittelschweren Rangier- und leichten Nebenstreckendienst aus dem MAK-Typenprogramm. 80 Stück gebaut 1956-62, davon 8 für Nigeria. Im Norden eingesetzt: Hafenbahn Kiel 400037/1961 (1995 noch im Einsatz), EBOE/AKN V2.010. Bauart für Rangier- und Güterzugdienst, kaum Bedeutung für Personenzugdienst.

ZUSTAND: Fristablauf 1995. Zylinderkopfdichtung undicht. HU mit diversen Arbeiten fällig.

noch Techn. Angaben: Achslast 14 t, Vmax 56/27 km/h, Zugkraft

8100/13900 kg. Breite 3000 mm, Höhe 4080 mm. Motor Baudatum 26.2.59,

6 Zyl. in Reihe m. Vorkammer, 230 mm Bohrung, 300 mm Hub, 4-Takt Diesel,

Luftanlassung. Getriebe Bj. 1959, mech. Schaltung Stufengetriebe, pneum.

Schaltung Wendegetriebe.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im jetzigem Bauzustand, Verbleib beim VVM nur, wenn bald wieder betriebsfähig. Anstrich wieder blau wie ursprünglich, statt jetzt orange.

ERSATZTEILE: keine speziellen vorhanden.

BAUART: Diesel-mechanische Kleinlok Kö 22,5 der Wehrmacht, Bdm

Hersteller-Typ OMZ117R

HERSTELLER: Humboldt-Deutzmotoren AG Köln 1937, Nr. 17264

LÜP: 04620 mm MASSE: 10000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ---.---.---

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 01600 mm

BREMSE: Wurfhebelbremse R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, FBR ?? t

BELEUCHTUNG: HEIZUNG:

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Motor OMZ117 (2 Zyl. 2Takt) 22/24PS bei 700 UpM

Hg 13 km/h. Preßluftanlasser. Raddurchmesser 700. Mechanisches Deutz-4-Gang Getriebe. Höhe 2800mm Breite 2550mm. Anfahrzugkraft 1950kg

GESCHICHTE: 12.5.1937 geliefert an OKH Ersatz-Verpflegungs-Magazin I

Hamburg-Wandsbek. 1945 Disposals Group, Branch Schleswig-Holstein,

Investigation Section Lease/Loan, Hamburg, Vermietung an

Großeinkaufsgesellschaft deutscher Konsumgenossenschaften Wandsbek, später Eigentum der Gesellschaft f. Lagereibetriebe Wandsbek.

1969 an Zipperling, Kessler&Co, Ahrensburg, Bedienung Anschluß Axel

Springer Druckerei. 1981 per Stapelfeldt-LKW nach Bw Wilhelmsburg,

Freunde der Eisenbahn. Übereignung an Museum f. Hamburgische Geschichte.

2001 Leihgabe an VVM.

BEDEUTUNG: Seit Anfang des 20. Jh. lieferte Deutz als führender Hersteller von Motor-Kleinlokomotiven mit mechanischem Getriebe große Zahlen typisierter Maschinen an Feld- und Werksbahnen. Ab 1932 erhielt die Wehrmacht insgesamt 104 Deutz-Loks für Depots, Fliegerhorste,

Werften usw., davon 10 Maschinen der Bauart OMZ117R. Nach dem Krieg standen viele wie ihre Artgenossen noch lange in zivilen Diensten.

ZUSTAND: Abgestellt, jedoch relativ einfach HU nach BOA möglich.

Ansonsten aufgearbeitet. Radbandagen am Grenzwert. Vielleicht auch

Inbetriebnahme als "Gerät" möglich?

RESTAURIERUNGSZIEL: Zweit-Rangierlok Aumühle.

ERSATZTEILE: nichts Spezifisches vorhanden. Motorteile evtl. noch beschaffbar.

BAUART: 2-achsige kurze E-Lok mit Mittelführerhaus.

HERSTELLER: Siemens-Schuckert Werke, Berlin (?) 1943, Fabrik-Nr. 4775

LÜP: 07450 mm MASSE: 30200 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 18.06.76

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 03000 mm

BREMSE: Luft ?????? Handbr ??? R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. ??V HEIZUNG: keine

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: 2 Tatzlagermotoren SSW 1203b je 103 KW, 19-stufiger Zentralfahrschalter (Handrad) für Widerstands/Reihen/Parallal-Schaltung. Hg 30 km/h.

GESCHICHTE: 1943 an die "kriegswichtige" chemische Fabrik Wolff & Co in Bomlitz geliefert für Rangierbetrieb im Werk und Zugfahrten auf der 5 km langen Werkbahn zum Staatsbahnhof Cordingen. Die Lok ist eine modernere und verstärkte Version der Werklok Nr. 1 von 1915. Die Loks wurden auch vor den Werks-Personenzügen eingesetzt. 1980 wurde die Bahn wegen verschlissener Fahrleitung auf Dieselbetrieb umgestellt. Lok 1 wurde im Werk als Denkmal aufgestellt, Lok 4 an den VVM abgegeben. Noch 1976 war die Lok 4 einer aufwendigen Untersuchung unterzogen worden, wobei die Gleitachslager auf Rollenlager umgebaut wurden.

BEDEUTUNG: Ähnliche Lokomotiven besaßen fast alle mit Gleichstrom betriebenen Werks- Klein- und manche Straßenbahnbetriebe. Die einfachen und zuverlässigen Maschinen wurden überwiegend im Rangier- und Güterzugdienst gebraucht. Die Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf fuhr mit den dort "Anton" genannten Maschinen Ausflügler-Züge mit bis zu 7 doppelstöckigen Beiwagen. Heute sind fast alle diese Bahnen eingestellt oder verdieselt. ZUSTAND: Schleppfähig, derzeit farbliche Aufarbeitung,

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsstück auf dem Museumsgelände.

ERSATZTEILE: keine spezifischen für diese Lok vorhanden.



BAUART: Vierachsiger Nebenbahn-Dieseltriebwagen der DRG BCPw4itr, B'2'dm  
dieselmehchanisch, 210 PS, 2./3. Kl, Pack- u. Traglastenabteil

HERSTELLER: Waggonfabrik Dessau 1935

LÜP: 21873 mm MASSE: 30400 kg PLÄTZE: / / / HU: Bes. 14.06.91

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 3800/3000/17670 mm

BREMSE: ??? R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ??? HEIZUNG: ???

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Drehzapfenstand 14270mm, Raddurchmesser 900 mm

Hg 80 km/h, Achslast 10,3 t. Zughaken+Kupplung: Leichte Triebwagen

Ausführung. Stangenpuffer, Teller 500 mm

GESCHICHTE: Der Wagen verblieb nach dem 2. Weltkrieg bei den Eisenbahnen

des Saarlandes und gelangte so 1957 an die DB. Wann er ausgemustert

wurde und ob noch eine Einreihung als VT 63.90x erfolgte ist unbekannt,

Am 8. 2. 1962 wird er als Lehrstellwerkswagen der Sigm Saarbrücken

geführt, umgebaut durch Aw Sbr-Burbach, Bahnhofswagen 75383 Saarbrücken.

Später Bahnhofswagen 51147 Hamburg zuletzt in Neumünster. 1995 wurde er

an die Freunde der Eisenbahn, Museum Wilhelmsburg abgeben, 2001 Leihgabe

an den VVM, ab 5. 10. 02 Standort Aumühle. Der Wagen ist der zweite

einer Serie von 13 aus 1935, denen ab 1937 gut 50 dieselhydraulische

Nachbauten folgten. Dokumentierte Nummern: 5407 Sbr ?, 608099-27012-6

BEDEUTUNG: Die Deutsche Reichsbahn stellte 1932-1940 etwa 400

vierachsige Dieseltriebwagen in Dienst, für Eil- und Schnellzüge meist

dieselelektrische 410 PS Wagen mit End- und Mitteleinstiegen, für

Personenzüge und Nebenbahnen ohne Mitteltüren und meist mit geringerer

Leistung und mechanischem Antrieb. Ca. 50 Wagen mit Stangenantrieb

folgten etwa 30 mit Achsgetrieben und diesen ca. 50 dieselhydraulische.

ZUSTAND: ohne Antrieb, Inneneinrichtung durch Lehrstellwerk ersetzt.

ehem. Raumaufteilung: Maschinenraum=Führerstand, Tür, 1\*tr, 2\*2+3 R,

2,5\*2+3 NR, Abort/Ofen, 1\*1+3, 1\*1+3, Tür, Packabteil=Führerstand.

Derzeit: Großraum.

Wagenkasten weitgehend in gutem Zustand. Durch Blech ersetzt sind

eine Seiten- und beide Stirntüren sowie mehrere Fenster an Stirn-

und Seitenwänden. Neuanstrich als DRG Triebwagen Sept. 2002

#### RESTAURIERUNGSZIEL:

Äußerlich als Triebwagen herrichten. Die fehlenden Stirntüren legen

einen Zustand DB 1950er Jahre nahe. Lehrstellwerk so als Demo-Anlage

herrichten, daß "normale" Besucher die Sicherheitsfunktionen

nachvollziehen können.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden. Es wäre zu prüfen, wieweit

das Antriebsdrehgestell des Schwesterwagens 137 138 darstellerisch

verwendbar ist und zusammen mit dem Wagen aufbewahrt und dargestellt

werden kann.

C.1.31. Dieseltriebwagen SEG/SWEG CvT A1 Nr. T 24

931225  
(hmö,wgr)

BAUART: Dieseltriebwagen 3. Kl. CvT A1 mit pneum. Schaltgetriebe

HERSTELLER: Van der Zypen & Charlier Köln-Deutz 1925, Fabr.-Nr. 145450

LÜP: 12800 mm MASSE: 19400 kg PLÄTZE: --/--/50(12) HU: 25.06.93

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06000 mm

BREMSE: Einkammer - Knorr R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. 24 V HEIZUNG: Kühlwasserumlauf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 50 km/h, Motor Büssing NAG Nr. 58492, 6 Zyl.  
135 PS GD6, Umbau 16.2.37 - zuvor Benzolmotor.

GESCHICHTE: 1925 für 40.272 RM an Süddeutsche Eisenbahnges. geliefert,  
Nr. 3. Kurzer Einsatz Worms - Offstein, dann Kaiserstuhlbahn bis 1977.  
Eigentümer ab 1953 Mittelbadische Eisenbahn Gesellschaft, ab 1971  
Südwestdeutsche Eisenbahn Gesellschaft, 1977 verkauft an  
Hessencourier, Kassel. 1989 an VVM / Eigentümergemeinschaft.  
Laufleistung ca. 2 Mio. km.

BEDEUTUNG: Ältester erhaltener 2-Achs-Dieseltriebwagen in Deutschland.  
Früher Rationalisierungsdruck ermutigte die Privatbahnen zur Bestellung  
einer relativ großen Serie von 6 gleichen Triebwagen in der noch in der  
Erprobung befindlichen Motor-Antriebstechnik. Ein Fahrzeug dieser Serie  
war 1954-1964 bei der norddeutschen Niederweserbahn im Einsatz. Der  
lange Einsatz dokumentiert den Erfolg dieser innovativen Investition.  
ZUSTAND: Trotz HU-Fristen führten Verunreinigungen im Luft-System  
immer wieder zu empfindlichen Störungen. Erneuerungen und Umbauten  
haben diese weitgehend beseitigt, sodaß neue Fristen per 25.06.93  
vergeben werden konnten. Der Allgemeinzustand ist mit gut/befriedigend  
zu bewerten, kleinere Arbeiten und Ausbesserungen sind mit dem Ziel der  
langfristigen Erhaltung noch nachzutragen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zustand etwa 3. Kl. Triebwagen der 30er - 50er  
Jahre. Einsatz auf der Museumsbahn incl. 1 Beiwagen ist möglich.

ERSATZTEILE: Antriebsachse (andere Teile bedingt) beschaffbar.

BAUART: Leicht-Schienenbus auf Lkw-Teile Basis der EVA-Waggonfabrik Wismar, Typ Hannover-"C"

HERSTELLER: Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar 1936, Fabrik-Nr. 20258

LÜP: 10210 mm MASSE: 07230 kg PLÄTZE:26+14Not+16St.HU: .06.85

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 04000 mm

BREMSE: Zweikreis-Öldruck,Hbr R/S -- t, P ?? t, B -- t, G -- t, HBR 5,7t

BELEUCHTUNG: el. 12V HEIZUNG: Webasto (Öl-Heißluft)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Je 1 Ford BB Benzinmotor 50 PS

+ Schaltgetriebe auf 1. Achse wirkend pro Wagenende.

Stahlkasten. Dach- und Seiten-Stauraum außen. Hg 50 km/h. 700 mm Räder.

GESCHICHTE: Geliefert an Bleckeder Kleinbahn als Nr. 2, Preis 29.700 RM.

Abnahme RMA Wittenberge 12.12.36. Holzgasgenerator und Abort sind zu unbekanntem Datum entfernt worden. 1944 ging die Bahn in den

Osthannoverschen Eisenbahnen AG auf. Wegen Treibstoffmangel war der Wagen von Sept.?1940?bis 10.5.45 abgestellt. Einsatz Wittlingen -

Rühen und später Winsen - Hützel/Niedermarschacht. 1957 Aufarbeitung und Umstellung der E-Anlage von 6 auf 12V, aber bald nur noch Reservewagen.

1965 Ankauf durch VVM, Standorte Niedermarschacht, Billstedt, Aumühle, Schönberger Strand, dort in Betrieb seit Juni 1985, nach Umbau der mechanischen Gestängebremse auf Zweikreis-Hydraulik.

BEDEUTUNG: Gebaut wurden ab 1932 58?Wagen der Varianten A bis E, den kürzeren/längeren und schmalspurigen Typen, 25 weitere exportiert.

Niedrige Beschaffungs- und Betriebskosten sollten den defizitären, oft schwachen Personenverkehr auf vielen norddeutschen Kleinbahnen

verbessern, wirtschaftlicher machen und aus den langsamen gemischten Zügen herauslösen. Ab etwa 6 Fahrgästen waren die Kosten gedeckt.

ZUSTAND: Fristablauf 6. 93. Abort und Holzgasgenerator fehlen, Abortfenster verschlossen, Platz jetzt Stellfläche.

Die typischen Stirnfenster sind durch abgerundete in Gummifassungen ersetzt worden. Größere Arbeiten an Fahrgestell, Bremse und Antrieb

sind erforderlich, Achsfedern sind lahm. Wagenkasten und Inneneinrichtung müssen aufgearbeitet werden. Kardanwellenantriebe müssen

erneuert werden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Im wesentlichen Erhaltung im jetzigen Bauzustand, Rekonstruktion der Stirnfenster wünschenswert, Bremsanlage und Handbremse verbessern. Betriebsfahrzeug der Museumsbahn.

ERSATZTEILE: Einige Teile in Aumühle gelagert: Radsatz-Gummi-Ringfedern, Schienenbesen, Klappsitz, Griffe. Motor-Ersatzteile sind teilweise vorhanden. Andere Motor- und Getriebeteile müssen beschafft werden.

(hsc,wgr)

BAUART: zweiachsiger Dieseltriebwagen mit einachsigen Deichselgestellen für Nahverkehr auf Nebenbahnen, Stahl-Leichtbauweise, 2. Kl., 1 Abort.  
HERSTELLER: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, 1957, Fabrik-Nr. 143407  
LÜP: 16200 mm MASSE: 18410 kg PLÄTZE:58+8Klp+45Ste.HU: 15.02.74 abgest  
LADEFLÄCHE: 4 qm ZULADUNG: 08400 kg ACHSSTAND: ----- / 09000 mm  
BREMSE: KE R/S -- t, P 19 t, B -- t, G ?? t, HBR 09 t  
BELEUCHTUNG: 220V Röhren HEIZUNG: Kühlwasser, Webasto Vorwärmung.  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: 150 PS, HG 90 km/h, Motor MAN D1246 M2T1U, Getriebe Voith Diwabus, Beschaffungspreis 180.000 DM (1957), selbsttragender Wagenkasten, Vielfach-Steuerung bis zu 4 VT (?)  
GESCHICHTE: 1957 an Peine-Ilseder Eisenbahn geliefert Nr. 2, 1969 an AKN verkauft als Behelfslösung für erhöhten Wagenbedarf. Wegen abweichender Getriebebauart nicht mit den anderen AKN-Wagen steuerbar. 11.12.76 an VVM verkauft, auf der Museumsbahn im Einsatz bis Fristablauf 12.79. anschließend zur Hauptuntersuchung nach Aumühle. Laufleistung etwa 1,500.000 km

BEDEUTUNG: Von 1955 bis 1969 wurden 39 Trieb-, 18 Steuer- und 3 Beiwagen gebaut mit z. T. technischen Abweichungen (Motor, Getriebe,...). Während die DB am früher entwickelten Uerdinger Schienenbus festhielt, schien einigen Privatbahnen der MAN-Typ u. a. wegen besserer Laufeigenschaften auf schlechtem Gleis geeigneter. Von den 60 gebauten Wagen waren 26 in Norden Hamburgs im Einsatz. (VT/VS: ANB 4/3, AKN 12/7).  
ZUSTAND: Bei den Arbeiten zur HU in Aumühle wurden schwere Schäden festgestellt, neben nur notdürftiger Reparatur eines Aufstoßes war auch der Fußboden in weiten Bereichen nicht mehr tragfähig. Der Zustand der Karosserie macht die Demontage nahezu der gesamten Innenausstattung inklusive der Führerstände erforderlich. Motor und Getriebe funktionsfähig. Eine Seite und Stirn ist fertig konserviert. Innenausstattung zur Hälfte ausgebaut. Fahrgestell teilweise konserviert. Arbeiten derzeit unterbrochen, Wagen abgeplant abgestellt.  
RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebsfähige Aufarbeitung im AKN-Zustand.

ERSATZTEILE: Voith-Getriebe. Motor- und Getriebeteile z. T. vorhanden oder noch beschaffbar. Elektrik-Teile vorhanden. Fehlender Leibstuhl aus Lagerbestand ersetzbar, Waschbecken fehlt.

BAUART: Bo'1+12' BCPw3+BC3 el T, kurzgekuppelter Trieb- und Steuerwagen mit je 1 Drehgestell und 1 Lenkachse für 6300V/25Hz Oberleitungsbetrieb.

HERSTELLER: Van der Zypen & Charlier Köln-Deutz 1912

LÜP: 29650 mm MASSE: 64000 kg PLÄTZE: --/44/86/-- HU: 31.10.74 Pts

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 09500/02500 mm

BREMSE: Kpbr 14" (?)

R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el.

HEIZUNG: el. später Dampf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Blechverkleideter Holzaufbau mit Oberlichtdach.

Drehgestelle pr. Regelbauart ohne Wiege, Tatzlager-Antrieb, Bremse

komplett im Drehgestell, Lenkachse ungebremst, schräge Schraubenfedern.

GESCHICHTE: Wegen des Andranges mußten 1912/13 je weitere 15 Doppelwagen

für die Stadt- und Vorortbahn in Dienst gestellt werden, die leichter als

die Vorgänger ausgeführt wurden. Als ab 1923 Stahlwagen folgten, wurden

nur die älteren Holzwagen aufgearbeitet und dieser, wie viele weitere,

für den Dampfzugbetrieb umgerüstet. Der 1924er Plan sah die Nummern 627+

5127 vor. Um 1960 Umbau im Raw Potsdam für den Hilfszug Aue(Sachsen):

Energieversorgungswagen 852-311 und Aufenthaltswagen 852-312. Ab 1968:

608099-65360-8/27312-6. 1987 als stationärer Aufenthalts- und Werkstatt-

wagen am Containerbf. Karl-Marx-Stadt vorgefunden (Bahnhofswagen 21) und

am 15.2.88 angekauft. Ankunft beim VVM Aumühle ???.88.

BEDEUTUNG: Die Hamburger Stadt- und Vorortbahn diente ab 1907 als Groß-

versuch für die geplante Fernbahn-Elektrifizierung der KPEV. Sie war

die Keimzelle aller mit Triebzügen im dichten Takt betriebenen S-Bahnen.

Die Idee der Einzelachsen am Kurzkuppelende ist bei der HHA U-Bahn 1960

erneut aufgegriffen worden, die Weiterentwicklung zum "Jakobs"-Dreh-

gestell fand weitere Verbreitung.

ZUSTAND: Untergestell und Wagenkästen in mäßigem Zustand, diverse

Um- und Einbauten. Einrichtung und Elektrik fehlen völlig, die Mehrzahl

der Türen ist entfernt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wegen nicht mehr beschaffbarer Elektrik ist leider nur eine Herrichtung in der Dampfzug - Version derzeit vorstellbar.

ERSATZTEILE: Speichenradsätze, Stangenpuffer, Teile für Oberlichtdach vorhanden. Es fehlen vor allem Türen bzw. deren Teile wie Schlösser, Beschläge usw.

BAUART: Bo'2'2' BCPw6 el T, Triebzug 2/3. Kl. für Oberleitungs-  
betrieb 6300V/25Hz und Hg 60 km/h.

HERSTELLER: WUMAG Görlitz 1927 Zeichnung El 321

LÜP: 29940?mm MASSE: 66300 kg PLÄTZE: --/34/71/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHST: 11430/11760/2600/3500/2600

BREMSE: Kpbr 16"/14" R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: el.

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Jakobs-Drehgestell Görlitz II, End-Drehgestelle  
ähnl. pr. Regel. Niet-Abteilwagenkästen mit Tonnendach und integriertem  
Rahmen. Elektrik: Wasseg 300kW, Tatzlagerantrieb, Schützensteuerung.

GESCHICHTE: Noch als 676a/b geliefert, wurde nach dem endgültigen Plan  
1932 die Nummer 1624a/b angebracht. Nach 35 modernen Doppelwagen 1923  
wurden 1927 anstelle der Modernisierung weiterer Holzwagen nochmals 17  
Stahl-Züge beschafft, denen 1931 3, zuletzt 1933 2 weitere gering  
modifizierte Einheiten folgten. Verändert gegenüber der Bauart 1923 ist  
das Jakobs-Drehgestell als Bauart Görlitz II ausgeführt, das Holzdach  
wich einem Stahldach mit innerer Scheindecke mit halbiertes Luftsauger-  
zahl und zur Mitte verlegten Stromabnehmern. Der 1624 erhielt als erster  
ab Werk Scharfenberg-Kupplung. Einsatz bis 1955, dann Wohn-Schlafwagen  
Augsburg 7714, 1974 als Schrott angekauft, äußere Aufarbeitung bis 1983.  
BEDEUTUNG: Nach den 140 Holz-Doppelwagen waren die 57 genieteteten Stahl-  
Doppelwagen die zweite prägende Bauart der alten Wechselstrom S-Bahn,  
und somit ein wichtiges Element des Hamburger Nahverkehrs. Das  
Doppelwagen-Prinzip findet sich bei vielen U-Bahnen und bei der Berliner  
S-Bahn noch heute wieder.

ZUSTAND: Untergestell und Drehgestelle relativ gut erhalten, aber  
unterwärts kaum noch konserviert. Elektrik und Inneneinrichtung fehlt  
komplett. für langfristige Erhaltung ist die innere Konservierung des  
Stahl-Kastens erforderlich. Die ebenso erforderliche Konservierung der  
Tür-Hohlräume ist problematisch, da die Türen aus zusammengepreßten,  
nicht demontierbaren Blechen bestehen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zustand etwa 1932.

ERSATZTEILE: 2 nicht authentische aber alte Führerstands-Bremseinricht-  
ungen, Scheibenwischer und Polsterbänke aus ES65 - wenig geeignet,  
sowie 2. Handbremse vorhanden, Lüfterbetätigungen aus DRG-Wagen ebenso.  
Triebzahnräder und Rollenlagerradsätze sowie weitere Teile noch im  
Ersatzteilstender 1638 eingebaut.

BAUART: Bo'2'2'BCPw6 el T, Triebzug 2/3. Kl. für Oberleitungsbetrieb  
6300V/25Hz und Hg 60 km/h.

HERSTELLER: Wismar 1927

LÜP: 29940 mm MASSE: 66300 kg PLÄTZE: --/34/71/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHST: 11430/11760/2600/3500/2600

BREMSE: Kpbr 16"/14" R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: el.

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Jakobs-Drehgestell Görlitz II, End-Drehgestelle  
ähn1. pr. Regel. Niet-Abteilwagenkästen mit Tonnendach und integriertem  
Rahmen. Elektrik: Waseg 300kW, Tatzlagerantrieb, Schützensteuerung.

GESCHICHTE: Als 690a/b abgeliefert, ab 1932 1638a/b. Bis 1955 im Einsatz  
Blankenese-Poppenbüttel, dann Umbau zum Wohn-Schlafwagen für Bauzüge.

Bei Münster 1976 abgestellt aufgefunden und als Ersatzteilspender für  
1624 übernommen, der seine Griffstangen bereits erhielt, bis auf weiters  
Lagerraum in Aumühle, äußerlich 1991/92 konserviert.

BEDEUTUNG: Ersatzteilspender für 1624.

ZUSTAND: Substanz brauchbar, Elektrik und Einrichtung fehlt völlig.  
Bleche und Türen in Fußbodenhöhe von innen angegriffen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Bis auf weiteres Lagerraum und Ersatzteilspender.  
Als Doublette zu 1624 Restaurierung von niedrigster Pritorität.

ERSATZTEILE: Ist selbst Ersatzteilspender für 1624.

BAUART: Dreiteiliger Triebzug 2/3. Kl. für 1200V Stromschienenbetrieb.  
2 allachsgetriebene 4x Triebwagen 3. Kl. 4x Mittelwagen 2. Kl. o. Antr.  
HERSTELLER: Linke-Hofmann Werke (Breslau? Lauchhammer?) 1940 ?  
LÜP: 62520 mm MASSE:131200 kg PLÄTZE: --/68/134/ HU: 17.02.82  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 14480/13060/02600 mm  
BREMSE: Knorr Einkammer el. R/S t, P t, B t, G t, HBR t  
BELEUCHTUNG: el. Reihe. HEIZUNG: el./Warmluft  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: El. Ausrüstung BBC, 1160 kW, Hg 80 km/h.  
Tatzlagermotoren, Drehgestelle ähnlich Görlitz III, geschweißter Kasten  
mit fl. Tonnendach. Mittelgang, je 2 Abteile 1 Türraum m. Schiebetüren.  
GESCHICHTE: Die Umstellung der Hamburger S-Bahn auf Gleichstrom-Betrieb  
erforderte 1939 neue Züge, die zunächst noch als Nr.1501-1547 vorgesehen  
waren, aber bald als ET 171 001 - 047 bezeichnet wurden. Kriegsbedingt  
verzögerte sich die Lieferung, einige Wagen wurden zerstört, weitere  
beschädigt, sodaß nach dem Krieg eine Tausch-Aktion erforderlich wurde,  
und der heutige 471 039-8 der ehemalige ET 171 046a ist. Entfall der  
Lampenkuppeln, Resopal- statt Holzverkleidung, und kurz vor Ausmusterung  
am 15.4.89 Heraussägen der Zwischenwände und Ersatz der Originaltüren  
fielen mehr auf als Lautsprecher, Türverriegelung, Indusi und Funk.  
Der letzte Lattenbankzug, derzeit motorlos, gehört dem VM Nürnberg.  
BEDEUTUNG: Die richtungsweisende Einführung von 3-Wagen Triebzügen  
für S-Bahnen mit dem ET 171 hat nicht nur die Hamburger, sondern mit dem  
ET 420 auch die jüngeren S-Bahnen der DB geprägt. Die heute alle über 50  
Jahre alten 471 der ersten Serie gehören bereits zu den langlebigsten  
DB-Fahrzeugen überhaupt. Der 039 war die letzte DB-Fahrzeugeinheit mit  
reiner 3. Kl. Lattenbankeinrichtung, bis 33 J. nach deren Abschaffung.  
ZUSTAND: Die schon langjährig nur notdürftige Unterhaltung der alten  
S-Bahn Züge beschränkte sich hauptsächlich auf die Betriebssicherheit.  
Eine grundlegende Sanierung und innere Konservierung der Wagenkästen  
unterblieb. Die Korrosion von innen her hat beträchtliche Ausmaße  
angenommen, wie die deutlich erkennbaren Aufwölbungen der Bleche  
vielerorts erkennen lassen. Wegen Ersatzteilmangel sind die Motoren  
in Ohlsdorf zurückbehalten worden. Längerfristig nur unter Dach oder  
nach aufwendiger Kasten-Aufarbeitung erhaltbar.  
RESTAURIERUNGSZIEL: zunächst nur Vermeidung weiteren Verfalls.

ERSATZTEILE: neben einigen Fenstern ist vor allem ein kompletter Satz  
alter Original-Türen aus den ausgemusterten Enteisungszügen 003 und 033  
geborgen worden.



## C.2. Reisezugwagen.

### VORBEMERKUNGEN

In Norddeutschland existierten viele Privatbahnen, teils mit Hauptbahncharakter, die zum Teil auch ehemalige Staatsbahnwagen oder Wagen gleicher oder sehr ähnlicher Bauart einsetzten. Von Bedeutung ist auch, daß viele Staatsbahnbauarten nicht nur in ganz Deutschland, sondern z. T. als Kriegsfolge in vielen europäischen Ländern eingesetzt waren. Der Museumsbestand sollte daher mindestens zur Hälfte aus Staatsbahnbauarten bestehen.

### KURZE GESCHICHTLICHE DARSTELLUNG

Bis zur Verstaatlichungswelle 1880 war das Bahnnetz noch unvollständig und von überwiegend lokaler und regionaler Bedeutung. Im Personenverkehr kamen meist einfache 2- und 3-achsige Abteilwagen mit flachem Dach zum Einsatz, es gab kaum einheitliche Bauarten oder größere Serien identischer Fahrzeuge. Fenster gab es nur in den Außentüren, Beleuchtung und Heizung fehlten oder waren von einfachster Bauart, die Bremsen wurden von Sitzen auf den Wagendächern aus bedient. Solche Wagen waren bis ca. 1910, in Einzelfällen noch länger im Einsatz.

Die "Normalien" der KPEV legten ab 1880 einheitliche Baugrundsätze fest, deren rasche Weiterentwicklung bis zur Jahrhundertwende eine Vielzahl teils ähnlicher Typen hervorbrachte, dann jedoch zur Beschaffung großer Serien vereinheitlichter Wagen führte.

Bis in die zwanziger Jahre wurden für den Stadt- und Vorortverkehr sowie für Hauptbahnen fast nur Abteilwagen beschafft, Lenkachswagen mit offenen Übergängen waren in geringerer Zahl vorwiegend auf ländlichen Nebenbahnen anzutreffen. Ab der Jahrhundertwende wurden die Schnellzüge verstärkt mit Drehgestell-Durchgangswagen ausgerüstet. KPEV-Wagen, besonders der ab 1904 in großen Serien gebauten Typen, waren mit letzten Exemplaren noch bis in die 1960er Jahre im Einsatz.

Die DRG hat Abteilwagen in größerer Zahl nur noch als Einheitswagen 4. Kl. beschafft, ältere Länderbahn-Bauarten wurden im Personenzugdienst durch 2-achsige Lenkachs-Stahlwagen mit Mittelgang und offenen Übergängen ersetzt, ähnliche Wagen in leichterer Bauart wurden für Nebenbahnen beschafft. Im Vorortverkehr und auf Hauptbahnen blieben dennoch die preußischen Abteilwagen dominant, auch wenn sie in den 1930er Jahren aus den Eilzügen durch stählerne Durchgangs-Drehgestellwagen mit offenen Übergängen verdrängt wurden. Die D-Zugwagen wurden mit nahezu gleichem Grundriß weitergebaut nun aber als Stahlwagen mit Tonnendach und moderneren Drehgestellen. Typisch ist auch, daß ältere Wagen der höheren Zuggattungen in niedrigere Dienste abwanderten.

Während die Privatbahnen mit Hauptbahncharacter sich analog der KPEV/DRG entwickelten, waren die Kleinbahnen meist zu äußerster Sparsamkeit gezwungen. Ihr Reisezugwagenpark setzte sich daher sowohl aus abgängigen oder überzähligen Staatsbahnbauarten als auch ggf. gering modifizierten Nachbauten von Staatsbahnwagen und einfacheren, preiswerteren Bauarten nach den Wünschen der Bahngesellschaften zusammen. Weit überwiegend waren zweiachsige Durchgangswagen mit offenen Plattformen und Übergängen im Einsatz. Tonnendächer anstatt der aufwendigen Oberlichtdächer und Wechselabteile, die durch Polsterauflagen von der 3. zur 2. Klasse verwandelbar waren, finden sich überwiegend bei diesen Bahnen. Der Kostendruck bescherte den Holzwagen ein langes Leben bis in die 60er

Jahre und führte zu Triebwagenbeschaffungen bereits ab den 20er Jahren. Eiserne Reisezugwagen für den teuren Dampfzugbetrieb neu zu beschaffen, blieb weitgehend ein Privileg der Staatsbahn.

VORHANDENE FAHRZEUGE (in Klammern: Eigentümer)

Vor KPEV:

01 Abteilwagenkasten Sachsen C 2131 (W. Greiffenberger)

KPEV:

Schnellzugwagen:

12 Seitengangwagen C4üpr11 Halle 03328 (VVM)

Eilzugwagen:

21 4-achsiger Abteilwagen C4pr00 Magdeburg 1306 (W. Greiffenberger)

22 Paketpostwagen Postpr08 2583 (VVM)

23 Eilzug-Packwagen Pw4pr16 (G. Dolezal?)

Hauptbahn- und Vorortwagen:

30 Abteilwagenkasten C3pr91 (VVM)

31 Abteilwagen AB3pr10 Magdeburg 1087 (W.Greiffenberger)

32 Abteilwagen C3pr04 Bromberg 1941 (VVM)

33 Abteilwagen C3pr11 Elberfeld 1892 (VVM)

34 Abteilwagenkasten D3pr11 + Reko-Untergestell (W. Greiffenberger)

35 Packwagen Pw3pr99 Bromberg 3007 (VVM)

Nebenbahnwagen:

40 Durchgangswagen D3ipr18 Stettin 2852 (MhG)

41 Durchgangswagen BC3ipr08 Bromberg 1184 (VVM)

42 (Untergestell BC3ipr98) (Greiffenberger? VVM?)

43 (Untergestell PwPostipr00) (VVM)

44 Postpackwagen PwPostipr02 (MhG)

DRG:

Schnellzugwagen:

52 Seitengangwagen AB4ü23 11258 (VVM)

53 Seitengangwagen AB4ü28 11516 (VVM)

54 PostPackwagen PwPost4ü28 (VVM)

Eilzugwagen:

61 BC4i 37 ELE 65 (Greiffenberger)

Hauptbahnwagen:

71 Einheitsabteilwagen Cd21b 44754 Breslau (VVM)

72 Einheitsdurchgangswagen Bi29 27081 Altona (VVM)

73 Einheitsdurchgangswagen Di27 52712 Elberfeld (Twisselmann)

74 Einheitsdurchgangswagen Di26 52782 Karlsruhe (Kämpf)

75 Einheitsdurchgangswagen Ci28 ????? ????????? (VVM)

Nebenbahnwagen:

nichts vorhanden

PRIVATBAHN / KLEINBAHN:

- 90 Plattformwagen 3. Kl. AK 9 (MhG)
- 91 Plattformwagen 3. Kl. mit Salonabteil KSchE SalonCi 13 (VVM)
- 92 Plattformwagen 3. Kl. BSE/KSchE Ci 15 (VVM)
- 93 Plattformwagen 3. Kl. BGE/OHE Ci 26 (VVM)
- 94 Plattformwagen 3. Kl. HBE/OHE Ci 1082 (VVM)
- 95 Plattformwagen 3. Kl. AKN/AHE Ci 22 (???)
- 96 3-achsiger Durchgangswagen 2/3. Kl. AKN/EBOE BC3i/C3i 7 (VVM)
- 97 Plattformwagenkasten OHE (B)Ci 0001 (VVM)
- 98 Plattformwagenkasten RStE Ci 25 (???)
- 99 Post-Packwagen EBOE PwPosti 22 (VVM)
- 9A Post-Packwagen BGE PwPosti 36 (VVM)
- 9B Packwagen MNB Pw3 1252 (VVM)
- 9C Plattformwagen 3. Kl. OHE Ci 1184 / LS 63 (VVM)
- 9D Fahrgestell aus KSchE VB 125
- 9E Fahrgestell aus Celle-Wittingen 7

SONSTIGE:

- A1 Schlafwagen ISG WL4ü 3929 (SEG)
- A2 Schlafwagen ISG WL4ü 3893 (SEG)

BAUART: Hölzerner Abteilwagen 3. Kl. mit 3 1/2 Abteilen

HERSTELLER: Eisenbahn-Wagenbauanstalt Hamburg-Rothenburgsort 1874

LÜP: 06930 mm MASSE: 07975 kg PLÄTZE: --/--/35/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 03050 mm (3052?)

BREMSE: Hand R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: Oel HEIZUNG: Presskohle

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Bis auf die eisernen Langträger, Verbindungselemente, Beschläge und Blechverschalung reine Holzkonstruktion.

Steifachsen. Rahmenlänge 5715 I-Profil 235x90, Kastenstützen 50x20

GESCHICHTE: Neben der sächsischen Staatsbahn (65 Wagen) beschaffte auch die Ch.-A (Chemnitz - ?????????? Bahn) um 1875 ca. 32 dieser kurzen Wagen.

Ähnliche Wagen wurden von vielen deutschen Bahnen etwa von 1855 - 1885

beschafft. Die Ch-A Wagen erhielten später Staatsbahnnummern ab 2130.

Für die ab etwa 1900 zunehmend eingesetzten luftgebremsten schwereren Züge waren diese leichten Holzwagen nicht stabil genug, dennoch blieben

etliche bis ca. 1922/23 in Betrieb. Besonders die sparsamen sächsischen

Bahnmeistereien stellten viele alte Wagenkästen als Schuppen auf, so

so ging der C 2131 nach ca. 70 Jahren als Bude am Bf. Seiffen/Erzgeb. am

7.11.92 als Fracht auf die Reise zum VVM.

BEDEUTUNG: Während von den "modernerer" Wagenbauarten ab etwa 1890

einige langlebige Exemplare dem ab 1965 aufkommenden Museumsgedanken

ihr Überleben bis heute verdanken, ist aus den ersten 50 Jahren des

Eisenbahnwesens fast nichts erhalten, letzte im Bereich der DR noch

vorhandene Zeugen fallen Aufräumaktionen zum Opfer. Der C 2131 ist der

einzig bekannte erhaltene Repräsentant der frühen deutschen Reisezüge.

ZUSTAND: Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtungen fehlen. Pufferbohlen und

ein Langträger erneuerungsbedürftig. Gerippe muß teilweise erneuert

werden. Beschläge und Schlösser unvollständig, Inneneinrichtung fehlt

fast vollständig. Beblechung und Dachhaut abgängig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wegen nicht original nachbeschaffbarer Teile und den zwar ähnlichen, aber in Details abweichenden Bauarten der verschiedenen deutschen Bahnen optisch passende Herrichtung zu einem stimmigen Gesamteindruck unter Inkaufnahme von nicht in jedem Fall originalgetreuen Einzelteilen.

ERSATZTEILE: Türen, Schlösser und Beschlagteile aus ähnlichem Wagen, 2 Speichenradsätze mit 8-speichigen Rädern, aber 115er Schenkeln.

BAUART: C4üpr11, Vierachsiger Schnellzugwagen 3. Kl. mit 2 Aborten.

Blechverkleideter Holzkasten, Laternendach, pr. Regeldrehgestelle.

HERSTELLER: Beuchelt Grünberg/Schlesien 1911.

LÜP: 19775 mm MASSE: 42510 kg PLÄTZE: --/--/68/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 13250 / 02500 mm

BREMSE: Kpbr R/S t, P 44 t, B -- t, G 42 t, HBR t

BELEUCHTUNG: Gas? el? HEIZUNG: Dampf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Musterblatt Ia6a.

#### GESCHICHTE:

Halle 03328, DRG 17914 Stg, ausgem. 1955, vorges. Nr. 19465 nicht mehr angebracht. Zuletzt Bahnhofswagen 79099 Bf. Plochingen, Bürowagen Neubauamt Stuttgart. 1978 an VVM Schönberger Stand, Verkaufswagen. Gebaut 1908-13 632 St., sehr ähnlich gebaut 1902-22 weitere über 1000 Wagen 3. Kl. Über alle Klassen etwa 2500 Wagen sehr ähnlicher Bauart.

#### BEDEUTUNG:

Verbreiteste Bauart pr. Schnellzugwagen, Einsatz ca. 1905-1960, ab Mitte der 30er Jahre Verdrängung aus dem hochwertigen Dienst durch Neubauwagen, danach Einsatz vorwiegend in den Verkehrsspitzen auch der Eil- und Personenzüge des Berufsverkehrs. Von den ca. 3800 gebauten pr. D-Zugwagen dürften ca. 2000 gleich oder sehr ähnlich gewesen sein.

#### ZUSTAND:

Holzlangträger, Seitengerippe, Boden Klo+Wagenende erneuerungsbedürftig. Laterne verschlossen, Stahlblechdachdecke. Äußere Zübehörteile unvollst. Faltenbälge fehlen, Bremse nur in den Drehgestellen vorhanden. Orig. Bel + Heizung fehlt, Bauzug-Warmwasserheizung kaputt. 2 Abteileräume vorh., dazwischen Großraum mit Scheindecke im Laternendach, 2 Abteiltüren zu Gang-Pendeltüren umgebaut. Außen- Fenster und Türen komplett vorh. Kopfstücke rosten oben auf, 4 cm Langträgerbeule am 3. Abteil.

#### RESTAURIERUNGSZIEL:

1 Stufe: Konservierung + Farbe außen, fehlende Bremse ergänzen. Wasserheizung entfernen, 1 Anschauungsabteil herrichten, Rest weiterhin Verkaufsraum.

#### ERSATZTEILE:

Inneneinrichtung fehlt fast vollständig, Notbremsen und einige Teile für Laternendach vorhanden. Passende Bremse aus abgängigen Wagen in Berlin bzw. Arnsdorf ggf. beschaffbar. Faltenbälge im Lager vorhanden. Abteile 1+5 vorhanden 2-4, 6-9 Großräume. Wände+Türen im Lager vorh.

BAUART: C4pr00, vierachsiger Abteilwagen 3. Kl mit 5 Aborten, Blech-  
vekleideter Holzkasten, flaches Oberlichtdach, eisernes Untergestell.

HERSTELLER: Beuchelt Grünberg/Schlesien 1903

LÜP: 18550 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE:-- /--/76/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 12250 / 02500 mm

BREMSE: Wpbr ? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: Gas HEIZUNG: Dampf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Holzkasten, flaches Laternendach, eisernes  
Untergestell, Pufferausgleichsvorrichtung, pr. Regeldrehgestelle alte  
Bauart. Wagen nach Zeichnung DI23

GESCHICHTE: 1919 Waffenstillstandsabgabe an Belgien (SNCB), Nr. 57.879,  
dort später Hilfszug-Werkstattwagen Nr. 22053, ab 1968 30889740109-4.  
1974 priv. Ankauf, Überführung n. Rothenburgsort, ab 1981 Wilhelmsburg,  
2001 Aumühle. Gebaut etwa 300 Wagen 1902-06, ähnliche Wagen 1.-3. Kl.  
ca. 1600, weitere 1800 Wagen aller Klassen mit hohem Laternendach.  
belg. Nr. eher 57.878???

BEDEUTUNG: Für schnellfahrende Züge beschaffte die KPEV vierachsige  
Abteilwagen, die überwiegend dem Eilzugverkehr über lange Strecken  
dienten und im Ruhr-Schnellverkehr der 30er Jahre nochmals moderne  
Eisenbahn verkörperten. Einsatz bis Ende der 50er Jahre. Verwendung der  
Fahrgestelle unter neuen Wagenkästen für weitere 30 Jahre. Letzter pr.  
Abteilwagen mit niedrigem Dach und einer der 3 noch vorh. Vierachser.  
ZUSTAND: Inneneinrichtung, Trittbretter, Beschläge, Bremserhaus fehlen.  
Laternendach zugepappt, Zwischenwände z. T. versetzt oder angeschnitten.  
Beidseitig Blechtüren über eine Abteilmbreite. Gerippe überwiegend noch  
brauchbar. Dachhaut und Bleche erneuerungsbedürftig. Dach stellenweise  
Wasserschäden. Wassersichere Aufbewahrung unerlässlich. Untergestell,  
Drehgestelle, Bremse komplett und gut erhalten. Puffer und Kopfstücke  
leichte Aufstoßschäden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Komplette Wiederherstellung wünschenswert.

ERSATZTEILE: Ersatz für fehlende Seitenwandteile und Türen vorhanden.

BAUART: Post4 kurzer vierachsiger Paketpostwagen, Gattung IIIb.

HERSTELLER: Gebr. Gastell, (Mainz)-Mombach 1908

LÜP: 13400 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: ?? qm ZULADUNG: ????? kg ACHSSTAND: ?????

BREMSE: Wpbr 12" mit G-P W. R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (Gas) el. HEIZUNG: Dampfleitung, Ofen

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Holzwagen, hohes Laternendach, Bremserhaus

GESCHICHTE: Der Wagen ist bis in die 60er Jahre als Paketpostwagen deutscher Postverwaltungen im Einsatz gewesen. Wann die ursprünglich vermutlich vorhandene Gasbeleuchtung auf elektrisch umgestellt wurde ist nicht bekannt. Die typischen flachrunden Abdeckleisten auf den Stößen der Beblechung sind durch Verschweißen irgendwann entfallen. Wichtigste Veränderung ist in den 50er Jahren der Umbau zum Zweiachser, weil die Post an die Bahn nach Achskilometern zu zahlen hatte. Sonst kaum verändert, wurde der Wagen als stationärer Lagerraum dienend 1972 im Güterbahnhof Altona als Lagerraum dienend vorgefunden und angekauft.

BEDEUTUNG: Typisches Beispiel eines über mittlere und kürzere Strecken jahrzehntelang verwendeten Bahnpostwagens, wie er häufig in den Zügen regionaler Bedeutung anzutreffen war.

ZUSTAND: Untergestell und Kastengerippe rel. gut erhalten, Dachhaut schlecht, Bremserhaus und Türen starke Witterungsschäden. Beblechung z. T. verworfen durch hinterlaufenes Wasser/Sonne.

RESTAURIERUNGSZIEL: Rückbau zum 4-Achser, Überarbeitung und Rückbau der rel. wenigen Veränderungen zum KPEV oder DRG - Zustand.

ERSATZTEILE: Türen und div. weitere Teile von Schwesterfahrzeug sowie pr. Regel-Drehgestelle vorhanden.

BAUART: vierachsiger Eilzug-Packwagen mit genietetem Stahlkasten und mittigem Zugführeraufbau.

HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial, Görlitz 1921

LÜP: 18590 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: ?? qm ZULADUNG: 10000 kg ACHSSTAND: 12000 / 02500 mm

BREMSE: ?? R/S ?? t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (el) HEIZUNG: (Dampf)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: pr. Regeldrehgestelle mit einfacher Primärfederung und automatischer Lastabbremung nach Zeichnung Bl134

GESCHICHTE: Die von der KPEV entwickelte Versuchsversion der bewährten D-Zug-Packwagen in Stahlbauart wurde von der neuen Reichsbahn konsequent weiterentwickelt. Nicht alle Wagen - auch dieser - hatten von Anbeginn an Übergänge an den Stirnseiten, diese wurden später zur freizügigeren Verwendung nachgerüstet als auch die Eilzüge zunehmend Durchgangswagen führten. Vermutlich um 1970 zum Bahndienstwagen Hannover 8327 umgebaut, wurde er 1982 als Bahnhofswagen 63 562 im Bahnhof Leer als Lagerraum dienend von einem Vereinsmitglied gefunden und angekauft. Geliefert als Hannover 4027, Verlag A II 1685. Erste DRG-Nummer 93023.

BEDEUTUNG: Übergangsbauform von der hölzernen preußischen Bauart zu den eisernen Bauarten der Reichsbahn. Als Bauart des Fernverkehrs für den VVM von geringerer Bedeutung.

Gebaut ca. 30 Wagen, identisch, aber mit Übergängen, weitere 301 Wagen. in der noch ähnlichen hölzernen Bauform gab es etwa 800 weitere Wagen.

ZUSTAND: Inneneinrichtung fehlt völlig, Dach, Kasten und Türen müssen in vielen Bereichen erneuert werden. Drehgestelle mangels Anstrich stark korrosionsgefährdet.

RESTAURIERUNGSZIEL: In Anbetracht der geringen konzeptionellen Relevanz ist allenfalls eine Herrichtung der äußeren "Hülle" und die weitere Nutzung als Lagerraum denkbar.

ERSATZTEILE: kaum spezifische Teile vorhanden.



BAUART: 3-achsiger Abteilwagen 3. Kl. ohne Aborte und Seitengang.  
blechverkleidetes Holzgerippe, Bremserhaus(fehlt), niedriges Oberlichtd.  
HERSTELLER: unbekannt  
LÜP: 11300 mm MASSE: 16... kg PLÄTZE: --/--/60/-- HU: . . .  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND ----- / 07000 mm  
BREMSE: ?? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: (Gas) HEIZUNG: (Dampf)  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Vorhanden sind ein leerer Wagenkasten mit  
Untergestell in schlechtem Zustand, Kastenlänge 9,60m

GESCHICHTE: Vorgefundene Anschriftenreste: HEIZ REV. 16.IX.92 GR(?);  
HEIZ UNT B1 15.XI.99; REV. IX; Unt Bn1 20.12.; Ch. 30.1. N.Unt 30.1.3;  
Dachanstrich Ch.2.32; Reichenbach i/V ob Bf; D; C3; Die Untersuchungen  
Beginnen Mitte September und wandern bis zum Februar. Vermutung:  
Abnahmeuntersuchung 16.9.92, Einsatz im Raum Berlin, Ca. 1922/26 nach  
Sachsen zum Ersatz der Wagen aus den 70er Jahren, Herabstufung zur 4.Kl.  
Letzte Heimat Reichenbach, Aw Chemnitz. Ausmusterung um 1935. Unter der  
Schrift "Dachanstrich..." geben Spachtelreste eine Figur, die man als  
"1514" deuten könnte - vielleicht auch nur eine Einbildung.

BEDEUTUNG: Ab ca. 1890 beschaffte die KPEV zunehmend größere Serien  
3-achsiger Abteilwagen, nunmehr mit Bankfenstern auch für die 3. Kl.,  
aber noch mit dem herkömmlichen einschaligen niedrigen Oberlichtdach.  
Mit ca. 3000 der 7800 Dreiachser dieser Grundform waren die 11,3 m  
langen C3 nach Zeichnung I 18 und I 19 die größte Serie, wenn auch mit  
kleinen Variationen von Achsstand, Seitengang und 0 - 2 Aborten.  
ZUSTAND: Das Kastengerippe ist für die lange Abstellzeit noch in relativ  
gutem Zustand, die Beblechung jedoch stark abgezehrt. Die äußeren  
Beschläge sind großenteils vorhanden, innen fehlt bis auf eine  
Zwischenwand alles. Das Bremserhaus fehlt, das Oberlicht ist mit  
Dachpappe überklebt. Schlösser und Griffstangen entsprechen nicht der  
ursprünglichen Ausführung. Vom Untergestell ist nur der nackte Rahmen  
vorhanden, die Kopfpforten und Teile der Langträger sind abgängig.

RESTAURIERUNGSZIEL: C3 KPEV ca. 1910.

ERSATZTEILE: Untergestell ex BC3i Rinteln ist herrichtbar. Lüfter-  
Schieberteile und einige Beschlagteile im Lager. Bremserhaus aus Berlin  
vorhanden.

BAUART: (A)B3pr11 Dreiachsiger Abteilwagen (1. und) 2. Kl. mit einem Abort, Holzgerippe, Laternendach, (Bremserhaus)

HERSTELLER: Goossens, Eschweiler 1912 Fabr-Nr. 22053

LÜP: 13080 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: 5/25/--/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 07500 mm

BREMSE: ??? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (Gas) el. HEIZUNG: Dampf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach pr. Musterblatt Ib5b, von den Wagen nach Ib5a unterscheiden sie sich nur durch die 2. Kl. Ausstattung des breiten 1. Kl. Abteils und durch halbhohe Wände zwischen Abteil A und B.

GESCHICHTE: Trotz bekannter Fabriknummer ist die pr. Bahnnummer nicht genau ermittelbar, am wahrscheinlichsten erschienen Mag 1085 und 1087.

Nach Bedarfsdeckung an AB-Wagen wurde diese Gattung mit gleichen Abmessungen aber reiner 2. Kl. Einrichtung gebaut. In Kriegsfolge 1919 oder 1945 wurde der Wagen polnisches Eigentum. Bei der PKP stand er bis 1978 als 1. Kl. Wagen in Oberschlesien im Einsatz. Danach langwieriger Ankauf und Überführung nach (West)-Deutschland. Schlechter Zustand der polnischen Blech-Dachdecke war Anlaß zur Vollaufarbeitung des Daches. Bremserhaus und Inneneinrichtung konnten noch nicht ergänzt werden; der Vielfalt wegen ist die Herrichtung als pr. 1./2. Kl. Wagen wünschenswert.

BEDEUTUNG: Meitgebaute pr. Polsterklasse-Wagenbauart. Über 50 Jahre in Deutschland im Einsatz, nach Polen abgegebene Wagen bis über 70 Jahre. Modernisierte Fahrgestelle mit neuen Aufbauten noch heute in Bauzügen.

Ca. 2000 AB und B-Wagen gebaut 1904-1921, dazu weitere 1100 ähnliche BC, insgesamt 27500 Wagen 1. - 4. Kl. nach einheitlichen Baugrundsätzen.

Lange Jahre der Standard Polsterklassenwagen im Nah- und Regionalverkehr.

ZUSTAND: Untergestell, Gerippe und Dach gut, Wagen äußerlich bis auf Bremserhaus und Beschilderung komplett. Beblechung geflickt und in mäßigem Zustand, Türen und Seitenwände nicht ausgerichtet und passgenau. Rekonstruktion der Inneneinrichtung halbfertig unterbrochen. Webasto-Heizung zusätzlich eingebaut, Bremse ausgeleiert, E-Anlage unvollständig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Preuß. 1./2. Klasse Abteilwagen mit geringen Kompromissen, wie auf elektrisch umgerüsteten Gaslampen, einfacherem Abort, zus. Webasto-Heizung und von der reinen B-Bauart verbliebenen halbhohe statt geschlossenen Zwischenwänden zw. Abteil A und B.

ERSATZTEILE: Teile mod. Abort, Ms-Fensterrahmen und Türgriffe sowie weitere Beschlagteile und ehem. Gaslampen (nur 3. Kl. Version) und auch Bremserhausteile vorhanden, div. andere Teile, wie z. B. Emailkacheln für Abort, müssen noch beschafft werden.

BAUART: Dreiachsiger Abteilwagen 3. Kl. mit 2 Aborten. Holzgerippe, Laternendach, (Bremsenhaus)

HERSTELLER: Hofmann Breslau 1905

LÜP: 11700 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE:-- /--/48/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 07000 mm

BREMSE: Wpbr 14"-Vent.(!) R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (Gas) el. HEIZUNG: Dampf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach pr. Musterblatt Ib9

GESCHICHTE: Die authentische Nr. Bromberg 1941 konnte nach über 70 Jahren auf den Langträgern freigelegt werden. 1919 nach Belgien abgegeben, hielten sich die Umbauten dort in Grenzen: Abbau Bremsenhaus und 1 Abort, Umstellung auf el. Licht unter Beibehaltung der Leuchten, Verschluss Lüfter und Fenster des Oberlichtdaches, Holzfensterrahmen, belg. Gleitachslager sowie Wegfall oder unpassender Ersatz einzelner Beschlagteile und "Amputierung" der meisten Stockablagen. Nach Ausmusterung in den 60er Jahren 1972 in Mechelen/Belgien im Militärreserve-Bestand vorgefunden und angekauft.

BEDEUTUNG: Die KPEV beschaffte die bewährten 3-achs Abteilwagen von 1904 bis 1921 in verbesserter Standardausführung mit ca. 27500 Wagen 1-4. Kl. Dieser Wagen gehört zu den ersten 1300 Wagen 3. Kl., die noch die alte Innenaufteilung mit in die Abteile verschachtelten Aborten besitzt. Gut 5 Jahrzehnte bildeten diese Standardwagen die Vorort- und Regionalzüge auf Hauptbahnen schlechthin.

ZUSTAND: Untergestell gut, Dampfheizung weitgehend original erhalten, Handbremse fehlt. Gerippe muß teilweise erneuert werden. Zustand im Dachbereich nicht ersichtlich. Fehlende Teile siehe oben. 2 Türen fest verschraubt. Besatzleisten außen demontiert.

RESTAURIERUNGSZIEL: KPEV 1905 mit einigen unvermeidlichen Abstrichen

ERSATZTEILE: Speichenradsätze und Gleitlager A02, (Wendler - Luftsauger) Gestänge Lüftungsschieber, Bremshausteile vorhanden.

BAUART: Dreiachsiger Abteilwagen 3. Kl. mit 2 Aborten. Laternendach, Bremserhaus, blechverschaltetes Holzgerippe.

HERSTELLER: Gebr. Gastell, (Mainz-) Mombach, 1914

LÜP: 12640 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/50/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 07500 mm

BREMSE: Wpbr 10" R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (Gas) el. HEIZUNG: Dampf

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Musterblatt Ib9a 3. Aufl. Gaslampen auf einh. dyn. Bel. umgestellt, einfache Niederdruck-Dampfheizung belg. Bauart, zus. Webasto-Heizung.

GESCHICHTE: 1919 als Reparationsleistung an Belgien abgegeben, entging dieser Wagen der Modernisierung seiner in Deutschland verbliebenen Artgenossen mit neuen stählernen Aufbauten um 1960 herum. Er wurde um diese Zeit in die belgische Militär-Reserve überstellt, aus der er vom VVM 1972 angekauft wurde. Bei einigen Sonderfahrten noch eingesetzt, verschlechterte sich der Zustand im Freien immer mehr. Beim Ersatz der abgängigen Dauchhaut trat der schlechte Zustand zutage, der einen weitgehenden Neubau des Daches erforderte, wobei auch das Bremserhaus wiedererstand. Die Verfügbarkeit von 3 Speichenradsätzen war Anlaß zur kompletten Aufarbeitung des Fahrgestells incl. Einbau Webasto-Hz. BEDEUTUNG: Die Zeichnung Ib9a schließt die Entwicklung des pr. 3. Kl. Abteilwagens ab. Kaum modifiziert wurde 1907 - 1921 mit 12750 Stück die größte je in Deutschland beschaffte Serie gleicher Reisezugwagen gebaut, 450 sonst identische zweiachsige Wagen folgten. Insgesamt wurden 27500 Wagen 1-4. Kl. einheitlich gebaut. Die Bauform Ib9a war der pr. Abteilwagen schlechthin, Einsatz hier bis 1962, im Ausland z. T. bis ca. 1980. ZUSTAND: Dach und Untergestell sind so gut wie fertig restauriert, die nur provisorisch stabilisierten Seitenwände schließen einen Einsatz des Wagens aus. Die Innenrestaurierung ist weit fortgeschritten. Diverse belgische Teile sind wieder durch preussische ersetzt.

RESTAURIERUNGSZIEL: KPEV 1914 mit einigen unvermeidbaren Abstrichen.

ERSATZTEILE: Jetzt noch fehlende Teile müssen nachgefertigt werden.

C.2.34. D3pr11-Kasten aus KMS, Untergestell aus Pts.

010115

(wgr)

BAUART: 3-achsiger Abteilwagen 4. Kl. mit 2 Aborten. Laternendach, blechverkleidetes Holzgerippe, Bremserhaus.

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 12200 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/26 HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND ----- / 07500 mm

BREMSE: ??

R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (Gas)

HEIZUNG: (Dampf)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Vorhanden sind ein leerer Wagenkasten und ein in den Abmessungen passendes, komplettes Untergestell ex DR-Reko Wagen, das eingekürzt und möglich mit alten Kopfstücken versehen werden sollte.

GESCHICHTE: Untergestell aus im Raw Potsdam Ende 1991 zerlegtem Reko-Wagen 505023 25267-7, Wagenkasten bis Sommer 1991 Lagerraum am Reiterstellwerk des Rbf Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf (heute wieder Chemnitz). Langträger "DENSCHÜTTE"

BEDEUTUNG: Die 4. Kl. Wagen nach Musterblatt Ib11 sind nach ähnlichen Vorläufern von 1903-1922 in etwa 10300 Einheiten beschafft worden und sind damit nach den C3 Wagen nach Blatt Ib9a die am zweithäufigsten gebaute deutsche Reisezugwagen-Bauart, die kriegsbedingt auch in die Nachbarländer verschlagen, über 70 Jahre im Personenzugdienst stand.

ZUSTAND: Untergestell gut erhalten, Bremse und Laufwerk ausgeleiert, Kopfstücke müssen passend erneuert, Zugstange gekürzt werden, Kastenstützen, Trittbretthalter etc. fehlen. Wagenkasten leer, relativ gute Substanz des Gerippes, Laternendachträger wegen Schornsteinloch auf einer Seite auf 50 cm fehlend.

RESTAURIERUNGSZIEL: D3 KPEV ca. 1910.

ERSATZTEILE: Abortwände, Bremserhausteile, Notbremse, Lampen, Wendler-Luftsauger und div. andere Beschlagteile sowie Speichenradsätze vorhanden.

BAUART: 3-achsiger Reisezug-Packwagen mit Zugführeraufbau. Blechverkleideter Holzkasten, eisernes Untergestell, hoher Zugführeraufbau.

HERSTELLER: Hofmann, Breslau 1899

LÜP: 11300 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: ?? qm ZULADUNG: ????? kg ACHSSTAND: ----- / 07000 mm

BREMSE: ?? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: Gas HEIZUNG: (Dampf)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Musterblatt B13

GESCHICHTE: als ausgemusterter Hilfszuggeräthewagen 1973 von der DB im Tausch gegen die Überreste eines C3 Wagens als Schrottausgleich übernommen.

BEDEUTUNG: In den 1890er Jahren wurden bereits einige hundert ähnliche Wagen mit offener Plattform am Wagenende mit dem hohen Zugführeraufbau geliefert. Praktisch fast unverändert aber mit "zugebauter" Plattform und geschlossenen Übergängen zur Verwendung in den neuen D-Zügen wurden dann 67 Wagen dieser Bauart beschafft, denen, ohne Übergänge, bis 1921 etwa 2600 sehr ähnliche Exemplare des pr. 3x-Standard Packwagen folgten. ZUSTAND: Untergestell gut erhalten, angeschweißte Halterungen aus der Hilfszugzeit. Noch 1 original Gasbehälter mit Füllstutzen und Manometer vorhanden. Wagenkasten-Gerippe z. T. erneuerungsbedürftig, Fußboden stark abgenutzt, Inneneinrichtung fehl völlig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Äußerlich Zustand etwa 1910, innere Herrichtung zunächst verzichtbar, da auch kaum Teile vorhanden.

ERSATZTEILE: keine gezielt gesammelten Teile vorhanden.

BAUART: 3-achsiger Durchgangswagen 4.Kl mit 1 Abort, Mittelgang, Oberlichtdach und offenen Plattformen  
HERSTELLER: Van der Zypen&Charlier, Köln-Deutz Nr. 133041 / 1919  
LÜP: 12800 mm MASSE: 18600 kg PLÄTZE: --/--/--/30 HU: 03.11.76  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 07000 mm  
BREMSE: Kkpbr R/S -- t, P 15 t, B -- t, G 11 t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: HEIZUNG: Dampf  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Musterblatt B.i.17, 3. Aufl.  
Achslager 02, einteilige Bremsklötze

GESCHICHTE: Bei der DRG bekam der Wagen zuerst die Nummer Stettin 50111 später 96648 Stettin. Als Arzt-/Lazarett-Wagen kam er im 2. Weltkrieg nach Norwegen, verbleib dort und wurde 1947 zum Unterrichtswagen Xu1259 Drm. 1987 wurde er von den Freunden der Eisenbahn in Drammen vorgefunden und angekauft und dem Museum für hamburgische Geschichte für das Museum Wilhelmsburg übergeben 2001 ging er als Leihgabe an den VVM, seit 17.09.2001 ist er in Aumühle.  
vorgefundene Anschriften Drm 2.59, VV 20.300

BEDEUTUNG: 15% der KPEV-Beschaffungen waren Durchgangswagen mit Bühnen für Nebenbahnen, meist 3-achsig. Mit der hohen Oberlichtdachform entstanden 1904-1920 etwa 4500 gleichartige Wagen 2.-4. Klasse, davon ca. 1100 reine 4. Kl. Wagen dieser Bauart und weitgehend identischer Vorgängerbauarten. In Deutschland waren solche Wagen bis Anfang der 1960er im Einsatz.

ZUSTAND: Das Fahrgestell befindet sich in vergleichsweise gutem Zustand, ebenso das verschlossene Oberlichtdach. Die Seitenwandgerippe sind angegriffen und die Verblechung muß alsbald abgedichtet werden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst nur äußerliche Konservierung, Später Aufarbeitung der Seitenwände mit Einbau pr. Fenster

ERSATZTEILE: Div. Beschlagteile pr. Bauart im Lager vorhanden, keine speziell zurückgelegten Teile.

BAUART: 3-achsiger Durchgangswagen 2. / 3. Kl. mit 2 Aborten, Seiten- und Mittelgang, Oberlichtdach, je 1 offene/geschlossene Plattform  
HERSTELLER: Steinfurt/Königsberg 1914  
LÜP: 12800 mm MASSE: ?????? kg PLÄTZE: --/16/26/-- HU: . . .  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 07500 mm  
BREMSE: ?? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: (Gas) el. HEIZUNG: Dampf  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Musterblatt Ic3 2. Auflage

GESCHICHTE: Nummern(Farbe) am Langträger: Osten 1184 (eiche) Osten 744009 (weiß+gelb) 700177 Hamburg (gelb+orange) 5681 (gelb). Übernahme als Bf-Wg Wilhbg 51101. Eine Nr. vor 1919 fehlt ebenso wie eine DRG Reisezugwagennummer. Die 744009 ist an div. Innenteilen eingeschlagen. Vmtl. schon vor 1930 Umbau zum Bahndienstwagen: 1. Abteil eine Bank durch Schrank mit Schreibplatte ersetzt, 2. Abteil Küche. 3. Klasse Aufenthaltsraum ohne Zwischenwände, Abort wird Trockenraum. Bekannte Verwendung 60er Jahre: Personalwagen Hilfszug Husum, beim VVM Buffetwagen Aumühle. Am Schrank im 1. Abteil klebte ein Frachtzettel von 1937

BEDEUTUNG: Nur 15% der von der KPEV beschafften Wagen waren Durchgangswagen mit Plattformen; auch diese meist 3-achsig. Kurze Nebenbahnzüge benötigten nur wenige Polsterklasse-Abteile. Zu 850 BC-Wagen kommen ca. 1500 ähnliche reine 3. Kl. Wagen. Die ab 1904 verbesserte Bauform mit höherem Laternendach bildete langjährig den typischen pr. Nebenbahnzug. Wagen dieser Bauform in 2-4. Kl. wurden etwa 4500 Stück gebaut.  
ZUSTAND: Der Wagen befindet sich im oben beschriebenen Umbauzustand. Das Untergestell weist mangels Anstrich zunehmend Abzehrungen auf, es ist mit allem Zubehör weitgehend komplett. Das Oberlicht ist zugebaut, die Wände sind glatt (verschweißt) verblecht. Dach und Wände weisen deutliche Feuchtigkeitsschäden auf.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zweiklassiger Nebenbahnwagen preuß. oder früher Reichsbahn-Zustand, wenn als Buffetwagen in Aumühle nicht mehr benötigt.

ERSATZTEILE: Div. Beschlagteile pr. Bauart im Lager vorhanden, keine speziell zurückgelegten Teile.



BAUART: Genietetes 3-achsiges Untergestell aus Walzprofilen  
in der preuß. Regelbauart für Reisezugwagen.

HERSTELLER: Gastell, Mombach 1899

LÜP: 11800 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 07000 mm

BREMSE: Wpbr R/S t, P t, B t, G t, HBR t

BELEUCHTUNG: -- HEIZUNG: --

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Flacheisen-Achsgabeln

GESCHICHTE: Der preuß. 2./3. Kl. Plattformwagen war über die DB und die Kleinbahn Niebüll-Dagebüll an den DEV und von dort an Die Dampfeisenbahn Weserbergland gelangt. Dort wurde der Wagenkasten durch Brandstiftung total vernichtet. Als Vorsorge für einen gewünschten etwa aufzubauenden 4. Kl. Abteilwagen wurde das Fahrgestell 198? erworben und konserviert. Nachdem für den inzwischen beschafften Kasten ein besser erhaltenes und geeignetes Untergestell von einem DR Rekowagen zur Verfügung steht, ist die weitere Verwendung unbestimmt.

BEDEUTUNG: Derzeit keine relevante Bedeutung.

ZUSTAND: Kopfstücke und Träger im Plattformbereich ganz oder teilweise erneuerungsbedürftig, Bremse abgenutzt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Kein konkretes Ziel, ggf. für "Aussichtswagen" verwendbar. Derzeit als Abstellmöglichkeit für Wagenkasten benötigt.

ERSATZTEILE:

BAUART: 2-achsiges Preußisches Untergestell der Regelbauart für Packwagen.

HERSTELLER: Killing & Sohn, Hagen 1900

LÜP: 10250 mm MASSE:(6000) kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06000 mm

BREMSE: ausgebaut R/S -- t, P15,6t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Preßblech-Achsgabeln vmtl. nicht original, eingeschweißtes Sprengwerk.

GESCHICHTE: Über Die preuß. Staatsbahn, vielleicht auch direkt ab Werk gelangte der Post-Packwagen an die Westfälische Landes Eisenbahn, wo er nach entsprechendem Umbau zuletzt mit einem Dampferzeuger als Heizwagen für Sondereinsätze unter der Nummer 3331 vorhanden war. Am 9.10.74 wurde er an die AKN veräußert, wo er unverändert abgefahren und am 10.8.78 ausgemustert wurde. Am 28.12.79 als Ersatzteilspender zum VVM, Kasten war als Tauschobjekt für einen Personenwagenkasten vorgesehen, jedoch leider nicht mehr transportfähig, daher Zerlegung 1982. Die vorgesehene Zerlegung des Fahrgestells wurde zurückgestellt und der Torso als Lagerplatz für den Kasten RStE 25 verwendet.

BEDEUTUNG: Untergestell nach preußischer Norm, weitere Verwendung derzeit ungewiß.

ZUSTAND: Langträger-Untergurte teilweise abgezehrt, sonst relativ gut erhalten. Durch die Federböcke eingeschweißtes Sprengwerk nur mit Mühe entfernbar. Bremse abgebaut und eingelagert. Die Einfach-Federböcke entsprechen nicht der pr. Regelbauart (Privatbahn-Version).

RESTAURIERUNGSZIEL: Derzeit keines, ggf. als Untergestell für "Aussichtswagen" verwendbar.

ERSATZTEILE: Keine speziell vorgesehenen vorhanden.

BAUART: 2-achsiger Postpackwagen mit offener Plattform und flachem Oberlichtdach.

HERSTELLER: ???

LÜP: 10250 mm MASSE: 14000 kg PLÄTZE: / / / HU: 13.01.77 Pts

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: / 06000 mm

BREMSE: Wpbr Hbr R/S -- t, P 13 t, B -- t, G 13 t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ? HEIZUNG: ehem. Dampfheizung

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach pr. Musterblatt IIa5. Achslager 02.

GESCHICHTE: Der Wagen wurde als Schuppen ohne Gleis 1992 in Wustermark bei Berlin vorgefunden und von den Freunden der Eisenbahn ins Museum Wilhelmsburg verbracht. Angefangene Konservierungsarbeiten endeten wegen des Brandes am 15.10.94. Nachdem die Bemühungen um einen Wiederaufbau scheiterten, kam der Wagen nach Konservierung und Neuanstrich am 17.9.01 als Dauerleihgabe zum VVM Aumühle. Die DR-Nummern 872-901 und 99-53467 waren noch ablesbar. Weitere Nummern sind wegen Sandstrahlung und neuer Verblechung vmtl. am Wagen nicht ermittelbar, sodaß wenig Hoffnung auf weitere Erkenntnisse besteht.

BEDEUTUNG: Ab Ende der 1890er wurden etwa 1400 Nebenbahn-Pack-Postwagen an die preußische Staatsbahn geliefert. Eine genaue Verteilung auf die einzelnen Bauarten ist bislang nicht verfügbar. Bis 1908 waren die Wagen diesem sehr ähnlich, dann folgten längere Wagen mit geschlossener Plattform und einer Schiebetür des Packabteils.

ZUSTAND: Der Rahmen befindet sich in passablem Zustand, alle Kastenstützen wurden abgebaut und z. T. versetzt angeschweißt. Eine .p-Bremse ist weitgehend vorhanden, z. T. mit Ersatz-Dreiecken und an die Plattform verlegter Handbremse. Der Kasten ist leer und läßt die Notwendigkeit weitgehender Demontage zur Restaurierung erkennen. Die Türen des Postabteils fehlen, von den dort erforderlichen Trittbretthaltern sind nicht einmal die Schraubenlöcher im Rahmen erkennbar, ein bislang ungelöstes Rätsel.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wegen des großen Aufwandes kann zunächst nur eine Erhaltung im derzeitigen Zustand mit dem Ziel eines ordentlichen Aussehens und des Schutzes vor weiterem Verfall erfolgen. Zudem wird der Wagen dringend zur Lagerung von aus Wilhelmsburg übernommenen Wagenteilen benötigt.

ERSATZTEILE: Diverse Teile pr. Bauart sind vorhanden, die bei einer Aufarbeitung Verwendung finden können, vieles muß aber neu gefertigt werden.

BAUART: Stählerner Schnellzugwagen 1/2 Kl. ("Spitzender", "Hecht")

nach Zeichnung Be 1100

HERSTELLER: Linke Hofmann Breslau 1924

LÜP: 20610 mm MASSE: 41700 kg PLÄTZE: 12/33/--/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 03600 / 16780 mm

BREMSE: Kksbr (=KK-GPR) R/S 58 t, P 52 t, B -- t, G 35 t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: Einh. dyn. Bel. HEIZUNG: (Nuhz ?, Whz)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Selbsttragender genieteteter Wagenkasten mit hölzernem Tonnendach, Abteile mit Seitengang. Spitz zulaufende Wagenenden anstelle von Türnischen. Mehrlösige Bremse. Riemen 3000mm  
GESCHICHTE: Die erste Serie eisener deutscher D-Zugwagen wies für den HAPAG-LLOYD Seeanschluß einen hohen Polsterklasseanteil auf. Nach 40 Dienstjahren wurde der Wagen 1964 im AW Limburg zum Wohnschlafwagen 8153 Bw Hmb.-Harburg umgebaut. Wann und warum die ursprünglich vorhandenen amerikan. Drehgestelle durch neuere Görlitz II schwer Gestelle ersetzt wurden, ist unbekannt. Als Bahnhofswagen 51001 diente er anschließend als Bürowagen in Pinneberg und Maschen. Seit 1985 zunächst in Aumühle angemietet und 1989 nach Schönberger Strand als ABM-Büro umgesetzt, ging der Wagen 1998 in VVM-Eigentum über. Gebaut nach Vertrag A II 2020, wurde er als Stettin 07202 geliefert, die erste DRG-Nummer war 21054  
BEDEUTUNG: Vertreter der ersten kompletten Serie stählerner D-Zug Wagen deutscher Staatsbahnen. Gebaut A/AB/C 21/102/91 Bauart 22/23, ferner 30/100 AB/C Bauart 1926. Verzichtbar, wenn Erhaltung der Bauart anderswo sicher gewährleistet, würde jedoch ggf. empfindliche Lücke in der nahezu komplett darstellbaren Geschichte von 60 Jahren D-Zug erzeugen: Pw4üpr, C4üpr, AB4ü23, AB4ü28, PwPost4ü28, WL(ISG)  
ZUSTAND: Inneneneinrichtung fehlt, Seitengang und Räume weitgehend vorhanden, Bauzugzustand. Dachlüfter und Faltenbälge incl. Zubehör fehlen. Bauzuglüfter und Unterbauten. 4 Fenster zugeschweißt, Türen schlecht, Fensterschächte z. T. durchgerostet, Stahldach Plattformen und Segeltuch/Pappdach Mitte mäßig. Warmwasser-Zentralheizung (Bauzug). Drehgestelle rostig, kaum Farbe.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ggf. äußerliche Herrichtung, innen allenfalls 1-2 Demonstrationsabteile. Da die deutsche Ausführung der amerikanischen "Schwanenhals"-Drehgestelle beim VVM fehlt, und alle Serien-"Hechte" der Bauarten 22/23 diese besaßen, wäre die - 1993 bereits schwierige - Beschaffung und Sicherstellung sinnvoll.

ERSATZTEILE: Kaum etwas vorhanden.

BAUART: Schnellzugwagen 1/2. Kl., genietet eiserne Bauart

HERSTELLER: Linke Hofmann Breslau 1930, Vertrag 61.8911.

LÜP: 21720 mm MASSE: 45500 kg PLÄTZE: 12/36/--/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ---- kg ACHSSTAND: 14400 / 03600 mm

BREMSE: Kk-GPR R/S 60 t, P 54 t, B -- t, G 36 t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. 24V Glühl. HEIZUNG: Dampf (?)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Drehgestelle Görlitz II schwer. Wagen nach Zeichnung B.e.1100.7

GESCHICHTE: Informationen über Beheimatung, Umbauten usw. liegen nicht vor. Anfang der 50er Jahre modernisierte die DB alle 4-Achser der Bauarten der sog. "Gruppe 28". Der Wagen erhielt eine neue Innenausstattung 2./3. Kl. mit neuen Wandverkleidungen, Gepäckraufen und Polstersitzen in beiden Klassen. Mit der Auflösung der alten 1. Kl. 1956 stieg er durch Hochstufung wieder zum Wagen 1. und 2. Klasse auf. Die Codifizierung bescherte ihm 1968 die neue Nr. 508028 11016-3. 1976 wurde er von der Interessengemeinschaft Schienenverkehr Kiel angekauft und zum Vereinsheim umgerüstet. In diesem Zustand gelangte er im Januar 1991 zum VVM am Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Ab 1928 stellte die DRG 710 D-Zugwagen in genieteteter Bauart in Dienst (8 A, 236 AB, 136 ABC, 10 B, 320 C) denen ähnliche geschweißte folgten. Ab 1953 drängten moderne üm-Wagen in die hochwertigen Dienste. Ab etwa 1970 trafen erste Ausmusterungen die als Reservewagen und im Berufsverkehr bis 1983 benötigte Bauart, wobei der Mangel an 1. Kl. Wagen im Nahverkehr die Polster-Exemplare oft etwas länger leben ließ.

ZUSTAND: Nachdem die letzte Vollaufarbeitung jetzt ungefähr 30 Jahre zurückliegt, zeigt der Wagenkasten deutliche von innen nach außen strebende Korrosionsererscheinungen, die mit Spachtel und Farbe nicht mehr wirksam bekämpft werden können. Die 2 A-Abteile sind als Räume vorhanden, im Bereich der jeweils 3 B-Abteile sind Großräume. Ein Abort ist jetzt Küche, das andere leer. Die Wassertanks sind als Schrott verkauft worden. Die Lüfter über den Fenstern der Abteilseite sind noch vorhanden. Untergestell und Drehgestelle weitgehend komplett.

RESTAURIERUNGSZIEL: keine definitiven Vorstellungen vorhanden.

ERSATZTEILE: Einrichtungsteile für die A-Abteile sind teilweise beschafft worden, Teile der alten Einrichtung sollen im Güterschuppen Neuwittenbek eingelagert sein, z. B. grüne Kunstleder-Bänke für die B-Abteile und Gangtüren.

BAUART: Kombiniertes Post- und Packwagen für Schnellzüge in genieteter Stablbauart mit Zugführeraufbau und Oberlichtdach für den Post-Teil.  
HERSTELLER: Sächsische Waggonfabrik AG Werdau 1928 Vertr. 61.5552  
LÜP: 22470 mm MASSE: 44500 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . . .  
LADEFLÄCHE: 2x18qm ZULADUNG: 09500 kg ACHSSTAND: 03600 / 18750 mm  
BREMSE: Kk-GPR R/S 56 t, P 50 t, B -- t, G 34 t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Dampf, Postabteil auch Ofen  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Drehgestelle Görlitz II schwer

GESCHICHTE: Beheimatung und Einsatz des Wagens wie auch der Schwesterfahrzeuge ist derzeit nicht bekannt, dürfte aber vorwiegend in dünner besiedelten Gebieten wie den ehemaligen Ostgebieten aber ggf. auch in Schleswig-Holstein gewesen sein. Die fehlende Langträgerverkleidung deutet auf die erste der 2 Lieferungen von je 10 Wagen hin. Die DB modernisierte das Zugführerabteil, der Aufbau entfiel, die Seitenwände erhielten 2 moderne Übersetzfenster. Letzte DB-Nr.: 508092 43313-7. Als die letzten Wagen 1976 ausgemustert wurden, nahm dieser Wagen nach Ausbau der Post-Einrichtung die Modellbahn der Interessengemeinschaft Schienenverkehr Kiel auf, im Januar 1991 wurde er an den VVM abgegeben. BEDEUTUNG: Für geringes Gepäck- / Post-Aufkommen dienten oft kombinierte Wagen im Nah- und Regionalverkehr. Der Wagen gehört zu den letzten beschafften Serien und zu den wenigen für D-Züge bestimmten Bauarten. Erstmals war das zuvor separate Postabteil mit mittigem (!) Durchgang für das Bahnpersonal versehen. Knapp 3 m kürzere ähnliche reine Packwagen gab es 420 Stück, ähnliche reine Postwagen ??? Stück. ZUSTAND: Zunehmend Durchrostungen von innen nach außen an Türen, Seitenwänden und Dachkanten. Posteinrichtung fehlt, Laternendach zugemalt oder verblecht aber von außen nicht richtig dicht. Fensterkanten hochgerostet. Kasten ansonsten im letzten DB-Umbauzustand. Untergestell und Drehgestelle komplett und brauchbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: kein konkretes Ziel, zunächst nur Konservierung und Substanzerhaltung.

ERSATZTEILE: kaum spezifische Teile vorhanden, Fehlendes muß weitgehend neu gefertigt werden.

BAUART: Zweiachsiger Einheitsabteilwagen 4. Kl., auf 3. Kl. Einrichtung umgerüstet. Untergestell und Kasten Nietbauweise, hölzernes Tonnendach.  
HERSTELLER: Linke Hofmann Lauchhammer, Breslau 1924, Vertr. AII 2006  
LÜP: 13920 mm MASSE: 18220 kg PLÄTZE: --/--/52/(66)HU: ???.???.??  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 08500 mm  
BREMSE: Kkpbr R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: (Gas) E. dyn. B. HEIZUNG: Dampf (Nuhz ?)  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Zeichnung Bh400 3. Auflage. 1933 unter Ausbau eines Abortes und Einbau körpergerechter Lattensitze mit größerem Abstand zum 3. Kl. Wagen umgerüstet.  
GESCHICHTE: Von den 927 zwischen 1922 und 1927 gebauten Wagen lieferte Linke-Hofmann aus einem Los von 100 Wagen 1924 die Nr. Breslau 7345 noch nach dem preußischen Nummernschema. Die erste DR-Nummer Breslau 81650 wich 1930 der 44754 Bsl, die auch nach der Umrüstung auf 3. Kl. und der kriegsbedingten Umbeheimatung nach Altona beibehalten wurde. Nach dem Krieg wich das Gaslicht der Einheits-Kleinspannungs-Anlage. Nach Ausmusterung 5.62 Personalwagen Kassel 9653, dann Bahnhofswagen Bf. Wabern 55051: Mit Ofen, Stirnfenster und Klingel zur Kleinlok des Gleislagers. Okt. 1972 Ankauf frei Aumühle für DM 500 (!). 1989 (?) innere und äußere Überarbeitung im 3. Kl. Zustand incl. Hauptuntersuchung.  
BEDEUTUNG: Die Reparations-Abgaben zwangen die Reichsbahn nach dem ersten Weltkrieg zu größeren Beschaffungsprogrammen einfacher Einheitswagen, letztmalig auch als Abteilwagen, zweiachsig und weit überwiegend in 4. Kl. Ausführung. Zu 60 eisernen Wagen 2. und 3. Kl. kamen von 1921 bis 1928 1489 hölzerne und 1127 eiserne 4. Kl. Abteilwagen gleicher Art. Sie liefen in Hamburg und bei der DB bis 1962, bei der DR gar bis 1976.  
ZUSTAND: Der gute heutige Gesamteindruck darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die durch Feuchtigkeit verursachte Korrosion in den Hohlräumen von Wänden und Türen mangels Konservierung weiterarbeitet. Das Untergestell befindet sich noch in gutem Zustand, allerdings fehlt an vielen Stellen der Anstrich. Die Original-Verkabelung der Kleinspannungsanlage mit Bergmannsrohrkabel wurde leider vom VVM entfernt, ohne Beleuchtungsmöglichkeit entspricht der Wagen heute nicht den gesetzl. Anforderungen. Gew. 21.10.05 9400+8820kg (vorher 18460/19200).  
RESTAURIERUNGSZIEL: Innere Komplettierung, Wiederherstellung E-Anlage, Neubau der fehlenden äußeren Aufstiege.

ERSATZTEILE: keine speziell für den Wagen vorgesehenen Teile, aber einige Teile der Einheitsbauart vorhanden. Gepäcknetze der Fa. Kiron / Bangladesh sind im Wagen eingelagert, aber noch nicht montiert. Die langen Netze der Endabteile fehlen noch.

BAUART: Genieteteter Ganzstahl-Lenkachswagen mit Tonnendach, offenen Übergängen, geschlossenen Endbühnen, 5 Abteilen 2. Kl. und Mittelgang  
HERSTELLER: Linke Hofmann Breslau, 1929, Vertrag 61.8905  
LÜP: 14040 mm MASSE: 18820 kg PLÄTZE: --/40/--/-- HU: 15.10.92  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 08500 mm  
BREMSE: Kkpbr R/S -- t, P 21 t, B ?? t, G 16 t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: (Dampf Nuhz) Webasto  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Zeichnung Bi(379)01.000. Bei der Restaurierung wurde auf Neubeschaffung der Dampfheizung und Einrichtung des 2. Abortes verzichtet, die nachgerüstete Webastoheizung verblieb.  
GESCHICHTE: Dieser Wagen aus einem Baulos von 95 Wagen der Linke-Hofmann Werke wurde an die Rbd Altona mit der Nummer ?????? geliefert, die nach dem 1930er Nummernplan der 27081 wich. Vermutlich gehört der Wagen zu den 191 1937-41 auf 2./3. Kl. umgebauten Exemplaren. Die DB erneuerte die Einrichtung im 3. Kl. Umbau-Design der 50er Jahre mit kunstleder-gepolsterten Stahlrohrbänken. Um 1968, als die letzten Wagen bei der DB ausschieden, kam er als rot/weißer Beiwagen VB 9 zur Kleinbahn Niebüll - Dagebüll. 1978 an Hersfelder Eisenbahnfreunde abgegeben und im ehem. Bw Rothenburgsort abgestellt, ging er 1981 an den VVM und wurde in Aumühle bis Herbst 1992 weitgehend im Ursprungszustand wiederhergestellt.  
BEDEUTUNG: Mit Abschaffung der 4. Kl. am 7. 10. 1928 stiegen unerwartet viele Reisende von der 3. in die 2. Kl. auf, sodaß akuter Mangel an 2. Kl. Wagen auftrat. In Anlehnung an die Einheits- und Austauschbauart wurde der Bi29 innerhalb 1 1/2 Jahren konstruiert und in 1632 Exemplaren geliefert. Diese große Zahl erlaubte bald den Verzicht auf ältere 2. Kl. Wagen, der Bi29 drang selbst in die Abteilwagen-Vorortzüge Hamburgs ein.  
ZUSTAND: Bis auf den nicht voll eingerichteten zweiten Abort und die in Niebüll durch Warmluftheizung ersetzte Dampfheizung ist der Wagen weitgehend wieder im Ursprungszustand. Das Fahrwerk ist in allen Teilen aufgearbeitet und konserviert. Dies gilt auch für die Hohlräume der Wände und Decken. Lediglich einige Stellen im Fußbodenbereich und an den Fensterführungen blieben nicht voll zugänglich. Gewogen 21.10.2005 18820kg = 9560+9080? (vorher 20200).

RESTAURIERUNGSZIEL: Ist erreicht.

ERSATZTEILE: Einige überzählige Teile in Aumühle eingelagert.



C.2.73. Einheits-Durchgangswagen 4. Kl. Di27 52712 Elberfeld 930731  
(wgr)

BAUART: Genieteteter Lenkachs-Stahlwagen mit Tonnendach, offenen End-  
bühnen und Übergängen, 7 Abteilen mit Mittelgang und 2 Aborten.

HERSTELLER: Killing & Sohn, Hagen/Westf. 1927 ???

LÜP: 13920 mm MASSE: 19500 kg PLÄTZE: --/--/--/66 HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg Achsstand: ----- / 08500 mm

BREMSE: Kkpbr R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Dampf (Nuhz?)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Zeichnung Di(424)01.000. Durch  
Umbau zum Bauzugwagen fehlt die Inneneinrichtung völlig. Wagen gehört  
zu den ersten Serien der Austauschbauart.

GESCHICHTE: Lt. Deppmeyer gehört der Wagen zu 150 von Linke-Hofmann  
1927 gabauten Di (Vertrag 61.5403). Noch als 4. Kl. Wagen geliefert  
wurde er ab 7. 10. 1928 in 3. Kl. umgezeichnet. Ab 1930 neue Nr. 82889.  
Während viele Di bald 3. Kl. Bänke erhielten, wurde dieser Wagen vmtl.  
erst 1952 mit Kunstlederbänken modernisiert und um Mitte der 60er Jahre  
zum Bauzugwagen umgebaut. Ankauf 1984. Dach- und Seitenwand außen 1990  
konserviert, zugeschweißte Fenster wieder eingebaut.

BEDEUTUNG: Nach dem ersten Weltkrieg ließ die Reichsbahn zum Ausgleich  
der Kriegsverluste und Reparationsleistungen überwiegend 4. Kl. Wagen  
bauen, die meistens bereits nicht mehr als Abteilwagen sondern mit  
offenen Plattformen und Übergängen. Ab 1921 wurden 2638 Wagen noch mit  
Holzkasten und 567 mit Stahlkasten gebaut, dazu 3377 ähnliche in 3. und  
gemischtklassiger Ausführung. Die DB musterte den letzten Di27 1973 aus.  
ZUSTAND: Relativ gute Substanz. Ein Problem ist der - wie bei vielen  
"Donnerbüchsen" - nicht ausreichend stoßfeste und daher verzogene  
Rahmen, der etwa ab den Achsen zu den Wagenenden nach unten abfällt.  
Die relativ primitive 4. Kl. Inneneinrichtung muß neu erstellt werden.

RESTAURIERUNGSZIEL: 4. Kl. Einheitswagen der 20er Jahre.

ERSATZTEILE: Soweit noch aus Schrottwagen zu bergen, sind Beschläge  
usw. beschafft worden, Fenster bereits wieder eingebaut.

C.2.74. Einheits-Durchgangswagen 4. Kl. Di26 52782 Karlsruhe 930731  
(wgr)

BAUART: Genieteteter Lenkachs-Stahlwagen mit Tonnendach, offenen End-  
bühnen und Übergängen, 7 Abteilen mit Mittelgang und 2 Aborten.

HERSTELLER: Waggonfabrik Rastatt 1928

LÜP: 13920 mm MASSE: 19500 kg PLÄTZE: --/--/--/66 HU: . . .

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg Achsstand: ----- / 08500 mm

BREMSE: Kkpbr R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Dampf (Nuhz?) jetzt Ofen

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Wagen nach Zeichnung B.i.400.2. Einheitsbauart.

Nach Ausmusterung Umbau zum Wohn-Schlafwagen.

GESCHICHTE: Mit Vertrag 10.09.26 wurde die Waggonfabrik Rastatt 1926 zur  
Lieferung von 10 der insgesamt 77 Di26 Wagen beauftragt, die jedoch erst  
1928 geliefert wurden, als am 7. Oktober die 4. Kl. abgeschafft wurde.

Ab 1930 neue Nr. 82733, 1933 Umbau in Ciu26/33: 55 Pl. 3. Kl. 1 Abort  
entfällt. Bei der DB mit Kunstleder-Polstern versehen und ab 1956 als  
2. Kl. bezeichnet brachten die 60er Jahre den Umbau zum Bauzugwagen. Um  
1976 privater Ankauf, Aufarbeitung im letzten Bauzustand und Nutzung  
als Wohnwagen am Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Nach dem 1. Weltkrieg mußte die Reichsbahn den durch Kriegs-  
und Reparations-Verluste dezimierten Wagenpark ergänzen, was mit großen  
Zahlen 4. Kl. Wagen, überwiegend bereits nicht mehr als Abteil- sondern  
als Durchgangswagen mit Plattformen geschah. Nach 2638 Wagen mit  
Holzaufbau folgten 567 Stück mit Stahlkasten in gleichen Abmessungen.  
Ähnliche Wagen 3. Kl. zählten 3377 Stück. Einsatz bis in die 70er Jahre.  
ZUSTAND: Äußerlich im Bauzugzustand aufgearbeitet, fehlende Fenster  
farblich angedeutet.

RESTAURIERUNGSZIEL: Keine Herrichtung zum Museumsfahrzeug vorgesehen.

ERSATZTEILE:

C.2.75. Einheits-Durchgangswagen 3. Kl. Ci-28 ???? ?????????? 040329  
(wgr,hsc,hmö)

BAUART: Genieteteter Lenkachs-Stahlwagen mit Tonnendach, offenen End-  
bühnen und Übergängen, 6 Abteilen mit Mittelgang und 2 Aborten.

HERSTELLER:

LÜP: 13920 mm MASSE: 20300 kg PLÄTZE: --/--/58/-- HU: 07.08.84

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg Achsstand: ----- / 08500 mm

BREMSE: Kkpbr, Spindel-Hbr R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. fehlt HEIZUNG: Dampf (Nuhz?) jetzt ohne

SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

Nach Ausmusterung Umbau zum Stellwerks-Stromversorgungswagen

GESCHICHTE: Der Wagen diente von 1997(?) bis September 2002 zur  
Stromversorgung des provisorischen E43-Stellwerks Aumühle. Im Herbst  
2002 wurde er auf der Straße nach Lüneburg zur Entsorgung überführt und  
dort aus dem DB AG Bestand übernommen. Letzte Heimatbahnhof: Sonder-  
lager Geldern Nr. 608099-27015-9. Letzte HU: AW Limburg 07.08.84

BEDEUTUNG: Die ersten Neuentwicklungen der jungen deutschen Staatsbahn  
waren 4. Kl. Zweiachser, zunächst noch mit verblechten Holzaufbauten, ab  
1924 dann als Nietkonstruktion. Als 1928 die 4. Kl. entfiel, wurde der  
Ci-28 mit 1744 Stück zum meistgebauten genieteteten Austauschbau Wagen.  
450 Ci-29 und 194 Ci-30 waren weitgehend identisch. Durch den Krieg über  
Europa verteilt, standen manche Wagen über 50 Jahre im Plandienst.

ZUSTAND: Inneneinrichtung incl. Zwischenwände fehlt komplett. Ebenso  
Heizung, E-Anlage und Notbremse. Dix-Türen und diverse Einzelteile außen  
fehlen. 2 Abortfenster und ein Abteilfenster sind zugeschweißt,  
einseitig ist ein Rolltor eingebaut. Fahrgestell und Wagenkasten sonst  
in vergleichsweise gutem Zustand. Derzeit Rollenlager statt Gleitlager.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wiederherstellung im Ursprungszustand. Zunächst aber  
provisorische Herrichtung ähnlich DB-Modernisierungs-Zustand 50er Jahre  
durch AVL Lüneburg.

ERSATZTEILE: Diverse Teile vorhanden.

C.2.90. 2-achsiger Durchgangswagen 3. Klasse AKN Ci 16

060209

(hmö,hsc,wgr)

BAUART: Kurzer 2-achsiger Durchgangswagen 3. Kl. mit offenen Plattformen und Oberlichtdach ähnlich pr. Nebenbahn-Normalien

HERSTELLER: Görlitz 1898

LÜP: 9300 mm MASSE: 9920 kg PLÄTZE: / /40/ HU: Sommer 2004

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: / 04000 mm

BREMSE: Luftleitung, Hbr R/S -- t, P t, B -- t, G t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: 24V Fremdeinsp. HEIZUNG: ohne, ursprg. Brikett-Warmluft

SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

GESCHICHTE: Der Wagen wurde 1898 an AK geliefert. Am Untergestell wurde die Nr. 9 vorgefunden. Wie sicher die Nummer erkannt wurde, ist unbekannt. Görlitz lieferte 1895 2 BCi (8) 1998 3 BCi (9) 3Ci (16) und 1899 2 Ci (18). Eine BCi-Zeichnung v. 30.4.96 zeigt "Nr.1,2,3" mit LÜP 9300 und 6500 Kasten. (pr. Ci: 9200), sodaß auch ein Kastentausch nicht ausgeschlossen werden kann. Die ursprüngliche Gewichtsbremse, Holzbeplankung, Ölbeleuchtung und Unterflur-Ofenheizung entfielen später. Vmtl. in den 1930ern verkauft an Hafenbahn Nr. 42. Seit 1973 an FdE/MhG, ab 1975 Aufarbeitung in Rothenburgsort, seit 1981 Museum Bw Wilhelmsburg, seit Sommer 2001 Leihgabe an VVM.

BEDEUTUNG: Wagen nach pr. Nebenbahnnormalien 1886, die auch von vielen Kleinbahnen beschafft wurden.

ZUSTAND: weitgehend aufgearbeitet, aber nicht unbedingt nach historischen Unterlagen. Für eine Inbetriebnahme müssen Rahmen, Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtung und Handbremse vermessen und überarbeitet werden. Die Plattformtüren müssen neu gefertigt werden und die Übergänge möglichst ohne Eingriff in die historische Substanz mit Scherengittern gesichert werden. Gewogen 21.10.2005 9920kg (vorher 11000).

RESTAURIERUNGSZIEL: Einsatz im Museumszug Schönberg

ERSATZTEILE: nichts spezielles für diesen Wagen, aber div. pr. Teile vorhanden.

BAUART: Zweiachsiger Plattformwagen, hölzerner Wagenkasten mit Tonnendach, mittigem Abort, 2 Abteilen 3. Kl. und Salonraum (1 Wagenhälfte).  
HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmateriale, Görlitz 1912  
LÜP: 12100 mm MASSE: 14820 kg PLÄTZE: 17/ /18/ HU: 30.06.91  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06500 mm  
BREMSE: Kpbr, Hbr, (Hardy) R/S -- t, P 14 t, B 13 t, G 12 t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: el. 24V (ex 48V) HEIZUNG: Webasto Öl/Warmluft  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Genietetes Untergestell ähnlich pr. Bauart.  
Urspr. geschm. Speichenradsätze 95mm Schenkel, geteilte Lager. und Hardy Saugluftbremse. Stangenpuf. Abort mit geschlossenem Vor-Waschraum.  
GESCHICHTE: Zusammen mit zwei 2./3. Klasse KSchE-Wagen aus Görlitz wurde die Nr. 13 mit einem Salonabteil geliefert, vermutlich für die hohen Militärs der Batterie Tirpitz bei Schönberg. Die "unglückliche" Nummer wurde bald in "1" geändert. Freigelegte Anschriften belegen eine Hardy Saugluftbremse bis ca. 1930, Untersuchungen am 3.5.20, 3.5.26, 15.2.36, 20.12.48, 7.7.54 und 11.7.60, Neuansicht 15.6.27 und 20.7.49, sowie Dachanstrich 20.4.26 "Parbo-Lastic". Abgest. 11.7.66, Ankauf VVM 1967, Vandalismus-zerstört in Bergedorf-Süd bis 1970. Mehrfach unterbrochene Aufarbeitung 1970-1983, E-Anlage nun 24V, Guß-Tenderradsätze 95 mm Schenkel, Lager A02/17c. Webasto statt Dampfheizung bei KschE.  
BEDEUTUNG: Salonabteile bei Kleinbahnen waren eher ungewöhnlich, belegen hier aber die Bedeutung des Militärverkehrs zu den beim VVM-Haltepunkt Stakendorf früher vorhandenen Militäranlagen mit Anschlußgleisen. Der Wagen dürfte zunächst weniger für normale Reisende verwendet worden sein, nach 1945 wurde auch das -vereinfachte- Salonabteil im Berufsverkehr, aber auch für Gerichtstermine genutzt.  
ZUSTAND: Betriebsfähig, relativ guter Zustand. Potsdamer Dachlüfter und Regenrinnen fehlen. Nach Heißläufer/Achstausch nur ein original Radsatz mit Lagern vorhanden und in Aumühle eingelagert. Erhebliche Gerippe-Fäulnisschäden wurden wegen bereits fertiggestellter Innenausstattung mit Winkeleisen-Aussteifungen provisorisch stabilisiert. Übergänge mit zusätzlichen Scherengittern versehen. Lüfterschieber Salonabteil und Waschbecken beschädigt, Leibstuhl ohne Klappe und Mechanik. Dampfheizung durch Webasto, Hardy durch Kp-Bremse ersetzt, sonst nahezu Originalzust.  
RESTAURIERUNGSZIEL: Keine wesentlichen Veränderungen. Dachbereich mit Lüftern und Regenabläufen herrichten. Waschbecken und Lüfterschieber reparieren. Richtige Lager beschaffen und passende Radsätze einbauen. Weißes Glas Abortvorraum, Gepäcknetze und Deckenzierlinien Salonabteil nachrüsten. Gewogen 21.10.2005 14820 kg (vorher 14500).  
ERSATZTEILE: 1 Radsatz/Lager vorhanden, 1 fehlt. Sonst keine spezifischen Teile vorhanden.

BAUART: Kurzer Plattformwagen mit hohem Tonnendach, 5 Abteilen und 1 Abort, dabei 1 "Wechselabteil".

HERSTELLER: Beuchelt & Co Grünberg/Schlesien 1901

LÜP: 10900 mm MASSE: 12980 kg PLÄTZE: / /43/ HU: 30.12.86

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06470 mm

BREMSE: Kpbr 8", Hbr R/S -- t, P 13 t, B -- t, G 10 t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: Webasto, Dampfleitung.

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: genietetes Untergestell ähnl. pr. Bauart. Achsgabeln 30 mm erweitert, Federböcke erneuert/versetzt, <-> 30 mm kürzer. Stangenpuffer, Tender-Speichenradsätze 115 mm Schenkel, Gleitlager A01. GESCHICHTE: 1901 an Braunschweig - Schöninger Eisenbahn geliefert, Nr 2. Die Bahn besaß bis zum Ende noch den ähnlichen BCi 1. Als Nr. 15 18.7.56 an Teutoburger Wald Eisenbahn, dort Modernisierung mit Erneuerung von Seitenwänden, Fenstern, Inneneinrichtung (ohne Abort), Radsätzen. 1960 an KSchE, Bw Bornhoeved baut Abort im Wechselabteil ein, ersetzt Dampf- durch Ebersp. Hz. X12. 26.7.66 abgestellt, 26.11.1967 mit AKN VT2.12 zum VVM nach Bergedorf Süd, dort bis 1970 Vandalismus-beschädigt. Aufarbeitung Aumühle, HU 4.6.78, neu: Fallgitter, Speichenräder, Stangenpuffer. HU April-30.12.86 Aumühle, Kastenaufarbeitung, neu: Bleche, Dachhaut, Übergangstüren, Scherengitter. Seit 1976 Betriebsfahrzeug Museumsbahn. BEDEUTUNG: Typische Geschichte eines Kleinbahnwagens mit Eigentümerwechsel, Umbauten und Modernisierungen, Fahrzeug der Schönberger Bahn.

ZUSTAND: Untergestell in gutem Erhaltungszustand. Obergurte im Plattformbereich und Achsgabeln mittelfristig zu erneuern. Seitenwände nur provisorisch gerichtet, Erneuerung inclusive Kastengurte oben und unten mittelfristig erforderlich. Die zahlreichen Umbauten machen eine historische Herrichtung aufwendig und wegen fehlender Unterlagen und Teile schwierig. Der Abort gehört mit einer Zwischenwand in das mittlere Abteil, die Fenster müssten Lüftungsrahmen, alle Wände Holzfüllungen haben. Gewogen 21.10.2005 12980 kg (vorher 13200).

RESTAURIERUNGSZIEL: Solange vertretbar möglich, Einsatz im jetzigen Zustand. Bei fälliger Erneuerung der Seitenwände sollte die historische Herrichtung erwogen werden. Ggf. Ersatz der Gleitlager A01 durch A02, ursprünglich waren jedoch wahrscheinlich 95 mm Lager geteilter Bauform vorhanden. Ggf. Ersatz jetziger Tenderachsen.

ERSATZTEILE: Einige Lüftungsrahmen, vermutlich aber nicht genügend, im Lager Aumühle.

BAUART: Zweiachsiger Lenkachswagen 3. Kl. mit offenen Endbühnen und Übergängen.

HERSTELLER: AG für Eisenbahnmaterial Görlitz 1915

LÜP: 12500 mm MASSE: 12980 kg PLÄTZE: / /46+42S.HU: 07.12.90

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06500 mm

BREMSE: Kpbr K1 8"+GPW, Hbr. R/S -- t, P 14 t, B -- t, G 11 t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: el. 24V HEIZUNG: Webasto

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Untergestell genietetes Walzprofil. Beblechter hölzerner Kasten mit Tonnendach, Schiebetüren und 1 Abort. Derzeit Gleitlager A01, Scheibenradsätze und Hülsenpuffer. Lattenbänke.

GESCHICHTE: Bergedorf - Geesthachter Eisenbahn Nr. 26 bis 1953, Osthannoversche Eisenbahn Nr. 323 bis 1975, zuletzt für Schülerzüge nach Winsen, dann zum VVM. Aufarbeitung bis 1990 in Schönberg. Die bei den OHE entfernten 2 Zwischenwände fehlen weiterhin, die Endabteile hatten ursprünglich Längssitze. Abort in jetziger Form war ursprünglich so nicht vorhanden. Heute noch vorhandene Schwesterfahrzeuge: 5-fenstrig (bis Nr. 21) 14 und Kasten von 11; 6-fenstrig: 27, 35 und 47.

BEDEUTUNG: Die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn erlangte zweifelhafte Berühmtheit insbesondere durch die Bedienung der Geesthachter Rüstungsfabriken im Fracht- und Arbeiterverkehr in beiden Weltkriegen. Hierfür ist auch der Wagen 26 beschafft worden. Der Zivilverkehr wurde bereits 1953 in "fortschrittliche" Busse verlagert, die heute täglich im Stau stehen, der "26" diente dann im ländlichen Verkehr der OHE.

ZUSTAND: Aufgearbeitet und betriebsfähig. Gewogen 21.10.2005 12980 kg (vorher 14000).

RESTAURIERUNGSZIEL: Derzeit keine Veränderungen vorgesehen. Rückbau auf Gleitlager-Radsätze ist 1999 erfolgt.

ERSATZTEILE:

BAUART: Zweiachsiger Lenkachswagen mit offenen Plattformen, 6 Abteilen, hölzernem Kasten mit flachem Tonnendach und eisernem Untergestell.  
HERSTELLER: Waggonfabrik G. Lindner Ammendorf bei Halle 1907  
LÜP: 11800 mm MASSE: 12460 kg PLÄTZE: --/--/56/-- HU: 20.06.87  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06500 mm  
BREMSE: Kpbr, Hbr. K1 8" +GPW R/S -- t, P 14 t, B -- t, G 11 t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: el. 24 V HEIZUNG: Webasto - Warmluft  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Verblechter Holzkasten, Übersetzfenster, Abort, Stangenpuffer, Scheibenradsätze, Gleitlager A02, 2 ??? Zwischenwände mit Pendeltüren und rudimentären Gepäcknetzen. Dach stirnseitig abgeflacht.  
GESCHICHTE: 1907 an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn geliefert, ursprünglich außen mit senkrechten Holzbrettern verkleidet und wahrscheinlich versenkbar, oben abgerundete Holzfenster, später Kasten beblecht. Nach dem 2. Krieg bei den OHE, dort innere Modernisierung und Erneuerung der Seitenwände mit einfachen eckigen Alu-Übersetzfenstern. Herrichtung als Beiwagen für Verbrennungstriebwagen mit Schlußleuchten und Eigenheizung (Webasto) sowie rotem Anstrich. Zuletzt in Schülerzügen südlich Winsen eingesetzt. Gewogen 21.10.2005 12460kg (vorher 13000).

BEDEUTUNG: Typischer Kleinbahnwagen einfacher Bauart. Typisch auch der Weiterverkauf an andere Bahnen, langjähriger Einsatz bei der OHE im Südosten Hamburgs. Der Wagen stand fast 70 Jahre im Planeinsatz und gehörte zu den letzten im Hamburger Umland eingesetzten Plattformwagen. Als einziger Wagen steht er von Anfang an ununterbrochen im Einsatz auf der Museumsbahn. Er läßt eine Rekonstruktion mit Holzverschalung zu.  
ZUSTAND: Steht zur Hauptuntersuchung an, eine Fristverlängerung auf Grund des rel. guten Zustandes erscheint möglich. Dank der Übersetzfenster ist der beim VVM neuverblechte Kasten weiterhin ohne größere Schäden. Die baulich im OHE-Zustand befindliche Inneneinrichtung bedarf farblicher Überarbeitung. Nach Ersatz abgezehrter Träger im Plattformbereich, Konservierung des Untergestells und Überarbeitung der Bremse beim VVM ist auch das Fahrgestell ohne gravierende Schäden. Die Stangenpuffer wurden 1992/93 durch aufgearbeitete Exemplare ersetzt.  
RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst Weiterbetrieb im derzeitigen Bauzustand. Nachrüstung der unhistorischen, aus Sicherheitsgründen erforderlichen Scherengitter an den Übergängen. Bei Anfall größerer Erneuerungsarbeiten am Kastengerippe wäre ein Rückbau in den holzbeplankten Zustand wünschenswert.  
ERSATZTEILE: Keine für den Wagen spezifischen Teile vorhanden.



BAUART: 2-achsiger Kleinbahn-Plattformwagen mit genietetem Untergestell und hölzernem Wagenkasten mit Tonnendach und 3-teiligen Fenstern  
HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial, Görlitz 1906  
LÜP: 10330 mm MASSE: 12300 kg PLÄTZE: --/--/48/-- HU: ??.04.91 (?)  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 05000 mm  
BREMSE: Wpbr 8", Hbr. R/S -- t, P 9,8t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: Gas (Propan) HEIZUNG: keine  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Kastenlänge 7480 mm, ohne Abort, Stangenpuffer.  
Umgebaute Saugluftbremse Görlitzer Bauart.

GESCHICHTE: 1906 im Rahmen der Modernisierung an AKN geliefert. 9.4.53 über Fa. A. Euler AG an Salzgitter AG abgegeben für Werkspersonenzüge, später im Baudienst verwendet, nach anderen Quellen an Peine-Ilse. Von ArGe Almetalbahn übernommen und im Museumsbetrieb eingesetzt. Nov. 1992 an VVM verkauft und nach Schönberg transportiert. Richtige Nummer muß noch anhand der Daten oder alter Wagen-Anschriften bewiesen werden.

BEDEUTUNG: Einzig verfügbarer noch leidlich original erhaltener Personenwagen aus der Frühzeit der AKN, äußerlich noch weitgehend original, innen z. T. nachgebaut, Wagen besitzt noch die um die Jahrhundertwende gebräuchlichen 3-teiligen Fenster.

ZUSTAND: Fensterband/Seitenwände aufwendige Holzarbeiten, teilweise Neubau, erforderlich. Beblechung ersatzbedürftig. Bodenbretter z. T. erneuerungsbedürftig. Plattformen/Übergänge unvollständig bzw. unsicher, Untergestell im Plattformbereich stark abgezehrt. Bleche und Wassernasen z. T. kurz vor dem Abfallen. Bänke und halbhohe Wände sind z. T. nicht ganz korrekte Nachbauten. Gepäckbretter/Halter fehlen teilw. Trotz "Fristen" vor Einsatz Voll-Aufarbeitung erforderlich.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zustand AKN 20/30er Jahre. Einsatz im Museumsbetrieb wünschenswert. Wer findet Sponsoren ???

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

C.2.96. 3-achsiger Durchgangswagen 3. Klasse AKN/EBOE BC3i/C3i 7 010115  
(hmö,wgr)

BAUART: Langer 3-achsiger Durchgangswagen mit geschlossenen Platt-  
formen und Tonnendach.

HERSTELLER: HAWA - Hannoversche Waggonbau AG 1914

LÜP: 14450 mm MASSE: 18300 kg PLÄTZE: /16/40/ HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 08000 mm

BREMSE: Kpbr (K1 10"), Hbr R/S -- t, P12,8t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (el 24V) HEIZUNG: (Webasto ?)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Derzeit Mittelachse Gleitlager A02, Endachsen  
Rollenlager.

GESCHICHTE: Inbetriebnahme Juli 1914 als Nr 7. Modernisierung und Umbau  
zum C3i, dabei neue Fensterteilung und neue Fenster ohne Lüftungsrahmen.  
Bei 7 1/2 Abteilen, 1 Abort und Sitzteilung 2/3 werden 68 Plätze 3. Kl.  
genannt, die auf die Anordnung 9, 5\*10, 9 und Abort/Stellfläche im Halb-  
abteil schließen lassen. Es folgte die Umrüstung zum Triebwagenanhänger  
VB 7 mit fest eingebauten Schlußleuchten und Eigenheizung. Dann neue  
Nummer VB 2.081. An 7.12.64 Abgabe an EBOE als VB 3.081, später 3.086.  
Zuletzt waren anstelle der Lattenbänke alte Bussitze eingebaut.  
Abgestellt 1968 (?), 1973 leer vom VVM übernommen, Filmwagen Aumühle.  
1988 nach Schönberg, dort teilzerlegt abgestellt.

BEDEUTUNG: Auch Kleinbahnen, besonders in Einzugsbereich von Städten,  
benötigten lange Fahrzeuge mit großer Platzkapazität, die bei dem oft  
sehr leichten Oberbau zur Vermeidung großer Achslasten meist 3-achsig  
ausgeführt wurden. Bereicherung der Darstellungs-Vielfalt beim VVM, wo  
sonst nur zweiachsige Kleinbahn-Wagen vorhanden sind.

ZUSTAND: Inneneinrichtung fehlt, Wagenkasten und Laufwerk Mittelachse  
durch ABM teilweise demontiert. Dach undicht, Wasserschäden, z. Zt.  
mit Plane abgedeckt. Hauptbremswelle und Halterung verzogen, Elektrik  
ausgebaut. Stirnwandaufstiege als Muster an H. Hennings verliehen.  
Wagenkasten incl. Dach stark angefault bzw. Wasserschäden. Untergestell  
mittig nach oben gebogen, Ursache unklar, möglicherweise nachlassende  
Kasten-Stabilität bei zu starken Federn der Mittelachse, sonst aber in  
brauchbarem Zustand ohne größere Abzehrungen. Beblechung schlecht.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wegen fehlender Einrichtung und mehrfacher  
Modernisierung kaum originalgetreu herrichtbar, sinnvoll verwendbar  
als Buffet/Verkaufswagen mit zweckdienlicher Einrichtung, dabei  
äußerlicher Zustand als AKN C3i.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden. Im wesentlichen  
Aufarbeitung bzw. Neufertigung notwendig.

C.2.97. Kasten 2/3. Kl. mit Rahmen OHE Ci 0001 ex CW BCi 2 040210  
(hmö,hsc,wgr)

BAUART: Plattformwagen hölzerner Bauart mit Oberlicht, 1 Abteil 2. Kl  
und 4 Abteilen 3. Klasse und Verbundfenstern.

HERSTELLER: Hawa 1904

LÜP: 11800 mm MASSE: 13090 kg PLÄTZE: /08/36/ HU: -.-.-.-

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06500 mm

BREMSE: ??? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ??? HEIZUNG: ???

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Untergestell pr. Bauart. Rahmenlänge 10500,  
Plattformlänge 1000

GESCHICHTE: Nach Muster der KPEV-Nebenbahnwagen beschaffte die Kleinbahn  
Celle-Wittingen den Wagen 1904 für 7450 Mark. Vom KPEV-Muster weichen  
die größeren Plattformen und die auf 1 Abteil beschränkte Polsterklasse  
ab. Ein Abort war ursprünglich wahrscheinlich nicht vorhanden. Durch  
Triebwageneinsatz ca. 1958 überflüssig geworden, wurden Kasten und  
Rahmen ohne Laufwerk als Bahnmeisterschuppen in Winsen aufgestellt. Bei  
Geländeräumung 1974 (?) konnte er übernommen und beim Feldbahnmuseum  
Holm-Seppensen gelagert werden. 1979 (?) Verladung auf KSE-Untergestell  
125 in Rothenburgsort, 1981 überführt nach Aumühle.

BEDEUTUNG: In den beiden letzten Jahrzehnten des 19 Jh. beschaffte die  
KPEV Nebenbahnwagen fast nur mit flachem Laternendach, Doppelfenster,  
2 oder 3 Achsen und offenen oder geschlossenen Plattformen. Viele Klein-  
bahnen mieden teure Neukonstruktionen und bestellten gleiche Wagen mit  
geringen Abweichungen, so repräsentiert der Wagen eine ganze Generation  
staatlicher und privater Nebenbahnwagen, von der kaum etwas nachblieb.  
ZUSTAND: Zwar sind eine ganze Reihe Details auch im Innenraum noch fast  
original vorhanden, so ist die Substanz jedoch überwiegend schlecht. Am  
Untergestell fehlen Zugstange, Bremse, Laufwerk und Puffer, die Platt-  
formbereiche müssen weitgehend erneuert werden. Wände, Dach und Boden  
müssen total zerlegt und mit erheblichem Neuteileaufwand rekonstruiert  
werden. Die Inneneinrichtung muß anhand der vorhandenen Musterteile  
weitgehend neu gebaut werden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wiederaufbau im Zustand der Jahrhundertwende unter  
Nutzung des vorhandenen Rahmens und der brauchbaren Kastenteile. Sofern  
beschaffbar, Nutzung eines kompletteren und besser erhaltenen Unter-  
gestells. Einsatz im Museumszug wünschenswert.

ERSATZTEILE: Weitgehend komplette Bremse, Federböcke, Federn und Gehänge  
sowie Radsätze und Lager vorhanden, Beschlagteile z. T. aus Lagerbestand  
ergänzzbar.

BAUART: Hölzerner Wagenkasten mit Laternendach, 5 Abteilen 3. Kl. ohne Abort und mit 3-geteilten Fenstern.

HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial, Görlitz 1899

LÜP: 11400 mm MASSE: ?????? kg PLÄTZE: / /46/ HU: ---.---.---

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 06000 / mm

BREMSE: ????? R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (el.) HEIZUNG: ?????

SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

GESCHICHTE: Vermutlich mit Baujahr 1899 an die 1900 eröffnete Rinteln-Stadthagener Eisenbahn geliefert, ca. Okt. 1960 Kasten ohne Untergestell nahe dem Streckengleis auf 4 Bohlen als Behelfsbüro für eine Privatfirma aufgestellt. (Einstellung PV 1965). 1.10.83 Tausch gegen Straßen-Bauwagen und Transport auf K-Wagen nach Aumühle, dort Überladung auf das überzählige Fahrgestell 3331.

BEDEUTUNG: Typischer Kleinbahnwagen der Zeit um die Jahrhundertwende. Große Fenster zum öffnen sind schwer, bei den damaligen Gläsern schadanfällig und benötigen Gewichtsausgleich (Fensterheber). Die KPEV verwendete in Durchgangswagen je 2 versenkbare "Verbund"-Fenster nebeneinander, sparsame Kleinbahnen oft nur ein zu öffnendes zwischen 2 schmalen festen Fenstern, wie sonst Tür-bedingt bei Abteilwagen üblich. ZUSTAND: Der Kasten befindet sich in recht stabilem und gutem Allgemeinzustand, sodaß aufwendige Gerippe-Arbeiten größeren Stils nicht zu erwarten sind, die Plattformdächer sind etwas schlechter. Bis auf überwiegend fehlende Bänke, Gepäckraufen und Zwischenwände sind noch viele Details der Einrichtung weitgehend komplett vorhanden. Laternendach außen verschlossen, etliche Details aber noch vorhanden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Unter Verwendung des einzukürzenden Untergestells KSchE 125 wäre mit zwar beträchtlichem aber vertretbarem Aufwand ein recht repräsentativer Kleinbahnwagen aus der Zeit der Jahrhundertwende darstellbar.

ERSATZTEILE: Untergestell KSchE 125

BAUART: Küchen- und Aufenthaltswagen, Umbau aus 2x-Post-Packwagen

HERSTELLER: Waggonfabrik Gotha 1910

LÜP: 11650 mm MASSE: 11500 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . . .

LADEFLÄCHE:21,2qm ZULADUNG: 5700 kg ACHSSTAND: ----- / 06500 mm

BREMSE: Kpbr R/S -- t, P 15 t, B -- t, G 11 t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: (el. 220V fremd) HEIZUNG: (Kohleherd)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Güterwagenbauart, innen holzbeplanktes

Eisengerippe, Flaches Dach. Einseitig offene Bühne mit Übergang.

GESCHICHTE: Ehemaliger Post-Packwagen der Elmshorn - Barmstedt -  
Oldesloer Eisenbahn, zuletzt im Stückgutverkehr genutzt. Nr. EBOE 3.103.  
1971(?) an VVM, dort Nutzung als Kantinen-/Aufenthaltswagen.

BEDEUTUNG: Kleinbahn Post-Packwagen in einfacher güterwagenähnlicher  
Bauart mit offener Endbühne. Derzeit Kantine/Aufenthaltswagen.

ZUSTAND: 1992 Küche und Mannschaftsraum aufgearbeitet, Wagenkasten  
in gutem Zustand. Untergestell weitgehend gut erhalten, Bremse und  
sonstige bewegliche Teile abgenutzt, derzeit Tenderachsen mit Gleit-  
lagern A01 anstelle Doppelspeichenradsätzen mit Gleitlagern A02  
eingebaut. Postabteil fehlt, alle Räume neu aufgeteilt. Hülsenpuffer  
anstelle Stangenpuffer. 1 Schiebetür (Ladetür) Holz erneuern,  
aufarbeiten, Anstrich und Beschriftung einer Seitenwand fehlen noch.  
(Anf. 93 in Arbeit)

RESTAURIERUNGSZIEL: als Mannschaftswagen möglichst nicht weiter  
"enthistorisieren".

ERSATZTEILE: Keine für diesen Wagen spezifischen Teile vorhanden.

BAUART: Zweiachsiger Post- und Packwagen mit offener Plattform und Übergang am Packabteil und Aufbauten in Güterwagenbauart.  
HERSTELLER: Christoph & Unmack, Niesky 1939  
LÜP: 12200 mm MASSE: 15300 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 20.06.87  
LADEFLÄCHE: ?? qm ZULADUNG: 07875 kg ACHSSTAND: ----- / 06500 mm  
BREMSE: Kpbr 10", Hbr R/S -- t, P 14 t, B -- t, G 11 t, HBR -- t  
BELEUCHTUNG: el. 24 V HEIZUNG: Dampfheizung Postabteil.  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Schiebetür zur Plattform, seitl. Güterwagen-Schiebetüren am Packabteil, 2-flügelige Drehtüren am Postabteil.  
Beidseitig Briefeinwürfe. Vereinslenkachsen.  
GESCHICHTE: Post-/Packwagen mit Zugführerabteil für die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn. Ab 01. 01. 56 als Zweitbesetzung der Nummer 52 bei der AKN, zuletzt Bahnhofswagen in Kaltenkirchen, 30. 7. 73 an VVM abgegeben. Baugleich mit Wagen 35 der BGE. Nach Überarbeitung in Aumühle Einsatz auf der Museumsbahn. Abgestellt zur Untersuchung und Aufarbeitung ab Dez 1991. Bemerkung: Voller Bahnname und darunter die Wagengnummer gehören auf die Schiebetüren aufgemalt.

BEDEUTUNG: Nachbau nach altem Muster, aber mit verstärktem Laufwerk, Stoß- und Zugvorrichtungen. Obwohl wegen des späten Baujahres keine 30 Jahre im Plandienst, repräsentiert der Wagen den auf vielen Klein- und Privatbahnen jahrzehntelang bewährten kombinierten Post- und Packwagen einfachster güterwagenähnlicher Bauart, der sich von Bahn zu Bahn kaum nennenswert unterschied.  
ZUSTAND: Derzeit in Aufarbeitung, Umfangreiche Holzerneuerung erforderlich. Fahrgestell überwiegend rostig und ohne Konservierung.

RESTAURIERUNGSZIEL: letzter BGE-Zustand, Betriebsfahrzeug der Museumsbahn.

ERSATZTEILE: Wagen ist weitgehend komplett, Schadhafte oder fehlende Teile können angefertigt werden.

BAUART: 3-achsiger Lenkachs-Packwagen ohne Übergänge mit flachem Dach und hohem Zugführeraufbau mit Wagenkasten in Güterwagenbauart.

HERSTELLER: Gebr. Gastell, Mombach 1893

LÜP: 11300 mm MASSE: 13740 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ???.???.??

LADEFLÄCHE: ?? qm ZULADUNG: ?????? kg ACHSSTAND: 07500 / 03750 mm

BREMSE: Wpbr 8", Hbr R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ????? HEIZUNG: Dampfleitung

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Stangenpuffer, Gleitlager A02 m. alten Deckeln. Langträger I-Profil, geschraubte Flacheisenachsgabeln. Der Achsstand ist vielleicht nur 7m!!??

GESCHICHTE: Aus den an den Langträgern freigelegten Nummern Mainz 4402 und dann 1252 ermittelte Herr Dr. Cohausz (+ Essen) aus dem pr. Mainzer Wagenbuch das Baujahr 1898 und daß die Wagen 4401 - 4406 von einer verstaatlichten hessischen Privatbahn stammen. Herr Vetter stellte durch Ziffernvergleich fest, daß das Baujahr 1893 ist, das und die Nummer 1252 passen dann genau zur Main-Neckar Bahn. 1930 fehlen die Wagen bereits im Bestand, sind also ausgemustert bzw. verkauft.

Wann der Wagen als Nr. 951 zur LSE Lüchow kam, von wo der VVM ihn ca. 1974 übernahm, ist bislang nicht ermittelt. 1981 äußerlich überarbeitet, Umzug als Lagerraum von Rothenburgsort nach Schönberg.

BEDEUTUNG: Als süddeutsche Bauart ist der Wagen bei Vorhandensein von preuß. und norddeutschen Pw für das VVM-Museum kaum von Bedeutung; als günstiger Gelegenheitskauf einer sparsamen norddeutschen Kleinbahn besteht jedoch eine gewisse historische Relevanz. Das in etwas kleinerer Schrift vor der 1252 gefundene Kürzel H.N.D.L (nicht ganz sicher identifiziert) ist vielleicht MNDE? Main Neckar Darmstadt (Direktion)?

ZUSTAND: Alle Fenster sind zugebaut oder mit Blech anstelle von Scheiben versehen. Es sind nur die großen Schiebetüren vorhanden, mindestens 2 Drehtüren sind früher sicher vorhanden gewesen. Das Untergestell ist weitgehend unter Farbe und ohne größere Anrostungen. Die Bretter des Wagenkastens werden zunehmend schlechter.

RESTAURIERUNGSZIEL: Nach Klärung der Verwendung und der Einsatzdauer bei der Kleinbahn Lüchow-Schmarsau wäre eigentlich lediglich eine Herrichtung als Wagen dieser Bahn sinnvoll, bei der er zuletzt die Nummer 951 trug. Eine Abgabe an eine hessische Museumsbahn könnte jedoch ebenso denkbar sein.

ERSATZTEILE: keine speziellen Teile für diesen Wagen vorhanden. Es fehlt die gesamte Inneneinrichtung, alle Fenster und mindestens zwei Drehtüren in den Seitenwänden.

C.2.9C. Plattformwagen OHE Ci 1184 ex OHE 0063 ex Bi LS 3 040226  
(hmö,hsc,wgr)

BAUART: Hölzerner Plattformwagen 3. Kl. mit hohem Tonnendach, 6 Abteilen und Abort und genietetem Untergestell ähnlich pr. Bauart.

HERSTELLER: ????, 1908

LÜP: 13000 mm MASSE: 9000? kg PLÄTZE: --/--/56???? HU: ---.---.---

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / ?????? mm

BREMSE: fehlt R/S -- t, P ?? t, B ?? t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: z. ZT. 220V ext. HEIZUNG: fehlt

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Mittige Trennwand mit Drehtür, sonst halbhohe Wände mit Gepäcknetzen.

GESCHICHTE: Wagen 3 der Kleinbahn Lüneburg - Soltau, später beim Nachfolger OHE Nr. 0063. Durch Triebwageneinsatz, Einschränkung und dann Aufgabe des Personenverkehrs bei den OHE war der Wagen in den 1960er Jahren überzählig, Inneneinrichtung und ein Teil der Zwischenwände wurden ausgebaut und der Wagen als Sandwagen mit öfter wechselndem Standort verwendet. Zuletzt stand er in Lüneburg, von wo er 1988 (?) vom VVM übernommen und nach Schönberger Strand gebracht wurde, dort konserviert und zunächst als Werkstattwagen genutzt. Als Bahndienstwagen der OHE trug er zuletzt die Nummer 1184.

BEDEUTUNG: Nordeutscher Kleinbahnwagen einfacher Bauart.

ZUSTAND: Werkstattwagen, ohne Inneneinrichtung, mittlere Trennwand und Innenverkleidung z. T. vorhanden. Abortraum vorhanden. Fußboden mit Blech ausgebessert. Dachlüfter ausgebaut, Dach abgedichtet. Verblechung abgedichtet, Innen- und Außenanstrich erneuert. Endbühnen bis auf Einstiegstüren komplett. Bremsanlage fehlt vollständig. Ladetür 1999 auf Fensteröffnung mit S-Bahn-Fenster zurückgebaut. Fenster mit S-Bahn Fenstern ergänzt. Untergestell außer leichten Abzehrungen im Plattformbereich relativ gut erhalten. Seitenwände nur bedingt stabil.

RESTAURIERUNGSZIEL: eventuell Rückbau zum Personenwagen für den Museumszug.

ERSATZTEILE: Bremsteile teilweise in Aumühle verfügbar.



C.2.9D. Fahrgestell aus KSchE VB 125 ex 25 ex KS 1024 ex 14 050305  
(hmö,wgr,bbo)

BAUART: Untergestell Görlitzer Kleinbahnbauart

HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial, Görlitz 1911  
LÜP: 11650 mm MASSE:(5000) kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 06000 mm  
BREMSE: Kpbr K1 8", GP-Wechs. R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR -- t  
BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Übliche genietete Bauart aus WP235/WP145, von Saugluft auf Druckluft umgebaute Bremse Görlitzer Bauart, Vereinslenkachsen, Kegelfeder-Hülsenpuffer, Flacheisen-Achsgabeln 243mm Weite  
GESCHICHTE: 1911 kaufte die Kleinbahn Kiel-Segeberg den Ci 14 mit Hardybremse von der Görlitzer Waggonfabrik, später hieß er 1024 und bekam 1929/30 eine Druckluftleitung, 1940/41 die Druckluftbremse. Im Tausch gegen Ci 25 ging er 1952 als Ci 25" an Kiel-Schönberg. Der in Bornhöved 1955 begonnene Umbau zum VB für die MAK-Triebwagen endete erst am 28.5.62. Zum 30.5.74 ausgemustert, wurde er ausgeschlachtet am 16.6.76 an den VVM verkauft und dort der Aufbau verschrottet. Per Autobahn nach Rothenburgsort gebracht, wurde dort der Rahmen und Kasten des OHE 0001 aufgeladen und beides nach Räumung des Bw nach Aumühle überführt.  
BEDEUTUNG: Personenwagen-Fahrgestell mit der typischen Ausführung der mechanischen Bremsanlage in der Bauart für Kleinbahnen bei der Görlitzer Waggonfabrik.

ZUSTAND: Angeschweißte Reste des Stahl-Kastens noch am Rahmen vorhanden. Träger im Plattformbereich des alten Kastens abgezehrt, z. T. durch Auftragsschweißung ausgebessert, sonst brauchbarer Allgemeinzustand. pr. Einfachfederböcke 150mm, Laschen 100mm, Federn 1750\*90\*13, 9 Lagen, 2 durchgehend, Bund 160\*100, Zugstange mit Keilen und Hülsen. Flacheisen-Bremzugstange, Einfach-Achsbremshebel, geschwungene Bremsdreiecke: je ein normales und eins mit Loch für Gewinde der unter der Achse liegenden Zugstange. Geteilte Klötze 400mm, Spindel/Feder für Klotzeinstellung.  
RESTAURIERUNGSZIEL: Untergestell für Kasten RStE 25, dazu muß der Rahmen wahrscheinlich gekürzt werden.

ERSATZTEILE: Brems- und Laufwerksteile aus dem Allgemein-Bestand.

C.2.A1. Schlafwagen WL4ü 3929 ISG (616606-41356-0)

940308

(wgr)

BAUART: WL4ü 4-achsiger Schlafwagen mit Einzel- und Doppelabteilen, Anrichte, Seitengang und Faltenbalgübergängen.

HERSTELLER: Les Ateliers Metallurgique S. A., Nivelles 1949

LÜP: 23450 mm MASSE: 52000 kg PLÄTZE: 14/12/--/-- HU: 15.03.77

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 16000 / 02500 mm

BREMSE: Oerlikon O-GP-A R/S -- t, P 57 t, B -- t, G 23 t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Warmwasser / Kohleofen

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: CIWLT Typ YU, Nachbau Typ U (1929, 82 Stück)

Stahlwagen, Tonnendach, amerikanische ("Schwanenhals") - Drehgestelle.

7 Zweibett- und 4 Dreibett-Abteile

GESCHICHTE: Internationale ISG/CIWLT Einsätze bis 1975, 1977 an SEG, stationäre Mannschafts-Übernachtung Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Als Fernverkehrswagen einer in Deutschland nur in geringem Umfang eingesetzten internationalen Bauart allenfalls zur Bereicherung der Darstellungsvielfalt von Bedeutung für das VVM Konzept.

ZUSTAND: Prinzipiell komplettes Fahrzeug, Schäden an Heizung, Installation, Beblechung rostet zunehmend von innen durch.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im Zustand des Ankaufs. Verwendung als Personalwohnwagen, ggf. ein Wagenende mit 1 Abteil ausstellungsfähig herrichten?

ERSATZTEILE: Nichts vorhanden.

BAUART: WL4ü 4-achsiger Schlafwagen mit Einzel- und Doppelabteilen, Anrichte, Seitengang und Faltenbalgübergängen.

HERSTELLER: Les Ateliers Metallurgique S. A., Nivelles 1949

LÜP: 23450 mm MASSE: 51800 kg PLÄTZE: 14/12/--/-- HU: 28.01.76

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: 16000 / 02500 mm

BREMSE: Oerlikon O-GP-A R/S -- t, P 59 t, B -- t, G 23 t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Warmwasser / Kohleofen

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: CIWLT Typ YU, Nachbau Typ U (1929, 82 Stück)

Stahlwagen, Tonnendach, amerokanische ("Schwanenhals") - Drehgestelle.

7 Zweibett- und 4 Dreibett-Abteile, Türen an einem Ende zugebaut.

GESCHICHTE: Internationale ISG/CIWLT-Einsätze bis Mitte der 70er Jahre, 1980 Ankauf durch "Schlafwagen Eigentümer Gemeinschaft" und Nutzung als Wohnwagen Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Fernverkehrswagen einer in Deutschland nur in geringem Umfang eingesetzten Bauart, für Nah- und Regionalverkehr in Norddeutschland ohne Bedeutung. Für die Darstellungsvielfalt des Museums ist das originalere erhaltene Schwesterfahrzeug ausreichend und besser geeignet.

ZUSTAND: Zunehmende Durchrostungen von innen her. Wagen sonst weitgehend komplett. Neuer Außenanstrich August 1993, Neubeschriftung 1994 vorgesehen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wenn schon 2 Personal-Wohnwagen erforderlich sind, wäre ein Ersatz dieses Wagens durch eine deutsche Bauart wünschenswert. Zunächst nur äußerlich ansehnlicher herrichten.

ERSATZTEILE: nichts vorhanden.

### C.3. Güterwagen und sonstige Eisenbahnfahrzeuge

#### VORBEMERKUNGEN.

Für ein auf den Personennah- und Regionalverkehr ausgerichtetes Museum hat der Güterverkehr eher eine untergeordnete Bedeutung, jedoch war über Jahrzehnte gerade auf vielen Klein- und Nebenbahnen der gemischte Zug mit Personen- und Güterwagen üblich, wobei oft Staatsbahnwagen auf die privaten Bahnen übergingen oder diese Anteile am gemeinsamen Güterwagenpark stellen mussten. Auch in Anbetracht der großen Bedeutung des Güterverkehrs für die Bahnen sollten im Museum einige repräsentative Güterwagen vorhanden sein. Unter die sonstigen Eisenbahnfahrzeuge fallen überwiegend solche für den internen Dienstgebrauch, wie den Bau und Werkstattdienst, auch hier sollte eine Beschränkung auf wenige prägnante Beispiele ausreichend sein.

#### KURZE GESCHICHTLICHE DARSTELLUNG.

Die Entwicklung der Güterwagen seit Bestehen der Eisenbahn beschränkte sich zunächst auf die lange unter dem Begriff "Güterwagen der Regelbauart" weithin bekannten gedeckten und offenen Wagen mit ebener Lade- fläche. Mit der Verstaatlichungswelle 1878 - 1885 ging die Festlegung auf einheitliche Baugrundsätze in Preußen einher, die sich 1910 mit den "Verbandsbauarten" des Deutsche Wagen Verbandes auf alle Staats- bahnen im Reichsgebiet ausdehnte und zum Bau großer Mengen gleicher Wagen führte. Gleichzeitig entstanden möglichst auf den Fahrgestellen der Einheitswagen basierende "Specialwagen" für besondere Güter oder Versand-, Be- und Entladetechniken, eine Entwicklung, die bis heute anhält. Für unverpackte Flüssigkeiten entstanden schon früh Behälter- und Kesselwagen, die jedoch bis heute von Privatfirmen oder den Nutzern selbst beschafft und in der Staatsbahnpark eingestellt wurden. Die Reichsbahn variierte bereits die "Regelbauarten" durch Wagen größerer Ladelänge oder für höhere Geschwindigkeiten als die üblichen 65 km/h. Austauschbau und Schweißtechnik vereinfachten Herstellung und Wartung, höhere Achslasten und Tragfähigkeit erhöhten die Wirtschaftlichkeit.

Gut läßt sich bei den Güterwagen die Entwicklung der Bremsen darstellen, lange wurden die Züge nur handgebremst gefahren, wobei nur ein Teil der Wagen überhaupt Bremsen besaß und diese auf das Pfeifsignal der Lok von auf primitiven Sitzen auf den Wagendächern sitzenden Bremsern betätigt wurden, später gab es hochliegende oder auf Plattformen stehende Bremserhäuser. Die ersten einlösigigen Druckluftbremsen waren für lange Güterzüge wenig geeignet und führten zum Auseinanderreißen der Züge, erst die mehrlösigigen Bremsen der 1920er Jahre und Ausmusterung der alten Wagen mit teilweise hölzernem Untergestell erlaubte den weitgehenden Verzicht auf handgebremste Güterzüge.

Die sonstigen Eisenbahnfahrzeuge sind überwiegend Bahndienstfahrzeuge für innerbetriebliche Zwecke der Bahn oder für besondere Funktionen wie z. B. Kräne. Fast ein Jahrhundert wurden diese Fahrzeuge überwiegend mit Muskelkraft bewegt oder bedient, erst mit den 1930er Jahren begann die Entwicklung zur Motorisierung und Spezialisierung. Am Rande des Museumskonzepts sollte die Auswahl auf wenige Exemplare beschränkt bleiben, die auch sinnvoll für die Museumsbahn nutzbar sind.

VORHANDENE FAHRZEUGE (in Klammern: Eigentümer)

GÜTERWAGEN VOR KPEV:

-084-

00 Gedeckter württ. Güterwagen G 1875 (MhG)  
01 Offener, ehem. gedeckter Güterwagen badischer Bauart O 20 (VVM)

#### GÜTERWAGEN KPEV:

##### KPEV-Bauarten:

10 Klappdeckelwagen Km Berlin 17400  
11 Gedeckter 10 t Güterwagen der KPEV ("G01") G 1185 (VVM)  
12 Privateinsteller-Kesselwagen "OLEX" Nr. 529 990 (BP)  
14 Güterzuggepäckwagen Pwgpr02

##### Verbandsbauart:

21 Gedeckter 15 t Güterwagen ("G10") 50 40 947 0 113-4 (Greiffenberger)  
22 Gedeckter 15 t Güterwagen ("G10") "283" (VVM)  
23 Gedeckter 15 t Güterwagen ("G10") "284" (VVM)  
24 Flachwagen (vmtl. ex offener Güterwagen) Nr. 186 (VVM)  
25 Privateinsteller-Kesselwagen "SHELL" Nr. 582 034 (???)  
26 Privateinsteller-Kesselwagen "Schindler" Nr. xxx xxx (MhG)

#### GÜTERWAGEN DRG:

31 Gedeckter Güterwagen ("Oppeln") Glms Nr. 154 (VVM)  
32 Niederbordwagen Kklm Nr.99153 (VVM)  
33 Niederbordwagen Xltmm(s)33 (Klm 506) Nr ..749-4

#### GÜTERWAGEN DB/DR:

41 Gedeckter Güterwagen ("Bremen") Glms Nr. 247 865 (???)  
42 Offener Güterwagen ("Klagenfurt") Omm Nr. "219" (VVM)  
43 Offener Güterwagen ("Duisburg") Omm Nr. "258" (VVM)  
44 Niederbordwagen Xlm 57 Nr. 470 409 (VVM)  
47 Gedeckter Güterwagen DB Glmms 61 Nr. 150 677 / Gbs 254 (VVM)

#### GÜTERWAGEN KLEIN-UND PRIVATBAHN:

51 Gedeckter Güterwagen AKN G 105 (VVM)  
52 Niederbordwagen AKN X 150 (VVM)

#### GÜTERWAGEN WERKS-, INDUSTRIE- UND SONSTIGE BAHNEN:

62 Flachwagen ausländischer Bauart Nr. 180 (VVM)

#### SONSTIGE EISENBAHNFahrzeuge:

Vor KPEV:  
Nichts vorhanden

KPEV/Länderbahnen:

71 Kranwagen Nr. "52" ex DB/Pfalzbahn (VVM)

DRG:

Nichts vorhanden

DB/DR:

72 Skl incl. Ersatzteilspender (??? und VVM)

73 Skl-Anhänger (???)

Klein- und Privatbahn:

74 Handhebel-Draisine (groß) ex EBOE (VVM)

75 Handhebel-Draisine (klein) ex AKN/SstKb (VVM)

76 Zerlegbarer Handwagen (VVM)

Werks-, Industrie- und sonstige Bahnen:

77 Handbetriebener Schienenkran ex Hafen Hamburg (MhG)

78 Eisenbahn-Drehkran Nr. 4 ex HDW Kiel (VVM)

79 Motor-Kleinwagen (???)

81 Rollböcke 1000 mm Nr. 228 und 22 ex Industriebahn Bahrenfeld (VVM)

82 2xLore (VVM ???)

85 Handkran auf Nebenfahrzeug (MhG? FdE?)

Bemerkung: mit "\*" gekennzeichnete Fahrzeuge wurden abgegeben oder nicht übernommen

BAUART: Zweiachsiger gedeckter Güterwagen

HERSTELLER: Maschinenfabrik Esslingen Nr 4804 / 1875

LÜP: 08900 mm MASSE: kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: ZULADUNG: ?????? kg ACHSSTAND: ----- / 04000 mm

BREMSE: Hbr R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG:-----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: geteilte Gleitlager, Stangenpuffer m. geschl. Hülse

GESCHICHTE: die Vergangenheit dieses Wagens ist weitgehend unbekannt. Anlässlich des Jubiläums 125 Jahre Eisenbahn in Hamburg wurde er 1967 aus dem Bauzugwagen-Bestand entnommen und für eine Jubiläumsfahrt Hamburg - Bergedorf hergerichtet und zusammen mit der T3 Hochofenwerk Lübeck 5 eingesetzt. Danach kam er in den Bestand der Freunde der Eisenbahn und wurde von einer ABM des Museums für Hamburgische Geschichte für das Museum Wilhelmsburg überarbeitet. Der Wagen entspricht der Gattung H der königlich württembergischen Staatsbahn. Die Wagen des Baujahrs 1875 trugen die Nummern 1832-1844, die 1875 ist fälschlich aus dem Baujahr abgeleitet.

BEDEUTUNG: Die süddeutsche Bauart und das Alter des Wagens zeigen deutlich die Unterschiede zu den vorhandenen jüngeren norddeutschen Wagen.

ZUSTAND: Durch ABM aufgearbeitet. Geringe Nachbesserungen wünschenswert. Als Bahndienstwagen der KwüStsB erhielten die Wagen der Gattung H einen Unterflurkasten und Diagonalstreben, diese wurden bei der Aufarbeitung entfernt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsfahrzeug Schönberger Strand, wenn vom Aufwand möglich, betriebsfähig.

ERSATZTEILE: nichts vorhanden.

C.3.01. Offener Güterwagen badischer Bauart O Nr. 20

930731

(hsc,dre,wgr)

BAUART: kurzer Güterwagen in gemischter Eisen/Holz-Bauart, ursprünglich gedeckter Wagen, Umbau durch Abschneiden des Oberteils zum offenen Wagen

HERSTELLER: Waggonfabrik Karlsruhe 1866

LÜP: 07300 mm MASSE: 05450 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE:ca18qm ZULADUNG: ?????? kg ACHSSTAND: ----- / ?????? mm

BREMSE: Hbr auf eine Achse R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG:-----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: geteilte Gleitlager, unbereifte Hartmetall-Räder. Innere Fahrgestell-Träger Holz. Ursprünglich offener Bremsersitz auf dem Dach.

GESCHICHTE: Gebaut als G-Wagen vermutlich für die badische Staatsbahn, später an die Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn verkauft, vermutlich dort durch Abschneiden des Oberteils zum O-Wagen umgebaut. Ursprünglich war der Wagen sehr wahrscheinlich mit auf Dachhöhe angebrachter Handbremskurbel und Bremsersitz auf dem Dach ausgerüstet.

BEDEUTUNG: Güterwagen aus der Frühzeit der Eisenbahn, eines der wenigen erhaltenen Eisenbahnfahrzeuge mit teilweise hölzernem Fahrgestell.

Zusammen mit den anderen G-Wagen des VVM ist eine gute Übersicht über die Entwicklung dieser Gattung möglich.

ZUSTAND: In desolatem Zustand teilzerlegt abgestellt. Eisenteile überwiegend stark abgezehrt, Holzteile unbrauchbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wiederaufbau als G-Wagen mit Bremsersitz, dann Nutzung als Lagerwagen Aumühle.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden, abgebaute Teile eingelagert.



C.3.10. Klappdeckelwagen pr. Bauart Berlin 17400

011111  
(hsc,wgr)

BAUART: Wagen nach Musterblatt IID4 der KPEV, Gattung Km

HERSTELLER: unbekannt, Baujahr ca. 1904

LÜP: 06600 mm MASSE: 07850 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: 14,9qm ZULADUNG: 15000 kg ACHSSTAND: ----- / 03000 mm

BREMSE: Leitungswagen R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG:-----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Stangenpuffer, Gleitlager 01

GESCHICHTE: Vermutlich infolge des "Anschlusses der Ostmark" gelangte der Wagen in den 1940ern nach Österreich, wo er 1984 in St. Pölten als "Kehrichtwagen Nr.914065" entdeckt, von den Freunden der Eisenbahn angekauft und in das Museum Wilhelmsburg verbracht wurde. Nach Überarbeitung zum preußischen Zustand erhielt er die Nummer Berlin 17400, die jedoch nicht historisch nachgewiesen ist. 1985 nahm er an den Feiern 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland in Nürnberg und Bochum teil. Anlässlich der Auflösung der Wilhelmsburger Sammlung nach trotz DB-Zusage nicht erfolgtem Wiederaufbau der abgebrannten Lokhalle wurde er als Leihgabe an den VVM abgegeben.

BEDEUTUNG: Ab 1892 beschaffte die Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung für den Transport nässeempfindlicher Schüttgüter in großer Zahl Wagen mit eisernen Wänden wie bei den Kohlenwagen, aber um ein Satteldach mit Ladeklappen ergänzt. Gemäß ihrem Haupteinsatz waren die Wagen auch als "Kalkdeckelwagen" bekannt.

ZUSTAND: Farblich im KPEV-Zustand überarbeitet.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungswagen Schönberger Strand. Möglichst Hauptuntersuchung und Wiederinbetriebnahme.

ERSATZTEILE: Kaum spezifische Teile vorhanden, aber Teile für Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtung.

(hsc,dre,wgr)

BAUART: Gedeckter Güterwagen der preuß. Staatsbahn mit eisernem Untergestell und holzbeplanktem Kastengerippe, Musterblatt IIbI oder IIb8 ??

HERSTELLER: unbekannt. Händler-Schild Renner, Braunschweig

LÜP: 08300 mm MASSE: 07040 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 22.12.73 EAW

LADEFLÄCHE:17,5qm ZULADUNG: 10000 kg ACHSSTAND: ----- / 04000 mm ??

BREMSE: Leitungswagen R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 65 km/h. Nach KPEV Musterblatt ??? Geteilte Gleitachslager 13a. 1 Speichenradsatz. Bremsaufhängung vorhanden, Bremse fehlt.

GESCHICHTE: Einer der letzten erhaltenen frühen KPEV Güterwagen, bei der späteren Reichsbahn unter der Sammel-Gattung G01 geführt. Vermutlich in den 20er/30er Jahren über die Firma Renner (Braunschweig) nach Umbau (u. a. Preßblech statt Flacheisen-Achsgabeln) verkauft an die Kleinbahn Lüneburg-Soltau. Nach Ausmusterung 9. 8. 86 von der OHE an den VVM verkauft. Obwohl keine Hinweise auf ein Bremserhaus/Sitz/Stand erkennbar sind, sind offenbar originale Aufhängepunkte für eine Bremse vorhanden.

BEDEUTUNG: Von 1882 - 1892 wurden diese 10 t Wagen von der KPEV beschafft, letztes Einsatzjahr bei der DB ca. 1954. Obwohl von den Abmessungen den späteren Serien sehr ähnlich, ließ die leichte Bauart nur geringe Lasten zu und war in den schweren Zügen der Reichsbahn nur noch bedingt verwendbar, aber auf Neben- und Privatbahnen erreichten einige Wagen fast 100 Einsatzjahre.

ZUSTAND: Wagenkasten durch Auflaufstoß leicht verzogen, erhebliche Richt-Arbeiten sind zu erwarten. Die Verbretterung des Wagenkastens ist, besonders in den Türen, teilweise schlecht. Die Preßblech-Achsgabeln sind z. T. geschraubt, Nietlöcher für etwaige frühere Flacheisen-Achsgabeln sind nicht erkennbar. Aufstiegsritte und Griffe fehlen, ebenso müsste eine weitere Lade/Lüftungsklappe pro Seite vorhanden sein. Das Untergestell hat nur wenig Farbe, aber keine größeren Anrostungen.

RESTAURIERUNGSZIEL: 1. Schritt: Erneuerung der Schiebetüren, dann Konservierungsmaßnahmen und Neuanstrich, Nutzung als Lagerwagen. Später Herrichtung im KPEV-Zustand wünschenswert.

ERSATZTEILE: Keine für den Wagen spezifischen Teile vorhanden.

BAUART: Genieteteter Kesselwagen mit zwei Domen, Handbremse und Bremserhaus.

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 08500 mm MASSE: 08930 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 13.04.87

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: 10000 kg ACHSSTAND: ----- / 04000 mm ??

BREMSE: Hbr, Leitungswagen R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Beidseitige Auslaufstutzen, Mittiges Absperrventil durch Handrad im hinteren Dom zu betätigen. keine Schwallbleche. Speichenradsätze pr. Bauart, Achslager A01. Kessel 12500 l.

GESCHICHTE: Wagen stammt wahrscheinlich aus den 1890er Jahren, Privatgüterwagen der OLEX/BP mit Untergestell entsprechend den Normalbauarten der KPEV. Anfang der 1970er Jahre als Leihabe der BP an VVM. Dort Nutzung als Wasserwagen für Lokomotivwasser, zusätzlich mit stirnseitigen C-Anschlüssen versehen. Bei Unterssuehung 1987 von DB Aw Harburg wieder mit einem Bremserhaus versehen, die angeschriebene Wagennummer ist nicht authentisch, da entsprechende Unterlagen bislang nicht bekannt sind, liegt aber im passenden Nummernbereich.

BEDEUTUNG: Kessel- und andere Behälterwagen konnten wegen des direkt das Fahrzeug berührenden Ladegutes nie freizügig verwendet werden und wurden von den Bahnen selbst nur in geringem Umfang angeboten, schon um die Jahrhundertwende bildeten sie den Privatgüterwagenpark schlechthin. Werke, Handel, und Vermietfirmen stellen noch heute eine Vielzahl von speziellen Bauarten an Privatkesselwagen bei den Staatsbahnen ein.

ZUSTAND: Wagen wurden 1986/87 im DB-Ausbesserungswerk Hamburg-Harburg anlässlich einer Hauptuntersuehung wieder mit einem etwa der Bauepoche entsprechenden Bremserhaus versehen und im Aussehen der DRG-Zeit betriebsfähig hergerichtet. Die Nutzung des innen unbeschichteten Kessels als Wasserbehälter hat zu starker Korrosion geführt, die weiter fortschreitet. Schwer einsehbare Wagenteile, Knoten und Ecken sind nicht oder ungenügend konserviert und rosten beständig weiter auf. Die Stangenpuffer sind stark abgenutzt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Im jetzigen Erscheinungsbild besser konservieren.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden.

C.3.14. Güterzuggepäckwagen pr. Bauart

011111  
(hmö,hsc,wgr)

BAUART: Wagen nach pr. Musterblatt IIa13

HERSTELLER: Goossens Aachen 1907 Nr. 18222

LÜP: 08500 mm MASSE: 11200 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: 11.8qm ZULADUNG: 04000 kg ACHSSTAND: ----- / 04700 mm

BREMSE: K? R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: Gas HEIZUNG: Preßkohle

SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

GESCHICHTE: gebaut für die KPEV Nr. ????. Später an die Farge-Vegesacker Eisenbahn verkauft, dort Nr 151. 198? an Freunde der Eisenbahn, Museum Wilhelmsburg. Aufarbeitung durch ABM des Museums für hamburgische Geschichte. Nach erheblichen Brandschäden beim Lokschuppenbrand am 15.10.1994 erneuter Aufbau durch ABM. Nach Auflösung des Museums wegen entgegen Zusagen der DB nicht erfolgtem Wiederaufbaus des gemieteten Lokschuppens 2001 als Leihgabe an VVM.

BEDEUTUNG: In nicht genau ermittelter vierstelliger Stückzahl stellte die KPEV diese Güterzugbegleitwagen ab Ende des 19. Jh. in Dienst. Bis in die 1960er Jahre waren sie bei DB und DR als Arbeitsplatz des Zugführers notwendig, um die Frachtpapiere zu zu bearbeiten, Dienstpost und Expressgut zu befördern und Lampen, Schmierstoffe, Werkzeuge und sonstigen Unterwegsbedarf vorzuhalten.

ZUSTAND: Nach Aufarbeitung durch ABM überwiegend gut. Nacharbeiten zur Wasserdichtheit, Verschlußmöglichkeit und im technischen Bereich (Bremse, Achslager) notwendig. Weiter wären einige historische Korrekturen und Ergänzungen wünschenswert.

RESTAURIERUNGSZIEL: Güterzugbegleitwagen der KPEV, betriebsfähig für Museumsbahn Schönberg

ERSATZTEILE: Div. pr. Teile vorhanden, aber nicht unbedingt das, was noch fehlt.

BAUART: Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart

HERSTELLER: unbekannt, Baujahr nach DR-Unterlagen 1922

LÜP: 09600 mm MASSE: 09800 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 28.12.90

LADEFLÄCHE: 21,3qm ZULADUNG: 16500 kg ACHSSTAND: ----- / 04500 mm

BREMSE: KkG, z. Zt. nur Leitg. R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Zwar besitzt der Wagen ein langes Fahrgestell in gutem Zustand, doch fehlen Bremserhaus und Bremse, z. Zt. Rollenlagerachsen. Lade- und Lüftungsklappen nicht original.

GESCHICHTE: Der Wagen wurde zu unbekanntem Zeitpunkt bei der DRo zum Bauzugwagen umgerüstet, dabei wurde die Bremse entfernt, die Lüftungsklappen durch eine Bauzug-Bauart ersetzt und eine Veränderung an den Dachspriegel-Anschlüssen vorgenommen. Die Umrüstung auf Rollenlager war wahrscheinlich schon früher geschehen. Am 24.3.92, dem Ausmusterungstag, wurde der erst ein Jahr zuvor untersuchte Wagen im Raw Malchin der DR vorgefunden und sofort für VVM von der Zerlegung zurückgestellt. Nach Ankauf wurde Ende 1992 die Prägepoliermaschine des Werkes in den Wagen eingebaut, sodaß die woanders kaum mehr mögliche Aufarbeitung von Gleitlager-Achsschenkeln in dem Wagen möglich ist.

BEDEUTUNG: Die gedeckten Wagen der Verbandsbauart mit und ohne Bremse waren mit fast 122000 Stück von 1910 - 1927 die meistgebauten deutschen Güterwagen überhaupt, hinzu kommen zahlreiche sehr ähnliche Vorgänger-Bauarten der Länderbahnen. Anfang der 70er Jahre aus den Plandienst verschwunden, findet sich noch heute manches Exemplar als Bahnhofswagen in Nutzung.

ZUSTAND: Fahrgestell und Aufbau dank zahlreicher, an einigen Stellen blätternder Farbschichten in vergleichsweise gutem Zustand. Bremserhaus und gesamte Bremse - bis auf die Aufhängepunkte - fehlen. Original-Luftklappen fehlen. Aufbau hat die DRG-üblichen nachträglich eingeschweißten Diagonalstreben und am kurzen Ende 90° gedrehte Stirnsäulen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Innen Werkstattwagen mit Prägepoliermaschine. Bremse von überzähligem G10 übernehmen, hohes Bremserhaus neu bauen, Klappen nachbauen, Wagen äußerlich in DRG oder KPEV-Zustand herrichten.

ERSATZTEILE: Bremse von Wagen "283", in Aumühle lagernde G10-Teile und Bremshaustrepppe, Lager A01 und Gleitlagerradsätze vorhanden.

E.3.22. Gedeckter 15t Güterwagen G Nr. "283" (3080 945 4 283-1) 930920  
(hsc,dre,wgr)

BAUART: Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 09300 mm MASSE: 10300 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 05.12.72 Lb

LADEFLÄCHE:21,3qm ZULADUNG: 15000 kg ACHSSTAND: ----- / 04500 mm ?

BREMSE: Kk-G R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG:----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: DRG G10 ohne Bremserhaus, je nach Baujahr  
Bremsen nachgerüstet. Diagonalstreben und Stirnsäulen nach-/umgerüstet.  
Gleitlager A01. Ladeklappen vorhanden, Lüftungsklappen fehlen. Hülsenpf.  
GESCHICHTE: G10 (Verbandsbauart) in kurzer Ausführung ohne Bremserhaus,  
geliefert an DRG (?). Bei DB Umbau zum Bauzugwagen, dabei Entfernung  
der Lüftungsklappen und Anbau einer Bühne über den Puffern einer Seite,  
sowie Fenster und Stirnwandtür im Bretteraufbau. Je nach Baujahr war die  
jetzige Bremse und Hülsenpuffer bereits bei Indienststellung vorhanden.  
Die Gerippeverstärkungen wurden wahrscheinlich bereits von der DRG  
vorgenommen.

BEDEUTUNG: Mit fast 122000 Exemplaren zweitmeist gebauter deutscher  
Güterwagen, gebaut 1910 - 1927. Aus dem DB-Plandienst Anfang der  
1970er Jahre verschwunden, aber letzte Exemplare als Bahnhofswagen noch  
heute bei DB und DR anzutreffen. Im Deutschen Wagen Verband (DWV)  
einigten sich die deutschen Bahnen 1910 auf die Beschaffung identischer  
Güterwagen-Bauarten mit weitmöglichst gleichen Bauteilen.

ZUSTAND: Abgestellt als Lagerwagen in schlechtem Allgemeinzustand,  
Dach nur notdürftig geflickt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Als der schlechtere von 2 vorhandenen Wagen lohnt  
die Aufarbeitung kaum. Sinnvoll als Ersatzteilspender, z. B. Bremse  
für "langen" G10. Nach Freiwerden als Lager ggf. vorsichtige Zerlegung  
unter Gewinnung aller noch verwendbaren Teile und Profile. Möglich auch  
Konservierung als Bauzugwagen, Nutzung als Lager oder für Jugendgruppe ?  
ERSATZTEILE: Könnte selbst Ersatzteilspender sein. Div. G10-Teile sind  
in Aumühle eingelagert.

C.3.23. Gedeckter 15t Güterwagen G Nr. "284" (3080 945 3 749-2) 930920  
(hsc,wgr)

BAUART: Gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 09300 mm MASSE: 10300 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 13.03.75 Har

LADEFLÄCHE:21,3qm ZULADUNG: 15000 kg ACHSSTAND: ----- / 04500?mm

BREMSE: Kk-G R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: DRG G10 ohne Bremserhaus, je nach Baujahr

Bremse nachgerüstet. Diagonalstreben und Stirnsäulen nachgerüstet.

Gleitlager A01. Lade- und Lüftungsclappen fehlen. Hülsenpuffer.

GESCHICHTE: G10 (Verbandsbauart) in kurzer Ausführung ohne Bremserhaus,

geliefert an DRG (?), bei der DB Umbau zum Bauzugwagen, dabei Entfernung

der Lade- und Lüftungsclappen. Je nach Baujahr sind Hülsenpuffer und

Bremse ab Werk vorhanden gewesen. Die Verstärkung des Kastengerippes

durch Schrägstreben und Drehen der mittleren Stirnsäulen ist

wahrscheinlich schon zu DRG-Zeiten erfolgt.

BEDEUTUNG: Mit fast 122000 Exemplaren zweitmeist gebauter deutscher Güterwagen, gebaut 1910 - 1927. Um 1970 aus dem Plandienst verschwunden

aber noch lange im Baudienst verwendet. Letzte Exemplare noch heute

als Bahnhofswagen vorhanden. Im Deutschen Wagen Verband (DWV) einigten

sich die deutschen Bahnen 1910 auf die Beschaffung einheitlicher

Güterwagen-Bauarten mit weitmöglichst gleichen Bauteilen.

ZUSTAND: Abgestellt als Lagerwagen. Stahlträger in brauchbarem Zustand,

Holz erneuerungsbedürftig. Luft- und Ladeclappen fehlen. Eisenteile

besser erhalten als beim Schwesterfahrzeug "283"? Untergestell leicht

rostig, Knotenbleche z. T. in mäßigem Zustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufarbeitung als kurzer G10, danach Nutzung als Lager- oder Fahrradwagen.

ERSATZTEILE: Div. Teile von zerlegtem G10 in Aumühle eingelagert, weiterhin könnte Wagen 283 als Ersatzteilspender genutzt werden.

BAUART: Flachwagen mit Verbandsbauart-Untergestell

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 9100 mm MASSE: 6000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 04.66  
LADEFLÄCHE: 22 qm ZULADUNG: 15000 kg ACHSSTAND: ----- / 04500 mm  
BREMSE: ohne R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Flacher Plattformwagen auf Verbandsbauart-Untergestell aufgebaut. Gleitlager A01, Bremse ausgebaut. Hülsenpuffer. Plattform mit Holzboden ohne Aufbauten Halterungen usw. Breite 2800  
GESCHICHTE: Anfang 1994 wurde der Wagen von der MaK Kiel übernommen, wo er als Werkswagen gedient hatte. Das Fahrwerk gehört dem Aussehen nach zur Verbandsbauart. Noch vorhandene Niet-/Schraubenlöcher lassen vermuten, daß es sich um einen ursprünglich offenen Güterwagen handelt, der erst bei der MaK zum Flachwagen umgebaut wurde. Die Luftdruckbremse wurde komplett entfernt.

BEDEUTUNG: Derzeit nur für Bahndienstzwecke der Museumsbahn vorgesehen, ist jedoch kein erhaltenes Exemplar der früher häufigen offenen Wagen der Verbandsbauart bekannt.

ZUSTAND: Rel. guter Allgemeinzustand, Untergestell weitestgehend unter Farbe, keine größeren Korrosionsschäden oder Aufstoßschäden vorhanden. Luftdruckbremse fehlt völlig, war aber vorhanden gewesen. Offenbar kurze Bauart ohne Handbremse/Bremserhaus. Zum Teil sind nicht passende Tragfedern und Laschen eingebaut: Je 1 Satz Federn ca. 1000 mm und 1080 mm sowie entsprechend angepasste Federlaschen. Federbock-Lochabstand 1210 mm. 1999 im Tausch Rollenlagerradsätze mit abgefahrenem QR-Maß ex Ci 26 eingebaut.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst Nutzung unverändert als Bahndienstwagen der Museumsbahn. Spätere Wiederherrichtung als O-Wagen denkbar.

ERSATZTEILE: Div. Teile von zerlegtem G10 in Aumühle eingelagert.



BAUART: Genieteteter Kesselwagen mit Bremserhaus und Untergestell der Verbandsbauart, Hülsenpuffern, Scheibenradsätzen und Gleitlagern A01.  
HERSTELLER: unbekannt Bj. ca. 1915-1918  
LÜP: 8800 mm MASSE: 12530 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 23.07.57  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: 180 hl ACHSSTAND: ----- / 4000 mm  
BREMSE: Hbr, Kkg Lastw.12/17t R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Spindel-Hbr u. Notbremszug im Brh. Kessel mit 1 Fülldeckel, Entlüftungsventil; beidseitigem Auslauf mit Absperrventilen. Aufstiege, Laufbretter, Geländer beidseitig. Schrift+Schilder "SHELL"  
GESCHICHTE: Privatkesselwagen für brennbare Flüssigkeiten einer großen Mineralölgesellschaft. Beheimatung und Einsätze sind nicht bekannt. Ca. 1987/88 wurde der Wagen von der Fa. Krebs gesandstrahlt, im AW Harburg der DB für das Shell-Museum aufgearbeitet und dort zusammen mit einer Dampfspeicherlok aufgestellt. Nach Aufgabe der Museumspläne der Shell wurde der Wagen 1995 an die Fa. Krebs übergeben, die ihn an den VVM weitergab. Am 23.08.95 gelangte der Wagen auf der Straße nach Kiel und von dort weiter zum Schönberger Strand zum VVM.

BEDEUTUNG: Kessel- und andere Behälterwagen konnten wegen des direkt das Fahrzeug berührenden Ladegutes nie freizügig verwendet werden und wurden von den Bahnen selbst nur in geringem Umfang angeboten, schon um die Jahrhundertwende bildeten sie den Privatgüterwagenpark schlechthin. Werke, Handel, und Vermietfirmen stellen noch heute eine Vielzahl von speziellen Bauarten an Privatkesselwagen bei den Bahnen ein.  
ZUSTAND: Der Wagen ist ohne Rost in gut aufgearbeitetem Zustand, einseitig etwas vermoost. Schraubenkupplungen und Spindelbremse sind gangbar gemacht, der Bremszylinder wurde zerlegt und eingefettet. Die Achslager sind neuwertig, die Tragfederbolzen 20 mm zu lang. Eine Hauptuntersuchung und Inbetriebnahme im Museumsbetrieb lässt keine größeren Arbeiten erwarten.

RESTAURIERUNGSZIEL: Verbleib im DB-Zustand der 50er Jahre. Nach Prüfung der historischen Korrektheit sollten die möglicherweise unhistorischen "SHELL"-Schilder an den Laufsteggeländern entfernt werden.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden.

C.3.26. Kesselwagen Verbandsbauart Oelwerke Schindler 502 765 P 011111  
(hmö,wgr)

BAUART: Genieteteter Kesselwagen der Verbandsbauart, Ladegut: Petroleum,  
Gasöl.

HERSTELLER:

LÜP: 08150 mm MASSE: 09690 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: ZULADUNG: 19200 ltr ACHSSTAND: ----- / 04000 mm

BREMSE: Hbr R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG:-----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Kessel heizbar

GESCHICHTE: bislang keine Erkenntnisse.

BEDEUTUNG: Kesselwagen wurden wegen der speziellen Verwendung stets nur von Werken selbst oder von Vermietern betrieben, sodaß genaue Unterlagen über Anzahlen und Bauarten kaum ermittelbar sind. Der Wagen ist ein nahezu unverändert erhaltenes Exemplar der in großer Zahl ab 1909 nach den Normen des deutschen Wagenverbandes entstandenen Einheitswagen, die über ein halbes Jahrhundert den deutschen Bahn-Güterverkehr dominierten.  
ZUSTAND: Aufgearbeitet und weitgehend gut erhalten.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im jetzigen Bauzustand, Möglichst HU und Verwendung im Museumszugbetrieb.

ERSATZTEILE: Nichts spezielles vorhanden, aber div. pr./DWV Teile vorrätig.

C.3.31. Gedeckter schnellaufender Güterwagen Glms Nr. 154 050305  
(hsc,dre,wgr,bbo)

BAUART: Glms DB-BANr 200, DRG Gattungsbezirk "Oppeln", Gmhs 30

Zeichnung 634.01.000.00.01, Gattungsnummer 634

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 09800 mm MASSE: 11500 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 24.08.71

LADEFLÄCHE:21,2qm ZULADUNG: 20000 kg ACHSSTAND: ----- / 06000 mm

BREMSE: HiK-GP, Handbremse R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Schnellläufer (Hg 100 km/h), ursprünglich mit Dampfheizleitung ausgerüstet. Ebenes Sprengwerk, Gleitlager A01.

Geschweißte Bauart mit Bretterverschalung.

GESCHICHTE: geliefert an die DRG, 1950 bereits bei KSchE vorhanden. Dort Bremsumbau von HiK-GP auf KPbr mit GP-Wechsel. Bremserhaus und Luft-/Ladeklappen spätestens 1956 nicht mehr vorhanden. Mit Abstellung des alten Gerätewagens am 15.8.64 Nutzung als Gerätewagen. Bekannte

Untersuchungsdaten: 20.10.1950, 09.10.1959, 7.10.1965, 24.8.1971. 1977 an VVM verkauft.

BEDEUTUNG: Ab 1937 wurden 28077 Wagen der Gattung "Oppeln" gebaut, davon 6150 mit Bremserhaus. Die Wagen der 1. Serie hatten Spurwechsel-Radsätze für die russische Breitspur (1524 mm). Die Handbremswagen und weitere hatten Dampfheizleitungen, einige auch el. Heizleitung. Bis Ende der 1950er Jahre waren sie z. T. in den EUROP-Park eingestellt, 1979 wurden bei der DB die letzten Wagen ausgemustert.

ZUSTAND: Eisenteile gut erhalten, Wagenkasten neu verbrettert, Bremserhaus fehlt, Bremse z. T. demontiert. Lade- und Luftklappen fehlen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wiedereinbau von Bremse, Bremserhaus und Klappen, Komplettierung im frühen DB-Zustand, Nutzung als Gerätewagen für Bahnmeisterei.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

C.3.32. Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Klm Nr. 99153 CC 930920  
(hsc,wgr)

BAUART: Langer 2x-Flachwagen mit steckbaren Wänden.

DRG-Bauart Rmmo 33, Gattung 774, Zeichn. Fwg 408.01.1 oder 407.01.1

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 12100 mm MASSE: 09100 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 06.02.88 ?

LADEFLÄCHE:28,4qm ZULADUNG: 24500 kg ACHSSTAND: ----- / 08000 mm

BREMSE: Hik-P

R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geschweißte Bauart, Wände aus zwei übereinander liegenden Brettern mit senkrechten T-Profilen zum Einstecken.

Sphärisches Sprengwerk. Gleitachslager A01. Runde Rungenstecklöcher.

GESCHICHTE: Die Wagen der DRG-Bauarten Rmms 33 wurden ab 1940 beschafft.

Dieser Wagen wurde von der DB zuletzt im Baudienst verwendet und etwa 1980 ausgemustert und an den VVM abgegeben. Das Fahrgestell entspricht

der DRG-Bauart Rmms 33 mit Bremserbühne, die aber nicht vorhanden ist.

Die Seitenwände sind niedriger und leichter ausgeführt, als in der

Skizze des Rmms 33 ausgeführt, außerdem fehlen die Rungen, die untere

Reihe Rungenhalter ist jedoch vorhanden. Ob eine Bauart Rmmo 33 (ohne

Rungen) original gebaut wurde oder als Umbau ggf. nur für den Baudienst

entstand, ist noch unklar. Die Nummer 99153 ist wohl ein reines

Phantasieprodukt ohne historischen Hintergrund.

BEDEUTUNG: Im jetzigen Bauzustand ist der Wagen wahrscheinlich nie im

Regeldienst, sondern nur in Baudienst verwendet worden und somit von

geringer historischer Bedeutung.

ZUSTAND: Wagen wurde im Jahre 1988/89 im DB AW Hamburg-Harburg untersucht und aufgearbeitet und optisch als Kranschutzwagen hergerichtet.

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufgrund des guten Zustandes und des geringen historischen Wertes Nutzung als Kranschutzwagen. Tausch gegen einen repräsentativeren Rungenwagen wäre wünschenswert.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden.

C.3.41. Gedeckter schnellaufender Güterwagen Glms Nr. 247 865 060209  
(hsc,dre,wgr)

BAUART: Glms DB-Bauartnummer 202, früher Gms 39 (Bauart CSR)

Zeichnung Fwg 1058.01.1 später Fw 637.01.000.01.00, Gattnr. 637

HERSTELLER: Skoda 1949

LÜP: 10700 mm MASSE: 10580 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 00.07.31?

LADEFLÄCHE:23,8qm ZULADUNG: 20000 kg ACHSSTAND: ----- / 06000 mm

BREMSE: Hik-GP, Handbremse R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Tschechische geschweißte Bauart, ebenes Sprengwerk, Gleitlager A01. Holzverschalung, Bremserhaus. Belegtes Holzdach, ursprünglich mit dünnem Blech, später PVC-Plane belegt.

GESCHICHTE: Geliefert von Skoda an die DR brit-US-Zone 1949. 1976 im Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau ausgemustert und nach Ausbau der Druckluftbremse an die Firma Kölln-Flocken in Elmshorn als Lagerwagen verkauft. Von dort 1989 an den VVM weiterverkauft. Die letzte DB-Nr. war 2080 113 5 003-9. Alle Wagen waren anfangs in den EUROP-Wagenpark eingestellt und international freizügig verwendbar. Die letzten Wagen der Bauart schieden 1979 aus dem Plandienst aus, nachdem sie sich für eine in der Not beschaffte fremde Bauart relativ lange unverändert im Einsatzbestand gehalten hatten. Letzte Untersuchungen: REV 30.01.73 Har, Br2 25.07.75 Ke

BEDEUTUNG: 1949 beschaffte die Eisenbahnverwaltung der "Brit-US-Zone" zur Linderung des großen Wagenmangels auch Wagen im Ausland, so auch 2330 gedeckte Wagen tschechischer Bauart und reihte diese in den Gattungsbezirk "Bremen" ein. 930 dieser Wagen besaßen eine Luftdruckbremse, Handbremse und Bremserhaus und waren für Hg 100 km/h zugelassen, die anderen waren Leitungswagen und nur für 80 km/h zugelassen.

ZUSTAND: Voll aufgearbeitet und seit Mitte 2000 in Schönberg im Einsatz Vom Ursprungszustand weicht die Dachbespannung ab, silbern gestrichene Kautschukplane anstatt gefalztem Blechdach. Die fehlende Bremse wurde von einem Spurwechselwagen übernommen. Gewogen 21.10.2005 10580 kg (vorher 10860).

RESTAURIERUNGSZIEL: Restaurierung abgeschlossen. Die Wiederherstellung des Eisenblechdaches ist aus Haltbarkeitsgründen wenig sinnvoll. Wenn der vor einer Barmbecker Schule aufgestellte Wagen gleicher Bauart abgängig ist, sollte dessen original-Bremse geborgen werden.

ERSATZTEILE:

BAUART: Omm 35 DB-Bauart E 030 ? Gattungsbezirk "Klagenfurt"

Zeichnung Fwg 1054.01.1

HERSTELLER: Düwag 1950

LÜP: 10000 mm MASSE: 09600 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 11.01.77 Lb

LADEFLÄCHE:23,6qm ZULADUNG: 20000 kg ACHSSTAND: ----- / 05100 mm 5,4m?

BREMSE: HiK-G

R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geschweißte Bauart, Holz-Fußboden und Seitenwandverschalung, Doppelschakenlaufwerk, Rollenlager DB, Stirnwand-Doppeltüren, Preßblech-Seitentüren.

GESCHICHTE: Geliefert an DB, 1961 in Limburg zum Bauzugwagen umgebaut.

Zuletzt als Bahndienstwagen beim Gleisbauhof Hanau eingesetzt, ca. 1980 an VVM.

BEDEUTUNG: 1949/50 beschaffte die DB diesen Typ in 144 Exemplaren mit und ohne Bremserbühne und reihte ihn in den Gattungsbezirk "Klagenfurt" ein. Zur Weiterentwicklung und Erprobung waren die Wagen mit überkritischem Laufwerk (Doppelschakengehänge, 5,10 m Achsstand) versehen. Es waren die letzten offenen Wagen mit Bretterwänden. Als relativ moderne Splittergattung für das VVM-Museum von geringerer Bedeutung.

ZUSTAND: Fußboden erneuerungsbedürftig, Konservierungsarbeiten an Aufbauten und Fahrgestell erforderlich. Die Doppel-Drehtüren sind wahrscheinlich ein Umbau für den Baudienst, original müssten Kipp-Stirntüren vorhanden gewesen sein. Das Untergestell ist relativ gut erhalten und nur stellenweise leicht rostig, die Wandbretter sind in mäßigem bis schlechtem Zustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Konservierung im derzeitigen Zustand, ggf. Nutzung zur Lagerung schwerer Einzelteile

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden.

BAUART: Omm 37, DB-Bauart E 031, Gat.-Bez. "Duisburg"

Zeichnung Fwg 1024.01.1 später Fw 741.01.000.01.00, Gattungsnummer 741

HERSTELLER: Officine Milano 1949

LÜP: 10000 mm MASSE: 08090 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 17.09.75 Har

LADEFLÄCHE: 23,6qm ZULADUNG: 29000 kg ACHSSTAND: ----- / 06000 mm

BREMSE: Leitungswagen R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geschweißte Bauart, Holz-Fußboden und Seitenwandverschalung, Gleitlager A01, Stirn-Kipptüren, Preßblech-Seitentüren. Ebenes Sprengwerk.

GESCHICHTE: 1949 in Mailand für die DB gebaut, in den 1970er Jahren Bahndienstwagen, Verwendung als Müllwagen in Aumühle, dann an VVM.

In Dienst gestellt als 857 204, 1. UIC-Nr. nn 80 502 6 262-n, später nn 80 941 8 258-n. Bekannte Untersuchungen: 4.52 Sz, 7.60 Srb4, zuletzt 17.9.75 Har

BEDEUTUNG: In den Jahren 1948 - 1952 beschaffte die DB zur Behebung des Wagenmangels größere Stückzahlen offener und gedeckter Wagen im Ausland. 1950 war der Omm 37 in 24498 Exemplaren mit und ohne Bremse vorhanden, 1973 waren letztmalig nun als E 031 typisierte Wagen im Einsatzbestand nachgewiesen. Der Omm 37 ist bis auf Sprengwerk und Blechtüren nahezu bauartgleich mit dem erstmals 1940 gebauten Omm 34 "Klagenfurt".

ZUSTAND: Fahrgestell und Fußboden in sehr schlechtem Zustand, Kopf-Stücke und andere Fahrgestellteile z. T. stark abgezehrt, Aufbauten in mäßigem Zustand. Neuer Fußboden und erhebliche Schweißarbeiten am Fahrgestell erforderlich, Total-Konservierung notwendig. Derzeit wird weiterer Verfall durch Abplanung verzögert.

RESTAURIERUNGSZIEL: Da es sich um eine relativ moderne Güterwagenbauart handelt, erscheint nur eine Wiederherstellung als Lagerwagen sinnvoll (schwere Einzelteile). Allerdings dürfte ein typischer offener Wagen mit Holzwänden in der Sammlung nicht fehlen, der vorhandene umgebaute Omm 35 ist als moderne Splittergattung dazu noch weniger geeignet.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden.

C.3.44. Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Xlm Nr. 470 409 930920  
(hsc,wgr)

BAUART: Xlm 57 später Klm 505.

Zeichnung Fwg 821.01.000.01, Gattungsnummer 821.

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 10600 mm MASSE: 09300 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: . .88

LADEFLÄCHE:24,5qm ZULADUNG: 21000 kg ACHSSTAND: ----- / 06400 mm

BREMSE: Kk-G R/S -- t, P -- t, B -- t, G ?? t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geschweißte Bauart, Sphärisches Sprengwerk, Rollenlager DB, ursprünglich Gleitlager A01. Die 40 cm hohen Wände sind rundum aushebbar.

GESCHICHTE: Baujahr etwa 1957. 1988 vom dem DB-Baudienst zur Zerlegung abgegeben, Aufarbeitung im AW Harburg und Abgabe an VVM 1988.

BEDEUTUNG: Ab 1957 beschaffte die DB den Xlm 57 (später Klm 505) in den 3 üblichen Varianten Leitungs-, Brems-, und Bremswagen mit Handbremsstand. Die Zahlenangaben schwanken zwischen ca. 3000 und den im Nummernplan 1968 genannten 3 Reihen von 3010, 1500 und 2497 Nummern. Mit ausgehobenen Wänden konnten auch Kfz geladen werden. Nach nur ca. 20 Dienstjahren begann die Abgabe an den Baudienst bzw. die Ausmusterung. ZUSTAND: 1988 im DB-Ausbesserungswerk Hamburg-Harburg betriebsfähig aufgearbeitet und konserviert. Die schwarz abgesetzten Eisenteile der Wände sind zwar optisch ansprechend, dürften im praktischen Bahn-Alltag jedoch nicht vorgekommen sein. Das Untergestell beginnt wieder zu rosten.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im gegenwärtigen Zustand. Ersatz durch ein besser zum gesetzten Zeitrahmen passendes Fahrzeug wäre wünschenswert, allerdings sind die Wagen nach bereits veralteten Grundsätzen konstruiert und ähneln älteren Bauarten.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.



C.3.47. Gedeckter Güterwagen DB Glmms 61 Nr. 150 677 - Gbs 254 990117  
(hmö,wgr)

BAUART: Glmms61 / Gbs 254

HERSTELLER: Deutsche Industrie Werke Bln-Spandau 1962, Fabr.Nr. 27/5.29  
LÜP: 14000 mm MASSE: 13050 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: .04.86  
LADEFLÄCHE: 33 qm ZULADUNG: 26500 kg ACHSSTAND: ----- / 08000 mm  
BREMSE: KE-GP R/S -- t, P ?? t, B -- t, G ?? t, HBR -- t  
BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Kasten Stahlgerippe mit Kh-Holzplatten, Dach  
1,5mm StCu, Rollenlager DB, Doppelschaken-Laufwerk, 8 Luftklappen.  
Hg 100 km/h bis 22,5 t Achslast, Lastgr. A/B/C 18,5/22,5/26,5 t  
GESCHICHTE: Der DB-Verkehrsdienst forderte in den 50er Jahren G-Wagen  
mit 12,5 m Ladelänge. Ab 1961 wurden über 10.000 Wagen neu oder unter  
Verwendung von Teilen älterer Wagen gebaut, wobei ein Trapez-Sprengwerk  
die Längs-Stabilität sicherstellte. Wagen mit Handbremse sind 500 mm  
länger, einige Wagen erhielten E-Heizleitung. Die Geschichte dieses  
Wagens ist noch nicht genau ermittelt, zuletzt diente er als Bahnhofs-  
wagen 51 038-8 in Altona (?).

BEDEUTUNG: Die Bauart ist die letzte für die DB in großer Stückzahl  
gefertigter "klassischer" G-Wagen und stellt den Endpunkt einer über  
100 Jahre andauernden Entwicklung dar.

ZUSTAND: Guter Allgemeinzustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Im jetzigen Zustand erhalten, Lagerwagen.  
Ersatz für angemietete DB-Wagen.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

C.3.51. Gedeckter Güterwagen mit Bremserbühne AKN G Nr. 105 940522  
(hsc,wgr)

BAUART: Gedeckter Güterwagen mit genietetem Untergestell pr. Bauart,  
bebretterm Eisengerippe, flachem Dach und überdachter Bremsplattform.  
HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial, Görlitz 1906  
1 LÜP: 08610 mm MASSE: 09330 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt  
1 LADEFLÄCHE:20,4qm ZULADUNG: 10000 kg ACHSSTAND: ----- / 04000 mm  
BREMSE: Hbr, Leitungswagen R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR ?? t  
BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Vermutlich mit Heberlein-Seilzugbremse gebaut,  
wahrscheinlich aber auch nur als Leitungswagen. Gleitachslager A02/17c,  
Schmiede-Speichenradsätze mit 95 mm Schenkeln. Stangenpuffer.  
GESCHICHTE: Gebaut für Altona-Kaltenkirchen-Neumünster als Milchwagen,  
der oft Personenzügen beigegeben wurde. Später Nutzung als normaler  
G-Wagen, Bahndienstwagen und Lagerraum. 1973 an VVM verkauft.

BEDEUTUNG: Typischer Kleinbahn-Güterwagen, der auch nach Hamburg fuhr.

ZUSTAND: Wagen dient als Lagerwagen. Die Verbretterung zeigt  
zunehmenden Verfall, läßt sich jedoch mit einigen Ausbesserungen und  
Neu-Anstrich für einige Jahre weiterverwenden. Laufwerk und Bremse  
z. T. abgenutzt und ausgeschlagen, Rahmen innen teilweise ohne Anstrich.  
Substanz jedoch, bezogen auf das Alter, relativ gut erhalten.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst nur Konservierung und Erhaltung im  
heutigen Zustand, Nutzung als Lagerraum. Einsatz im Museumszug wäre  
zwar optisch reizvoll, wegen fehlender Luftdruckbremse aber  
problematisch.

ERSATZTEILE: Kaum spezifisches vorhanden, wenige Teile für 95 mm  
Gleitlager vorhanden

C.3.52. Offener Güterwagen mit halbhohen Wänden AKN X Nr. 150 930731  
(hsc,dre,wgr)

BAUART: Flachwagen mit genietetem Untergestell pr. Bauart und niedrigen, abklappbaren Seitenwänden aus Eisen und Brettern.

HERSTELLER: AG für Fabrikation von Eisenbahnmaterial, Görlitz 1906

LÜP: 08800 mm MASSE: 06100 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: 19,2qm ZULADUNG: 10000 kg ACHSSTAND: ----- / 04000 mm

BREMSE: Leitung, urspr. Hbr. R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR ?? t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Ursprünglich mit Handbremse Görlitzer Bauart und Bremserhaus ausgerüstet. Stangenpuffer, Speichenradsätze mit Gleitlagern A02/17c, 95 mm Achsschenkel.

GESCHICHTE: 1906 als O 251 an die AKN geliefert, speziell zum Torftransport eingerichtet, aushebbare halbhohle Wände. Später zum X 302 umgebaut, mit niedrigen klappbaren Seitenwänden unter Einbezug der Bremsplattform und Wegfall des Bremserhauses, die Handbremse war nun über ein Laufbrett über den Puffern erreichbar. Erst nach 1962 wurde die gesamte Bremsanlage verschrottet und der Wagen zum X 2.150 umgezeichnet. 1968 wurde er an den VVM verkauft.

BEDEUTUNG: Typischer Kleinbahn-Torfwagen aus dem Kleinbahn-Programm der Görlitzer Fabrik aus den Jahren nach der Jahrhundertwende. Die AKN besaß 5 weitere ähnliche Wagen, die mit Rückgang des einst bedeutenden Torfverkehrs ausgemustert oder für Bahndienstzwecke hergerichtet wurden.

ZUSTAND: Bebreterung und Holzfußboden abgängig. Eisenteile z. T. stark angerostet. Vom Originalwagen ist fast nur noch das Fahrgestell übriggeblieben.

RESTAURIERUNGSZIEL: Rekonstruktion als Torfwagen wäre wünschenswert, dazu ist außer dem Fahrgestell nichts mehr vorhanden. Zunächst wäre als Substanzsicherung das Fahrgestell aufzuarbeiten, dann Wände, Bremshaus und insbesondere die Görlitz-Bremse neu zu bauen. Die dann hohen Stirnwände behindern die jetzige Funktion als Kranschutzwagen.

ERSATZTEILE: So gut wie nichts vorhanden.

BAUART: 2-achsiges genietetes Untergestell, Holzplattform.

HERSTELLER: ????

LÜP: 9350 mm MASSE: 7000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 07.66

LADEFLÄCHE: 19 qm ZULADUNG: ????? kg ACHSSTAND: ----- / 4200 mm

BREMSE: ohne R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hülsenpuffer, Nachstellbare Zugstange mit Zugfedern an den Wagenenden. Notkettenösen, Gleitlager A01, Fläche 2650\*7400 Türöffnung 1500, Bremserplattform 650\*2050, Abst. Federböcke 1130.

GESCHICHTE: Anfang 1994 von der MaK Kiel an VVM abgegeben, alte MaK-Nr. 180 noch erkennbar. Vermutlich bei der MaK aus ausländischem G- oder O-Wagen zum Plattformwagen umgebaut, dabei Bremse entfernt. Baujahr vermutlich vor 1900 (Notkettenösen sowie später für stärkere Radsätze/Lager erweiterte Achsgabeln). Ursprünglich vorhandene Bremse fehlt völlig, einseitig längerer Rahmen für Bremsplattform oder Bremserhaus. Herkunftsverwaltung unbekannt, Optik spricht etwa für belgische oder französische Bauart.

BEDEUTUNG: Vermutlich Wagen ausländischer Herkunft. Für Norddeutschland und damit für das VVM-Museum ohne Bedeutung.

ZUSTAND: Relativ guter Zustand, überwiegend unter Farbe, keine größeren Rostschäden. 1999 schadhafte Radsätze im Tausch eingebaut. Darf Bf. Schönberger Strand nicht verlassen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Keine Verwendung in Rahmen des Museumskonzeptes, sondern nur solange benötigt als Bahndienstwagen. Nach Klärung der Herkunft dann ggf. Weitergabe an Museum im Herkunftsgebiet.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden.

BAUART: Handbetriebener Drehkran auf zweiachsigem Fahrgestell in genieteter Güterwagenähnlicher Bauart.  
HERSTELLER: Werkstatt Kaiserslautern der Pfalzbahn 1891  
LÜP: 05600 mm MASSE: ?????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ???.???.??  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / 02500 mm  
BREMSE: Leitungswagen R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t  
BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hebefähigkeit 1,5t. Schienenklammern und Tragfederblockierung. Stangenpuffer mit 3-teiligen Körben, Speichenradsätze von 1872, Räder mit Holzkeilen auf der Achswelle befestigt.  
GESCHICHTE: Der Kran wurde 1891 in Kaiserslautern unter Nutzung alter Teile, z. B. Radsätzen von 1872 gebaut. Die DB hat den Ausleger in Schweißbauweise verstärkt und das handbetriebene Kettenwindwerk durch ein drehstromgetriebenes Seilwindwerk ersetzt, so war der Kran zuletzt stationär im Bahnbetriebswerk Emden eingesetzt. Von dort übernahm ihn der VVM 1973 nach Aumühle. Der nicht mehr betriebsbereite Drehstrom-Antrieb wurde dort abgebaut und durch eine provisorische Kurbelhalterung ersetzt.

BEDEUTUNG: Typisches Beispiel für einen Kranwagen aus der Länderbahnzeit, wichtiges Hilfsmittel im VVM Werkstattbetrieb.

ZUSTAND: Totalaufarbeitung sämtlicher Teile vom Fahrgestell bis zum Ausleger in absehbarer Zeit wegen z. T. sehr starker Korrosion erforderlich. Fußboden fehlt nach mutwilliger Zerstörung durch VVM fast gänzlich.

RESTAURIERUNGSZIEL: Handbetriebener Schienenkran für die Werkstatt Aumühle. Einbau eines original Handwindwerkes wäre wünschenswert, Bemühungen um einen baugleichen Ladekran in Stronie Sl (Polen) waren bislang erfolglos.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

BAUART: 2-achsiges motorgetriebenes Materialtransportfahrzeug mit Führerkabine und Ladefläche für den Bahnmeistereidienst.

HERSTELLER: Robel, Ort?, Jahr?

LÜP: 06100 mm MASSE: 06000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: in Aufarbeitung

LADEFLÄCHE: 8 qm ZULADUNG: 05000 kg ACHSSTAND: ----- / 03750 mm

BREMSE: WAdi R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 50 km/h (1:100) 20 km/h (1:25). Fahrzeug besitzt Lkw-Kupplung, keine normale Stoß- und Zugvorrichtung.

GESCHICHTE: Gebaut für DB. Letzte Betriebsnummer 51-8801, letzte DB Heimatdienststelle: Bahnmeisterei Oberaula. Danach Baufahrzeug der Firma Raphael & Nietner, zuletzt eingesetzt bei Überarbeitung der NVAG-Strecke Niebüll-Dagebüll, dann Abgabe an VVM-Mitglieder und Überführung nach Schönberg.

BEDEUTUNG: Schienenkleinwagen dieser Bauart setzten sich seit Beginn der 1950er Jahre im Bahnunterhaltungswesen immer mehr durch. Meist sind die Wagen mit einem Ladekran ausgerüstet. In den 1980er Jahren wurde diese bei der DB weit verbreitete Bauart durch eine geringere Anzahl der schwereren Nachfolgebauart abgelöst, wo immer möglich aber auch durch Straßenfahrzeuge ersetzt sowie die Arbeiten an Fremdfirmen vergeben. ZUSTAND: Fahrzeug befindet sich in Aufarbeitung. Neuer, erneut getauschter Motor eingebaut und betriebsfähig. Luftanlage komplett eingebaut. Radsätze im Raw Stendal getauscht. Kran und Ladefläche müssen noch ein- bzw. neugebaut, sowie das Fahrzeug eingeachst werden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebsfähiges Arbeitsfahrzeug für die Museumsbahn. Sollte sich der Aufarbeitungsaufwand als zu groß erweisen, wäre der Ersatz durch ein weniger aufwendiges Fahrzeug sinnvoll. Mittelfristig "Aus 2 mach 1" zusammen mit dem VVM-SKL anzustreben.

ERSATZTEILE: Keine gezielt gesammelten vorhanden, seit Mitte 1995 ist ein noch einsatzfähiges gleiches Fahrzeug im VVM-Eigentum: KLV 51-8803 Herst. FKF Werke, 1957; Fahrgestellnr. 12399, Type E870.

C.3.73. Beiwagen zum Schwerkleinwagen Nr. 01.1018

930920  
(hsc,wgr)

BAUART: Zweiachsiger Anhängewagen zum Schwerkleinwagen

HERSTELLER:???, Ort?, Jahr?

LÜP: 04700 mm MASSE: 03200 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: --.02.83 Aw Brm

LADEFLÄCHE: 9,6qm ZULADUNG: 05000 kg ACHSSTAND: ----- / 02500 mm

BREMSE: WA R/S t, P t, B t, G t, HBR t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 50 km/h. Lkw-Kupplung, keine normalen Zug- und Stoßvorrichtungen. Herausnehmbare Borde.

GESCHICHTE: Gebaut für DB, letzte Betriebsnummer 01.1018, zuletzt beim Bw Düren stationiert, Ende 1980er Jahre an VVM.

BEDEUTUNG: Zu den im Bahnunterhaltungswesen vorhandenen zahlreichen Skl-Motorwagen wurden in etwas geringerer Zahl leichte Anhänger zur Erhöhung der Transportkapazität beschafft.

ZUSTAND: Fahrzeug ist betriebsfähig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Solange benötigt Erhaltung als betriebsfähiges Arbeitsgerät.

ERSATZTEILE: Keine gezielt beschafften Teile vorhanden.

BAUART: Handhebel-Draisine mit seitlichen Sitzbänken.

HERSTELLER: Unbekannt.

LÜP: 02400 mm MASSE: ca300 kg PLÄTZE: --/--/--/08 HU: ???.??.????

LADEFLÄCHE: 3 qm Zuladung: 00350 kg ACHSSTAND: ----- / 01400 mm

BREMSE: Handhebel-Klotzbremse R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Eiserner Grundrahmen mit weitgehend hölzernen Aufbauten. Längs angeordneter Waagebalkenhebel mit Kurbeltrieb auf Treibzahnrad und ein Achswellenritzel.

GESCHICHTE: Diese Handhebeldraisine wurde vermutlich seit ihrer Ablieferung bei der privaten Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn eingesetzt. Sie wurde Anfang der 1980er Jahre von einem Mitglied dort vorgefunden und dem VVM im überholten Zustand übergeben. Der fehlende Waagebalkenhebel wurde dabei in einfacher Stahlrohrbauart ergänzt. Zu unbekanntem Zeitpunkt sind die Sitzbänke je um etwa 15 cm nach außen verlegt und wie auch die Plattform nach beiden Enden verlängert worden. Die Draisine war beim VVM sowohl am Schönberger Strand als auch in Aumühle im Einsatz.

BEDEUTUNG: Handhebeldraisinen waren vor der allgemeinen Durchsetzung motorisierter Kleinwagen das Bahnmeisterei-Fahrzeug schlechthin. Sie dienten der Streckeninspektion und dem Transport von Werkzeug und Arbeitern zu kleineren Steckenarbeiten. Im Museum ist das große Besucherinteresse und das Erleben des mit eigener Kraft bewegten Eisenbahnfahrzeuges von Bedeutung.

ZUSTAND: Die ausgebrochenen Zähne des großen Zahnrades wurden in einer Fabrik repariert. Die Radsätze wurden in einer Fachwerkstatt aufgearbeitet. Wegen abgenutzter Welle/Lager "eiert" das große Zahnrad deutlich. Die Holzteile wurden weitgehend neu angefertigt. Ein neuer Wiegebalkenhebel in historischer Bauart wäre wünschenswert. Seit 8.94 ist die Draisine wieder betriebsfähig hergestellt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebsfähige Handhebeldraisine am Schönberger Strand für Besucherbetrieb.

ERSATZTEILE: 1 Ersatzradsatz in Aumühle vorhanden.



BAUART: Handhebel-Draisine mit seitlichen Sitzbänken.

HERSTELLER: Unbekannt.

LÜP: 02150 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/10 HU: 18.05.1991

LADEFLÄCHE:3,33qm ZULADUNG: ????? kg ACHSSTAND: ----- / 00950 mm

BREMSE: Hand/Fußhebel-Klotzbr.R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Eiserner Grundrahmen mit weitgehend hölzernen Aufbauten. Längs angeordneter Waagebalkenhebel mit Kurbeltrieb auf Treibzahnrad und ein Achswellenritzel.

GESCHICHTE: Wahrscheinlich wurde diese Draisine für die private Südstormarnsche Kreisbahn gebaut, deren Netzreste im Betriebsteil Billbrook der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster aufgingen. Auf deren Werkstattgelände Billbrook wurde die Draisine in desolatem Zustand 1990 aufgefunden, vom VVM übernommen und nach Aumühle gebracht. Die Total-Aufarbeitung mit Erneuerung aller Lager und Holzteile sowie Austausch des eisernen durch einen neugebauten originalgetreuen hölzernen Hebelbock erfolgte im Frühjahr 1991.

BEDEUTUNG: Typisches Bahnunterhaltungsfahrzeug für Personen- Material- und Werkzeugtransport zu kleineren Strecken-Unterhaltungsarbeiten sowie für Streckenbereisungen vor der Einführung von motorgetriebenen Bahndienstfahrzeugen. Im Museum ist das große Besucherinteresse und das Erleben des mit eigener Kraft bewegten Eisenbahnfahrzeuges von Bedeutung.

ZUSTAND: 1991 komplett aufgearbeitet und weitgehend erneuert.

RESTAURIERUNGSZIEL: Restaurierungsziel ist erreicht, weiterhin betriebsfähige Handhebeldraisine Aumühle. Überarbeitung der Räder (Abnutzung, leichte Flachstellen) auf längere Sicht wünschenswert.

ERSATZTEILE: 1 Ersatzradsatz vorhanden.

BAUART: Achsloser Wagen aus zwei zweirädrigen Seitenteilen und auflegbarer Plattform.

HERSTELLER: unbekannt

LÜP: 02300 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 00.08.92

LADEFLÄCHE: 1,56qm ZULADUNG: ????? kg ACHSSTAND: / 00900 mm

BREMSE: Handbremse R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Genietetete Seitenteile aus 2 U-Profil Längsträgern mit zwischenliegenden Rädern und einer Kipphebel-Klotzbremse sowie 4 Stecklöchern zur Aufnahme beliebiger Aufbauten.

GESCHICHTE: Dieser Handwagen wurde als per Hand zu verschiebende Bahnmeisterlore vermutlich an die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn geliefert. ??? Beim VVM diente er ab 1972 als Transportmittel in Aumühle, anschließend in Schönberg. Dort gingen die beiden auflegbaren Plattformhälften aus Eisenrahmen und Holzfläche verloren. Bei der Aufarbeitung in Aumühle 1992 wurden 2 neue Steckrahmen für 1435 und 600mm Spurweite gebaut.

BEDEUTUNG: Beispiel für eine einfache, zerlegbare Allzweck-Transportlore wie sie vielfach im Bahnunterhaltungsdienst eingesetzt wurde.

ZUSTAND: Aufgearbeitet in allen Teilen 1992, Steckrahmen für 1435 und 600 mm Spur neu gebaut. Die zweiteilige original-Plattform fehlt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Als Transportfahrzeug in Aumühle kann die Restaurierung als abgeschlossen angesehen werden, als Museumsstück müssten die Handgriffe auf Originallänge gebracht und die original-Plattformen aufgefunden und restauriert oder neugebaut werden.

ERSATZTEILE: Am Schönberger Strand sind Teile eines gleichen Wagens vorhanden: 2 Seitenteile sind mit 3 Winkeleisen zu einem Fahrzeug verschweißt, die Bremsen sind unvollständig, die Auflage-Plattform fehlt.

BAUART: Handbetriebener normalspuriger 5t Drehkran auf niedrigem Untergestell ohne Zug- und Stoßvorrichtung.

HERSTELLER: ??? Baujahr 1869

LÜP: ----- mm MASSE: 12500 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ???.??.??

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: 05000 kg ACHSSTAND: ----- / 01850 mm

BREMSE: ----- R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Länge über alles 11200 mm. Höhe 7500 mm ü. SO.

Drehteller 2800 mm, Laufräder 500 mm. Schienenzangen, Gegengewicht verschiebbar. 2 Hebegänge, Doppelkurbel. Krantyp 100kn/51500.

GESCHICHTE: Maschinen-Nr. 40809 / 470 104-9. Handkran der Berlin-Hamburger Eisenbahn, bis zum Abriß Ladekran auf dem Berliner Bahnhof, dann Umsetzung zum Hannoverschen Bahnhof. Auf dem Freiladegleis Nr. ??? am Lohseplatz wurde er bis 1969 von der Güterabfertigung genutzt und später auf einem Gleisjoch abgestellt, am 31.10.79 dort abgeholt und am 1.11.79 als Leihgabe des MHG zum Schönberger Strand gebracht.

BEDEUTUNG: Der Kran stand genau 100 Jahre im Dienste des Hamburger Eisenbahn-Güterverkehrs. Bei leichteren Kranarbeiten noch gelegentlich am Schönberger Strand genutzt. Leihgabe des Museums für Hamburgische Geschichte (Leihvertrag v. 14.1.87)

ZUSTAND: Die Radlager sind in schlechtem Zustand, die Spurkränze der Laufräder teilweise ausgebrochen. Der Anstrich ist schlecht, das Kranseil müsste erneuert werden. alle anderen Teile sind funktionsfähig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Konservierung und Erhaltung im jetzigen Bauzustand. Auflage des Museums: Kran im zeigewürdigen Zustand erhalten. Haftung und Erfüllung aller Ansprüche auf Kosten des VVM. Dreimonatige Kündigungsfrist und Rücktransport zu einem vom Museum genannten Ort zu Lasten des VVM.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden.

BAUART: EDK-10. Normalspuriger, selbstfahrender Eisenbahndrehkran mit 2 zweiachsigen Diamond-Drehgestellen russischer Güterwagenbauart.  
HERSTELLER: VEB Schwermaschinenbau S. M. Kirow Leipzig, 1960  
LÜP: 08494 mm MASSE: 62000 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: 02.04.91 Kran  
LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ?????? / ?????? mm  
BREMSE: Hik-G R/S t, P t, B t, G t, HBR t  
BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Achslast bei Zugfahrt 15,5t, Max. Raddruck Auslegerseite 14,3t Gewichtsseite 13,2t. Hg Zugfahrt 65km/h, Eigenfahrt 3,6 km/h. Motor 6-Zyl 4-Takt Diesel Typ EM 6-15-1, 86 PS bei 1500 U/Min.  
GESCHICHTE: 1960 für Kieler Howaldtswerke gebauter Kran aus dem DDR-Typenprogramm. 1982 Übernahme durch VVM, dort gelegentlicher Einsatz am Schönberger Strand. Weitere technische Angaben: Drehstromgenerator Fimag, Typ DCB 63-4, 63kW 380/220V bei 1500 U/Min. Konstruiert nach DIN 120, Krangruppe III und Arbeitsschutzbestimmung 908. Ausleger geschweißte Vollwandkonstruktion, Länge 14m. Fahr-Antrieb ??? auf die äußeren? Radsätze. Gleisklammern, normale Zug- und Stoßvorrichtung mit Hülsenpuffern. Kleinster fahrbarer Kurvenhalbmesser 80m. Tragfähigkeit 10t bei 5,4m; 4,1t bei 10m und 3t bei 13m Auslage.

BEDEUTUNG: Kran für Werksbetrieb und Arbeiten im Gleisbereich. Für den VVM Bedeutung als Arbeitsgerät, für die musealen Ziele kaum von Bedeutung.

ZUSTAND: Fahr-Antrieb durch Bedienungsfehler bei Überführungsfahrt beschädigt, Fahrmotore dann ausgebaut. Nur bedingt einsetzbar. Anstrich erneuerungsbedürftig. Kran-Übergabeheft durch VVM nur bis 8.8.83 geführt. Letzter Prüfbericht TÜV Kiel vom 2.4.91.

RESTAURIERUNGSZIEL: Arbeitsgerät, solange sinnvoll verwendbar die Einsetzbarkeit sicherstellen und die Optik durch Neuanstrich verbessern.

ERSATZTEILE: keine

BAUART: kurze niedrige zweiachsige motorgetriebene Transportlore.

HERSTELLER: ???, Ort???, Jahr???

LÜP: 01920 mm MASSE: 00400 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: einsatzfähig

LADEFLÄCHE: 1,3qm ZULADUNG: ?????? kg ACHSSTAND: ----- / 01250 mm

BREMSE: ??? R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Motor ILO 2-Takter 250 ml Hubraum,  
Hydraulikgetriebe.

GESCHICHTE: Privat um 1980 für VVM erworben, wann ?? woher ??

BEDEUTUNG: Neueres kleines Bahnunterhaltungsfahrzeug ohne besondere historische Bedeutung.

ZUSTAND: Motor und Getriebe sind derzeit abgebaut, die Motorabdeckung liegt verbogen abseits im Gelände herum. (8.93).

RESTAURIERUNGSZIEL: Bahnunterhaltungsfahrzeug der Museumsbahn solange kein geeigneteres Fahrzeug verfügbar ist.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

C.3.80. Trackmobil - Zweiwegefahrzeug

931225

(hsc,wgr)

BAUART: Kurzes zweiachsiges Fahrzeug mit mittig horizontal gelenkigem Rahmen, hydraulische Knickwinkeländerung schaltet Spurführung ein/aus.

HERSTELLER: ????, Ort??, 1975?? aus Holland ??

LÜP: ????? mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: ???.???.??

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: ----- kg ACHSSTAND: ----- / ????? mm

BREMSE: ?????

R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: e1?

HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Zur Erhöhung des Reibungsgewichtes der Gummiräder auf den Schienen kann Wagenlast durch Unterstützung des Kuppelhakens genutzt werden.

GESCHICHTE: Woher und wann dieses Fahrzeug zur Unichema in Bergedorf gelangte ist nicht bekannt. Nach Schließung des Werkes Anfang der 1980er Jahre wurde das Fahrzeug vom VVM übernommen. Vandalismus und Witterung haben das Fahrzeug am Schönberger Strand stark geschädigt.

BEDEUTUNG: Rangierfahrzeug für Industriebetriebe mit minimalem Eisenbahn-Rangierbedarf, kaum Bedeutung im Rahmen des VVM Museums-konzeptes.

ZUSTAND: In desolatem Zustand abgestellt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Kein konkretes Ziel vorhanden, bei anderweitigem Interesse erscheint die Abgabe sinnvoll.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

BAUART: 2-achsiger Rollbock, genietete Bauart

HERSTELLER: ????

LÜP: 02200 mm MASSE: 01500 kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: -- qm ZULADUNG: 15000 kg ACHSSTAND: ----- / 01100 mm

BREMSE: ----- R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN:

GESCHICHTE: Rollböcke der Ottensener Industriebahn. Bis 1927 wurden 159 Stück beschafft, 1930 weitere 100 gleicher Bauart. Beförderung durch Lokomotiven bis 1956, dann per Straßen-Zugmaschine. Versuche mit gebremsten Rollböcken, wie sie bei längeren Zügen und Strecken üblich waren, bewährten sich hier nicht, alle Bremsen wurden wieder abgebaut. Von der Wandsbeker Industriebahn sind Rollböcke bei Firmen aufbewahrt.

BEDEUTUNG: In Bahrenfeld und Ottensen hatten 1952 70 Firmen meter-spurige Gleisanschlüsse, Größte Netzausdehnung: 13,5 km Streckengleise, 8,2 km Gleise auf privatem Grund. In Wandsbek bestand ein weiteres ausgedehntes Netz meterspuriger Industrieanschlüsse.

ZUSTAND: Beide Rollböcke sind auf einen Rillenschienengleis auf dem Bahnsteig in Schönberg ausgestellt, einer mit einem Radsatz beladen. Anstrich/Konservierung zufriedenstellend, erläuternde Beschilderung für Publikum fehlt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Keine Veränderung vorgesehen, Erhaltung im jetzigen Zustand.

ERSATZTEILE: Nichts spezifisches vorhanden. Aus Wilhelmsburg gingen im Dezember 2003 die Rollböcke 41 und 107 in Schönberg zu.

BAUART: offene Plattform-Lore

HERSTELLER: Unbekannt.

LÜP: 03400 mm MASSE: 550 kg PLÄTZE: --/--/--/10 HU: in Arbeit

LADEFLÄCHE:5,04qm ZULADUNG: 2000 kg ACHSSTAND: ----- / 02000 mm

BREMSE: Hebel rechts + links R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Genieteteter Stahlrahmen mit 4 Rollen zum

Abrollen langer Materialien. Breite 1900 mm. Gußräder 450 mm,

Rollenlager. Normales Zugmaul mit Einsteckbolzen

GESCHICHTE: Im Juni 1998 durch Gerd Twisselmann zum VVM. Weiteres z. Zt. unbekannt.

BEDEUTUNG: Von Hand verschiebbares Arbeitsfahrzeug, auch als SKL-Anhänger verwendbar. Einsatz für Arbeiten auf der Museumsbahn.

ZUSTAND: z.Zt. in Aufarbeitung

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufarbeitung im derzeitigen Zustand, Verwendung auf der Museumsbahn Schönberg

ERSATZTEILE: keine vorhanden.



C.3.85. Kran auf Nebenfahrzeug, Fabr. Nr. 718821

011111  
(hmö,wgr)

BAUART: Kran auf Nebenfahrzeug.

HERSTELLER: Schiess-Defries Hebe+Kranbau Düsseldorf Oberkassel, 1963.

LÜP: 03200 mm MASSE: kg PLÄTZE: --/--/--/-- HU: abgestellt

LADEFLÄCHE: ZULADUNG: ?????? kg ACHSSTAND: ----- / 01800 mm

BREMSE: Hebelbremse R/S -- t, P -- t, B -- t, G -- t, HBR -- t

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG:-----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hebewerk 2 Gänge. Ausleger Länge 5200, Höhe über SO 3500. Bodenhöhe 650, Aufbauhöhe 2350.

GESCHICHTE: Bisher nichts ermittelt.

BEDEUTUNG: Hilfsgerät ohne Relevanz für museale Zielsetzung des VVM.

ZUSTAND: Technischer und Konservierungszustand brauchbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: Als Gerät unterhalten, sofern überhaupt benötigt. Abgabe, wenn Arbeitsziele mit historisch wertvollere Gerät ebenfalls erreichbar sind.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

## C.4. U-Bahn Hamburg

### VORBEMERKUNGEN

Weitgehend nach dem Muster der 1902 eröffneten Berliner Untergrundbahn nahm Hamburg 1912 mit der "Hochbahn" ebenfalls ein straßenunabhängiges innerstädtisches Schienenverkehrsmittel in Betrieb, nachdem die Staatsbahn jeweils zuvor dort "Stadtbahn-Züge" mit besonders günstigen Tarifen eingeführt hatte. Diese Entwicklung blieb hierzulande gut 50 Jahre auf die beiden größten deutschen Städte beschränkt, sodaß der Bereich U-Bahn im Rahmen des VVM-Museums als Hamburger Spezialität zu sehen ist. Dabei ist zu hoffen, daß die Fahrzeuge dauerhaft auf dem angestammten Netz verbleiben können.

### KURZE GESCHICHTLICHE DARSTELLUNG

Einerseits konnte die beschränkte Kapazität der Straßenbahnzüge des beginnenden 20. Jahrhunderts trotz Netzerweiterung die käftig wachsenden Verkehrsströme in Hamburg nicht immer optimal bedienen, andererseits war man beflissen, der modernen elektrischen Stadt- und Vorortbahn der Preußischen Staatsbahn paroli zu bieten. Nach verworfenen Schwebebahnprojekten deckte die zunächst eröffnete Ringlinie neben dem für die KPEV unerreichbaren Hafenansehluß Landungsbrücken zum guten Teil Einzugsgebiete der Stadt- und Vorortbahn ab. Es folgten kurze Zweige in das dichtbesiedelte Eimsbüttel und Hammerbrook. Anstelle großspuriger Planungen in Stadtbereich wurden erneut lange "Polit"-Linien nach dem bereits KPEV-erschlossenen Ohlsdorf und in die mäßig besiedelten Exklaven Langenhorn und Walddörfer realisiert. Außer der "Kelljung"-Linie unterblieben dann Netzerweiterungen bis weit nach dem 2. Weltkrieg, der Hammerbrooker Zweig wurde gar wegen der großflächigen Kriegszerstörungen nicht wieder aufgebaut. Die Strecken und der Ihnen zugerechnete Teil des Wagenparks waren dementsprechend jahrzehntelang in HHA- und Staats-Eigentum unterteilt.

Für dieses Netz wurden in 13 Lieferungen über 17 Jahre 383 weitgehend identische Wagen gebaut. Versuchsfahrzeuge mit modernen Stahlkästen und althergebrachter Technik erschienen kurz nach dem 2. Weltkrieg und waren lediglich Grundlage für den Wiederaufbau stark kriegsbeschädigter Wagen. Die Modernisierung von Innenraum und Außenverkleidung der jüngsten 102 Holzwagen 1959/61 konnte deren Lebensdauer nicht nennenswert verlängern. DT1 und DT2 verdrängten die alten Wagen zwar aus den verkehrsschwachen Zeiten, die Ausmusterung der Altwagen begann jedoch erst 1965 und endete mit der Serienlieferung der DT3-Züge. Die letzten beiden 2-Wagenzüge TU2 beendeten auf der damals jüngsten Strecke Schlump-Gänsemarkt am 30.12.70 den Einsatz von Wagen der ersten Generation.

### VORHANDENE FAHRZEUGE (in Klammern: Eigentümer)

02 Kurven-Schmierwagen AT1 Nr. 8040 ex T4 Nr. 177 (VVM)

BAUART: Vierachsiger Zweichtungs-Drehgestelltriebwagen 3. Kl. mit Holzaufbau, Tonnendach und beidseitig je 2 einfachen Schiebetüren.  
HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried / SSW 1914  
LÜK: 12800 mm MASSE: 27350 kg PLÄTZE: (31) HU: .???.??  
ANTRIEB: Tatzlager ACHSSTAND: 02100 / 07000 mm  
BREMSE: Knorr-Lambertsen Einkammer, Spindel-Hbr.  
BELEUCHTUNG: 2-Kreis el. HEIZUNG: Frischstrom/Widerstand  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Niet-Fahrgestell, Eichenholzkasten mit 2 mm Blechbeplankung. Hg 60 km/h Achsfolge (A1)'(1A)' Motoren Siemens Db 1151  
Drehgestelle ursprünglich: v. d. Zypen Niet/Blechträger, Unterfederung  
GESCHICHTE: Dieser Wagen der 4. Lieferung wurde am 5.10.1914 mit der Nummer 177 in Betrieb genommen, er war weitgehend mit seinen Vorgängern identisch. Im 1. Weltkrieg bekamen die Wagen 177 - 180 einen 2. Führerstand zum Einsatz als Einzelwagen auf der schwachen Rothenburgsorter Linie. Es folgten die üblichen Umbauten: Kletterschutz, Scharffenberg-Kupplung, mit Luft/E-Verbindung, Fahrsperr, Türschließenanlage, Metalltüren und Modernisierung des Innenraumes. 1959 Umbau zum Kurvenschmier- und Transportwagen, Ausmusterung 198?. Verkauf und Abfuhr nach Bw Wilhelmsburg 1982. Im 2. Weltkrieg zeitweilig Einsatz als Gütertriebwagen. Trotz Brandschaden Ende 1999 nach Schönberg überführt.  
BEDEUTUNG: Wagen aus der Anfangszeit (wie Wagen 11). Zunächst nur Sicherstellung ggf. als Teilespender. Eine angedachte Herrichtung im Zustand der 50er Jahre ist nach Rückkehr des Wagen 18 nicht mehr sinnvoll, eine Nutzung der E-Anlage zur Fahrbarmachung des ET 99 1624 sehr schwierig. Nach Abgabe aller anderen VVM U-Bahn Wagen erscheint eine Herrichtung als Ausstellungsstück für Schönberg sinnvoll.  
ZUSTAND: Dach ohne Bespannung, Holz-Kastengerippe stark witterungsgeschädigt. Inneneinrichtung für Nutzung als Arbeitswagen stark zurückgebaut. Elektrik weitgehend vollständig. Drehgestelle und Untergestell bis auf Betriebsverschleiß gut erhalten. Neue Stirnlampen. Derzeit abgestellt beim Bw Wilhelmsburg unter Plane, z. T. Nutzung durch Strab-AG.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst äußerliche Herrichtung Zustand 20er Jahre, später innere Restaurierung.

ERSATZTEILE: Diverse Teile unter HHA-Verwaltung (Klaus Britsche), sind nach Rückübereignung an die HHA nur sehr bedingt verfügbar. Führerkabinen und Gestühl sowie weitere Teile sind ausgebaut und nicht mehr vorhanden. Ersatz-Drehgestellrahmen vorhanden. Inneneinrichtungsteile aus privater Sammlung wurden übernommen.

## C.5. Straßenbahn und straßenbahnähnliche elektrische Kleinbahn

### VORBEMERKUNGEN

Die Geschichte dieser Fahrzeuggruppe ist in den örtlichen Grenzen des VVM-Museums seit 1985 abgeschlossen, als in Kiel die letzte Linie stillgelegt wurde. Grundlage der Darstellung können die Fahrzeuge aus Hamburg sein, wo fast alle wesentlichen Bauarten aufbewahrt wurden. Die schmalspurigen Bahnen werden durch die Kieler Wagen repräsentiert. Der Dortmunder Wagen kann als eine besser gelungene Ausführung der 2-Zimmer-mit-Küche Wagen angesehen werden als es der nicht erhaltene Hamburger VG war. Die Berliner Verbundwagen und der Münchener Maximumwagen reißen exemplarisch technische Lösungen an, die in Hamburg nicht vertreten waren und der Hannoveraner Stahlwagen-Zug zeigt deutlich, daß Hamburgs Straßenbahn nicht immer an der Spitze des Fortschritts stand.

### KURZE GESCHICHTLICHE DARSTELLUNG

Mit der zunehmenden Industrialisierung wuchsen die Städte immer weiter in das Umland hinaus. Die Arbeits- und Einkaufswege verlängerten sich entsprechend. Die Pferde-Bahnen und Busse der 2. Hälfte des 19. Jh. konnte sich jedoch nicht jeder leisten. Nach Versuchen mit Dampf- und Batterieantrieb setzte sich in der 90er Jahren sehr schnell überall der leistungsfähige und kostengünstige elektrische Straßenbahnbetrieb mit Gleichstrom-Oberleitung durch, der diese Bahnen zum Verkehrsmittel für jedermann werden ließ.

Stadt- Vorort- und Untergrundbahnen führten in den Metropolen bereits Anfang des 20. Jh. zu ersten Fahrgastabwanderungen, doch die Blüte der Straßenbahnen dauerte noch gut 10 Jahre über den ersten Weltkrieg hinaus an, bis Bus und Pkw zu ernsthaften Konkurrenten erwachsen und zu ersten Einstellungen führten.

Die nationalsozialistische Politik der Vollmotorisierung und des massiven Straßenbaus wurde auch nach dem 2. Weltkrieg konsequent weitergeführt. Die Gleichung Verkehr=Auto stempelte die Straßenbahn zum Verkehrshindernis Nr. 1. Die Bahnen mußten nicht nur ihre Gleise unterhalten, sondern auch die Pflasterung für die Autos bezahlen, die ihnen dann den Weg versperrten. Da auch Busse kaum mit Wegekosten belastet wurden, waren auch die Verkehrsbetriebe an der schnellen Abschaffung der Bahnen wirtschaftlich interessiert. So verschwand Linie um Linie und als letzte im VVM-Bereich die Linie 4 in Kiel 1985. Nur die sehr am Rande gelegenen Betriebe in Bremen, Hannover und Schwerin haben aus unterschiedlichen Gründen bis heute überlebt.

Nicht die Bahn, sondern die Autos selbst behindern sich heute oft bis zum Stillstand. Was von der (zu) späten Erkenntnis einiger Politiker und ihren Rufen zur Wiedereinführung der Straßenbahn zu halten sein wird, mag die Zukunft zeigen.

Die zuletzt als dieselbetriebene Straßenbahn konzessionierte Inselbahn Sylt war dennoch von ihrem Charakter her eine Eisenbahn geblieben, die straßenbahnähnlichen el. Kleinbahnen nach Glücksburg und Volksdorf - Wohldorf waren verkehrlich nicht von großer Bedeutung und verschwanden weitgehend schon frühzeitig.

VORHANDENE FAHRZEUGE (in Klammern: Eigentümer)

PFERDEBAHNZEIT:

nichts vorhanden

EL. STRASSENBAHN - AUFBAUPHASE 1890 - 1920

Hamburg:

- 01 2x-Triebwagen SEG/HHA Z1 Nr. 656 (VVM)
- 02 2x-Beiwagen SEG/HHA Z1B Nr. 310 (VVM)
- 03 2x-Tw-Fahrgestell Centralbahn/HHA NR. ??? (VVM)
- 05 Salzwagen mit Oberlicht SEG?/HHA Nr. 4993 (VVM)
- 06 Wagenkasten Z1B Nr. 616

andere Orte:

- 51 Kiel: 2x-Triebwagen Nr. 140 (VVM)
- 52 Kiel: 2x-Triebwagen Nr. 354 (VVM)
- 54 München: 4x-Maximum Triebwagen G.1.8 Nr. 2977 (VVM)
- 55 München: 2x-Fahrgestell aus Hubwagen Nr. 3931 (VVM)

EL. STRASSENBAHN - HÖHEPUNKTSPHASE 1920 - 1940

Hamburg:

- 11 2x-Triebwagen HHA Z2u Nr. 2734 (VVM)
- 12 2x-Beiwagen HHA Z2Bu Nr. 1786 (VVM)
- 13 4x-Triebwagen HHA V2/50 Nr. 2930/3006 (VVM)
- 14 4x-Beiwagen HHA V2B Nr. 195?/3522 (VVM)
- 15 4x-Stahl-Triebwg. HHA V3 Nr. 2970 (VVM)
- 16 2x-Rangierfahrzeug Falkenr. Nr. 4 (VVM)

andere Orte:

- 61 Hannover: 2x-Stahltriebwagen Nr. 202 (VVM)
- 62 Hannover: 2x-Stahlbeiwagen Nr. 1010 (VVM)
- 63 Berlin: 2x-Verbund-Stahltriebwagen TM36 Nr. 3487 (VVM)
- 64 Berlin: 2x-Verbund-Stahltriebwagen TM36 Nr. 3495 (VVM)

EL. STRASSENBAHN - KRIEGSPHASE 1940 - 1950

Hamburg:

- 21 4x-Beiwagen HHA V5B Nr. 1981 (VVM)
- 22 2x-Güterwagen HHA Nr. 1062 (VVM)
- 23 2x-Kastenlore HHA Nr. 4983 (VVM)

andere Orte:

- 71 Lübeck/Kiel: Verbandstyp-Beiwagen Nr. 80 (VVM)
- 73 Kiel: Verbands Tw Nr. 196 (VVM???)
- 74 Kiel: Verbands Tw Nr. 195 (VVM???)
- 75 Kiel: Beiwagen Nr. 64 (???)

EL. STRASSENBAHN - MODERNISIERUNGSPHASE 1950 - 1960

Hamburg:

- 31 4x-Triebwagen HHA V6E Nr. 3644 (VVM)
- 32 4x-Beiwagen HHA V6BE Nr. 4683 (VVM)
- 33 4x-Fahrschulwagen HHA V6LE Nr. 3999 (VVM)
- 34 4x-Triebwagen HHA V7E Nr. 3361 (VVM)
- 35 4x-Beiwagen HHA V7BE Nr. 4391 (VVM)
- 41 4x-Triebwagen HHA PCC Nr. 3060 (VVM)

andere Orte:

- 81 Kiel: 4x-Triebwagen GrT4ER Nr. 241 (VVM)
- 83 München: 2x- Flachwagen Nr. 3928 (VVM)

## ELEKTRISCHE KLEINBAHN

Hamburg:

91 Doppelstock-Beiwagen El. Klb. A.-V. Nr. 56 (H. Lehne?)

andere Orte:

nichts vorhanden

BAUART: Hölzerner Wagenkasten mit 5 Bogenfenstern, Laternendach und offenen untergehängten Plattformen auf genietetem Fahrgestell.  
HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1894  
LÜP: 08940 mm MASSE: 09000 kg PLÄTZE: 20+09->20+35 HU: ???.???.??  
ANTRIEB: 2x AEG US 341 35kW ACHSSTAND: - - - - - / 02200 mm  
BREMSE: zunächst nur Hand, Gegenstrom Notbremse, später el. Widerstand.  
BELEUCHTUNG: 2-Kreise 600V HEIZUNG: Ofen, Frisch- dann Bremsstrom.  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: BSI-Fahrgestell, einmotorig (später N6), Fahrschalter urspr. Union "K"? jetzt Siemens "S". Ursprünglich nur Handbremse und Gegenstrom als Notbremse.  
GESCHICHTE: Gebaut als einmotoriger B-Wagen für die SEG. Umbauten dort: 2. Motor, längere Plattformen, neue Fahrschalter, el. Innenbeleuchtung und Heizung. Umbauten bei HHA: Neues Untergestell, Plattformverglasung, Einheitsplattform N6. Stets als Zweirichtungswagen eingesetzt. für "60 Jahre el. Straßenbahn" 1953/54 optisch dem Ursprungszustand angenähert, u. a. mit wieder offenen Plattformen. Danach Sondereinsätze. Wegen fehlender Schienenbremse ab ca. 1960 nicht mehr eingesetzt. Ca. 1967 Ankauf durch VVM. Abtransport Bahrenfeld - Wakendorf am ???.05.75. Nach Schönberg am 09.09.78. Wagennummern: 656, 1588, 2392, 2300, 656.

BEDEUTUNG: Wagenkasten aus der Anfangszeit der el. Straßenbahn in Hamburg, diverse Umbauten, optisch wieder dem Ursprungszustand angenähert. Stellt mit Bw 310 angenähert einen Zug aus der Anfangszeit dar. Ein ähnlicher nach Kopenhagen gelieferter Wagen ist in Dänemark nahezu im Originalzustand erhalten. 388 Bogenfensterwagen und 215 nahezu identische 5-Fensterwagen gebaut 1894-1915  
ZUSTAND: Neben den vielen kaum noch korrigierbaren Umbauten schlechter Allgemeinzustand. Die lange unkonservierte Abstellung im Freien hat dem Holzkasten schwer geschadet. Hängende Plattformen, sichtbar marode Seitenwände und Feuchtigkeitsschäden lassen neben der Beseitigung der inneren und äußeren Verwitterung erheblichen Aufwand zur Wiederherstellung der tragenden Teile erwarten.

RESTAURIERUNGSZIEL: letzter Zustand als "Historischer" der HHA, möglichst betriebsfähig auf der Demonstrationsanlage.

ERSATZTEILE: keine vorhanden.

(dre,wgr,rwe,jsc)

BAUART: Hölzerner verblechter vierfenstriger Wagenkasten mit Oberlichtdach und offenen untergehängten Plattformen auf genietetem Untergestell.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1902

LÜP: 08560 mm MASSE: 06300 kg PLÄTZE: 18+11->18+32 HU: ???.???.56?

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 02000 mm

BREMSE: Solenoid (=elektromagnetische Scheibenbremse)

BELEUCHTUNG: 2 Kreise 600V HEIZUNG: Frischstrom, urspr. Ofen

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: ursprünglich Achsst. 1700 mm, ohne separates Fahrgestell, nur Achsgabeln/Federn am Kasten, Rammeisen und hohe Plattformbleche, mehrfach umgebaut. Längssitzwagen. SEG-Bauart 'A1'.

GESCHICHTE: Erste Beiwagenserie der SEG, zunächst Achsstand 1700 mm ohne separates Fahrgestell, ab 1903 einfaches Fahrgestell, Achsst. 1600 mm, Waggengewicht 5300 kg, um 1926 Modernisierung: Einheitsfahrgestell N?, längere, verglaste Plattformen, Bauart 'A7'. In den 1930er Jahren vmtl. zeitw. abgestellt.(?) Ende der 1930er mit el. Heizung wieder in Betrieb genommen, Nr. 523. Zum 60-jährigen Straßenbahn-Jubiläum 1954 optisch dem Ursprungszustand ähnlich zurückgebaut. Wegen fehlender Schienenbremsen ab ca. 1960 keine Einsätze des Zuges mit Tw 656 mehr. Übernahme durch VVM 1967.(?) Nach Zwischenlagerung in Wakendorf Abstellung am Schönberger Strand, ab 1991 in Aufarbeitung.

BEDEUTUNG: Stellt mit dem Tw 656 zusammen etwa einen Zug aus der Zeit des beginnenden 20. Jh und damit aus der Anfangszeit der "Elektrischen" dar. 151 gleiche und weitere 290 sehr ähnliche Beiwagen wurden gebaut.

ZUSTAND: Bei der derzeitigen Restaurierung sind erhebliche Fäulnis-schäden insbesondere im Dachbereich zu Tage getreten, die den Austausch ganzer Gerippeteile oder deren sichere Stabilisierung erfordern. Ansonsten sind Kasten und Untergestell relativ gut erhalten.

RESTAURIERUNGSZIEL: Beibehaltung des Rückbauzustandes der HHA von 1954 als "Historischer". Herstellung der Betriebsfähigkeit für die Demo-Anlage am Schönberger Strand.

ERSATZOEILE: Kaum spezifische Teile vorhanden, Nachfertigungen erforderlich. Wo sind Schilder, Glocken etc. geblieben???



BAUART: 2 Achsiges Genietetes Fahrgestell

HERSTELLER: Falkenried?

LÜP: 3970 mm MASSE: kg PLÄTZE: -- /----- HU: . .

ANTRIEB: 2x29,5kw SiemensD55/57 ACHSSTAND: ----- / 01850 mm

BREMSE: ???

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Fahrgestell ex N1 oder N2 Tw der SEG

GESCHICHTE: 1909 wurden wegen Verkehrszunahmen 15 Tw der SEG Type N1, 1911 30 weitere und 1912/13 25 Wagen der Type N2 in Dienst gestellt. Alle diese Fahrzeuge hatten das gleiche Untergestell. In den 20er Jahren erhielten alle 2-achsigen Wagen der SEG außer den Quersitzern neue Fahrgestelle. Dieses Gestell wurde mit Teilen eines Centralbahn Tw zu Demonstrationszwecken in der HHA Fahrschule Krohnskamp aufgestellt.

BEDEUTUNG: Altes Untergestell der Hamburger Straßenbahn aus der Zeit vor dem Hamburger "Einheitsgestell" der 20er Jahre.

ZUSTAND: Z.t. nicht konserviert, Gestell weist flächigen Rost auf, zum Teil ist Spaltkorrosion erkennbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: Da kein passender Wagenkasten vorhanden ist, wäre der Aufbau des geplanten Generatorwagens auf das Gestell denkbar

ERSATZTEILE: Keine

C.5.05. Salzwagen mit Oberlicht SEG/HHA SaW Nr. 4993

940824

(hmö,wgr,jsc)

BAUART: 2-achsiger Salz-Transport- und Streu-Beiwagen mit hölzernem Wagenkasten und Laternendach und eisernem Fahrgestell.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1914

LÜP: 06350 mm MASSE: 04450 kg PLÄTZE: --/--- HU: ??..??..??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 02000 mm

BREMSE: Handbremse

BELEUCHTUNG: 1 Kreis 24V HEIZUNG: ohne

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Angepasster/umgebauter Pferdebahn-Wagenkasten auf neuem Fahrgestell, Pferdebahn-Herkunft bisher nicht nachgewiesen.

GESCHICHTE: Unter der Typenbezeichnung S3 baute die SEG 1912 und 1914 je 6 Salzwagen mit den Nummern S36 - S47. Bei einigen der Wagen hat man für die Aufbauten offenbar entsprechend umgebaute Pferdebahn-Wagenkästen verwendet. Die Wagen wurden nur im Winterdienst benötigt und eingesetzt. Dieser Wagen war 19?? überzählig und wurde vom VVM übernommen. Am ??..05.75 wurde er nach Wakendorf verbracht und am 05.11.78 nach Schönberg weitertransportiert. Er trug folgende Nummern: S??, ????, 4993.

BEDEUTUNG: Typischer Arbeitswagen der Straßenbahn, aber auch Grundlage zur Rekonstruktion eines Pferdebahnwagens bzw. Beiwagens auf Pferdebahnbasis.

ZUSTAND: Salz und unkonservierte langjährige Freiaufstellung haben sowohl Kasten als auch Untergestell total ruiniert. Außer als Muster zur Neuanfertigung sind die meisten Teile nicht mehr verwendbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: Pferdebahnwagen oder zum Beiwagen des el. Betriebes hergerichteter Pferdebahnwagen als Neubau unter Verwendung der noch verwendbaren Teile.

ERSATZTEILE: keine vorhanden.

(heb)

BAUART: Hölzerner verblechter vierfenstriger Wagenkasten mit Oberlichtdach und offenen untergehängten Plattformen auf genietetem Untergestell.  
HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1907  
LÜP: 08860 mm MASSE: 06500 kg PLÄTZE: 18+21->18+34 HU: ???.???.??  
ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 02000 mm  
BREMSE: elektromagnetische Scheibenbremse, Vierklotzhandbremse  
BELEUCHTUNG: 2 Kreise 600V HEIZUNG: Frischstrom, urspr. Ofen  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: ursprünglich Achsst. 1800 mm, kleines Fahrgest. mit Schraubenfedern an den Achslagern, Lage der Einstiege 1927 verändert Plattformlänge blieb erhalten. Längssitzwagen. SEG-Bauart 'A3'.  
GESCHICHTE: Inbetriebnahme mit Nummer 540, 'vereinfachte' grüne Lackierung, 1927 zusammen mit SEG-Bauart A4 Modernisierung u. Neulack: neues Einheitsfahrgestell 'A4', die Einstiege wurden zum Wagenende hin versetzt, dafür musste eine runde Eckverglasung eingebaut werden. Die Wagen erhielten ebenfalls zweiteilige Falttüren. Mit 1,75m langen Plattformen die größten Plattformen aller Zweiachser. Nach 1936 Einbau einer el. Heizung. Typ Z1B ab 1941, 1947 Umnummerung in 616, außer Betrieb 195x, Nutzung des Kastens ohne Plattformen als Tischlerwerkstatt in Stellingen, 1985 durch VVM an MHG nach Wilhelmsburg, 2001 zum Schönberger Strand, abgestellt (Länge derzeit 4,72m.  
BEDEUTUNG: Erste Beiwagenserie der SEG, die von Anfang an geschlossene Plattformen besaß, an den offenen Einstiegen weiterhin nur Umsetzgitter, Wagengewicht 6400 kg. Ermöglicht die Bildung des langjährig typischen Dreiwagenzuges. 76 Wagen der Bauart A3 wurden gebaut, dazu 135 Bauart A4, nach Umbau 210 Wagen (ein Unfallschaden) der HHA-Bauart A4. 230 weitere Z1B, 460 Z2B.

ZUSTAND: Nur Wagenkasten und einige Teile für Plattformen sind vorhanden. Gerippe ist vmtl. brauchbar, Fußboden fehlt teilweise. Dachbespannung unbrauchbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: zweiter Beiwagen für Z1- oder Z2-Zug. Vorerst Nutzung des leeren Kastens für Ausstellungen in Schönberger Strand (wie C3pr91 in Aumühle)

ERSATZTEILE: Messingbeschläge vom Kieler Salzwagen, Lampenfassungen, E-Kupplungsdosen, Hamburger Kupplung u.a. vh. Plattformen müssten nach Zeichnungen/Muster (310/1786) nachgeb. werden. Fahrgestell könnte aus Blankeneser Drehgestell (in Wehmingen vh.) rekonstruiert werden, oder Untergestelltausch mit 310.

BAUART: 4-fenstriger hölzerner Wagenkasten mit Laternendach und untergehängten Plattformen auf 2-motorigem genietetem Fahrgestell.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1926

LÜP: 09110 mm MASSE: 11500 kg PLÄTZE: 20S+44St HU: 00.08.58

ANTRIEB: 2x Siemens DU531 37kW ACHSSTAND: - - - - - / 02200 mm

BREMSE: Widerstand, Hand, zuletzt auch Schienenbremse.

BELEUCHTUNG: 2 Kreise 600V HEIZUNG: Widerstand Brems/Fahrstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Konventioneller Längssitzwagen mit Hamburger "Einheitsplattform"

GESCHICHTE: Nach 25 offenen Plattformwagen 1921 wurden 1926 weitere 50 Wagen gleich mit geschlossenen Plattformen geliefert. 1958 wurden die Wagen in der Waggonfabrik Elze modernisiert: Schienenbremse, stählerne Plattformen mit Rundverglasung, Heizscheibe, Liniennummernkasten und obenliegender Rollband-Fahrtzielanzeiger, Winker (!) statt Kennlicht, Niederspannungsanlage, Einrichtungswagen, el. Summeranlage anstatt mech. Klingel für den Schaffner. Bereits 1965 wurde 2734 als einer der letzten abgestellt und vom VVM angekauft. ?? .05.75 Abtransport Bahrenfeld - Wakendorf, 09.09.78 weiter nach Schönberg. Nummern: 2740, 2564, ab 1958: 2734.

BEDEUTUNG: 30 Jahre fast unverändert mit dem typischen Hamburger "Gesicht" waren die Wagen nach der Modernisierung nur noch kurz als Verstärkungszüge im Einsatz. Prägend für die Hamburger Straßenbahn 1927-1957. Letzte Hamburger Zweiachser 1965. Wagen 2710 ist im Museum Kennebunkport/USA vorhanden. Letzte 2x- Triebwagenbauart für Hamburg.

ZUSTAND: Wagenkasten in verhältnismäßig gutem Zustand, div. Anrostungen an Leisten und Plattformen, aber keine schweren Unterrostungen. Pufferabdrücke (Eisenbahn) von Rangierunfall (VVM) in der Stirnfront. Verglasung Vorderplattform und eine Scheibe Fahrgastraum defekt Anrostungen um die gummigefassten Scheiben. Einstiege in Ordnung Inneneinrichtung verwittert.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsstück oder betriebsfähiges Fahrzeug auf der Demonstrationsanlage. Rückbau der Plattformen auf das jahrzehntelang prägende "Hamburger Gesicht" in Anbetracht der nur noch unbedeutenden Einsätze nach der Modernisierung wäre wünschenswert.

ERSATZTEILE: keine vorhanden.

BAUART: 4-fenstriger hölzerner Wagenkasten mit Laternendach und untergehängten Plattformen auf genietetem 2x-Fahrgestell.

HERSTELLER: Hannoversche Waggonfabrik, 1926

LÜP: 09050 mm MASSE: 07300 kg PLÄTZE: 20S+51St HU: ???.???.??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 02200 mm

BREMSE: Solenoid, Handbremse, zuletzt auch Schienenbremse.

BELEUCHTUNG: 2 Kreise 600V HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Längs- und Quersitze

GESCHICHTE: Die HAWA lieferte 1926 20 "A8" Beiwagen nach Hamburg, die sich von den Vorgängern u. a. durch Metall-Fenstersäulen unterscheiden. Die Nummer 1020 wurde 1949 nach Kriegszerstörung (wo??) wiederaufgebaut. Die Modernisierung 1958 war weniger aufwendig als bei den Triebwagen und umfasste neben der Schienenbremse die Niederspannungsanlage mit Schaffner-Summer. Als einer der letzten Zweiachser wurde der Wagen 1965 abgestellt und danach an den VVM verkauft. Abtransport Langenfelde - Wakendorf ???.???.??, weiter nach Schönberg ???.???.??. Nummern: 1020, ab 1958 dann 1786.

BEDEUTUNG: Typischer Hamburger Zweiachs-Wagen, weitgehend original erhalten.

ZUSTAND: Anrostungen im Blechbereich, an den Plattformen z. T. erneuerungsbedürftig. Verglasung teilweise defekt. Fußbodenleisten fehlen zum Teil. Seitenwandverkleidung quillt teilweise auf. Polsterbestuhlung in Ordnung. Inneneinrichtung verwittert. Decke sieht noch gut aus. Einstiege teilweise durchgerostet.

RESTAURIERUNGSZIEL: Vorrangig für den Betriebsdienst geeignet, da verhältnismäßig einfach herzurichten und zu erhalten.

ERSATZTEILE: Elektrische Kleinteile vorhanden.

BAUART: Vierachsiger Triebwagen mit Kasten in überwiegend hölzerner Bauart mit Laternendach und genieteten Drehgestellen.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1928.

LÜP: 12170 mm MASSE: 15000 kg PLÄTZE: 30S+51St HU: ??..??..??

ANTRIEB: 4x AEG USL163L 30kW ACHSSTAND: 04600 / 01600 mm

BREMSE: Widerstand, Schienenbremse, Handbremse.

BELEUCHTUNG: 1 Kreis 600V HEIZUNG: Widerstand Brems/Fahrstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Bodenrahmen, untere Seitenwandteile und Fenstersäulen aus Stahl, restlicher Kasten Holz.

GESCHICHTE: Nicht nur bei 2-Achsern sondern auch bei neu zu entwerfenden 4x-Wagen griff die HHA auf veraltete Konzepte zurück, so erschien der V2 1928 als modernisierte Neuauflage des V1 von 1897 in Form von 30 Zügen. Schon bald begannen die unzähligen Umrüstungen und Umbauten, wie Umbau von Beiwagen zu Triebwagen und zurück, Verlängerung und Umbau von Plattformen und Laternendach, neue Motoren und Fahrschalter. Unser Wagen wurde erst 1950 zum Einrichtungswagen mit verlängerter neuer Stahlplattform vorne umgerüstet, Schienenbremse, Niederspannungsanlage, Ziel- und Nummernband folgten. 1969 abgestellt, ??..04.75 nach Wakendorf, 15.04.78 nach Schönberg. Nummern: 3006, 2930, bei VVM wieder 3006.

BEDEUTUNG: Letzte Hamburger Holzwagen mit Laternendach, der typische "Alsterring" der 30er Jahre, mehr aber noch der typische Verstärkungszug auf diversen Linien in der Nachkriegszeit. Musterbeispiel von nahezu permanenten Umbauten, die belegen, daß die Anforderungen von Betrieb und Werkstatt kaum längerfristig erfüllt werden konnten.

ZUSTAND: Wagenkasten und Inneneinrichtung verwittert, letztere z. T. durch Wassereinwirkung verquollen. Verglasung größtenteils zerstört. Sitze und Polster nach gründlicher Reinigung verwendbar. Teile der Dachaufbauten sind demontiert. Hinterer Einstieg durchgerostet.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsfähig im letzten HHA-Zustand herrichten. Ggf. betriebsfähig herrichten.

ERSATZTEILE: nichts vorhanden.

BAUART: Vierachsiger Drehgestellbeiwagen mit verglasten Plattformen, Oberlichtdach und weitgehend hölzernem Wagenkasten.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg 1928

LÜP: 11940 mm MASSE: 13400 kg PLÄTZE: 30S+63St HU: ???.???.??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: 04600 / 01600 mm

BREMSE: Solenoid, Handbremse, Schienenbremse (nachgerüstet)

BELEUCHTUNG: 1 Kreis 600V HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Holzwagenkasten auf Stahlbodenrahmen, Fenstersäulen aus Messing ? Beiwagen konstruktiv identisch mit Triebwagen.

GESCHICHTE: Indienststellung 18.10.27. Geliefert 30 Wagen mit den Nummern 3501 - 3530. Die V2-Züge waren der Innbegriff des "Alsterringes" der Linie 18. 1935/36 wurden 10 Beiwagen zu Triebwagen V2U umgebaut, 3 Beiwagen wurden im Krieg zerstört. Einige Triebwagen wurden später wieder zu Beiwagen zurückgebaut. Die verbliebenen Beiwagen wurden, von Schienenbremse und Kleinspannungsanlage abgesehen, kaum nennenswert verändert. Der zuletzt mit der Nummer 1905 eingesetzte Wagen wurde 1969 vom VVM übernommen, wieder mit gelbem Anstrich und alter Nummer versehen und auf Sonderfahrten eingesetzt. Nach Zwischenlagerung in Wakendorf Transport nach Schönberg am 08.10.77.

BEDEUTUNG: Letzte Wagen der Holzbauart für Hamburg, der Wagen ist der letzte existierende V2-Beiwagen. Der mit den V2-Zügen identifizierte "Alsterring" war die prominenteste Hamburger Straßenbahnlinie.

ZUSTAND: Beblechung teilweise aufgerostet, vielfach verrostet. Die Holzteile erscheinen jedoch weitgehend noch brauchbar. Die Verglasung ist teilweise defekt. Die Inneneinrichtung ist verwittert und aufarbeitungsbedürftig, die Deckenplatten sind z. T. verformt, möglicherweise als Folge von Durchfeuchtung wegen undichter Dachbespannung.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsstück, wenn möglich auch betriebsfähig.

ERSATZTEILE: keine vorhanden.

BAUART: Triebwagen in geschweißter Stahlbauart mit Endplattformen

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1937

LÜP: 12910 mm MASSE: 15500 kg PLÄTZE: 26S/55St HU: ???.???.??

ANTRIEB: 4x Siemens DW331g 28kW ACHSSTAND: 05200 / 01600 mm

BREMSE: Widerstand, Hand, Schienenbremse

BELEUCHTUNG: 1 Kreis 600V HEIZUNG: Brems/Fahrstrom-Warmluft

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Stufenloser Wagenboden, Polstersitze. BBC-Unterflur Feinstufen-Fahrschalter, Zweirichtungswagen, Rollos statt Gardinen

GESCHICHTE: Erst 1937 lieferte Falkenried 4 von 5 Wagen nach moderneren Baugrundsätzen mit den V3 Nr. 3061-3065. (3064: 16.9.37). Sofort begann man mit Umbauten, die sich an den 2 nach dem Krieg noch vorhandenen Wagen fortsetzten: Einrichtungswagen mit einfacher Schiebetür vorne und Hinterplattform offen statt 4 Teleskoptüren, Plattformtrennwände, entfall der Mittelwand (Raucher/NR), Plattformfahrschalter EFV3, Niederspannungsanlage, V6-Drehgestelle mit Schienenbremse, Linienwürfel, einteilige Stirnscheibe... Abgestellt 1967, ???.05.75 Transport Bahrenfeld - Wakendorf, 22.04.78 nach Schönberg. Wagennummern: 3064, 3041, 2970.

BEDEUTUNG: Anschauung der technischen Entwicklung zum Ganzstahl-Großraumwagen, Versuchsbauart.

ZUSTAND: Zustand Wagenkasten relativ gut. Keine nennenswerten Auf- und Durchrostungen im unteren Bereich, aber Fenstersäulen im unteren Bereich fast alle durchgerostet. Dach mitsamt Aufbauten überwiegend gut erhalten. Inneneinrichtung verwittert. Polsterbestuhlung in gutem Zustand und nach Reinigung verwendbar. Verglasung z. T. beschädigt. Seitenwandverkleidung unterhalb der Fenster aufgequollen. Über die Funktionsfähigkeit der Niederspannungsanlage ist nichts bekannt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufarbeitung im letzten HHA-Zustand, ggf. Betrieb auf der Demonstrationsanlage.

ERSATZTEILE: keine vorhanden.



C.5.16. Verschubfahrzeug Falkenried "Esel" W2 Nr. 4

990530  
(hmö,wgr,jsc)

BAUART: Offenes 2x Verschubfahrzeug für Werksbetrieb

HERSTELLER: Falkenried 1929

LÜP: 3460 mm MASSE: 4770 kg PLÄTZE: -/ -/ -/ HU: . .

ANTRIEB: 2x ????? ? kW ACHSSTAND: ----- / 01400 mm

BREMSE: el. + Handbremse

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Stangenstromabnehmer auf Turm aus Profileisen.

Kurze Bauart, versch. Kupplungen verwendbar, kein Kletterschutz.

Breite 1870 mm. 2 Siemens Nockenfahrshalter.

GESCHICHTE: Einsatz ausschließlich als Rangiergerät Waggonfabrik

Falkenried, es gab noch zwei gleiche und ein ähnliches Fahrzeug, Baujahr 1920 in der Waggonfabrik.

BEDEUTUNG: Elektrisches Rangierfahrzeug in der Fabrik und Werkstatt für den Großteil der Hamburger Straßenbahnen.

ZUSTAND: Verkabelung, Widerstände und Fahrshalter vollständig aufgearbeitet bzw. erneuert. Stromabnehmerturm wiederhergestellt. Fahrzeug ist betriebsfähig. Beleuchtungsanlage fehlt noch, die Schaltung ist noch nicht ermittelt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Rangierfahrzeug und provisorisches Triebfahrzeug Schönberger Strand.

ERSATZTEILE:

BAUART: Vierachsiger geschweißter Ganzstahl-Beiwagen mit abgeschlossenen Plattformen und Endeinstiegen mit Schiebetüren. Einrichtungswagen.

HERSTELLER: Waggonfabrik Uerdingen 1941

LÜP: 14710 mm MASSE: 10200 kg PLÄTZE: 32S+85St HU: ???.???.??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: 01600 / 05200 mm

BREMSE: Solenoid, Schienenbremse, Handbremse

BELEUCHTUNG: 1 Kreis 600V HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Handbediente Schiebetüren, Polstersitze, Doppeltüren zum Fahrgastraum, Niederspannungsanlage nachgerüstet, Linienbandkasten hinten 1954 nachgerüstet.

GESCHICHTE: Die ersten beiden V5-Beiwagen kamen am 26. 8. 41 nach Hamburg und wurden in Falkenried mit HHA-Normalkupplung und 10-poligem Verbindungskabel ausgerüstet und auch hinter V2- und V4-Triebwagen eingesetzt. Auslieferung und Einsatz der V5-Wagen litten unter den Kriegsbedingungen. Von 14 Beiwagen überstanden nur 10 den Krieg. Die V5-Züge wurden 1969 ausgemustert und rasch zur Verschrottung verkauft, nur der schon nicht mehr ganz komplette 1981 konnte zurückgestellt werden. Nach Zwischenstation in Wakendorf kam er am 8. 10. 77 zum Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Nach den Versuchswagen V4 entstand mit den V5 die erste Serie von Großraumwagen in Leichtbauweise für Hamburg, aus der die für die letzten 25 Jahre der Hamburger Straßenbahn prägnanten V6 und V7 abgeleitet wurden. Die Wagen waren bereits für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt und blieben die schnellsten in Hamburg. Der 1981 ist das einzig noch existente V5-Fahrzeug.

ZUSTAND: Fast der gesamte Wagenkasten ist an-, auf- oder durchgerostet. Die Inneneinrichtung ist komplett ausgebaut. Es besteht die Vermutung, daß einige tragende Teile ersatzlos herausgetrennt worden sind. Die Verglasung ist größtenteils zerstört. Von der Elektrik ist kaum noch etwas vorhanden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst allenfalls als nicht betriebsfähiges Ausstellungsstück denkbar.

ERSATZTEILE: keine vorhanden.

BAUART: Gedeckte Kastenlore mit seitlichen Doppelschiebetüren und einseitiger Bremserbühne auf ehemaligem Beiwagen-Untergestell  
HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1944  
LÜP: 06040 mm MASSE: 04800 kg PLÄTZE: -- / ----- HU: ???.???.??  
ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 02200 mm  
BREMSE: Ketten-Handbremse, Solenoid-Scheibenbremse  
BELEUCHTUNG: el Innen+Br+Schluß HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: 1944 auf dem Untergestell eines kriegszerstörten Beiwagens aufgebaut, Plattform mit Handbremse an einem Ende, blechverkleideter Holzaufbau mit beidseitigen breiten Schiebetüren  
GESCHICHTE: Wegen LKW- und Treibstoffmangel wurden in der Kriegs- und Nachkriegszeit vorwiegend Lebensmittel auch mit gedeckten Straßenbahn-Güterwagen transportiert. Neben 14 weiteren 1944 entstandenen Kastenloren diente dieser Wagen u. a. dem Gemüsetransport. Später wurden einige Wagen innerbetrieblich weiterverwendet, dieser zum Transport von Bremssand und nach Übernahme durch den VVM als Lagerraum für die Straßenbahn-Arbeitsgruppe. Nach Zwischenlagerung in Wakendorf erfolgte der Transport zum Schönberger Strand am 5.11.77. Von dort wurde er später unter Dach nach Krumbek verbracht.

BEDEUTUNG: Typischer Straßenbahn-Kriegsgüterwagen, der nach Einstellung des Güterverkehrs betriebsintern weitergenutzt wurde und so trotz einfachster Bauart lange in Betrieb blieb.

ZUSTAND: Fahrgestell leicht angerostet, Aufbau bis auf leichte Anstrichschäden in erstaunlich gutem Zustand. Z. Zt. durch mehrere Einbrüche verwüsteter Lagerraum für Straßenbahn-Teile, geringfügige Beschädigung durch Einbruch.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im letzten Betriebszustand, Umsetzung zum Schönberger Strand und Nutzung als Lager/Werkstattraum für Straßenbahn-Arbeitsgruppe; denkbar ist auch eine Restaurierung als Kriegsgüterwagen, die den ursprünglichen Verwendungszweck besser dokumentiert, bei Beibehaltung der Nutzung als Lager/Werkstattwagen.  
ERSATZTEILE: Keine vorhanden.

(hmö,dre,wgr,jsc)

BAUART: 2x-Lore mit Bremsplattform an einem Ende, halbhohen Stirnwänden und abklappbaren niedrigen Seitenborden auf ehem. Beiwagen-Fahrgestell.  
HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1946  
LÜP: 05780 mm MASSE: 04200 kg PLÄTZE: -- / ----- HU: ???.???.??  
ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 02000 mm  
BREMSE: Kurbel-Kettenzug Handbremse, Solenoid Scheibenbremse  
BELEUCHTUNG: el. Schluß/Bremsl. HEIZUNG: -----  
SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Zuladung 6000 kg, Seitenwände mittig geteilt, el. Kuppeldose für Brems-/Rücklicht.

GESCHICHTE: Auf den Fahrgestellen kriegszerstörter Beiwagen baute Falkenried Güterwagen für die Straßenbahn auf. Auf dem Fahrgestell eines unbekanntenen Beiwagens entstand 1946 die offene Kastenlore 1011?, die später 1897? und zuletzt 4983 hieß. Insgesamt entstanden 68 offene Kastenloren, die sowohl zur Trümmerräumung als auch zur Versorgung der Bevölkerung dienten. Noch 1961 hatte die HHA 31 Güterwagen im Straßenbahnbestand, darunter 2 KfB, nunmehr für unterschiedlichste betriebsinterne Transporte und im Baudienst genutzt. Nach Übernahme des 4983 durch den VVM zunächst Zwischenlagerung in Wakendorf, am 5.11.77 Abtransport mit Stapelfeldt-LKW nach Schönberger Strand.  
BEDEUTUNG: Vor Ablösung durch den LKW ab den 1950er Jahren hatte die Hamburger Straßenbahn eine große Zahl von Güterloren für unterschiedlichste Zwecke im Bestand; neben offenen Kastenloren gab es auch abplanbare und geschlossene, sowie Wasser-, Spreng- und Postloren neben Schienen-, Kran- und sonstigen Loren. Viele davon dienten in den Notzeiten des Krieges zur Versorgung der Bevölkerung mit dem Nötigsten.  
ZUSTAND: Holzteile teilweise stark vermodert, Fahrgestell angerostet, Profileisen des Aufbaus stark verrostet und teilweise verbogen. E-Anlage nicht mehr verwendbar.

RESTAURIERUNGSZIEL: Letzter Betriebszustand bei der HHA, denkbar wäre auch das grün-graue Aussehen, das bis Ende der 1950er Jahre üblich war.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden, aber überwiegend leicht nachbaubare Teile zur Aufarbeitung notwendig.

BAUART: Vierachsiger Einrichtungs-Großraumwagen mit Fahrgastfluß.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1952

LÜP: 14880 mm MASSE: 18290 kg PLÄTZE: 26/93->31/78 HU: ??..??..??

ANTRIEB: 4x GBM320 50kW ACHSSTAND: 05200 / 01600 mm

BREMSE: Widerstands- und Schienenbremse, Hbr ers. d. Öldruck-Federsp.

BELEUCHTUNG: Glühl.+Leuchtstl. HEIZUNG: Widerstand, später + Gebläse

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geschl. Fahrerkabine, Schaffnerplatz, el.

schließende Schiebetüren. Selbsttragender Stahlleichtbaukasten. Nieder-  
spannungsanlage, Unterflur-Fahrschalter, gewellte Radscheiben

GESCHICHTE: Nach einem Probewagen (WaF 5.10.49: 3061) lieferten WaF und

LHB 1952/53 61 (3062-3122) und 40 (3123-3162) Serienwagen. 1958 wurden

Liniennummernwürfel und Röhrenbeleuchtung hinzugefügt. Die Umrüstung

auf Einmannbetrieb 1966 erforderte erhebliche Umbauten: Federspeicher-

Bremse, Stromabnehmerbetätigung, neue Schwenktüren mit Trittkontakten,

anderer Anordnung und Überwachung, Ausbau Schaffnerplatz und Einbau

Klappe mit Kasse im Führerstand. Elektromotorische Beschilderung auch

seitlich, hinterer Linienkasten. Umkehrung Fahrgastfluß. Der Wagen war

bis 1.10.78 in Betrieb, Abtransport Lokstedt-Schönberg 11.11.78.

Waggennummern: 3106, 3044, 3644.

BEDEUTUNG: Die "Samba-Wagen" prägten die Nachkriegszeit der Hamburger

Straßenbahn. Leider wurden alle Wagen für Einmannbetrieb umgebaut, was

das Äußere, besonders auf der Türseite stark veränderte. Als solche

wurden sie zum "Einheitswagen" der letzten 12 Jahre des schrumpfenden

Netzes. 1994 erhalten, gut: 3657(MfHG), 3557, 3584(USA), 3642(HHA), 3564

(LHB), 3600(Amstd.), desolat: 3571, 3656, 3661(HSM), Buden: 3551, 3556, 3575.

ZUSTAND: Kasten an vielen Stellen angerostet. Hoch-/Unterrostungen in

den Fensterbereichen und an allen aufgesetzten Leisten und Streben.

Inneneinrichtung verwittert, Resopaldecke gut. Wassereinbrüche am Über-

gang Holz/Blechdach und an den hochgerosteten Fensterrahmen. Feder-

speicherbremse gangbar gemacht. Die Niederspannungsanlage funktioniert.

Einige Fensterscheiben erneuert. Hinter- und Mitteleinstieg (08.93)

erneuert. Der Wagen ist auf der Demo-Anlage einsatzfähig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Herrichten im letzten HHA-Zustand, Betrieb wegen  
umfangreicher Elektrik schwierig.

ERSATZTEILE: Div. Ersatzteile vorhanden, aber Mangel an Stücken mit  
"Sammlerwert".

BAUART: Vierachsiger Einrichtungs-Großraumbeiwagen mit Fahrgastfluß und festem Schaffnerplatz.

HERSTELLER: Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter, 1952

LÜP: 14880 mm MASSE: 12200 kg PLÄTZE: 26/100 HU: ???.???.??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: 05200 / 01600 mm

BREMSE: Solenoid, Handbremse, Schienenbremse

BELEUCHTUNG: Glühl.+Leuchtstl. HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Stahl-Leichtbau, el. schließende, später auch öffnende Schiebetüren, Niederspannungsanlage, fest eingebauter Postbriefkasten im Heck. Kurbelfenster mit Luftklappen.

GESCHICHTE: WaF baute 1949 den Probewagen 1331. 1951/52 folgten 100 LHB? Serienwagen (1332-1431). Am 1.4.58 (?) wurden die Briefkästen verschlossen und rot übergestrichen, es folgte die Nachrüstung von Linienkästen und Röhrenbeleuchtung. Später wurden die kleinen oberen Fenster an den Wagenenden, die hinten die Liniennummern zeigten, zugeschweißt. Nur noch 37 Wagen wurden 1966 für Einmann-Triebwagen leicht geändert: Andere Belegung der Kupplungs-Kontakte und Umbau der Ausstiege auf el. Türöffnung mit Druckknopf und Notentriegelung. So waren die Wagen in den Stoßzeiten noch 3-5 Jahre im Einsatz. Abtransport Bahrenfeld - Wakendorf am ???.???.??, nach Schönberg am 22.4.78. Wagennummern: 1415, 4183, 4683.

BEDEUTUNG: Einzig erhaltenes Exemplar der ersten Serie moderner Großraumwagen mit Fahrgastfluß in Hamburg. Durch Abbau der Straßenbahn vorzeitig überzählig und ausgemustert, am originalsten erhalten gebliebener Wagen der V6-Serie.

ZUSTAND: Zustand kann im Vergleich zu den V6/V7 Triebwagen als passabel bezeichnet werden, da schwere Auf- und Durchrostungen fehlen. Einstiege (Trittkästen ?) sind defekt/erneuerungsbedürftig. Inneneinrichtung in weitgehend brauchbarem Zustand, einige Ausbesserungen erforderlich. Verglasung fehlt teilweise, z. T eingeworfen, z. T. Ersatz für Wagen im Freien. Der Wagen dient in Krumbek als Lagerwagen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsfahrzeug, ggf. auch betriebsfähig. Wagen wäre mit überschaubarem Aufwand in den Zustand Mitte 1950 Jahre (Briefkasten !) zurückversetzbar.

ERSATZTEILE: div. Teile vorhanden.

BAUART: Vierachsiger Einrichtungs-Großraumwagen mit Sonderausstattung

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1956

LÜP: 14880 mm MASSE: 20800 kg PLÄTZE: ??/ HU: ??..??..??

ANTRIEB: 4x GBM320 50kW ACHSSTAND: 05200 / 01600 mm

BREMSE: Widerstands- und Schienenbremse, Hbr. ers. d. Öldruck-Federsp.

BELEUCHTUNG: 3 Kreise 24V Glühl HEIZUNG: Widerstand, später + Gebläse

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Selbsttragender Stahlleichtbaukasten, Unterflurfahrschalter, Niederspannungsanlage. Erhöhter Fahrlehrerplatz hinter dem Fahrerplatz mit Fehler-Simulationsmöglichkeiten.

GESCHICHTE: Wohl als letzter Neubau der einst bedeutenden Fabrik Falkenried wurde 1956 der Schulwagen 2001 in Dienst gestellt. Unterhalb der beigen Fensterpartie war der Wagen im Dunkelgrün der Arbeitswagen gehalten. Der Kasten entsprach weitestgehend dem Serien-V6. Die Raum- und Sitzeinteilung mit Trennwand (Schiebetür) ließ die gleichzeitige Ausbildung je einer Gruppe Fahrer und Schaffner zu. Die innere Holzverkleidung war in hellerem Ton gebeizt als in den Normalwagen. 1968 erfolgte die technische Anpassung an die Einmannwagen, wobei nur die hintere Tür zur Schwenktür wurde. Ab Mai 1961 orange gestrichen. Bis 30.9.78 im Einsatz. Transport Lokstedt-Schönberg 11.11.78. Nummern: 2001, 2101, 3999. BEDEUTUNG: 1956 modernster Schulwagen, zuvor dienten 3 Z1 mit N5-Fahrgestell, die auch im Fahrgastbetrieb liefen, als Schulwagen. Der Wagen konnte auch vom Fahrlehrerplatz aus gefahren werden. Vmtl. letzter Falkenried-Neubau. Äußerlich am originalsten erhaltener V6-Triebwagen.

ZUSTAND: Karosserie relativ gut erhalten, größere Anrostungen am Ansatz der Dachaufbauten, wenige Anrostungen am Kasten, Durchrostung im vorderen Dachkantenbereich, 1985 versiegelt. Bei Aufarbeitung Mittelausstieg und Batteriefach 1987 wurden die Anschlüsse nicht montiert, Niederspannungsanlage daher nicht prüfbar. 1986 fester Motor im 2. Drehgestell festgestellt. Inneneinrichtung verwittert, Lack blättert ab, Holz aber noch nicht verquollen. Derzeit z. T. als Holzwerkstatt für Wagen 310 genutzt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsfahrzeug, Dokumentation der Personalaus- bildung, Betriebsfähige Herrichtung wegen der vielen technischen Besonderheiten schwierig.

ERSATZTEILE: Div. Teile vorhanden, aber Mangel an Stücken mit "Sammlerwert".

BAUART: Vierachsiger Einrichtungs-Großraumtriebwagen mit Fahrgastfluß.

HERSTELLER: Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter, 1957

LÜP: 14880 mm MASSE: 18820 kg PLÄTZE: 28/??->31/78 HU: ??..??..??

ANTRIEB: 4x GBM320 50kW ACHSSTAND: 05200 / 01600 mm

BREMSE: Widerstands- und Schienenbremse, Hbr. ers. d. Öldruck-Federsp.

BELEUCHTUNG: Glühl.+Leuchtstl. HEIZUNG: Brems/Fahrstrom-Widerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geschl. Fahrerkabine, urspr. Schaffnerplatz, selbsttragender Stahlleichtbaukasten, el. zweiflügelige Kiekert-Innen-Schwenktüren, Unterflur-Fahrschalter, Niederspannungsanlage.

GESCHICHTE: Obwohl WaF den Probewagen 3062 bereits am 16.3.51 in Dienst stellte, wurden zunächst V6 gebaut, erst 1953/54 lieferte LHB 50 leicht abgeänderte Serienwagen, denen 1957 als letzte Triebwagen für Hamburg nochmals 40 folgten, letztere hatten halbautomatische Wechselkassen mit el. Geldsortierer und Hohlwellenantriebe, die am höherfrequenten Motorgeräusch erkennbar waren, beides wurde alsbald zurückgebaut. 1964/65 Umbau auf Einmannbetrieb, mit nur geringen Änderungen am Wagenkasten: Verlegung einer Tür von hinten nach vorne, Schilderkästen, sonst wie bei den V6, die wegen des späteren aufwendigeren Umbaus die V7 überlebten.

3361 ex 3411 war der letzte V7E. Transport Krohnskamp-Schönberg 25.6.77.

BEDEUTUNG: Wagen der letzten für Hamburg gebauten Triebwagenserie und allerletzter V7E der HHA, der als einziger V7 wie alle V6 noch eine Aufarbeitung mit Neuansrich erhielt und so seine Artgenossen um fast 2 Jahre überlebte und anstelle des bereits zurückgestellten 3357 zum VVM gelangte. Außer dem sehr desolaten 3363 (DSM) existiert kein weiterer Wagen mehr.

ZUSTAND: Wagenkasten hat stellenweise Auf- und Durchrostungen im Fensterbereich, an den Ecksäulen sowie den aufgenieteten Leisten. Inneneinrichtung, Verglasung und Führerstand durch Vandalismus und Diebstahl schwer beschädigt (Abgerissene und eingeschlagene Armaturen). Ein Teil der Verglasung wurde für die Komplettierung der Fahrzeuge im Freien verwendet. Mittel-Ausstieg teilzerlegt, hinterer Trittkasten durchgerottet. Fußbodenbelag (Gummimatten) teilweise defekt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsfahrzeug im letzten HHA-Zustand, ggf. Einsatz auf der Demonstrationsanlage. Während der V6E als "Wagen der letzten Stunde" und wegen des komplizierten Umbaus nur in seiner jetzigen Form erhalten werden kann, wäre ein Rückbau des V7E zum V7 und mit dem Wagen 4391 zum "Großraumzug" zumindest denkbar.

ERSATZTEILE: Div. vorhanden, aber Mangel an Teilen mit "Sammlerwert".



(rwe,wgr,jsc)

BAUART: Vierachsiger Einrichtungs-Beiwagen mit festem Schaffnerplatz und Fahrgastfluß nach vorne, Wagenkasten Alu-Niet-Leichtbaukonstruktion. HERSTELLER: Orenstein-Koppel & Lübecker Maschinenbau Berlin-Spandau 1957 LÜP: 14885 mm MASSE: 10350 kg PLÄTZE: 29S+90St HU: ???.???.??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: 05200 / 01600 mm

BREMSE: el. Scheibenbremse (Solenoid). Kurbelhandbremse mit Zugkette

BELEUCHTUNG: Glühl.+Leuchtstl. HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Fahrgast-/Schaffner-bediente el. Kiekert Alu-Schwingtüren. Fester Briefkasten in der Rückwand. Kurbelbetätigte Alu-Übersetzfenster und Luftklappen.

GESCHICHTE: Als nummernmäßig viertletzter Beiwagen für Hamburg 1957 mit Nummer 4441 in Betrieb genommen. Ab 1. 4. 1958 Verschluß, Übermalung und später Ausbau des gelben Briefkastens in der Rückwand. Rot-weiße Schrift 'Raucher' im Fenster links oberhalb des Einstiegs mit Einstellung der Raucherwagen übermalt, dann durch Klarglas ersetzt. Zur Verwendung mit Einmann-Triebwagen 1965 Einbau der Türverriegelung durch den Fahrer mit neuen Leuchtdisplay-Druckknöpfen, neue Nr. 4391. Jahrelang vom Bf. Lokstedt nach Niendorf/Schnelsen eingesetzt. Zuletzt mit Holsten-Bier Totalwerbung. Letzte Einsätze vom Bf. Krohnskamp auf Linie 1 bis 1975, Transport zum VVM Schönberger Strand 07.05.1977.

BEDEUTUNG: Letzte Hamburger Neukonstruktion, aufgrund politischer Vorgaben vorzeitig ausgemustert, letzte in Hamburg eingesetzte Beiwagen-Bauart. Fahrgastfluß-Wagen der 50er Jahre. Nach einem deutlich abweichenden Probewagen (1432) um 1954 Lieferung der Wagen 1433-1467, ab 1956 Wagen 1468-1500+4433-4444, später Nr. 4200-4234,4400-4444,4499, Einmann-Beiwagen 4300..4399 ex 4400..4499. 81 Wg, 45 nur m. Scheibenbr. ZUSTAND: Der Alu-Wagenkasten zeigt kaum Korrosionsschäden, der Anstrich ist jedoch erneuerungsbedürftig. Die Trittkästen vorne und hinten sind durchgerostet und zu erneuern. Trittbretter marode, Fußboden und Belag verschlissen. Wassereinbrüche- und Schäden in den Fensterbereichen, Fahrzeug sonst weitgehend komplett und in verhältnismäßig gutem Allgemeinzustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Erhaltung im letzten Betriebszustand, Ausstellungs- oder besser Betriebsfahrzeug für die Schönberger Straßenbahnanlage. Rückbau zum Originalwagen 4441 rel. einfach möglich, aber nur mit Rekonstruktion des V7E 3361 zum V7 3411 sinnvoll.

ERSATZTEILE: Diverse Ersatzteile in Krumbek eingelagert.

BAUART: Vierachsiger Einrichtungs-Großraumtriebwagen mit Fahrgastfluß.

nach US-Muster des Presidents Conference Car

HERSTELLER: La Brugeoise/ACEC Brügge 1951

LÜP: 14130 mm MASSE: 15200 kg PLÄTZE: 32+70 HU: ???.???.??

ANTRIEB: 4x40kW 1432k, Kardanw. ACHSSTAND: 1907 / 6700 mm

BREMSE: generatorisch, unter 4 km/h Trommelbremse, Magnetschienenbremse

BELEUCHTUNG: Leuchtstoffröhren HEIZUNG: Bremsstrom-Widerstandsheizung

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: In den Innenrahmen-Drehgestellen treiben je 2

Motoren über Kardanwelle je eine Achse an. Steuerung durch Fahr- und

Brems-Fußpedal, Schienenbremsauslösung über Totmannpedal und Bremspedal.

GESCHICHTE: Als Alternative zu den eigenentwickelten V6-Wagen kaufte die

HHA 1951 zum Vergleich diesen Wagen aus einer Brüsseler Serie eines

"europäisierten" Nachbaues des US-PCC Typs. Obwohl V6/V7 weiterbeschafft

wurden, blieb der technisch ungewohnte und nur auf wenigen Strecken

einsetzbare Wagen bis zum Abschaffungsbeschluß fast 7 Jahre in Hamburg.

Nachfolgende Tests in Kopenhagen verliefen zugunsten eines DÜWAG-Wagens,

sodaß das Fahrzeug schließlich in die Brüsseler Serie eingereiht und

dort bis 1994 eingesetzt wurde. Zum Jahreswechsel 94/95 technisch

überholt und mit Hamburger Lackierung versehen ist nach Absolvierung

einiger Sonderfahrten die Übernahme in den VVM-Bestand vorgesehen.

BEDEUTUNG: Abweichend von den USA und Benelux-Ländern haben PCC-Wagen in

Europa keine Bedeutung erlangt. Die im ehemaligen Ostblock verbreiteten

TATRA T4-Wagen lehnen sich jedoch eng an diese Konstruktion an. In Nord-

deutschland sind außer der Hamburger Episode allenfalls Schweriner T4

zu nennen. Örtlich kaum bedeutend stellt der Wagen doch eine Verbindung

Hamburgs mit weltweit beachteter Technik und Design her.

ZUSTAND: Neulackierung nach Hamburger Muster weitgehend abgeschlossen,

technische Überarbeitung in Brüssel soweit möglich erfolgt. Brüsseler

Umbauten und Modernisierungen beeinträchtigen die optische Erscheinung

nur geringfügig. Im Bezug auf das Alter guter Erhaltungszustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Äußerlich Hamburg, innerlich Brüssel 50er Jahre.

Ersatz des Einholm-Pantographen durch Stangenstromabnehmer mit

Trolleyfänger.

ERSATZTEILE: Aus Brüsseler Schrottwagen derzeit gewinnbar.

BAUART: 2-achsiger, umgebauter AEG-Einheitstriebwagen mit geschlossenen Plattformen, Oberlichtdach und je 3 großen Seitenfenstern.

HERSTELLER: Herbrand, Köln 1900 ? 1906 ?

LÜP: 09180 mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: 18S/ 20Stpl. HU: ??..??..??

ANTRIEB: Tatzlager ACHSSTAND: ----- / 2660 mm (ex 1800)

BREMSE: Hand, später auch elektrisch

BELEUCHTUNG: Glühlampen HEIZUNG: Widerstand (Ofen)

SONSTIGE TECHN. ANGABEN

GESCHICHTE: Die Kieler Straßenbahn, von der 'ALOKA' (mit AEG-Mehrheitsbeteiligung) betrieben, wurde "natürlich" von der AEG elektrisch ausgerüstet. Obwohl 1896 schon große 6-Fensterwagen lieferbar waren, folgten solche erst ab 1900 den 59 5-Fensterwagen der Erstausrüstung. In den 1920er Jahren wurden die Plattformen verglast und die 6 Fenster durch 3 große ersetzt, mit unterschiedlicher Reihenfolge der Umbauten. Ab 1928 wurden Plattfortüren eingebaut, es folgten Mitte der 1930er Jahre neue Fahrgestelle und Motoren sowie Fahrtrichtungsanzeiger. Ab Ende der 40er modernisierte man die Frontscheiben und Mitte der 50er die Scheinwerfer. 1962 baute die Kieler Verkehrs AG den Wagen zum Schleifwagen 351 um.

BEDUTUNG: AEG Einheitswagen wurden ab 1893 mit 5 kleinen oder 2 großen und mittigem kleinen, ab 1896 auch mit 6 Bogenfenstern gebaut, nach Königsberg ging 1894 eine Kleinserie mit nur 4 kleinen Fenstern.

Erhalten sind heute 2 3-Fensterwagen (Görlitz ex Bromberg Bj. 1896 und Wroclaw (Breslau) Bj. 1897 sowie der umgebaute ehemalige 6-Fensterwagen 146 aus Kiel in Braunschweig, alle betriebsfähig restauriert.

ZUSTAND: Dach undicht, Farbe blättert. Inneneinrichtung fehlt, Motoren zwecks Reparatur durch ABM ausgebaut und nach Ohlsdorf verbracht.

RESTAURIERUNGSZIEL: Der Wagen sollte mittel- bis langfristig wieder zum 6-Fenster AEG Einheitswagen mit offenen Plattformen und aussermittig auf dem Dach montierten Scheinwerfer rekonstruiert werden, weil er somit der einzige original existierende 6-Fenster AEG Tw wäre. Alternativ käme die Wiederherstellung des 30er-Jahre Zustandes in Frage.

ERSATZTEILE: Eine Garnitur Längsbänke

BAUART: 2x Tw. mit 3 großen rechteckigen Seitenfenstern in Holzbauart mit Oberlichtdach.

HERSTELLER: Waggonfabrik Falkenried, Hamburg, 1908

LÜP: ????? mm MASSE: ????? kg PLÄTZE: ?? / ?? HU: ??,??,??

ANTRIEB: AEG Tatzlager ACHSSTAND: ----- / 02500 mm

BREMSE: Widerstand, Handspindelbr.

BELEUCHTUNG: Glühlampen HEIZUNG: Widerstand, Fahr-/Bremsstrom ?

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: 1957 zum ersten automatischen Kurvenschmierwagen Deutschlands umgebaut.

GESCHICHTE: 1908 wurden wegen Netzerweiterungen als einzige Wagen aus Hamburg für Kiel 42 Tw von der WaF Falkenried geliefert. Diese wurden in ca. 45 Einsatzjahren kaum umgebaut, so die Plattformverglasung Anfang, die Schiebetüren Ende der 20er Jahre sowie Beleuchtung und Stirnfenster nach 1950. Nur 3? Tw, auch dieser, wurden 1941-47 umfangreich modernisiert. Dabei wurden die Plattformen verlängert und die Führerstände für sitzende Bedienung eingerichtet, das Oberlicht zu den Plattformenden abgeschleppt und die jeweils rechte hintere Tür in eine Teleskoptür umgebaut. Der Tw 160 (früher 180??) wurde 1957 zum Kurvenschmierwagen 354 umgebaut und blieb bis zur Betriebseinstellung 1985 in Dienst.

BEDEUTUNG: Der Tw 160 dokumentiert, wie die Straßenbahnbetriebe in den 30er und 40er Jahren versuchten, überalterte Wagen durch Modernisierung zu verbessern. Er markiert für Kiel den Anfang einer Reihe von form-schönen Umbauten, die mit Entwicklung und Bau der 2x ER Tw für Einmannbetrieb 1953-56 (Nr. 231-237) endete. Die geringe verbliebene Stückzahl von Fahrzeugen dürfte auf den 2. Weltkrieg zurückzuführen sein.

ZUSTAND: Der Wagen ist noch im Arbeitswagenzustand, die hinteren Teleskoptüren sind entfernt und die Türöffnungen verschlossen.

Ausserdem ist die Inneneinrichtung ausgebaut und eine Kurvenschmier-einrichtung montiert.

RESTAURIERUNGSZIEL: Rückbau zum Personen- Tw sowohl in modernisierter als auch in der Originalversion realisierbar. Für die Modernisierungs-variante spricht der geringere Arbeitsaufwand und der dokumentarische Wert, aber auch der Originalzustand ist, vom Fahrgestell abgesehen, vergleichsweise leicht zu realisieren.

ERSATZTEILE: Keine spezifischen Teile vorhanden.

BAUART: Hölzerner Vierachstriebwagen mit Laternendach und Maximum-Drehgestellen.

HERSTELLER: HAWA (Hannoversche Waggonfabrik) / AEG 1915 ?

LÜP: 10600 mm MASSE: 15400 kg PLÄTZE: 53/21 HU: ???.???.??

ANTRIEB: 2x ???

ACHSSTAND: 01300 / 04200 mm

BREMSE: Luftdruckbremse, Handbremse

BELEUCHTUNG: el. Glühlampen. HEIZUNG: Frischstrom ???

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Typ G.1.8, Achsfolge (A1)'(1A)'. Neuaufbau des kriegsbeschädigten Wagens im Reichsbahnausbesserungswerk Mü-Neuaubing. (Freimann ??) 1944. Längssitze. Einrichtungswagen.

GESCHICHTE: München erhielt als letzter deutscher Straßenbahnbetrieb Maximum-Triebwagen, die in vielen deutschen Netzen anzutreffen waren. Hamburg hatte mit den V1 frühzeitig eine Serie "richtiger" Vierachser, setzte dann aber fast 30 Jahre lang auf kurze Zweiachser. Der Wagen besaß bis zur allein in Hamburg nie durchgeführten Umrüstung auf Scherenstromabnehmer ebenfalls einen Rollenstromabnehmer. Letzte Fahrgasteinsätze 1972, wegen der Olympischen Spiele wurden eine Reihe abgängiger Altwagen bis in dieses Jahr als Reserve vorgehalten, die gleichzeitig eröffnete U-Bahn ermöglichte die anschließende Abstellung. Nach 5 Jahren im Baudienst Bahnankunft Kiel 12.11.77, per Straße n Schönberg.

BEDEUTUNG: Darstellung einer verbreiteten Laufwerkstechnik, die in Hamburg jedoch nicht zur Anwendung kam. Schon frühzeitig entdeckten andere Städte die mögliche Personaleinsparung durch längere Wagen. Zweiachser mit längerem Achsstand laufen schlecht durch enge Kurven, richtige Vierachser wären aufwendiger und hätten wegen der Plattformen zu kurzen Drehzapfenstand, so entstand der lange "gelenkte Zweiachser". ZUSTAND: Beblechung größtenteils durch- oder angerostet. Verglasung ist größtenteils defekt. Einstiege sind noch brauchbar, Inneneinrichtung ist verwittert bzw. verrostet.

RESTAURIERUNGSZIEL: Wagen in der Scheune Krumbek abgestellt. Sollte etwa in seinem letzten Zustand erhalten bleiben, nach Beschaffung von Unterlagen könnte geprüft werden, ob und wie ein Rückbau der verunstaltenden gummigefassten Fenster möglich wäre, allerdings ist derzeit nicht mit Arbeitskapazitäten dafür zu rechnen.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden.

C.5.55. Sommerwagen 93 auf Fahrgest. München A3.26 Nr. 2900/3931 950517  
(hmö,wgr,jsc)

BAUART: Zweiachsiges Beiwagen-Fahrgestell mit Doppelrahmen, Phantasie-Sommerwagen-Aufbau seit 1994.

HERSTELLER: Stadtwerke 1958 (Umbau)

LÜP: 05700 mm MASSE: ?04550?kg PLÄTZE: -- / ----- HU: ?? .09.76

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 01800 mm

BREMSE: Bosch Luftdruckbr., bei VVM 1994 Ersatz durch Kurbel-Ketten-Hbr.

BELEUCHTUNG: ----- HEIZUNG: -----

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Laufkreis 810 mm. Der Niet-Unterrahmen hängt über Blattfedern unter den Gleitachslagern, der teilgeschweißte Oberrahmen mit Achsgabeln liegt mit Blattfedern auf den Unterrahmenecken.

GESCHICHTE: Das Fahrgestell entspricht dem 2x-Anhänger Typ 3.26. Bis 1958 Beiwagen c Nr. ????, dann Lore q 9.26 Nr. 2517. Ca. 1965 wurde der Oberrahmen leicht verändert um einen hydr. Ruthmann-Steiger aufzunehmen, A3.26 Nr. 2900 dann 3931. Nach Übernahme durch den VVM traf der Wagen am 12.11.77 auf einem DB-Wagen in Kiel ein und wurde per Stapelfeldt-LKW nach Schönberger Strand verbracht. Im Frühjahr 1993 wurde der Aufbau durch ABM-Kräfte verschrottet sowie die Aufarbeitung des Fahrgestells und die Fertigung eines Phantasie-Sommerwagen-Aufbaus bei der Hamburger Firma Franke&Pahl vorgenommen, Im Schönberg-Einsatz ab August 1994.

BEDEUTUNG: Angenäherte Darstellung eines (Pferdebahn-) Sommerwagens, Fahrgast-Attraktion im Straßenbahn-Betrieb.

ZUSTAND: Fertig aufgearbeitet, betriebsfähig. Noch verwendbare Teile des ehemaligen Hubgerätes sind eingelagert.

RESTAURIERUNGSZIEL: Offener Pferdebahn / Sommer-Beiwagen, Neuaufbau in optischer Anlehnung an alte Vorbilder.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden.

BAUART: Zweiachsiger Zweirichtungs-Ganzstahl-Triebwagen in Nietbauweise mit Zentralfahrschalter, Plattformen mit Schiebetüren sowie Längsbänken

HERSTELLER: Hannoversche Waggonfabrik (HAWA) 1929

LÜP: 11000 mm MASSE: 12900 kg PLÄTZE: 24S+49St HU: 20.09.73

ANTRIEB: Tatzlager, Üb. 1:5,14 ACHSSTAND: - - - - - / 03000 mm

BREMSE: Widerstand, el. Schienenbremse, Spindelhandbremse 1,6t

BELEUCHTUNG: Glühlampen 600V HEIZUNG: Fahr- und Bremsstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 55 km/h, Albertkupplung BSI, Fahrschalter M.M.N.F 109a, Fahrm. 2x SL 49 n BEW 500V/109A, 46kW, Laufkreis 820 mm. Fahrgestell aus Walzprofilen und gebogenen Verbindungsblechen.

GESCHICHTE: 1929 für 40.000 RM an die Üstra geliefert. Bei der Entwicklung wurde Wert auf geringes Gewicht bei großer Stabilität und auf Beachtung der Normen des "Normenausschusses für Straßenbahnwagen" gelegt. Die Plattformen haben nach außen und zum Wageninneren breite Schiebetüren, die Innenausstattung besteht aus natur-lackiertem Teak-, Eichen- und Buchenholz. Der Wagen wurde am 16.05.75 in Hannover abgestellt und 1976 vom VVM zunächst nach Wakendorf, am 22.10.77 dann zum Schönberger Strand verbracht. Laufleistung in Hannover ca 80.000 km ab letzter HU? Umbauten: Einrichtungswagen, Schienenbremsen, Scheinwerfer.

BEDEUTUNG: Früher Ganzstahlwagen nach damals modernsten Baugrundsätzen mit langjährig bewährtem Einsatz.

ZUSTAND: Farblich überarbeitet, fehlende oder beschädigte Teile vom Beiwagen 1010 abgebaut. Dach und Widerstandsbleche stark verrostet. Bremse muß nachgearbeitet werden. Elektrische Meßwerte lassen die Benutzung zu. Für den Museumsbetrieb bedingt einsetzbar, grundlegende Konservierung und Aufarbeitung jedoch mittelfristig erforderlich.

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebsfahrzeug Museumsanlage Schönberger Strand, Herrichtung im Zustand der 1950er Jahre. (Kasten RAL 1001, Fahrgestell RAL 7005)

ERSATZTEILE: div. Ersatzteile noch vorhanden.

BAUART: Zweiachsiger Zweirichtungs-Ganzstahl-Beiwagen in Nietbauweise, Plattformen mit Schiebetüren, Längsbänke

HERSTELLER: Hannoversche Waggonfabrik (HAWA) 1929

LÜP: 11000 mm MASSE: 07800 kg PLÄTZE: 24S+74St HU: 13.11.69

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 03000 mm

BREMSE: Solenoid 8,9t, Spindelhandbremse 0,4t, Magnetschienenbr. ab 1959

BELEUCHTUNG: 2 Kreise 600V HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Hg 55 km/h, Albertkupplung BSI, Radsätze aus Mangan-Nickelstahl mit Jäger-Rollenlagern, Laufkreis 820 mm.

Fahrgestell aus Walzprofilen und gebogenen Verbindungsblechen.

GESCHICHTE: 1929 für 22.500 RM an die Üstra geliefert. Bei der Entwicklung wurde Wert auf geringes Gewicht bei großer Stabilität und auf Beachtung der Normen des "Normenausschusses für Straßenbahnwagen" gelegt. Die Plattformen haben nach außen und zum Wageninneren breite Schiebetüren, die Innenausstattung besteht aus natur-lackiertem Teak-, Eichen- und Buchenholz. Der Wagen wurde am 31.03.75 in Hannover abgestellt und 1976 vom VVM zunächst nach Wakendorf, am 22.10.77 dann zum Schönberger Strand verbracht. Laufleistung in Hannover ca 83.500 km ab letzter HU ? Letzte ZU 16.10.74. Umbauten: Schienenbremse, Einrichtungswagen.

BEDEUTUNG: Früher Ganzstahlwagen nach damals modernsten Baugrundsätzen mit langjähriger Bewährung im Einsatz.

ZUSTAND: Wagenkasten starke Rostschäden, Inneneinrichtung verwittert. Scheiben, Fußboden und Sitzbänke in Ordnung. Einstiege durchgerostet, Griffstangen fehlen teilweise, Türen schadhaf, Kupplungen abgebaut für Strab-Betrieb.

RESTAURIERUNGSZIEL: Betriebsfahrzeug Museumsanlage Schönberger Strand, Herrichtung im Zustand der 1950er Jahre. (Kasten RAL 1001, Fahrgestell RAL 7005). Zunächst konservieren und dem Zustand des Triebwagens angleichen, mittelfristig Vollaufarbeitung erforderlich.

ERSATZTEILE: div. Ersatzteile noch vorhanden.



BAUART: Mitteleinstiegswagen mit niedrigem Boden, und direkter Starkstrom-Zweifachsteuerung.

HERSTELLER: Linke-Hofmann Lauchhammer/ AEG, 1929

LÜP: 11200 mm MASSE: 15100 kg PLÄTZE: 30/40 HU: ???.???.??

ANTRIEB: 2x AEG USL271v ??kW ACHSSTAND: ----- / 03500 mm

BREMSE: Widerstandsbremse, Schienenbremse, Handhebelbremse

BELEUCHTUNG: 3 Kreise 600V HEIZUNG: Brems/Fahrstrom Widerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Genieteteter Ganzstahlwagen mit Untergurten. 1936

Zweifachsteuerung und Tür vorne rechts. Albertkupplung. Polstersitze.

Fahrsch. N X FB2, F.23, 10 Fahr- 7 Bremsstufen. Hg 39 km/h. Räder 650mm

GESCHICHTE: Die 1927 bestellten 300 Wagen mit Vielfachsteuerung bremsen

bei Fahrspannungsausfall nicht und wurden 1931 abgestellt. 194 Wagen

erhielten 1936/38 eine Starkstrom-Zweifachsteuerung und eine zusätzliche

Schiebetür vorne rechts, da der 1950 mm breite Mitteleingang mit Doppel-

Schiebetür dem Gedränge nicht abhalf. In dieser Form waren die Wagen bis

zur Netz-Einstellung in West-Berlin 1967 im Einsatz, nur der Stangen-

Stromabnehmer wurde 1948 gegen einen Scherenbügel getauscht. Bis 1974

trocken im Bf. Moabit abgestellt, per Motorkahn und Tieflader nach Bf.

Bahrenfeld, März 74 mit 3495 Ausfahrt zur Silcherstraße. 1975 nach

Wakendorf-Götzberg, 5.11.77 zum Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Während Hamburg veraltete Z2 und V2 Holzwagen neu baute, ging

man in Berlin neue Wege, allerdings bei diesen Wagen mit zunächst großen

technischen Problemen. Niedriger Mitteleinstieg, Kardantrieb und eine

gleichmäßige Verteilung der Antriebsleistung auf die Wagen eines Zuges

waren mutige Schritte. Der Wagen zeigt im Museum, daß man es ganz anders

machen konnte als in Hamburg. 40 Einsatzjahre belohnten diesen Mut.

ZUSTAND: An- Hoch- und Durchrostungen an diversen Stellen des Wagen-

kastens (Eine Plattformssäule durchgerostet). Inneneinrichtung verwittert

und stellenweise verquollen. Der Wagen erhält seit Jahren stete

Bewässerung durch den Plattform Schilderkasten. Auf einer Seite sind

die Träger unter dem Seitenwandblech gebrochen. Die Einstiege sind

in Ordnung, die sie tragenden Teile jedoch sind in üblem Zustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufgrund des äußerst schlechten Allgemeinzustandes

ist derzeit allenfalls eine provisorische Reparatur, Abdichtung und

optische/farbliche Aufarbeitung denkbar. Eine Sanierung erfordert

eine Totalzerlegung und aufwendige Erneuerung wesentlicher Teile.

Zur Darstellung des Verbundzuges werden zwei gleiche Wagen benötigt.

ERSATZTEILE: Keine Teile vorhanden.

BAUART: Mitteleinstiegswagen mit niedrigem Boden, und direkter Starkstrom-Zweifachsteuerung.

HERSTELLER: Linke-Hofmann Lauchhammer/ AEG, 1929

LÜP: 11200 mm MASSE: 15100 kg PLÄTZE: 30/40 HU: ???.???.??

ANTRIEB: 2x AEG USL271v ??kW ACHSSTAND: - - - - - / 03500 mm

BREMSE: Widerstandsbremse, Schienenbremse, Handhebelbremse

BELEUCHTUNG: 3 Kreise 600V HEIZUNG: Brems/Fahrstrom Widerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Genieteteter Ganzstahlwagen mit Untergurten. 1936

Zweifachsteuerung und Tür vorne rechts. Albertkupplung. Polstersitze.

Fahrsch. N X FB2, F.23, 10 Fahr- 7 Bremsstufen. Hg 39 km/h. Räder 650mm

GESCHICHTE: Die 1927 bestellten 300 Wagen mit Vielfachsteuerung bremsen

bei Fahrspannungsausfall nicht und wurden 1931 abgestellt. 194 Wagen

erhielten 1936/38 eine Starkstrom-Zweifachsteuerung und eine zusätzliche

Schiebetür vorne rechts, da der 1950 mm breite Mitteleingang mit Doppel-

Schiebetür dem Gedränge nicht abhalf. In dieser Form waren die Wagen bis

zur Netz-Einstellung in West-Berlin 1967 im Einsatz, nur der Stangen-

Stromabnehmer wurde 1948 gegen einen Scherenbügel getauscht. Bis 18.7.73

trocken im Bf. Moabit abgestellt, dann per Tieflader zum HHA Betriebshof

Bahrenfeld, März 74 mit 3487 Ausfahrt zur Silberstraße. 1975 nach

Wakendorf-Götzberg, 15.4.78 zum Schönberger Strand.

BEDEUTUNG: Während Hamburg veraltete Z2 und V2 Holzwagen neu baute, ging

man in Berlin neue Wege, allerdings bei diesen Wagen mit zunächst großen

technischen Problemen. Niedriger Mitteleinstieg, Kardantrieb und eine

gleichmäßige Verteilung der Antriebsleistung auf die Wagen eines Zuges

waren mutige Schritte. Der Wagen zeigt im Museum, daß man es ganz anders

machen konnte als in Hamburg. 40 Einsatzjahre belohnten diesen Mut.

ZUSTAND: Schwere Anrostungen am Wagenkasten sowie Hochrostungen der

aufgenieteteten Leisten. Inneneinrichtung verwittert. Bis auf eine

Deckenleuchte fehlen alle. Verglasung teilweise defekt. Einstiege in

gutem Zustand.

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufgrund des schlechten Allgemeinzustandes ist derzeit nur eine provisorische Reparatur und optische/farbliche Herrichtung denkbar. Für eine Betriebsaufnahme wäre weit größerer Aufwand zu treiben.

Zur Darstellung des Verbundzuges werden zwei gleiche Wagen benötigt.

ERSATZTEILE: Keine Teile vorhanden.

BAUART: 2-achsiger Einrichtungsbeiwagen des (Aufbau-) Verbandstyp 1

HERSTELLER: DÜWAG 1949

LÜP: 10920 mm MASSE: 06400 kg PLÄTZE: 22S/??St HU: ??..??..??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 03000 mm

BREMSE: Solenoid, Handbremse

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Frischstom?

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Geliefert als Triebwagen (2x60kw Motorleistung)  
für Zweirichtungsbetrieb mit Einheitsfahrgestell.

GESCHICHTE: Um den Wagenmangel nach dem 2. Weltkrieg zu beheben, stellte Lübeck 1949 die 5 neuen Zweirichtungs-Triebwagen 251 bis 255 in Dienst. Nach Einstellung der Lübecker Straßenbahn 1960 wurden die Fahrzeuge zusammen mit 10 Tw des Verbandstyp 2 nach Kiel verkauft. Dort wurden Sie unter den Nummern 201-205 eingesetzt, jedoch schon 1964 wegen Beiwagenmangel in Einrichtungsbeiwagen umgebaut. Sie trugen nun die Nummern 80,82-85 und wurden zwischen 1969-1981 ausgemustert. Die Nummern unseres Wagens lauten: 251 (Lübeck) und 201, später 80 in Kiel.

BEDEUTUNG: Nach dem Krieg hatten (fast) alle Straßenbahnbetriebe Mangel an einsatzfähigen Fahrzeugen, daher wurde aus dem KSW ein neuer Wagentyp entwickelt, der in verschiedenen Varianten und Spurweiten an viele Betriebe geliefert wurde.

ZUSTAND: Starke Aufrostungen unter den Fenstern, blätternde Farbe und mehrere kleinere Beulen lassen eine baldige sorgfältige Konservierung notwendig erscheinen.

RESTAURIERUNGSZIEL: Die Rekonstruktion in einen Lübecker ZR Tw erscheint sinnvoll, da ansonsten kaum noch etwas an diesen Betrieb erinnert und Ersatzteile wohl noch beschaffbar sind. Alternativ wäre der letzte Betriebszustand zu bewahren.

ERSATZTEILE: Keine, es sei denn, der Dortmunder würde verschrottet, dann wären Teile für den Wagen zu verwenden.

BAUART: 2-achsiger stählerner Einrichtungswagen

HERSTELLER: Waggonfabrik Uerdingen AG 1939

LÜP: 9700 mm MASSE: 5900 kg PLÄTZE: S22/St56 HU: ??..??..??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 2750 mm

BREMSE: Solenoid, Handbremse

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Frischstom?

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Stahlleichtbauwagen mit Tonnendach.

Breite 2100 mm, Spurweite 1100 mm. Ursprünglich Zweirichtungswagen mit Schiebetüren, 1964 Umbau bei DÜWAG zum Einrichtungswagen mit Falttüren.

GESCHICHTE: Passend zu den 2xTw 212-226 erhielt Kiel 1939 die Bw 58-82 in Stahlleichtbauweise mit Leichtmetall-Schiebetüren und Tonnendach mit Flettner-Luftsaugern sowie 3 Reihen Sitzen in Abteilanordnung. Einsatz auf den Hauptlinien meist mit älteren kleinen Beiwagen in 3-Wagen Zügen. Ohne die Wagen 62, 65 und 70 wurden die weiteren 15 noch vorhandenen Wagen zu schaffnerlosen Einrichtungswagen mit automatischen DÜWAG Falttüren zum Einsatz hinter den Gelenkwagen 261-275 umgebaut. Kriegsverlust waren 58,60,75,79,80,82. Ausgem. 1969: 59. Asmus Bremer Zug: 62. Nr. 68 wurde nach der Betriebseinstellung 1985 vor der Uni Kiel aufgestellt und 1995/96 vom VVM Übernommen und in der Halle Vehrenfelde hinterstellt.

BEDEUTUNG: Über 40 Jahre auf den Kieler Hauptlinien im Einsatz, dabei besonders prägnant die Zugbildung mit den moderneren Gelenkwagen. 1996 sind noch 4 weitere Wagen an unterschiedlichen Orten vorhanden.

ZUSTAND: Durch Freiaufstellung ohne Pflege und durch Vandalismus ist der Wagen deutlich geschädigt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Aufgrund der schwierig zu beschaffenden Ersatzteile und auch wegen des prägenden Einsatzes bei der Kieler Strassenbahn in den letzten 20 Jahren erscheint eine Restaurierung im letzten Einsatzzustand sinnvoll.

ERSATZTEILE: Nichts spezielles vorhanden.

BAUART: 2-achsiger stählerner Einrichtungstriebwagen, Düwag Typ V6T2ZB  
"Verbandstyp"

HERSTELLER: Düwag 1951

LÜP: 11060 mm MASSE: 12720 kg PLÄTZE: 22/48 Si/St HU: 14.09.81

ANTRIEB: Tatzlager ACHSSTAND: 3000 / -----

BREMSE: generatorische Bremse, Handbremse, Scheibenbremse (???)

BELEUCHTUNG: Glühlampen (???) HEIZUNG: Bremsstrom-Widerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Zul. Gesamtgewicht 18050 kg, Breite 2200 mm,  
24 V Niederspannungsanlage, Motore 2\*60 KW; Fahrschalter EF 43 Standard  
vorne liegend, Hilfsfahrschalter hinten stehend

GESCHICHTE: Die Lübecker Wagen 240-249 gelangten 1960 nach Einstellung  
der Strassenbahn nach Kiel mit den Nummern 191-200. 1964 Umbau zu  
Einrichtungswagen, el. Falttüren statt Schiebetüren mit Luftschliessung.  
Ab 1969 wurden die Wagen abgestellt. 196 blieb bis zum Ende der Kieler  
Straßenbahn im Mai 1985 als Rangier- und Sonderfahrzeug im Einsatz, kam  
dann an das DSM, wie 1982 bereits 195 und 197. 198 gelangte noch in  
Braunschweig zum Einsatz und wurde dort 1984 verschrottet. 196, 195 und  
das Fahrgestell 197 wurden 1997 vom VVM übernommen.

BEDEUTUNG: Mit der Fortentwicklung des Kriegs-Strassenbahnwagens zum  
"Verbandstyp" war ein billiges Fahrzeug zur Auffüllung der Kriegslücken  
verfügbar. Manche Betriebe montierten ähnliche neue Wagenkästen auf  
alten Untergestellen ("Aufbauwagen"). Bei Neubeschaffungen setzte man  
eher auf Großraumwagen. Im Norden beschafften nur Lübeck und Flensburg  
einige dieser letzten veralteten 2x-Konstruktionen.

ZUSTAND: Schlechter Allgemeinzustand des Wagenkastens, Dach und Wände  
stark auf/durchgerostet, z. T. beulig. Pufferbohle verbogen,  
Fenstergummi undicht. Fahrgestell/Elektrik funktionsfähig.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst Konservierung, grobe optische Herrichtung.  
Als Fernziel wäre der Lübecker Zweirichtungswagen erstrebenswert.

ERSATZTEILE: Wg. 195 sowie Untergestell 197 vorhanden. Ersatzteilbestand  
sollte auf die zur Unterhaltung eines Wagens benötigten Teile reduziert  
werden.

BAUART: 2-achsiger stählerner Einrichtungstriebwagen, Düwag Typ V6T2ZB  
"Verbandstyp"

HERSTELLER: Düwag 1951

LÜP: 11060 mm MASSE: 12720 kg PLÄTZE: 22/48 Si/St HU: 00.00.00

ANTRIEB: Tatzlager ACHSSTAND: 3000 / -----

BREMSE: generatorische Bremse, Handbremse, Scheibenbremse (???)

BELEUCHTUNG: Glühlampen (???) HEIZUNG: Bremsstrom-Widerstand

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Zul. Gesamtgewicht 18050 kg, Breite 2200 mm,  
24 V Niederspannungsanlage, Motore 2\*60 KW; Fahrschalter EF 43 Standard  
vorne liegend, Hilfsfahrschalter hinten stehend

GESCHICHTE: Die Lübecker Wagen 240-249 gelangten 1960 nach Einstellung  
der Strassenbahn nach Kiel mit den Nummern 191-200. 1964 Umbau zu  
Einrichtungswagen, el. Falttüren statt Schiebetüren mit Luftschliessung.  
Ab 1969 wurden die Wagen abgestellt. 195 kam mit 197 1982 an das DSM  
Hannover, 196 folgte nach Betriebseinstellung in Kiel 1985. 198 kam noch  
in Braunschweig zum Einsatz und wurde dort 1984 verschrottet. 196, 195  
das Fahrgestell des 197 wurden 1997 vom VVM übernommen.

BEDEUTUNG: Mit der Fortentwicklung des Kriegs-Strassenbahnwagens zum  
"Verbandstyp" war ein billiges Fahrzeug zur Auffüllung der Kriegslücken  
verfügbar. Manche Betriebe montierten ähnliche neue Wagenkästen auf  
alten Untergestellen ("Aufbauwagen"). Bei Neubeschaffungen setzte man  
eher auf Großraumwagen. Im Norden beschafften nur Lübeck und Flensburg  
einige dieser letzten veralteten 2x-Konstruktionen.

ZUSTAND: Schlechter Allgemeinzustand des Wagenkastens, Dach und Wände  
stark auf/durchgerostet, z. T. beulig. Fenstergummi undicht.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ersatzteilspender für 196.

ERSATZTEILE: Wg. 196 sowie Untergestell 197 vorhanden. Ersatzteilbestand  
sollte auf die zur Unterhaltung eines Wagens benötigten Teile reduziert  
werden.

BAUART: 2-achsiger stählerner Einrichtungsbeiwagen für schaffnerlosen Betrieb für 1100mm Spurweite.

HERSTELLER: Waggonfabrik Uerdingen AG 1939

LÜP: 9700 mm MASSE: 5900 kg PLÄTZE: S22/St56 HU: ???.??.??

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 2750 mm

BREMSE: Solenoid, Handbremse

BELEUCHTUNG: el. HEIZUNG: Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Tonnendach-Stahlleichtbauwagen. Breite 2100mm, Ursprünglich Zweirichtungswagen mit Leichtmetall-Schiebetüren, ab 1964 Einrichtungswagen mit automat. DÜWAG Falttüren. Flettner-Luftsauger.

GESCHICHTE: Passend zu den 2xTw 212-226 erhielt Kiel 1939 die Bw 58-82 mit 3x2 Sitzabteilen. Einsatz auf den Hauptlinien meist mit älteren kleinen Beiwagen in 3-Wagen Zügen. Ohne Nr. 62, 65 und 70 wurden die 15 noch vorhandenen Wagen 1964 bei DÜWAG zu schaffnerlosen Einrichtungswagen zum Einsatz hinter den Gelenkwagen 261-275 umgebaut. Kriegsverlust waren 58,60,75,79,80,82. Ausgem. 1969: 59. Asmus Bremer Zug: 62. Nr. 64 wurde nach der Betriebseinstellung 1985 von Gastronom K.-H. Günther für Projekt Traumfabrik übernommen und bei Max Giese in Trappenkamp in einer Halle eingelagert. Nach Nichtverwendung Übernahme und Transport zum Schönberger Strand am 24.03.01.

BEDEUTUNG: Über 40 Jahre auf den Kieler Hauptlinien im Einsatz, dabei besonders prägnant die Zugbildung mit den moderneren Gelenkwagen. 1996 waren noch 8, 2001 noch 2 oder 3 Wagen an unterschiedlichen Orten vorhanden.

ZUSTAND: Leichte Lackschäden, u.a. durch früheren Transport, Innenbeleuchtung teilweise umgebaut, einzelne Zurüstteile fehlen, konnten aus verschrottetem Wagen 68 tlw. bereits ergänzt werden. Einziger Wagen der Serie, der in Kiel eine neue Regenleiste erhielt.

RESTAURIERUNGSZIEL: Kurzfristig als Ausstellungsfahrzeug im letzten Einsatzzustand, später betriebsfähig als Beiwagen für Tw 196.

ERSATZTEILE: Diverse E-Teile von Kieler Fahrzeugen, Reservefenster (Sekurit) aus Wehmingen, Holzleisten, Sitze, Fahrgestell/Achsen vom 68.

BAUART: 4-achsiger Triebwagen mit Fahrgastfluß für Einrichtungsbetrieb

HERSTELLER: DÜWAG 1957

LÜP: 13400 mm MASSE: 13500 kg PLÄTZE: 31 / 79 HU: ???.???.??

ANTRIEB: Tatzlager ACHSSTAND: 01800 / 06000 mm

BREMSE: Widerstandsbr., Frischstromschienenbr., Handrad-Klotzbr.

BELEUCHTUNG: el. Glühlampen HEIZUNG: ?????

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Türteilung von 1-2-2 auf 2-2-2 geändert.

GESCHICHTE: 1957/58 beschaffte die Kieler Straßenbahn 12 vierachsige Großraum-Einrichtungswagen mit Schaffnerplatz und Fahrgastfluß von der Düsseldorfer Waggonfabrik. Sie entsprachen optisch den typischen DÜWAG-Großraumwagen, wichen aber technisch stark von ihnen ab. Die Fahrgast-sitzplätze waren trotz der Einrichtungsbauart z. T. in Abteilform angeordnet, die Wagen waren 60 cm kürzer, besaßen bereits die Frontgestaltung der Gelenkwagen und hatten nur im ersten Drehgestell 2 Tatzlagermotoren anstatt der DÜWAG Monomotor-Drehgestelle. 1964 erfolgte der Umbau für Doppeltraktion und Einmannbetrieb: Der Schaffnerplatz entfiel, die Vordertür wurde breiter, die Albertkupplung wurde aber beibehalten. BEDEUTUNG: Das Fahrzeug erscheint optisch wie der typische DÜWAG Großraum-Triebwagen und zeigt doch, wie individuell die Fahrzeuge den Anforderungen der einzelnen Straßenbahnbetriebe angepaßt werden konnten.

ZUSTAND: An- und Unterrostungen im Bereich der Aluleiste unter den Fenstern und im Bereich der Schürzen. Farbschmierereien auf den Fenstern und der Inneneinrichtung.

RESTAURIERUNGSZIEL: Zunächst wären die (noch) relativ geringen Vandalismusschäden zu beseitigen, außerdem wäre zu prüfen, mit welchem Aufwand das Fahrzeug wieder in Betrieb genommen werden kann. Der Wagen sollte im Einmannwagen-Zustand verbleiben, wie er 3/4 der Einsatzzeit über bestand und den Endzustand der Kieler Straßenbahn darstellen.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden.



BAUART: Ganzstahl-Gelenkwagen auf 2 zweiachsigen Fahrgestellen mit schwebendem Mittelteil.

HERSTELLER: Hansa Waggonbau, Bremen / AEG 1957

LÜP: 21500 mm MASSE: 24000 kg PLÄTZE: 41/146 HU: ???.???.??

ANTRIEB: 2x AEG GBM500R 75kW ACHSSTAND: 2900+7300+3000 mm

BREMSE: Luftdruckbremse, Klotzhandbremse, Schienenbremse

BELEUCHTUNG: ?-Kreis Glühlampen HEIZUNG: Widerstand Fahr-/Frischstrom

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Je 1 Tw und Bw Fahrgestell mit Verbandswagen-ähnlichen Stahlkästen, über 2 Gelenke mit Faltenbalg und schwebendes Mittelteil verbunden. Fahrschalter Kiepe NZ51So. Tatzwälzlager.

GESCHICHTE: Abgängige Holzkästen auf altbrauchbaren Fahrgestellen, Kapazitätsengpässe und steigende Personalkosten motivierten viele Städte in den 1950er Jahren anstelle teurer Drehgestellwagen Großraumwagen auf je 2 2x-Fahrgestellen aufzubauen. Die 1954/55 in Hamburg entstandenen 31 VG-Wagen waren wegen miserabler Fahreigenschaften und hohem Verschleiß der Schienen verrufen und verschwanden bis 1967. Die 20 Dortmunder Wagen gerieten besser und wurden erst 1980 durch Neubauten ersetzt. Sie fassten bis zu 187 Personen. 416 ist desolat beim DSM vorhanden, 435 betriebsfähig in Dortmund. 433 wurde 1999 bis auf ein zweiachsiges Untergestell aufgrund des desolaten Zustandes verschrottet.

BEDEUTUNG: Ein Hamburger "Ziehharmonikawagen" wurde nicht aufbewahrt, eigentlich hätte er einen Ehrenplatz im Werbe-Museum der Autoindustrie verdient gehabt. Dennoch hat diese Bauart ihren Platz in der Straßengeschichte der Nachkriegszeit. Da diese Technik auch für den Beschauer gut ersichtlich ist, wäre der Wagen ein Stellvertreter für den Hamburger VG gewesen und hätte auch den KSW usw. angedeutet.

ZUSTAND: Nur noch ein zweiachsiges Untergestell als Ersatzteilspender vorhanden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Keine Erhaltung mehr vorgesehen

ERSATZTEILE: eine Partie Reserve-Fensterscheiben vorhanden.

BAUART: Straßenbahnähnlicher doppelstöckiger Plattform-Beiwagen für elektrischen Kleinbahnbetrieb mit eisernem Fahrgestell und Holzkasten.

HERSTELLER: Busch, Hamburg-Eimsbüttel, 1906

LÜP: 09600 mm MASSE: 04150 kg PLÄTZE: u22+o24/st16 HU: .09.34

ANTRIEB: ----- ACHSSTAND: ----- / 03000 mm

BREMSE: Solenoid, Hand.

BELEUCHTUNG: el.

HEIZUNG: ?

SONSTIGE TECHN. ANGABEN: Längssitzwagen, Fahrgastraum unten verglast, Halbwendeltreppen auf offenen Plattformen, oben flach überdachte Längsbänke auf dem Oberlicht. Höhe 4700, Breite 2100 mm, Hg 45 km/h.

GESCHICHTE: Oberdeck 1934 abgebaut, wieder in Betrieb 22.04.35, Gewicht jetzt nur noch 3600 kg, neue Nummer: 51. Letzte Fahrt 27.09.53. Verkauf zum Abwracken 14.12.57. Rückkauf durch H. Lehne 19.12.57 für 350 DM, (entspricht 1993 ca. 3500 DM.). Aufstellung auf Grundstück

Alsterblick 9, Rücknummerung in 56 und Neuaufbau des Oberdecks Okt 1960.

Abtransport nach Friedrichsruh/Aumühle 17-19.11.72. Beseitigung der erheblichen Korrosionsschäden in Plattformbereich und Fäulnisschäden am Wagenkasten und Oberdach wegen unklarer Eigentums- und Vertragsverhältnisse abgebrochen. Zukunft ungewiss. Von den 10 1906/07 gebauten Wagen, gleiche gab es in Karlsruhe, letztes erhaltenes Exemplar.

BEDEUTUNG: Die Beiwagen wurden sowohl von kleinen el. 2x-Lokomotiven (Ausflugszüge mit bis zu 8 Wagen) als auch von einstöckigen Triebwagen gezogen. Die von Beginn an elektrisch betriebene Kleinbahn verband die Hamburgischen Walddörfer über die LBE-Station Rahlstedt mit dem Stadtgebiet und wurde durch die direkte Hochbahn-Anbindung bedeutungslos. Die Reststrecke nach Wohldorf bestand bis 1961. Frühes Hmb. Nahverkehrsfgz.

ZUSTAND: Dank überdachter Abstellung im Lokschuppen Aumühle kaum wesentliche Verschlechterung des mäßigen Zustandes der tragenden Teile, sowohl die unteren Seitenwände als auch besonders das neugebaute Oberdach müssen weitgehend neugebaut werden. Die korrodierten Plattformen sind seit langem teilzerlegt, das Oberdach ist nur lose aufgesetzt, die Treppen sind nicht fest montiert. Aufwendige Holzarbeiten sind nötig, die Teile des Originalzustandes sind aber größtenteils vorhanden.

RESTAURIERUNGSZIEL: Ausstellungsfahrzeug. Inbetriebnahme mit Oberdeck und ohne passendes Triebfahrzeug ist nur schwerlich realisierbar.

ERSATZTEILE: Keine vorhanden, Originalteile und Nachfertigungen nicht mehr komplett vorhanden, aber z. T. nachbaubar. Einige Teile könnten noch beim Eigentümer H. Lehne vorhanden sein.

## D. ZUSAMMENSTELLUNG UND AUSWERTUNGEN DER BEWERTUNGEN

### D.1. Bemerkungen zu den nachfolgenden Darstellungen

- Die Listen D.2. bis D.6. enthalten unter der Überschrift eine Anlistung der Gewichtungsfaktoren sowie in den Bewertungszeilen die jeweils in der Reihenfolge der Bewertungskriterien vergebenen Punkte, siehe auch Kapitel D. Rechts anschließend folgt das ausmultiplizierte und summierte Bewertungsergebnis als Zahlenwert und als %-Angabe.
- Die Bemerkungen der Bewerter zu Ihren Bewertungen und die Begründungen für Sonderpunkte sind nur in der Gesamtübersicht aller Bewertungen (D.2.) dargestellt. Hier sind auch jeweils alle Bewertungen pro Fahrzeug mit allen vergebenen Punkten zusammengestellt.
- Die Differenzliste D.3. zeigt die zum Teil stark abweichenden Einschätzungen der Bewerter auf.
- Die Listen D.4., D.5. und D.6. stellen jeweils die Bewertungen eines Bewerter zusammen, zunächst in der Reihenfolge der Fahrzeugliste, dann in der Folge der Bewertungsergebnisse, hier zunächst über alle Fahrzeuge, dann per Fahrzeug-Rubrik. Die Bemerkungen des Bewerter zur Bewertung wurden in diesen Listen weggelassen. Diese Listen stehen nur den jeweiligen Bewertern zur Verfügung
- Die Listen D.7. und D.8. zeigen keine Einzelpunkte mehr auf, pro Fahrzeug erscheinen nur noch die Endergebnisse der einzelnen Bewerter und am Zeilenende deren Mittelwert, an dem sich auch die Reihenfolge der Anlistung orientiert. Am Schluß bzw. pro Fahrzeug-Rubrik findet sich eine Zeile mit den Mittelwerten der Spalten der Liste, also den Mittelwerten der Bewertungsergebnisse jedes Bewerter über alle Fahrzeuge bzw. alle Fahrzeuge einer Rubrik. Hieraus ersieht man die eher negative oder positive Tendenz der einzelnen Bewerter und die 'Qualität' einer ganzen Fahrzeug-Rubrik insgesamt.
- Die Listen D.9. und D.10. entsprechen D.7. und D.8., enthalten aber anstelle der Ergebnisse der einzelnen Bewerter einen Teil der Titelzeile der Fahrzeugblätter. Sie sind für Veröffentlichungen gedacht und erleichtern das Erkennen, um welches Fahrzeug es sich handelt.
- Aus Datenschutzgründen enthalten für Dritte gefertigte Anlistungen keine Tabellen mit persönlichen Daten, also nur D.3., D.8. und D.9..

D.3. Maximale Bewertungsdifferenzen in Punkten, Wertsumme und Prozentpunkten

1/04	EL14	1	4	1	3	2	4	1	4	1	3	3	4	0	1	1	3	0	2	2	1	5	4	3	3	124	24,8
1/05	PRT3	1	1	0	1	0	1	0	1	0	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	1	3	4	3	5	144	28,8
1/06	BNT2	3	3	1	3	3	3	1	1	1	2	3	3	4	1	1	3	2	2	2	1	4	5	3	3	131	26,2
1/07	CNT3	3	3	1	2	3	3	0	0	1	2	3	3	4	1	1	3	2	1	4	1	2	5	3	3	114	22,8
1/10	KOEE	1	2	2	2	1	2	2	2	3	4	4	4	2	4	3	3	4	2	2	3	4	2	5	3	174	34,8
1/11	DV20	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	3	3	2	1	1	2	2	2	2	3	3	3	5	4	116	23,2
1/12	KOE2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	4	3	2	4	3	3	2	2	3	3	4	1	5	5	205	41,0
1/13	PV11	1	3	3	3	3	3	2	2	1	3	4	4	1	1	2	4	2	3	2	2	3	3	2	3	94	18,8
1/14	GLCK	1	1	1	1	3	3	1	1	1	2	4	4	0	5	1	3	3	2	3	4	1	3	2	4	106	21,2
1/15	IZV1	2	2	1	2	2	2	1	1	1	2	3	4	0	5	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	68	13,6
1/16	NWV8	1	1	1	1	2	2	2	2	3	1	2	1	0	5	2	2	2	3	2	3	1	3	1	3	97	19,4
1/17	MAK5	2	3	2	3	4	4	2	2	2	2	4	4	2	3	3	3	1	3	1	3	2	3	4	1	128	25,6
1/18	MAK4	2	1	2	2	2	3	2	3	1	1	4	1	2	3	3	4	4	1	1	2	3	3	4	0	81	16,2
1/19	KLD1	4	4	3	3	3	4	1	1	3	2	2	3	3	5	2	2	2	4	2	2	3	4	2	3	130	26,0
1/21	WWE4	1	1	1	1	2	3	2	2	3	2	3	4	4	5	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	90	18,0
1/30	VT63	3	3	3	5	3	3	3	4	2	3	2	4	0	1	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	166	33,2
1/31	VT24	4	2	2	2	4	3	2	5	1	2	3	4	0	1	1	2	2	1	2	2	3	5	5	3	157	31,4
1/32	O509	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	3	2	0	1	4	4	1	2	3	1	2	5	3	2	138	27,6
1/34	A209	2	2	1	1	1	2	2	2	4	3	2	4	0	1	3	3	2	1	1	3	4	5	2	3	36	7,2
1/41	A803	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	3	3	0	0	0	3	3	2	2	3	2	4	2	5	110	22,0
1/42	1624	3	4	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	0	0	1	3	4	1	2	3	2	4	2	3	65	13,0
1/43	1638	3	4	2	2	2	3	2	2	2	2	5	5	0	0	1	3	4	1	2	2	2	3	2	3	92	18,4
1/44	E171	3	4	1	1	2	4	1	1	2	3	3	2	0	0	3	4	2	2	2	2	2	3	2	3	77	15,4

2/01	2131	3	3	2	5	3	3	2	2	2	1	3	2	0	2	2	3	1	2	2	3	4	2	2	4	121	24,2
2/12	3328	3	3	2	2	2	2	2	2	1	2	3	4	1	3	3	4	3	3	1	2	5	4	2	0	145	29,0
2/21	1306	3	4	1	1	2	3	1	1	1	2	2	3	0	4	2	3	4	2	2	2	2	2	2	2	88	17,6
2/22	2583	2	3	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	2	4	2	3	1	2	2	3	2	1	2	0	108	21,6
2/23	PW4P	2	2	2	2	3	2	1	1	1	3	2	2	1	1	3	3	3	2	2	1	3	3	1	0	46	9,2
2/30	C391	2	3	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	0	1	1	3	3	1	2	2	4	3	3	2	88	17,6
2/31	1087	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	0	1	2	3	3	1	1	2	3	3	3	2	87	17,4
2/32	1941	3	3	1	1	0	1	1	1	1	2	2	3	0	1	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	81	16,2
2/33	1892	0	0	1	1	0	0	1	1	1	2	2	3	0	1	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	71	14,2
2/34	D3PR	1	1	1	1	0	1	1	1	1	2	3	3	0	1	2	3	3	1	3	3	2	3	2	1	76	15,2
2/35	3007	3	3	1	1	2	2	1	1	1	2	2	3	1	4	2	1	2	1	3	2	2	2	1	3	44	8,8
2/40	2842	3	2	2	2	2	3	2	2	0	3	3	4	0	0	2	3	2	3	2	2	4	4	3	2	124	24,8
2/41	1184	3	3	3	3	2	2	2	2	1	2	3	3	0	1	2	3	2	2	2	2	3	4	2	3	127	25,4
2/42	3XPR	5	4	5	5	5	5	5	5	1	3	5	5	5	5	4	4	4	3	4	1	1	4	1	0	224	44,8
2/43	2XPR	3	3	5	5	5	5	5	5	1	4	4	3	5	5	2	2	3	1	4	1	1	3	0	0	188	37,6
2/44	PWPI	4	3	1	1	3	4	1	1	0	2	2	4	1	1	1	3	1	3	2	2	4	3	2	0	98	19,6
2/52	AB23	3	3	2	2	3	4	2	2	1	2	2	2	1	2	2	4	2	2	1	1	1	2	1	4	117	23,4
2/53	AB28	3	3	1	1	2	3	1	1	1	2	1	3	0	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	0	94	18,8
2/54	PWP4	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3	3	4	2	1	1	3	2	3	1	1	52	10,4
2/71	CD21	3	3	3	3	2	3	2	2	1	2	3	4	0	0	2	3	3	2	1	2	3	3	2	3	90	18,0
2/72	BI29	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	3	3	0	1	1	2	3	0	2	2	2	3	3	3	94	18,8
2/73	DI27	3	4	2	2	1	2	2	2	1	2	4	3	0	1	1	2	3	2	1	1	4	3	2	0	97	19,4
2/74	DI26	4	4	2	2	1	2	2	2	1	2	4	4	4	5	1	2	3	1	2	1	5	3	1	0	142	28,4
2/75	CI28	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	2	3	0	0	2	2	2	1	0	1	1	3	1	1	44	8,8
2/90	AK16	3	4	1	1	2	2	1	1	0	4	3	4	0	1	2	3	2	2	1	1	2	5	3	3	84	16,8
2/91	KS13	2	3	1	1	4	4	1	1	1	2	2	3	0	1	1	3	3	1	1	1	1	3	3	4	119	23,8
2/92	KS15	2	3	0	4	3	3	0	1	1	3	2	4	0	1	2	2	4	1	2	3	2	3	2	2	111	22,2
2/93	BG26	2	3	0	0	3	3	0	0	1	2	2	4	0	1	4	2	4	1	2	2	2	3	2	3	73	14,6
2/94	1082	3	3	0	5	3	4	0	1	1	2	2	4	0	1	2	3	4	1	1	2	2	4	2	3	119	23,8
2/95	AK22	3	3	0	1	3	3	0	1	1	2	2	4	0	1	2	4	4	2	2	1	4	3	1	3	63	12,6
2/96	AKN7	2	4	1	0	3	4	0	0	1	2	2	3	0	1	2	3	3	1	3	1	4	3	1	3	32	6,4
2/97	0001	2	2	1	4	2	2	0	0	1	3	3	4	0	1	2	3	4	2	3	2	5	3	2	0	81	16,2
2/98	RI25	3	4	1	5	3	4	0	1	1	3	2	4	0	1	2	3	4	2	3	2	5	3	2	0	115	23,0
2/99	EB22	2	4	2	2	3	4	0	2	1	2	2	5	1	1	2	2	3	1	2	2	2	2	2	3	122	24,4

2/9A	BG36	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	4	1	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	3	99	19,8	
2/9B	1252	1	2	2	4	3	3	0	4	1	3	2	2	2	2	3	2	1	3	2	2	3	1	0	74	14,8	
2/9C	LS-3	3	3	1	1	4	4	1	1	1	2	2	4	0	1	1	2	3	2	2	2	5	4	2	0	72	14,4
2/9D	2XKS	3	3	5	5	5	5	5	5	1	2	3	4	5	5	4	4	4	1	4	4	5	3	1	1	272	54,4
2/A1	3929	1	1	4	2	2	1	4	4	2	1	3	5	1	0	3	4	3	3	2	3	4	2	5	1	102	20,4
2/A2	3893	1	1	4	2	2	1	4	4	2	3	3	4	1	0	3	4	3	3	3	2	4	2	5	1	111	22,2
3/00	WTBG	4	2	1	3	2	4	1	2	4	4	3	5	0	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	1	180	36,0
3/01	B020	3	2	1	5	3	3	1	1	1	0	3	4	1	1	2	4	3	2	4	4	2	4	2	2	121	24,2
3/10	KLAP	4	4	1	1	3	3	1	1	1	3	1	2	0	3	2	2	0	1	2	3	3	3	3	0	87	17,4
3/11	PG01	2	2	0	0	2	2	0	0	1	1	2	4	1	2	2	4	2	1	3	2	1	2	2	0	70	14,0
3/12	OLEX	2	4	2	2	3	4	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	5	3	147	29,4
3/14	-PWG	3	3	1	1	2	3	0	0	0	3	2	2	0	3	1	2	1	1	1	2	3	4	3	2	76	15,2
3/21	LG10	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	2	4	1	1	4	3	4	2	3	4	3	2	2	4	126	25,2
3/22	KG10	0	1	1	1	0	1	0	0	1	2	4	5	3	1	3	3	3	2	4	3	2	4	1	0	82	16,4
3/23	KG10	0	1	1	1	0	1	0	0	1	2	2	3	1	1	2	3	2	1	4	2	4	2	1	0	45	9,0
3/24	X186	1	2	2	2	1	2	1	1	0	1	3	3	0	2	3	3	4	2	3	1	2	3	0	0	45	9,0
3/25	SHEL	2	4	1	1	3	4	1	1	2	2	3	3	0	3	2	2	3	1	2	1	3	2	5	2	165	33,0
3/26	-OEL	2	3	1	1	2	2	1	1	1	3	3	2	0	3	1	1	1	2	2	2	3	2	3	0	79	15,8
3/31	OPLN	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	1	3	2	3	2	1	1	3	2	2	1	1	80	16,0	
3/32	KKLM	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	4	3	2	3	2	3	4	3	2	1	2	3	1	0	102	20,4
3/33	-KLM	2	2	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	4	1	0	0	76	15,2
3/41	SKOD	3	4	2	2	3	2	3	3	2	1	2	3	0	3	2	3	2	4	1	2	4	1	1	2	88	17,6
3/42	0219	2	3	3	3	1	2	3	3	3	2	2	4	0	3	3	3	2	2	3	2	2	4	1	0	113	22,6
3/43	0258	3	2	2	2	1	1	3	3	2	2	2	4	1	3	3	4	2	2	4	2	1	4	1	0	86	17,2
3/44	-XLM	2	2	2	2	1	3	2	2	3	3	2	3	0	3	2	3	2	1	2	2	4	3	1	0	75	15,0
3/47	G254	3	4	2	2	2	4	3	3	2	3	4	3	2	4	3	3	4	4	4	2	3	3	1	2	231	46,2
3/51	G105	2	4	1	1	3	3	0	0	0	2	2	4	2	1	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	90	18,0
3/52	X150	2	4	1	1	4	4	4	4	1	3	3	4	2	1	1	3	3	1	3	3	1	2	2	3	90	18,0
3/62	X180	4	1	4	4	3	4	4	4	3	4	2	1	2	4	4	3	2	4	5	1	1	4	0	0	179	35,8
3/71	KRNW	1	2	1	5	3	3	1	1	1	3	3	4	2	5	3	3	3	1	4	2	2	3	1	2	144	28,8
3/72	SKLM	2	3	2	2	3	3	2	2	4	3	5	4	0	4	2	3	4	3	3	2	1	4	5	2	124	24,8
3/73	SKLB	3	3	2	2	3	3	2	2	4	2	3	3	0	4	2	3	4	1	2	1	0	3	5	0	74	14,8
3/74	DRSE	3	4	2	2	3	4	2	2	2	4	2	3	2	5	3	2	3	4	3	0	2	3	4	3	57	11,4
3/75	DRSA	3	4	2	2	3	4	2	2	1	4	2	3	2	5	2	2	3	1	1	0	1	3	2	3	47	9,4
3/76	HNDW	2	3	3	3	2	3	3	3	5	4	5	5	0	1	2	3	2	2	2	1	1	4	0	3	119	23,8
3/77	KMHG	3	4	1	1	3	3	1	1	1	2	3	4	1	3	2	3	2	3	4	3	2	4	2	3	130	26,0
3/78	EDK4	3	2	2	2	3	3	2	2	3	3	5	5	0	2	2	3	4	2	2	2	2	2	1	1	67	13,4
3/79	MKLW	2	3	2	1	3	3	2	1	2	2	4	2	0	1	4	3	4	3	3	1	0	4	0	0	133	26,6
3/81	ROLL	3	4	2	2	3	4	1	2	1	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	3	1	1	1	3	118	23,6
3/82	LORE	3	3	4	4	3	3	4	4	5	4	2	2	2	5	3	2	3	2	2	2	4	4	2	0	126	25,2
4/02	8040	4	4	0	0	1	2	0	0	0	5	1	4	0	0	4	3	2	2	3	3	1	3	2	3	42	8,4
5/01	-656	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	0	1	2	1	4	2	0	4	4	5	4	76	15,2
5/02	-310	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3	2	0	0	1	2	1	2	3	1	2	3	5	4	46	9,2
5/03	--N1	3	4	3	3	5	5	5	5	1	2	5	4	5	5	5	4	5	3	5	2	2	4	1	3	151	30,2
5/05	4993	2	3	1	1	3	3	0	0	0	1	4	4	4	0	1	2	2	1	3	4	5	3	1	4	121	24,2
5/06	-616	2	2	1	1	1	1	0	0	1	3	4	4	0	0	1	2	3	1	3	1	5	2	3	3	75	15,0
5/11	2734	3	3	4	4	2	2	1	1	1	3	3	2	0	0	2	3	2	1	1	2	4	4	2	3	62	12,4
5/12	1786	3	3	1	1	2	2	1	1	1	3	2	4	0	0	1	2	2	1	2	3	4	3	2	3	41	8,2
5/13	3006	2	4	3	3	2	3	1	1	1	2	4	4	0	0	2	2	3	2	2	1	4	4	3	3	86	17,2
5/14	1905	2	4	0	0	3	4	1	1	1	4	4	4	0	0	2	2	3	2	3	1	4	3	2	3	60	12,0
5/15	2970	2	5	0	0	2	4	1	1	1	2	3	3	0	0	1	2	3	2	1	2	4	4	2	3	83	16,6
5/16	ESEL	2	5	1	1	2	4	1	1	1	3	3	4	0	5	0	2	1	3	2	3	3	4	1	3	103	20,6
5/21	1981	3	4	1	1	4	4	1	1	2	3	3	4	0	0	1	3	3	1	3	2	5	2	2	3	48	9,6
5/22	1062	1	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	2	5	1	3	1	1	2	1	2	2	1	3	55	11,0
5/23	4983	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	0	3	1	3	3	3	3	1	2	3	1	3	59	11,8
5/31	3644	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	0	3	3	3	1	2	2	3	3	4	3	69	13,8
5/32	4683	4	4	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	0	0	1	3	2	1	2	2	3	3	3	3	59	11,8

5/33	3999	4	5	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	4	2	1	3	3	1	2	2	5	4	4	5	122	24,4
5/34	3361	3	3	2	2	2	2	2	3	2	4	4	0	0	2	3	2	1	2	2	4	3	4	3	49	9,8	
5/35	4391	2	3	1	1	2	2	2	2	3	3	4	3	0	0	2	3	3	1	2	2	3	3	5	3	103	20,6
5/41	-PCC	4	1	4	0	3	3	4	2	4	2	4	3	0	0	2	2	3	2	2	1	4	3	4	3	142	28,4
5/51	K140	3	2	0	0	2	2	0	0	0	2	3	4	0	0	2	2	4	1	2	2	2	4	5	2	97	19,4
5/52	K354	2	2	1	1	2	2	1	1	0	3	3	3	4	0	1	4	4	2	2	2	3	5	3	3	28	5,6
5/54	2977	3	1	3	2	2	3	3	4	3	3	5	2	0	0	3	3	3	2	3	2	3	3	2	2	129	25,8
5/55	S093	4	3	5	3	4	4	5	5	2	3	2	3	0	0	2	2	2	1	2	2	1	2	5	3	96	19,2
5/61	H202	3	4	1	2	4	4	1	2	1	5	4	5	0	0	3	3	2	2	2	3	3	5	3	0	137	27,4
5/62	1010	4	4	1	2	4	4	1	2	1	5	4	5	0	0	3	3	3	3	3	2	3	2	2	0	116	23,2
5/63	3487	2	4	2	3	2	4	1	4	1	5	2	3	0	0	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	144	28,8
5/64	3495	2	4	2	3	2	4	1	4	1	5	4	5	0	0	3	3	5	2	3	2	4	3	3	3	144	28,8
5/71	LK80	4	4	2	2	3	3	2	2	3	2	4	4	0	0	3	3	3	1	2	1	2	3	3	1	73	14,6
5/73	K196	4	4	2	2	3	4	2	3	3	2	3	3	0	0	3	3	3	2	2	1	2	4	3	1	88	17,6
5/74	K195	4	4	3	3	3	4	2	3	3	2	3	4	0	0	1	3	3	2	3	1	3	2	4	1	77	15,4
5/75	KI64	2	3	1	1	3	3	1	1	2	3	2	2	0	0	1	3	2	1	3	1	2	3	3	1	76	15,2
5/81	K241	4	3	2	2	3	4	1	2	3	2	4	2	0	0	3	3	2	1	2	2	2	4	4	3	85	17,0
5/83	3928	2	1	4	1	3	4	4	5	4	3	4	3	3	3	3	3	4	2	2	2	4	4	2	0	88	17,6
5/91	AV56	2	4	2	3	2	3	1	2	0	2	2	0	0	0	1	2	1	1	2	1	5	5	4	3	43	8,6

## D.9. HITLISTE alle Fahrzeuge nach Bewertungs-Mittelwerten

Fzg-Id	Mtw
2x-Triebwagen SEG/HHA Z1 Nr. 656	402
Zweiachs-Beiwagen Z1B Nr. 310	401
Zweiachsiger Durchgangswagen 3. Kl. AKN Ci 16	375
Einheits-Durchgangswagen 2. Kl. Bi29 27081 Altona	367
Nebenbahn-Tenderlok pr. T3 Prenzlauer Kreisbahn PK3	367
Plattformwagen mit Salonabteil KSchE SalonCi 13	365
Werklok Kali-Chemie Ronnenberg Cn2t Nr. 3	360
Zweiachs-Doppelstock Beiwagen Altrahlstedt-Volksdorf Nr. 56	358
Wismar-Schienenbus OHE CvT A1 Nr. VT 00509	357
Nebenbahnwagen BC3ipr08 Osten 1184	355
2x-Triebwagen HHA Z2u Nr. 2734	354
Zweiachs-Triebwagen Kiel Nr. 140	353
3-achsiger Abteilwagen AB3pr10 Magdeburg 1087	352
2x-Beiwagen HHA Z2Bu Nr. 1786	352
3-achsiger Abteilwagen C3pr11 Elberfeld 1892	351
3-achsiger Abteilwagen ohne Gang und Abort	348
D3pr11-Kasten aus KMS, Untergestell aus Pts.	348
Einheitsabteilwagen Cu21b/33 44754 Breslau	347
Dieseltriebwagen SEG/SWEG CvT A1 Nr. T 24	347
Plattformwagen 3. Kl. BGE/OHE Ci 26	344
Nebenbahnwagen D3itrpr18 Stettin 2842	343
2x-Beiwagenkasten SEG/HHA Z1BP Nr. 616	342
Zweiachs-Triebwagen Hannover Nr. 202	341
3-achsiger Abteilwagen C3pr04 Bromberg 1941	338
Abteilwagen 3. Kl. Sachsen C 2131	336
Werklok Kali-Chemie Ronnenberg Bnt Nr. 2	336
Plattformwagen 3. Klasse BSE/KSchE Ci 15	336
Diesellok V20 039 ex DB	335
Zweiachs-Triebwagen Kiel Nr. 354	335
Plattformwagen 3. Kl. AKN/AHE Ci 22	334
Personenzuglok ELE/FVE 1'C1'h2t Nr. 14/223	334
U-Bahn Arbeitstriebwagen AT1 Nr. 8040	333
Plattformwagen 3. Klasse HBE/OHE Ci 1082	333
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1912 Nr. 803/4	332
Einheits-Durchgangswagen 4. Kl. Di27 52712 Elberfeld	331
Güterzuggepäckwagen pr. Bauart	329
4x-Triebwagen HHA V2/50 Nr. 2930/3006	329
Diesel-Kleinlok Köf 6372 ex DB 323 102-4	326
4x-Triebwagen HHA V7E Nr. 3361	326
Zweiachs-Fahrgestell München Nr. 3931 / Sommerwagen 93	324
Kasten 2/3. Kl. mit Rahmen OHE Ci 0001.	324
Diesellok V11 ex Klb. Pritzwalk-Putlitz/AKN	324
Vierachs-Beiwagen V7BE 4391	323
Vierachs-Beiwagen V2B Nr. 3522/1306/1905	322
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1939 Nr. ET 171 039	321
Postpackwagen BGE PwPosti 36	320
-Beiwagen Kiel Nr. 64	320
Salzwagen mit Oberlicht SEG/HHA Nr. 4993	320
Handhebel-Draisine ex AKN/SstKb	317
4x-Beiwagen HHA V6BE Nr. 4683	317
Gedeckter 15 t Güterwagen G 50 40 947 0 113-4	316
Vierachs-Triebwagen Kiel Nr. 241	316
Packwagen Pw3pr99 Bromberg 3007	316
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1927 Nr. 1624a/b	315
4x-Triebwagen HHA V6E Nr. 3644	315
4-achsiger Abteilwagen C4pr00 Magdeburg 1306	315
Kesselwagen "OLEX" Nr. 529990	313

Gedeckter Güterwagen mit Bremserbühne AKN G Nr. 105	312
Gedeckter Güterwagen der KPEV G Nr. 1185	311
Plattformwagenkasten RStE Ci 25	311
3-achsiger Durchgangswagen 3. Klasse AKN/EBOE BC3i/C3i 7	310
Handhebel-Draisine ex EBOE	310
Verbandstyp-Beiwagen Lübeck/Kiel Nr. 80	310
Packwagen EBOE PwPosti 22	308
Paketpostwagen Postpr08 2583	307
Klappdeckelwagen pr. Bauart Berlin 17400	307
Schnellzugwagen 3. Kl. C4üpr11 Halle 03328	307
4x-Triebwagen HHA V3 Nr. 2970	306
2-achsiger Postpackwagen pr. Nebenbahnbauart	304
Plattformwagen OHE Ci 1184 / 0063 /LS-3	304
Zweiachs-Beiwagen Hannover Nr. 1010	303
Offener Güterwagen badischer Bauart O Nr. 20	302
Einheits-Durchgangswagen 3. Kl. Ci28 ????? ?????????	302
Schienenbus PIE/AKN A'1' Nr. VT 2.09	301
Nebenbahn-Triebwagen VT 137 137 (VT 6390x)	297
Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Klm Nr. ..749-4	294
Gedeckter 15 t Güterwagen G Nr. "284" (3080 945 3 749-2)	290
4x-Fahrschulwagen HHA V6LE Nr. 3999	288
2x-Verbund-Triebwagen Berlin TM36 Nr. 3487	287
Vierachs-Beiwagen V5B Nr. 1981	287
Verbands-Tw Kiel 196	287
Gedeckter schnellaufender Güterwagen Glms Nr. 154	286
Diesellok MAK 1000 D Hafenbahn Kiel Nr. 5	286
Offener Güterwagen mit halbhohen Wänden AKN X Nr. 150	285
Rollböcke 1000 mm Nr. 228 und 22	283
Seitengangwagen AB4ü28 11516	281
Zweiachs-Güterwagen Nr. 1062	281
Flachwagen (vmtl. ex offener Güterwagen) Nr. 186	280
Kesselwagen "Shell"	279
2x-Verbund-Triebwagen Berlin TM36 Nr. 3495	278
Zweiachs-Kastenlore Nr. 4983	277
Presidents Conference Car Probewagen Hamburg Nr. 3060	274
Gedeckter württembergischer Güterwagen G 1875	273
Einheits-Durchgangswagen 4. Kl. Di26 52782 Karlsruhe	272
Gedeckter schnellaufender Güterwagen Glms Nr. 247 865	269
Schnellzugwagen 1./2. Kl. AB4ü23a Nr. 11258	266
4x-Maximum-Triebwagen München G.1.8 Nr. 2977	266
Gedeckter 15 t Güterwagen G Nr. "283" (3080 945 4 283-1)	265
Packwagen RNB Pw3 1252	265
Kesselwagen Verbandsbauart Oelwerke Schindler	260
Verschubfahrzeug Falkenried "Esel"	259
Verbands-Tw Kiel 195	258
600V Gleichstrom-Werklok Nr. 4 der Werkbahn Wolff	257
Postpackwagen PwPost4ü28	257
Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Xlm Nr. 470 409	256
Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Klm Nr. 99153	254
Schlafwagen WL4ü 3929 ISG (616606-41356-0)	252
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1927 Nr. 1638a/b	251
Offener Güterwagen Omm Nr. "258"	248
Diesellok MAK 400 C ehem. Peine-Ilse Nr. 3	245
Diesel-Kleinlok Köf 5271 / DB 323 463-5	243
Handbetriebener Schienenkran	242
Eilzug-Packwagen Pw4pr16 108 968	242
Diesel-Kleinlok Kohlenlager Glückauf Altona	242
Fahrgestell aus KSchE VB 125	236
Handbetriebener Kranwagen Nr. "52"	230
Offener Güterwagen Omm Nr. "219"	229



Gedeckter Güterwagen DB Gbs 254 Nr. 150 677	227
Deutz Diesel-Kleinlok OMZ117R Nr. 1	224
Diesel-Kleinlok Stadtwerke Itzehoe Nr. 1	224
Zweiachs-Triebwagen - Fahrgestell N1	222
Schlafwagen WL4ü 3893 ISG (UIC-Nr. ???)	218
(Untergestell BC3ipr98)	215
Zerlegbarer Handwagen	204
Zweiachs-Flachwagen München Nr. 3928	201
Diesel-Kleinlok V8 ex Norderwerft	201
Schwerkleinwagen	199
(Untergestell PwPostipr00)	185
2xLore	183
Beiwagen zum Schwerkleinwagen Nr. 01.1018	181
Eisenbahn-Drehkran Nr. 4	170
Flachwagen ausländischer Bauart Nr. 180	138
Motor-Kleinwagen	131
-----	
Mittelw.:	294
=====	

D.10. HITLISTE Fahrzeuge pro Rubrik nach Bewertungs-Mittelwerten

Fzg-Id	Mtw
Nebenbahn-Tenderlok pr. T3 Prenzlauer Kreisbahn PK3	367
Werklok Kali-Chemie Ronnenberg Cn2t Nr. 3	360
Wismar-Schienenbus OHE CvT A1 Nr. VT 00509	357
Dieseltriebwagen SEG/SWEG CvT A1 Nr. T 24	347
Werklok Kali-Chemie Ronnenberg Bnt Nr. 2	336
Diesellok V20 039 ex DB	335
Personenzuglok ELE/FVE 1'C1'h2t Nr. 14/223	334
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1912 Nr. 803/4	332
Diesel-Kleinlok Köf 6372 ex DB 323 102-4	326
Diesellok V11 ex Klb. Pritzwalk-Putlitz/AKN	324
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1939 Nr. ET 171 039	321
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1927 Nr. 1624a/b	315
Schienenbus PIE/AKN A'1' Nr. VT 2.09	301
Nebenbahn-Triebwagen VT 137 137 (VT 6390x)	297
Diesellok MAK 1000 D Hafenbahn Kiel Nr. 5	286
600V Gleichstrom-Werklok Nr. 4 der Werkbahn Wolff	257
S-Bahn Triebzug Hamburg Bauart 1927 Nr. 1638a/b	251
Diesellok MAK 400 C ehem. Peine-Ilse Nr. 3	245
Diesel-Kleinlok Köf 5271 / DB 323 463-5	243
Diesel-Kleinlok Kohlenlager Glückauf Altona	242
Deutz Diesel-Kleinlok OMZ117R Nr. 1	224
Diesel-Kleinlok Stadtwerke Itzehoe Nr. 1	224
Diesel-Kleinlok V8 ex Norderwerft	201
-----	-----
Mittelw.:	297
=====	=====
Zweiachsiger Durchgangswagen 3. Kl. AKN Ci 16	375
Einheits-Durchgangswagen 2. Kl. Bi29 27081 Altona	367
Plattformwagen mit Salonabteil KSchE SalonCi 13	365
Nebenbahnwagen BC3ipr08 Osten 1184	355
3-achsiger Abteilwagen AB3pr10 Magdeburg 1087	352
3-achsiger Abteilwagen C3pr11 Elberfeld 1892	351
3-achsiger Abteilwagen ohne Gang und Abort	348
D3pr11-Kasten aus KMS, Untergestell aus Pts.	348
Einheitsabteilwagen Cu21b/33 44754 Breslau	347
Plattformwagen 3. Kl. BGE/OHE Ci 26	344
Nebenbahnwagen D3itrpr18 Stettin 2842	343
3-achsiger Abteilwagen C3pr04 Bromberg 1941	338
Abteilwagen 3. Kl. Sachsen C 2131	336
Plattformwagen 3. Klasse BSE/KSchE Ci 15	336
Plattformwagen 3. Kl. AKN/AHE Ci 22	334
Plattformwagen 3. Klasse HBE/OHE Ci 1082	333
Einheits-Durchgangswagen 4. Kl. Di27 52712 Elberfeld	331
Kasten 2/3. Kl. mit Rahmen OHE Ci 0001.	324
Postpackwagen BGE PwPosti 36	320
Packwagen Pw3pr99 Bromberg 3007	316
4-achsiger Abteilwagen C4pr00 Magdeburg 1306	315
Plattformwagenkasten RStE Ci 25	311
3-achsiger Durchgangswagen 3. Klasse AKN/EBOE BC3i/C3i 7	310
Packwagen EBOE PwPosti 22	308
Schnellzugwagen 3. Kl. C4üpr11 Halle 03328	307
Paketpostwagen Postpr08 2583	307
Plattformwagen OHE Ci 1184 / 0063 /LS-3	304
2-achsiger Postpackwagen pr. Nebenbahnbauart	304
Einheits-Durchgangswagen 3. Kl. Ci28 ????? ?????????	302
Seitengangwagen AB4ü28 11516	281
Einheits-Durchgangswagen 4. Kl. Di26 52782 Karlsruhe	272

Schnellzugwagen 1./2. Kl. AB4ü23a Nr. 11258	266
Packwagen RNB Pw3 1252	265
Postpackwagen PwPost4ü28	257
Schlafwagen WL4ü 3929 ISG (616606-41356-0)	252
Eilzug-Packwagen Pw4pr16 108 968	242
Fahrgestell aus KSchE VB 125	236
Schlafwagen WL4ü 3893 ISG (UIC-Nr. ???)	218
(Untergestell BC3ipr98)	215
(Untergestell PwPostipr00)	185

-----  
Mittelw.: 308

=====	
Güterzuggepäckwagen pr. Bauart	329
Handhebel-Draisine ex AKN/SstKb	317
Gedeckter 15 t Güterwagen G 50 40 947 0 113-4	316
Kesselwagen "OLEX" Nr. 529990	313
Gedeckter Güterwagen mit Bremserbühne AKN G Nr. 105	312
Gedeckter Güterwagen der KPEV G Nr. 1185	311
Handhebel-Draisine ex EBOE	310
Klappdeckelwagen pr. Bauart Berlin 17400	307
Offener Güterwagen badischer Bauart O Nr. 20	302
Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Klm Nr. ..749-4	294
Gedeckter 15 t Güterwagen G Nr. "284" (3080 945 3 749-2)	290
Gedeckter schnellaufender Güterwagen Glms Nr. 154	286
Offener Güterwagen mit halbhohen Wänden AKN X Nr. 150	285
Rollböcke 1000 mm Nr. 228 und 22	283
Flachwagen (vmtl. ex offener Güterwagen) Nr. 186	280
Kesselwagen "Shell"	279
Gedeckter württembergischer Güterwagen G 1875	273
Gedeckter schnellaufender Güterwagen Glms Nr. 247 865	269
Gedeckter 15 t Güterwagen G Nr. "283" (3080 945 4 283-1)	265
Kesselwagen Verbandsbauart Oelwerke Schindler	260
Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Xlm Nr. 470 409	256
Offener Güterwagen mit niedrigen Wänden Klm Nr. 99153	254
Offener Güterwagen Omm Nr. "258"	248
Handbetriebener Schienenkran	242
Handbetriebener Kranwagen Nr. "52"	230
Offener Güterwagen Omm Nr. "219"	229
Gedeckter Güterwagen DB Gbs 254 Nr. 150 677	227
Zerlegbarer Handwagen	204
Schwerkleinwagen	199
2xLore	183
Beiwagen zum Schwerkleinwagen Nr. 01.1018	181
Eisenbahn-Drehkran Nr. 4	170
Flachwagen ausländischer Bauart Nr. 180	138
Motor-Kleinwagen	131

-----  
Mittelw.: 258

=====

U-Bahn Arbeitstriebwagen AT1 Nr. 8040	333
---------------------------------------	-----

-----  
Mittelw.: 333

=====	
2x-Triebwagen SEG/HHA Z1 Nr. 656	402
Zweiachs-Beiwagen Z1B Nr. 310	401
Zweiachs-Doppelstock Beiwagen Altrahlstedt-Volksdorf Nr. 56	358
2x-Triebwagen HHA Z2u Nr. 2734	354
Zweiachs-Triebwagen Kiel Nr. 140	353
2x-Beiwagen HHA Z2Bu Nr. 1786	352
2x-Beiwagenkasten SEG/HHA Z1BP Nr. 616	342

Zweiachs-Triebwagen Hannover Nr. 202	341
Zweiachs-Triebwagen Kiel Nr. 354	335
4x-Triebwagen HHA V2/50 Nr. 2930/3006	329
4x-Triebwagen HHA V7E Nr. 3361	326
Zweiachs-Fahrgestell München Nr. 3931 / Sommerwagen 93	324
Vierachs-Beiwagen V7BE 4391	323
Vierachs-Beiwagen V2B Nr. 3522/1306/1905	322
-Beiwagen Kiel Nr. 64	320
Salzwagen mit Oberlicht SEG/HHA Nr. 4993	320
4x-Beiwagen HHA V6BE Nr. 4683	317
Vierachs-Triebwagen Kiel Nr. 241	316
4x-Triebwagen HHA V6E Nr. 3644	315
Verbandstyp-Beiwagen Lübeck/Kiel Nr. 80	310
4x-Triebwagen HHA V3 Nr. 2970	306
Zweiachs-Beiwagen Hannover Nr. 1010	303
4x-Fahrschulwagen HHA V6LE Nr. 3999	288
Vierachs-Beiwagen V5B Nr. 1981	287
Verbands-Tw Kiel 196	287
2x-Verbund-Triebwagen Berlin TM36 Nr. 3487	287
Zweiachs-Güterwagen Nr. 1062	281
2x-Verbund-Triebwagen Berlin TM36 Nr. 3495	278
Zweiachs-Kastenlore Nr. 4983	277
Presidents Conference Car Probewagen Hamburg Nr. 3060	274
4x-Maximum-Triebwagen München G.1.8 Nr. 2977	266
Verschubfahrzeug Falkenried "Esel"	259
Verbands-Tw Kiel 195	258
Zweiachs-Triebwagen - Fahrgestell N1	222
Zweiachs-Flachwagen München Nr. 3928	201
-----	-----
Mittelw.:	310
=====	=====