

Das ideale Museum

... gibt es nicht, aber wir wollen versuchen es zu definieren, um die VVM-Sammlung daran zu messen und zu einer über die Bewertung von Einzelfahrzeugen hinausgehenden Beurteilung zu kommen. Den Schwerpunkt legen wir auf solche Fahrzeuge, die es in großer Zahl gab und die lange im Einsatz standen, weil dies die Fahrzeuge sind, die das Bild der Bahn in der Öffentlichkeit geprägt haben. Bewusst verzichten wir auf die neueren Zeiten, in denen einerseits die Bahnen erheblich an Bedeutung verloren haben, andererseits die Fahrzeuge viel größer und technisch so komplex geworden sind, dass ihre originale Erhaltung schwieriger ist.

Zunächst definieren wir die räumliche und zeitliche Einschränkung der darzustellenden Fahrzeugarten und suchen eine Maximalzahl, über die hinaus eine Unterhaltung auch unter günstigsten Umständen kaum denkbar ist und auch vom Besucher bei der angenommenen Verteilung auf 2 Standorte keine Akzeptanz erwarten lässt. (Abschnitte **A-D**) Dann stellen wir Zahlen zusammen, die einen Überblick über Bestände der Eisenbahnen zu verschiedenen Zeiten vermitteln sollen (Abschnitt **E**) und versuchen, die Anzahlen gebauter Fahrzeuge nach Bauarten zu ermitteln oder einzuschätzen und die wichtigsten Bauarten auszuwählen. Den ausgewählten Bauarten stellen wir jeweils die beim VVM vorhandenen Fahrzeuge gegenüber, womit Lücken und Überbestände deutlich werden. (Abschnitte **F** Lokomotiven **G** Triebwagen **H** Reisezugwagen **I** Güterwagen **J** Bahndienstfahrzeuge **K** Stadtschnellbahn **L** Straßenbahn und el. Kleinbahn) Dabei ist zu beachten, dass die Zahlen sich oft auf ganz Deutschland oder eine Staatsbahn beziehen, die Verhältnisse in Norddeutschland ohne aufwendige weitere Forschung also lediglich vermuten lassen. Bei der Auswahl der Wagen erscheint es z. T. sinnvoll, auf kombinierte Bauarten zurückzugreifen, um eine größere Gruppe mit geringerem Aufwand darstellen zu können. So mag ein in geringerer Zahl vorhandener gemischtklassiger Wagen durchaus die in größerer Zahl vorhandenen einklassigen Versionen sinnvoll ersetzen. Unter **M** sind die Wunsch- und anderen Fahrzeugsammen tabellarisch zusammengefasst. Im Abschnitt **N** versuchen wir sinnvolle Zusammenstellungen zu Zügen oder Fahrzeuggruppen zu machen, unabhängig vom jetzigen Standort der Fahrzeuge. Dies erfolgt wesentlich nur mit den vorhandenen Fahrzeugen, da einige Wunschfahrzeuge kaum mehr beschaffbar sind.

A. Räumliche Abgrenzung

Schwerpunkt Hamburg und Schleswig-Holstein plus einem Umkreis von ca. 120 km um den Hamburger Hauptbahnhof, das ist etwa der Kreis Wilhelmshaven, Oldenburg, Sulingen, Leese-Stolzenau, Neustadt am Rübenberge, Langenhagen, Burgdorf, Gifhorn, Arendsee, Karstädt, Parchim, Sternberg, Neubukow.

B. Zeitliche Abgrenzung

Ca. 1875 bis etwa 1950, bei den Straßenbahnen ggf. bis zur Einstellung. Das ist der Zeitraum, in dem die Bahn das bedeutendste Landverkehrsmittel mit prägendem Einfluss auf Gesellschaft, Industrialisierung, Technologie und Siedlungsentwicklung war.

C. Bahnsysteme und Fahrzeugarten

Alle normalspurigen Bahnen sowie Straßenbahnen in 1100 mm Spurweite.
Schwerpunkt Fahrzeuge des Personen- Nah- und Regionalverkehrs.

D. Maximaler Umfang

Die max. Fahrzeugzahl soll **100** nicht überschreiten, eine repräsentative Verteilung auf Fahrzeugarten gemäß ihrer Bedeutung wird folgendermaßen eingeschätzt:

Dampflokomotiven Staatsbahn	5		
Dampflokomotiven Privatbahn	4		
Verbrennungsmotorlokomotiven	3		
Elektrolokomotiven	0-1	Summe Lokomotiven:	13
Triebwagen Verbrennungsmotor	3		
Elektrotriebwagen (ohne S-Bahn)	0-1	Summe Triebwagen	4
Pack-/Postwagen Staatsbahn	3		
Personenwagen Staatsbahn	17		
Pack-/Postwagen Privatbahn	1		
Personenwagen Privatbahn	9	Summe Reisezugwagen	30
Güterwagen Staatsbahn	10		
Güterwagen Privatbahn	5	Summe Güterwagen	15
Nebenfahrzeuge	4	Summe Nebenfahrzeuge	4
S-Bahn	5		
U-Bahn	3	Summe Stadtschnellbahn	8
Straßenbahn incl. el. Kleinbahn	26	Summe Straßenbahn	26
Gesamtsumme			100

Bei hohen Stückzahlen nahezu identischer Bauarten soll auf Mehrfachdarstellung zugunsten der Vielfalt verzichtet werden, so sind die T-Wagen der U-Bahn mit 1-2 Wagen ausreichend dargestellt, auch auf ein zweites oder drittes Exemplar der Wagen nach Musterblatt Ib9a oder Ib11 soll verzichtet werden. Die Privatbahnen sind in Anbetracht ihrer überdurchschnittlichen Verbreitung im betrachteten Gebiet betonter berücksichtigt als die nachfolgenden statistischen Daten vermuten lassen würden.

E. Überlieferte allgemeine Zahlenangaben

pr. Verstaatlichungen bis 1890: 14169 km Bahnlinien mit 5027 Lok und 119713 Wagen

Triebfahrzeuge 1919 nach Gottwaldt LM 02/00:

pr. Ellok: 36
pr. Dt 4
pr. el.T 383 (offenbar ohne S-Bahn Hamburg)
pr. Dampflok 26148
Dampflok übr. Länder 6714 (bay 2672, sa 1743, wü 855, bad 941, meck 243, old 260)
Summe Dampflok: 32862 (Zahlen offenbar ohne die Waffenstillstands-Abgaben)

Staatsbahnen 1920 nach Gottwaldt LM 02/00

Betriebslänge 53 559 km, davon pr. 34 443 (1919 abgegeben: 7687 km)
Lokomotiven: 31 500 in 275 Bauarten (1919 abgegeben: 8000)
Personenwagen 64 400 (1919 abgegeben: 13 000)
Packwagen 17 200 (incl. Pwg ?) (1919 abgegeben ?????)
Güterwagen 660 000 (1919 abgegeben: 280 000)
Güterwagen KPEV 191? 487000, davon 380000 DWV (nach Sauter, die KPrStsE)

Streckenlängen KPEV/Priv. nach Sauter, die KprStsE:

1850:	87 /	2398
1860:	1494 /	2911
1870:	3245 /	6207
1880:	11245 /	8350
1890:	24708 /	1693
1900:	30653 /	2968
1910:	37757 /	2924
1918:	40227 /	2951

DRG-Fahrzeuge Anfang 1927 nach Gottwaldt LM 02/00

Dampflok 27300
Ellok 246
V-Lok 1
Triebwagen 490, davon Akku: 453. (offenbar ohne S-Bahn Hamburg)
Postwagen 561 (vmtl. nur reine Post, keine PwPost, Zahl vmtl. zu klein)
Personenwagen 64800
Packwagen 21800 (incl. Pwg und vmtl. auch PwPost)
Güterwagen 680000
Bahndienstwagen 7300

Kleinbahnen in Preußen 1909 nach Knipping EK 07/00 (incl. Schmalspur)

Betriebe 283
Streckenlänge 8390
Triebfahrzeuge 1562

Zahlenbeispiel: 1949 in der DDR verstaatlicht nach Knipping EK 07/00

Dampflok	486
Diesellok	30
Triebwagen	117
Bei-/Steuerwagen	57
Personenwagen	608
Güterwagen	„einige tausend“

F. Lokomotiven

Bestände aus "Eisenbahnwesen der Gegenwart, 1911"

	1880	1885	1890	1895	1900	1908
Staatsbahn	7488	11529	13345	15256	18207	24691
Privatbahn staatlich. verwaltet.	1482	76	21	21		
Privatbahn selbst verwaltet	1899	845	822	830	862	943
Summe	10869	12450	14188	16107	19069	25634

pr/old/meck Länderbahnlok aus „Bahn-Extra Fahrzeugkatalog“, „Obermayer“ und „Lok-Archiv pr. 1“:

Bezeichnung	Bauart	Im Staatseinsatz	Anzahl gebaut	Bereich Hamburg
pr. S1	1'Bn2	1884-1923	275	
pr. S2	2'Bn2	1891-1926	150	
pr./old. S3	2'Bn2v	1893-1927	1035	
pr. S4	2'Bh2	1902-1926	104	
pr. S5.1	2'Bn4v	1900-1922	39	
pr./old.S5.2	2'Bn2v	1905-1930	378	
pr. S6	2'Bh2	1906-1930	584	
pr. S7	2'B1'n4v	1902-1923	225	
pr. S9	2'B1'n4v	1908-1926	99	
pr. S10	2'Ch4	1911-1951	200	
pr. S10.1	2'Ch4v	1911-1963	245	1933: 15
pr. S10.2	2'Ch3	1914-1948	124	
sonstige S			18	
pr. P1-P3 Ruhr	1Bn2	1873-1926	102	
pr. P2, P3 norm.	1Bn2	1877-1922	250	
pr. P2 rhein.	2Bn2	1879-1907	12	
pr./meck. P3.1	1Bn2	1884-1930	615+41	
pr. P3.2	1Bn2v	1887-1924	131	
pr./old. P4.1	2'Bn2	1896-1931	482+19	
pr./old./meck. P4.2	2'Bn2v	1902-1959	735	
pr. P6	1'Ch2	1902-1945	275	
pr. P8	2'Ch2	1906-1975	3444	1932: 210
pr. P10	1'D1'h3	1922-1967	260	Keine
sonstige P			4	
pr. G3+G4.1	Cn2	1877-1929	2233	1895 : 50
pr./old. G4.2	Cn2v	1882-1932	801	
pr. G4.3	Cn2v	1903-1930	63	
pr. G5.1	1'Cn2	1892-1930	264	
pr. G5.2	1'Cn2v	1895-1932	491	Alle G5: 190

pr. G5.3	1'Cn2	1903-1930	206	
pr./meck.G5.4	1'Cn2v	1901-1951	759	
pr. G5.5	1'Cn2v	1910-1930	27	
pr. G7.1	Dn2	1893-1966	1215	
old. G7.1	Dn2v	1912-1935	22	
pr./meck.G7.2	Dn2v	1895-1961	1653	
pr. G7.3	Dn2v	1903-1928	13+70Heer	
meck. G7.3	1'Dn2v	1917-1927	5	
pr. G8	Dh2	1902-1969	1054	
pr./meck. G8.1	Dh2	1913-1972	4970	
pr. G8.2	1'Dh2	1919-1971	846	
pr. G8.3	1'Dh3	1919-1967	85	
pr. G9	Dn2 (h2)	1908-1961	200	
pr. G9 Mallet	B'Bn4v	1893-1923	27	
pr. G10	Eh2	1910-1972	2615	1930: 100
pr./wü./bad./sä G12	1'Eh3	1917-1976	1392	
sonstige G			32	
pr. T0	1An2vt	1880-1921	14	
old. T1	Bn2t	1873-1933	34	
pr. n. N. Achsl.<10	Bn2t	1880-1911	16	
pr. T1 Normal	Bn2t	1882-1920	74	
pr. n. N. Achsl.>10	Bn2t	1877-1920	52	
old. T2	Bn2t	1896-1933	38	
pr. T2 Normal	Bn2t	1885-1920	67	
pr. T2 Stadtb.	1Bn2t	1880-1925	71	
pr. T2 Stadtb.	B1n2t	1884-1920	18	
old. T3	Cn2t	1898-1925	15	
pr./meck. T3	Cn2t	1882-1969	1328	Bis zu 140
pr T4, T4.1	1Bn2t	1882-1924	265	
pr. T4 Hannover	1'Bn2t	1885-1920	24	
pr. T2/T4.2 Elberf.	B1'n2t	1868-1923	95	
pr. T2/T4 Rhein. B	B1'n2t	1873-1910	23	
meck. T4	1'Cn2t	1907-1970	50	
pr. T5.1	1'B1'n2t	1895-1930	345	
old. T5.1	1'B1'n2t	1907-1930	20	
pr. T5.2	2'Bn2t	1899-1925	36	
pr. T6	1'C1'n3t	1902-1924	12	
pr. T7 Ruhr	Cn2t	1881-1932	371	
pr. T7 Rhein. B	Cn2t	1876-1909	13	
pr. T8	Ch2t	1906-1967	100	
pr. T9 Elberfeld	C1'n2t	1891-1923	37	
pr. T9 Langenschw	C1'n2t	1892-1924	19	
pr. T9.1	C1'n2t	1893-1953	426	33
pr. T9.2	1'Cn2t	1892-1966	231	19
pr. T9.3	1'Cn2t	1901-1970	2052	137

pr. T10	2'Ch2t	1909-1949	12	
pr. T11	1'Cn2t	1902-1965	471	
pr. T12	1'Ch2t	1903-1968	924	
pr. T13 Hagans	Dn2t	1899-1924	29	
pr. T13 Union	Dn(h)2t	1909-1970	587	
pr./old T13.1	Dn(h)2t	1911-1950	14	
pr. T14	1'D1'h2t	1914-1972	547	50
pr. T14.1	1'D1'h2t	1918-1972	729	40
pr. T15 Hagans	En2t	1897-1924	92	
pr. T16	Eh2t	1905-1970	343	1933: 40
pr. T16.1	Eh2t	1913-1975	1236	116
pr. T18	2'C2'h2t	1912-1974	458	1930: 68
pr. T20	1'E1'h2t	1922-1980	45	
Sonst. T			28	

**Einheitsloks DRG bis 1949, aus „Obermayer“, Einsatzende z. T. eigene
Einschätzung**

01+02	2'C1'h2	1925-1980	241	Wendeloks
01.10	2'C1'h3	1937-1973	55	1967-72: 21
03	2'C1'h2	1930-1978	298	Ja
03.10	2'C1'h3	1939-1980	60	1940-42: 2
05	2'C2'h3	1935-1963	3	
06	2'D2'h3	1936-1945	2	
23	1'C1'h2	1944-197x	2	Nein
24	1'Ch2	1926-1970	95	1928-62 5-25
41	1'D1'h2	1936-198x	366	1941-68: 49-80
42	1'Eh2	1943-1970	866	
43	1'Eh2	1927-1967	35	
44	1'Eh3	1926-198x	2000	1967-72: 17
45	1'E1'h3	1936-1970	28	
50	1'Eh2	1939-1989	3164	
52	1'Eh2	1942-1989	ca. 6450	
60	1'B1'h2t	1936-1958	3	
61	2'C2(3)'h2(3)t	1934-1951/58	2	
62	2'C2'h2t	1928-1970	15	
64	1'C1'h2t	1928-1973	520	
71	1'B1'h2t	1934-1956	6	
80	Ch2t	1927-1968	39	
81	Dh2t	1928-1963	10	
84	1'E1'h3t	1934-1968	12	
85	1'E1'h3t	1932-1961	10	
86	1'D1'h2t	1928-1989	774	
87	Eh2t	1927-1951	16	
89	Ch2t	1934-1967	10	

Bei diesen Zahlen muss beachtet werden, dass beachtliche Zahlen der Typen G7, G10, G12, 42, 44, 50, 52 und 86 zu kriegerischen Zwecken gebaut wurden. Die manchmal zu sehr gepriesenen Einheitsloks der DRG zeigen als herausragende zivile Bauarten nur die gut 650 Pazific-Schnellzugloks, kaum mehr Gütermaschinen entstanden für den zivilen Einsatz und der Nahverkehr muss sich mit den 615 24/64ern zufriedengeben. Sonst überwiegen Splittergattungen. Mit etwa 11000 Loks stehen Zwecke des 2. Weltkrieges absolut im Vordergrund. So mussten und konnten die preußischen Maschinen mit ihren großen Stückzahlen bis fast zum Ende des Dampfbetriebes mithalten. Die Zahlen in den Quellen differieren teilweise, auch differieren Zuordnungen zu Bauarten, sodass die Zahlen nicht als auf die einzelne Lok genau anzusehen sind. Von Vorgängerbahnen übernommene Lok sind nur teilweise bei Gründung der KPEV berücksichtigt.

Interessante Summierungen aus den beiden vorstehenden Tabellen ergeben etwa:

Schleppender-Lok	42500	Tenderlok	12750	pr/old/meck	40168
Naßdampf	19576	Heißdampf	35674	Einheitslok	15082
Einf. Dampfdehnung	48418	Verbundloks	6832		
2-Zyl	50372	3-Zyl	4043	4-Zyl	835
S-Loks	4134	P-Loks	9748	G-Loks	41368

Auf die Achsfolgen verteilt ergeben sich folgende Summen: Stückzahl (Anz. Bauarten).

Kuppelachsen Laufachsen	A	B	C	D	E
0 0		308(7)	4973(10)	9837(11)	4302(5)
1 0	14(1)	1774(8)	5845(12)	936(3)	13907(6)
0 1		136(3)	482(3)		
1 1		374(4)	534(3)	2676(5)	95(4)
2 0		3574(10)	4025(5)		
2 1		324(2)	654(4)		
2 2			477(4)	2(1)	
2 3			1(1)		

Mehr als dreifach gekuppelte Personenzugloks waren in Norddeutschland untypisch, die Verwendung von Güterzugloks für Reisezüge wird bei den Privatbahnen dokumentiert.

Hieraus resultieren als wünschenswerte Dampflokomotiven Staatsbahn:

Legende für die folgenden Schreibweisen:

[bei VVM vorhanden, entspricht dem Konzept]

[Ersatz durch ähnlich vorhandenes Fahrzeug]

[vorhandenes Fahrzeug ausserhalb des Konzepts]

		<i>Bemerkungen</i>
- 1Bn2	P1 – P3 (S1)	Frühzeit [] <i>im Original nicht mehr beschaffbar</i>
- 2Bn2v	P4 (S3 – S6)	1890 – 1910 [] <i>im Original nicht mehr beschaffbar</i>
- 2Ch2	P8	1910 – 1922 [] <i>beschaffbar, wenn genügend Interesse vorhanden.</i>
- 1Ch2t	T12/T11	Vorortverkehr [] <i>kaum mehr beschaffbar</i>
- 1C1h2t	64	DRG Einheitslok [] <i>ggf. noch beschaffbar</i>

und als Privatbahn-Dampfloks wären wünschenswert:

Reine Personenzugloks waren hier eher selten, oft wurden gebrauchte Staatsbahnloks gekauft. Selbst neu beschaffte Loks blieben oft Einzelgänger, sodass kurioserweise Staatsbahnbauarten wie T3, T9.3 oder T13 zu den typischen Kleinbahnloks gehören.

- **T2 oder ähnlich** [Werklok Nr.2]
wenn auch eine Werklok und nie bei einer Kleinbahn gelaufen, entspricht sie doch im wesentlichen den typischen leichten Kleinbahnloks jener Zeit
- **T3 oder ähnlich** [**pr.T3 PK3**], [Henschel 'Thüringen' Werklok Nr.3]
PK3: pr.T3 nach Musterblatt M III-4e einer Kleinbahn, wurde mit ca.1600 Exemplaren sowohl an Staats- als auch an Kleinbahnen geliefert. Lok 3: verstärkte Ausführung der pr.T3, die als Werklok den typischen Kleinbahnloks dieser Leistungsklasse jener Zeit entspricht. 2 Loks der Wunschbauart überrepräsentieren zwar die Vorgabe, solange aber viele wünschenswerte Dampfloks nicht mehr beschaffbar sind, sollte hier die Abgabe einer Lok nicht erwogen werden.
- **T9.x oder Elna** []
Beschaffung sehr schwierig, wäre aber als Betriebslok für Kiel-Züge sehr wünschenswert.

- größere Personenzuglok der privaten Hauptbahnen (LBE, ELE): [ELE 14]

Personenzuglok einer großen norddeutschen Privatbahn mit Hauptbahn-Charakter, entstammt einer Serie von 4 Loks und gehörte zu den jüngeren Dampflokomotiven bei der ELE, die 1936 und 1938 mit je einer pr. T18 zwei weitere Personenzugloks kaufte (später DRG 78 329 und 78 330). Die ELE 14 hat mit Ausnahme der Achsfolge eine gewisse optische Ähnlichkeit mit der pr. T18, und da die T18 als Nachfolgerin der T11/12 den Nahverkehr mitprägte, könnte die ELE 14 auch hier als Stellvertreterin mitgelten.

Wünschenswerte Verbrennungsmotorloks:

Diese Lokomotiven erlangten erst nach dem 2. Weltkrieg größere Bedeutung für die Zugförderung, aufbauend auf die Kriegsloks V36 und V20 verdrängten die MAK-Stangenloks schnell die Dampfloks der Privatbahnen. In den 30er Jahren erreichten nur Kleinloks relevante Stückzahlen, sie waren überwiegend für Rangierbetrieb konzipiert und für den Personenverkehr kaum von Bedeutung.

- Köf II

[323 102-4], [bedingt: Nr.1 ex Stadtwerke Itzehoe],
*[weitere Kleinloks: Deutz-Lok 1, V8 ex Norderwerft, V12 ex Glückauf Kohlenhandel]
323 102-4: Nachbau der Vorkriegs-Köf Lg.II im letzten DB-Umbauzustand mit geschlossenem Führerhaus anstatt einer „Säcke-Köf“. Bedingt könnte die Lok Nr.1 ex.Stadtwerke Itzehoe als Stellvertreter dienen, da auch einige Vorläufer in gleicher/ähnlicher Bauweise produziert wurden. Die Kleinloks sind im Bestand überrepräsentiert, sodass über Abgaben nachzudenken wäre*

- V20 oder V36

[V20 039] ,[bedingt V11]
V20 039 entspricht der gewünschten V20. Mit der V11 ergibt sich auch hier eine Überrepräsentierung, die angesichts der guten Eignung für kurze Museumszüge akzeptiert werden kann

- V65

[Nr.5], [V40]
Hafenbahn Kiel Nr.5: Stellvertretend für die gewünschte V65 die etwas stärkere und etwas

längere sowie mit dem Sonnenschutz anstelle des bei der Original V65 vorhanden „Glatzkopf“ ausgerüstete Lok mit starkem regionalem Bezug zum Museum. Noch könnte eine entsprechende Lok der Originalbaureihe beschafft werden. Die Bauart der dreiachsigen MAK V40 war fast ausschließlich in Industriebetrieben eingesetzt und ist für das Konzept nicht von Bedeutung, sodass eine Abgabe in Erwägung gezogen werden kann.

Wünschenswerte Elektrolokomotiven:

Normalspurige Elektrolokomotiven waren in Norddeutschland nur auf der Kleinbahn Altrahlstedt – Wohldorf und auf der Werkbahn Wolff (Walsrode) im Personenverkehr eingesetzt.

- 2-achsige Kleinbahnlok mit Mittelführerhaus [E4]

modernere und verstärkte Version der gewünschten Lokbaureihe, somit stellvertretend für die 1904 eröffnete elektrische Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf bzw. für die 1915 an die Wolff-Werksbahn gelieferte erste E-Lok.

Übersicht gewünschte / vorhandene Lokomotiven:

Wunschbauart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
Dampflok Staatsb.			
1Bn2 P1 – P3 (S1)			
2Bn2v P4 (S3 – S6)			
2Ch2 P8			
1Ch2t T12/T11			
1C1h2t BR 64			
Dampflok Privatb.			
T2 oder ähnlich		Werklok Nr.2	
T3 oder ähnlich	pr.T3 PK3	Werklok Nr.3	
T9.x oder Elna			
größere P-Lok LBE, ELE	ELE 14		
Diesellok			
Köf II	323 102-4	Stadtw. Itzehoe 1	<i>Deutz OMZ Nr. 1 Norderwerft V8 "Glückauf"</i>
V20 oder V36	V20 039	V11	
V65		Seehafen Kiel Nr.5	V40
Elektrolok			
2-achsige Kleinbahnlok mit Mittelführerhaus		Wolff E4	
Summen			
13	4	6	4

G. Triebwagen (ohne S-Bahn)

Wünschenswerte Triebwagen:

Dampftriebwagen blieben auch in Norddeutschland fast bedeutungslos. Ausschließlich bei der KPEV konnte sich der Akkubetrieb schon früh durchsetzen. Der fast 6 Jahrzehnte dauernde Einsatz der „Wittfeld“-Triebwagen fand auch von den Stützpunkten Lüneburg und Uelzen aus statt. Ab Mitte der 20er Jahre entstanden zahlreiche Bauarten 2- und 4-achsiger Triebwagen mit Verbrennungsmotor, die bei Klein- und Staatsbahn vorwiegend schwach ausgelastete Dampfzüge ersetzen konnten. Die Vielfalt der Wagenformen und Antriebsarten lässt eine repräsentative Darstellung kaum zu, es muss bei Beispielen bleiben.

- **Vorkriegs-Schienenbus (Wismar) [VT 509], [VT2.09 (Nachkriegsschienenbus)]**
VT 509: Wismarer Schienenbus, entspricht der musealen Zielsetzung, der MAN-Schienenbus könnte allenfalls als Stellvertreter dienen, da er eine Nachkriegsentwicklung ist. Trotz Überrepräsentanz mag er aber die am Rande des Zeitrahmens liegende Rationalisierung der Nebenbahnen analog zur V65 darstellen.

- **2x Vorkriegs-Motortriebwagen [T24]**
entspricht dem gewünschten Fahrzeugtyp, Schwesterfahrzeug war bei der Niederweserbahn vorhanden.

- **4x Vorkriegs-Motortriebwagen [VT 137 137]**
Obwohl außen als auch innen total umgebaut, kann dieser Wagen als Stellvertreter gelten. Das Fahrzeug ist geeignet, zumindest das typische Äußere der in mehreren hundert Exemplaren gebauten 4x Reichsbahntriebwagen darzustellen.

- **Akku-Triebwagen (Wittfeld) []**
inzwischen dürften auch in Polen die letzten verfügbaren Überreste dieser Wagen verschwunden sein. Lediglich von seinem Nachfolger aus den 1950er Jahren, dem ETA 150 sind noch Wagen vorhanden.

Übersicht gewünschte / vorhandene Triebwagen:

Wunschbauart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
Vorkriegs-Schienenbus (Wismar)	VT 509	VT2.09	
2x Vorkriegs-Motortriebwagen	T24		
4x Vorkriegs-Motortriebwagen		VT 137 137	
Akku-Triebwagen (Wittfeld)			
Summen			
4	2	2	0

H. Reisezugwagen

Übersicht gebaute Staatsbahnwagen (Angaben aus Konrad/Deppmeyer "Reisezugwagen...")

KPEV Vorgänger bis 1880: etwa 12000 Personenwagen, davon

10000 Abteilwagen
2000 Durchgangswagen
5000 Dreiachser vorwiegend in Norddeutschland
???? Packwagen

KPEV 1878 bis 1903: knapp 20000 Personenwagen

Durchgangswagen: knapp 8000

600 3x diverse Bauarten

7400 2x aufgeteilt etwa

Bauarten 1878-1891:

700 Ci

100 CDi

1500 Di

900 sonstige, Bi

Bauarten 1891-1904:

800 BCi

200 Ci

100 CDi

3100 Di

Abteilwagen: 10000, davon 2200 2x und 7800 3x, aufgeteilt in

100 Bauarten 1878, incl. Bromberger Schlafwagen

200 AB bis 1892 nach Mbl. I 9

100 BC bis 1891

850 C ohne Bankfenster bis 1891 nach Mbl. I 10, I 12

250 C mit Bankfenstern bis 1898 nach Mbl. I 15 – I 17

200 B Stadtbahnwagen Berlin

500 C Stadtbahnwagen Berlin

1220 AB3

550 BC3

3200 C3, davon 3000 nach Mbl. I 18 und I 19

1500 D3 nach Mbl. Bh 3 und Bh 5

357 B3 Vorortwagen Berlin

894 C3 Vorortwagen Berlin

Eil-und Schnellzugwagen:

1600 4x Abteilwagen 1-3. Kl

314 4x D-Zugwagen 1-3. Kl

KPEV 1904 bis 1922: etwa 38750 Personenwagen

Durchgangswagen: etwa 4400:

300 BCi nach Mbl. Ic4 und Ic9

250 Ci nach Mbl. Ic5 und Ic10
 100 CDi nach Mbl. Ic7
 850 BC3i nach Mbl. Ic3
 1500 C3i nach Mbl. Ic6
 300 CD3i nach Mbl. Ic7a
 1100 D3i nach Mbl. Ic8 und andere
Abteilwagen dreiachsig: etwa 29000:
 2000 AB3 und B3 nach Mbl. Ib5, Ib5a, Ib5b
 1150 BC3 (50 BC) nach Mbl. Ib6, Ib6a, Ib6b
 1300 C3 nach Mbl. Ib9
 12750 C3 (450 C) nach Mbl. Ib9a, Ib9b
 10300 D3 nach Mbl. Ib11
 25 A3 Vorortwagen Berlin
 460 B3 Vorortwagen Berlin
 916 C3 Vorortwagen Berlin
 28 CPw3 Vorortwagen Berlin
Eil- und Schnellzugwagen: etwa 5340
 1920 4x Abteilwagen 1-3. Kl
 3256 4x D-Zugwagen 1-3. Kl
 167 6x D-Zugwagen 1-3. Kl

KPEV Pack- und PwPost-Wagen 1882 bis 1922, insgesamt 5500

PwPosti 1882-1923	1400	je zur Hälfte offene/geschl. Plattform
Pwi 1884-1899	800	
Pw3i 1884-1899	600	
Pw3(ü) 1897-1921	2700	
Pw 1900-1905	100	
Pw4(ü) 1902-1922	1350	

Postwagen im Reichspostgebiet: insgesamt etwa 3700

bis 1880 etwa	970
1880-1925 etwa	2750, verteilt auf:
Post	235
Post3	1400
Post4 kurz	325
Post4 lang	310

Schlafwagen im KPEV-Gebiet 1885-1917 etwa 324 Stück

Speisewagen im KPEV-Gebiet etwa 250 Stück

DRG 1921 bis 1945: 18250 Personenwagen, 2462 Pack-und Pwpost

(WL4ü-21	23)
C4ü-21	33

B4ü-22	15	
C4ü 22	45	
(WL4ü-23	10)	
A4ü 23	6	
AB4ü-23	102	
C4ü-23	13	
Pw4ü-23	10	
A4ü-26	20	
AB4ü-26	30	
C4ü-26	100	
Summe Spitzender:		364+10+(33) [Pers.+Pack+(sonst)]
AB4ü-28	236	
C4ü-28	320	
Pw4ü-28	50	
PwPost4ü-28	20	
ABC4ü-29	136	
Pw4ü-29	120	
A4ü-30	8	
B4ü-30	10	
Pw4ü-30	250	
Summe genietete Einheits-Schnellzugwagen:		710+440
BC4i-28	8	
C4i-28	6	
B4i-29	4	
BC4i-29	13	
C4i-29	35	
B4i-30	285	
BC4i-30+31	360	
C4i-30	1221	
Pw4i-30	2	
Pw4i-31	303	
Summe genietete Eilzugwagen:		1932+305
Di-21 Holz	2639	
Bi-21	10	
BCi-21	10	
BDi-21	10	
Ci-21	10	
Di-21b Eisen	50	
Pwi-23+27	327	
Di-26	77	
Di-27	440	
BCi-28+29	949	
Ci-28	1744	
CDi-28	40	
Pwi-28+29	410	
Ci-29+30	644	

Pwi-30+31	180	
Bi-29	1632	
Summe Hauptbahn-Donnerbüchsen:		8255+917
CDi-23	20	
Bi-24	5	
BCi-24	5	
Di-24	40	
Ci-25	9	
Pwi-29a	7	
Bi-31	5	
BCi-31	5	
Ci-31	5	
Pwi-31a	302	
PwPosti-31	2	
Summe Niet-Nebenbahnwagen:		94+311
D-21a Holz	1489	
B-21	10	
BC-21	40	
C-21	10	
D-21b	927	
D-27	200	
Summe Einheitsabteilwagen:		2676
C4ü-31	2	
C4ü-32	4	
AB4ü-33	4	
ABC4ü-33	54	
AB4ü-34	18	
ABC4ü-34	6	
BC4ü-34	20	
PwPost4ü-34	10	
AB4ü-35	35	
ABC4ü-35	71	
BC4ü-35	35	
C4ü-35	150	
Pw4ü-35	20	
ABC4ü-36	183	
BC4ü-36	133	
C4ü-36	836	
Pw4ü-36	60	
Summe geschweißte Schnellzugwagen:		1571+90
Pw4ü-37	252	
AB4ü-38	103	
C4ü-38	274	
ABC4ü-39	35	
BC4ü-39	65	
Summe Schürzenwagen:		477+252

C4i-32	9	
Pw4i-32	71	
BC4i-33	90	
C4i-33	56	
Pw4i-33	14	
BC4i-34	60	
C4i-34	70	
BC4i-35	3	
C4i-35	3	
C4i-36	1061	
BC4i-37	145	
BC4üp-39	2	
C4üp-39	2	
C4üp-42	345	
BC4üp-42	65	
C4i-43	300	
Summe geschweißte Eilzugwagen:		2211+85
BCi-32	1	
Ci-32	1	
Pwi-32	1	
Ci-33	93	
BCi-34	100	
PwPosti-34	50	
PwPosti-34a	2	
Summe geschweißte Nebenbahnwagen:		196+52
4x-Abteilwagen		17

Personenwagenbestände Ende 1908 gemäß "Eisenbahnwesen der Gegenwart" 1911:

	2x	3x	4x	6x	Summe	Abteil wg	Durchg wg	Bem.
Pr.Hess .EL	14980	17435	4472	283	37170	24893	12287	incl 136 Tw
andere Staatsb.	9174	2933	1883	16	14106	6523	7583	incl 36 Tw
Privatb.	1547	575	188	0	2310	1153	1157	incl 51 Tw
Summe	25701	21043	6543	299	53586	32559	21027	

Pack- und Postwagenbestände Ende 1908 gemäß "Eisenbahnwesen der Gegenwart"

Pw2 enthalten auch die Pwg, PwPost wahrscheinlich in Pw enthalten.

	Pw2	Pw3	Pw4	Pw ges	Post ges
Pr.Hess.AL	7703	2223	1066	10992	1740
Andere Stsb.	2132	505	161	2798	723
Privatb.	411	52	10	473	54
Summe	10246	2780	1237	14263	2517

Bis 1945 gebaute Reisezugwagen KPEV und DRG

<i>Wagenart</i>	<i>bis 1880</i>	<i>1880 – 1903</i>	<i>1904 – 1922pr</i>	<i>1921DR – 1945</i>	<i>Summe</i>
2xAbteil	5200	2200	500	2676	10576
3x Abteil	4800	7800	28500	0	41100
4x Abteil	0	1600	1920	17	3537
2xDurchg	1800	7400	650	8545	18395
3xDurchg	200	600	3750	0	4550
2xPw	?	700i	0	1230+50 PwPost	1980
3xPw	?	800i+670	2000	0	3470
4xPw	0	0	1357	1182	2539
4xD	0	314	3256	3122	6692
6xD	0	0	167	0	167
4xE	0	0	0	4143	4143
Summe	12000	22084	42100	20965	97149

Hinzu kommen 1882-1923 im Bereich der Reichspost noch etwa 1400 PwPosti.

1880 waren 972 Postwagen vorhanden, 1914 475 Post, 1264 Post3, 453 Post3/4, 178 Post4.

Schlaf-, Speise-, Salon-, und Sonderwagen bleiben unberücksichtigt.

Bei Darstellung von ca.100000 Wagen durch 20 Exponate ergibt sich etwa folgende wünschenswerte Verteilung:

Auf die Epochen verteilt, sollte die Verteilung etwa sein (Wert gemäß Einzelliste):

- 3 (2) vor 1880
- 5 (5) 1880-1903
- 8 (6) 1904-1922
- 4 (6) 1921-1945

nach Achsfolgen sollte die Verteilung etwa so aussehen:

- 6 (7) 2x
- 10 (9) 3x
- 4 (4) 4x

nach Bauarten ergibt sich etwa:

- 10 (9) Abteilwagen
- 5 (5) Durchgangswagen
- 3 (3) D-/Eilzugwagen
- 2 (3) Packwagen incl. Postwagen

hieraus resultieren als wünschenswerte Staatsbahn-Reisezugwagen:

- 2 2xAbteilwagen

C vor 1880

[Csa75 2131, Kasten mit Untergestell]

Da vor 1880 keine einheitlichen, aber ähnliche Bauarten üblich waren, kann der in Hamburg gebaute „Sachse“ dennoch als repräsentativ angesehen werden.

D DRG-Einheit

[Cd-21b/33 Breslau 44754]

Da viele Wagen schon nach kurzer Zeit die 3. Klasse Inneneinrichtung erhielten, ist dieser Zustand durchaus repräsentativ. Die 4. Kl. in nahezu identischer Ausführung wäre im DRG Di zeigbar, sodaß der Cd anstelle des D sogar als Bereicherung gesehen werden kann.

- 6 3xAbteilwagen

BC3 vor 1880

[]

Kaum mehr beschaffbar, auch nichts ähnliches.

C3pr. Mbl. I18

[Kasten aus Grünhainichen+Fahrgestell BC3ipr98] *Die erste in Großserie beschaffte Abteilwagenbauart ist aus diesen Teilen rekonstruierbar .*

B3pr. Mbl. Ib5a

[Magdeburg 1087]

Möglichst aus Gründen darstellerischer Vielfalt entgegen der Historie als gleichartiger AB3 herzurichten.

C3pr. Mbl. Ib9

[Bromberg 1941]

Belgische Umbauten zurückbauen.

C3pr. Mbl. Ib9a

[Elberfeld 1892]

Bis auf Kleinigkeiten weitgehend fertig restauriert

D3pr. Mbl. Ib11

[Kasten Hilbersdorf + Untergestell aus Baag]

Leider ist von Deutschlands zweithäufigster Personenwagenbauart kaum mehr besseres beschaffbar, sodass zum Wiederaufbau aus diesen Teilen keine Alternative erkennbar ist.

- 1 4x-Abteilwagen

ABC4pr vor 1904

[C4pr. Mbl. DI23 Magdeburg 1306]

Leider kein mehrklassiger Wagen mehr beschaffbar, allenfalls noch ein zusätzlicher AB4 neuerer Bauart existent. Der ABC nach Mbl DI22 hatte ein identisches Fahrgestell und gleiche Kastenlänge. Die Raumaufteilung war jedoch völlig anders, sodaß ein Umbau die Totalzerlegung des Kastens und den Wiederaufbau mit entsprechend abgeänderten Teilen erfordert.

- 4 2x-Durchgangswagen

BCipr9x Verbundfenster

[OHE 0001 = CW BCi 2]

Die KPEV beschaffte ca. 800 ähnliche Wagen mit Verbundfenstern und flachem Oberlichtdach, mit/ohne Abort, teils mit Vorbau am 3. Kl Ende und teils mit Seitengang in der Polsterklasse. Auch private Nebenbahnen beschafften ähnliche Fahrzeuge, der CW 2 erhielt anstatt der 2 Polsterklasse-Abteilen der KPEV nur ein solches. Da auch die pr. Wagen diversen Unterbauarten angehörten, kann der CW 2 durchaus als Repräsentant dieser Fahrzeugfamilie angesehen werden.

Di-21a Holz

[Di27 52712 Elberfeld]

Die DRG wollte die Fahrzeuglücken nach dem 1. Weltkrieg mit einfachen Wagen eiserner Bauart schließen, die Waggonfabriken konnten ihre Technologie aber nicht so schnell umstellen, sodass die Mehrzahl der Wagen noch hölzerne Kästen erhalten mussten. Mit dem typischen Sprengwerk stellen sie den Abschluss der Holzbauart dar. Da die eiserne Version dem ebenfalls vorhandenen Ci28 sehr ähnelt, wäre vor Aufnahme weiterer Restaurierungsarbeiten zu prüfen, ob ein Austausch gegen ein Exemplar hölzerner Bauart möglich ist.

Ci-28

[608099-27015-9 (Lüneburg)] zumindest äußerlicher Rückbau zum Reisezugwagenzustand wünschenswert.

Bi-29

[Altona 27081] Weitestgehend fertig restauriert, Dampfheizung fehlt

bei Kleinbahn gezählt: **Dipr89, siehe dort**

- 1 3x-Durchgangswagen

BC3i nach 1904

[BC3ipr. Mbl. Ic3 Bromberg 1184]

Der Wagen ist der typische Polsterklasse Nebenbahnwagen der Bauperiode ab 1904.

- 2 Pw

Pw3pr

[Pw3pr. Mbl. Bl3 Bromberg 3007]

Nach dieser Zeichnung wurden nur 67 Wagen mit geschlossenen Übergängen gebaut, die Zeichnung Bl4 war bis auf die Übergänge identisch und wurde durch Mbl. IIa11 abgelöst. Alle ca. 2600 Wagen waren jedoch sehr ähnlich und unterschieden sich nur in wenigen Details und in der vergrößerten Länge der später gebauten Wagen, Der Bromberg 3007 kann somit als typisch angesehen werden, zumal die Übergänge nach Ende des

PwPostipr	<p><i>Schnellzugeinsatzes nicht mehr genutzt und teils zurückgebaut wurden.</i></p> <p>[PwPostipr. Mbl IIa5 Wustermark/FdE]</p> <p><i>Der typische Nebenbahn Pack-Postwagen wurde von 1882 bis 1910 bis auf stets wachsende Achsstände und Gesamtlänge weitgehend gleich gebaut, der Wagen nach Mbl IIa5 ist ein guter Vertreter der Gesamtgruppe.</i></p>
<p>- 2 D-Zugwagen</p> <p><i>Personenzügen hier von Bedeutung.</i></p> <p>ABC4üpr</p>	<p><i>Obwohl nicht für den Nahverkehr gebaut, wurden ältere Wagen auch in Eil- und verwendet, sind also auch</i></p> <p>[C4üpr. Mbl Ia6a Halle 03328]</p> <p><i>Bei Wagenbauarten, die bei Darstellung mit einklassigen Fahrzeugen überrepräsentiert wären, macht es Sinn, mit gemischtklassigen Wagen eine bauartverwandte Gruppe darzustellen, auch wenn es den gezeigten gemischtklassigen Wagen selbst in nur geringerer Zahl gegeben hat. Das gelingt hier nicht, da die Aussichten, einen ABC noch beschaffen zu können, sehr unwahrscheinlich sind. Entsprechende Bemühungen fehlten aber auch bislang. Dafür hat es den C4ü mit nur geringer Abweichung der Serien in großer Zahl gegeben.</i></p>
4ü genietet DRG	<p>[AB4ü28 11516, AB4ü23a 11258]</p> <p><i>Einer der beiden Wagen wird wegen Überrepräsentierung abgegeben werden müssen, wobei die Auswahl schwer fällt. Der Wagenkasten ist bei beiden Wagen in einem Zustand, der das totale Ausräumen erforderlich macht. Während beim 23er von der Innenausstattung nahezu nichts mehr vorhanden ist und auch einige Fenster fehlen, ist beim 28er deutlich mehr vorhanden und weitgehend noch im Zustand vor der Modernisierung durch die DB. Beim 23er wäre wichtig, dass überhaupt einer in Deutschland überlebt, beim 28er zu prüfen, was anderswo sicher erhalten wird. Zu prüfen wäre auch, ob ggf. besser erhaltenes verfügbar ist. Wünschenswert wäre auch hier ein ABC. Merkmale des 28er finden sich auch ggf. beim BC4i wieder, dafür gab es mehr Wagen als beim 23er, dessen markante Plattformenden aber nirgendwo sonst darstellbar sind.</i></p>
- 1 Eilzugwg DRG	

BC4i geschw.

[BC4i-37 Nr. 33621 ex ELE 65]

Die Übernahme des in Privateigentum eines VVM-Mitgliedes stehenden Wagens in den VVM-Bestand ist vorgesehen.

**- 1 Postwagen
Post3pr**

[Post4pr. Mbl PI3 / Post IIIb 2583]

Zum Zweiachser umgebaut, ein Satz Drehgestelle ist beschafft. Von den rund 1250 Dreiachsern dürfte keiner mehr zu haben sein. Der kurze Vierachser mit 12m langem Wagenkasten in den Varianten als Brief- und als kombinierter Brief/Paketwagen ist mit ca. 450 Stück der zweithäufigste Postwagen und wohl die nächstbeste Wahl nach dem Dreiachser.

Da die großen Privatbahnen weitgehend mit der Staatsbahn identische oder sehr ähnliche Bauarten und die Kleinbahnen oft gebrauchtes Staatsbahnmateriale nutzten, sind die speziellen Privatbahnbauarten vielfältig, aber eher unbedeutend, die greifbaren Unterlagen sind rar, sodass Auswahl und Beschränkung hier schwer fallen.

Wünschenswerte Privatbahn-Reisezugwagen (Kleinbahnen):

- Ci 4 Abteile, kleine Fenster, flaches Oberlichtdach [AK 16]

Der Wagen ist weitgehend nach pr. Nebenbahnwagen Normalien gebaut und repräsentiert diese mit. Er ist der einzige kurze Plattformwagen mit nur 4 Abteilen in der Sammlung.

- Ci kurz, hohes Tonnendach

[KSch 15, LS 3 = OHE 0063]

Obwohl erst zum Ende seines regulären Daseins umgebaut zur KSchE gekommen (vorher TWE 15, BSE 2) wird man den 15, der nun bald 40 Jahre beim VVM ist, nicht abgeben mögen. Er besitzt auch das sonst nicht vorhandene Wechselabteil und gehört zu den früher häufigen Kleinbahnwagen mit nur 5 Abteilen. Schwierig zu entscheiden ist, in welchem Zustand er endgültig dargestellt werden sollte. Ursprünglich besaß er wahrscheinlich kleinere, oben abgerundete Fenster. Der LS 3 ist ein Abteil länger. Die Fensterbreite könnte früher von Verbundfenstern ausgefüllt worden sein. Wenn als „Hochdachwagen“ KSch15 und AKN 7 erhalten bleiben, wäre LS 3 verzichtbar.

- Ci 3-fach-Fensterwagen, flaches Oberlichtdach

[RStE 25+Untergestell KSch125, AKN 22]

Auf alten Bildern um 1900 herum findet man bei Kleinbahnen neben Verbundfensterwagen häufig

eine Fensteranordnung wie beim Abteilwagen. Zur ausreichenden Darstellung von Kleinbahnwagen mit Oberlichtdach wäre der 25 geeigneter, der 22 ist dagegen von der heimatlichen AKN und zeigt eine deutlich einfachere Innenraumgestaltung, so dass man sich von keinem gern trennen möchte. Beide repräsentieren auch den älteren 5-abteiligen Typ.

- Ci Großraum, Tonnendach

[BGE 26]

Als „Hamburger“ Kleinbahnwagen hat der 26 seine Berechtigung im Museum, ob der Großraum später wieder einer der BGE gemäßen Gestaltung weichen sollte, muss heute noch nicht entschieden werden. Einen Großraum, allerdings mit halbhohen Wänden, bietet auch der AKN 22. Der 26 zeigt auch die abweichend von den anderen Wagen sehr geräumigen Plattformen.

- BC3i lang, hohes Tonnendach

[AKN 7 = EBOE 3.086] Als einziger Kleinbahn-Dreiachser und einziger Kleinbahnwagen mit geschlossenen Bühnen und dann noch ursprünglich mit 2 Abteilen Polsterklasse und Seitengang ist der Wagen gut geeignet, die Vielfalt der Kleinbahnwagen zu demonstrieren.

- Ci holzbeplankt, eingezogenes Tonnendach [HBE 1082]

Der 1082 mit flachem Tonnendach und eingezogenen Dachenden besaß ursprünglich senkrechte Holzbeplankung und oben abgerundete Holzfensterrahmen. So rekonstruiert würde er die Vielfalt der Kleinbahnbauarten beim VVM deutlich bereichern.

- PwPosti in Güterwagenbauart

[BGE 36] [EBOE 22]

Dieser in seiner Einrichtung noch komplett erhaltene Wagen stellt den Abschluss der Entwicklung der über 5 Jahrzehnte mit nur geringen Veränderungen gebauten Wagen dar und repräsentiert die Bauart recht gut, auch wenn sein Baujahr einige modernere Details zur Anwendung kommen ließ als bei den meisten seiner Artgenossen. Dem älteren 22 fehlen alle Details, selbst wenn diese vorhanden wären, wäre von zwei sehr ähnlichen Wagen konzeptionell nur einer erforderlich.

In Überschneidung mit der Staatsbahn :

. kurzer C Flachdach, siehe Staatsbahnwagen

- **C3pr, möglicherweise ex ET99** [803/4]
Immer wieder gelangten auch ältere Staatsbahnwagen, so auch Abteilwagen, in Kleinbahndienste, selbst ehemalige Triebwagen der Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf dienten nicht nur in Dampfzügen der Staatsbahn sondern auch z. B. bei AKN und Kiel-Segeberg. Da der 803/4 über die Hälfte seiner Jahre in Dampfzügen lief und keinerlei Teile seiner Triebwagenzeit mehr vorhanden sind, mag es sinnvoll sein, ihn zunächst als Dampfzugwagen wiederherzustellen.

- **Dipr89** [D3i Stettin 2842]
Der typische und oft gebaute 4. Klasse KPEV Verbundfenster-Nebenbahnwagen gelangte auch an diverse Kleinbahnen und stellt eine Lücke in unserer Darstellung dar. Andererseits erreichte auch sein dreiachsiger Nachfolger noch beachtliche Stückzahlen und gelangte ebenfalls in Privatbahndienste, so dass der 2842 als passabler Ersatz gesehen werden kann.

- **Cgi** []
Kein unbedingtes „muss“ ist der Fakultativwagen, der doch überwiegend nicht dem Personenverkehr diente, wengleich er wohl eine für den Besucher interessante Variante darstellt. Ob es lohnt, für einen Cgi einen Personenwagen abzugeben, und wenn, welchen, ist schwer zu beantworten.

Übersicht gewünschte / vorhandene Reisezugwagen:

Wunschbauart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
Staatsbahn			
Abteilwagen			
C vor 1880		Csa75 2131	
D DRG-Einheit		Cd-21b Breslau 44754	
BC3 vor 1880			
C3pr. Mbl. I18	Kasten Grünhainichen + Fahrgestell BC3ipr98		
B3pr. Mbl. Ib5a	Magdeburg 1087		
C3pr. Mbl. Ib9	Bromberg 1941		
C3pr. Mbl. Ib9a	Elberfeld 1892		
D3pr. Mbl. Ib11	Kasten Hilbersdorf + Untergestell aus Baag		
ABC4pr vor 1904		C4pr. Mbl. DI23 Magdeburg 1306	
Durchgangswagen			
BCipr9x Verbundfenster		OHE 0001 = CW BCi 2	
Di-21a Holz		Di27 52712 Elberfeld	<i>Di26 52782</i>
Ci-28	608099-27015-9 (Lüneburg)		
Bi-29	Altona 27081		
BC3i nach 1904	BC3ipr. Mbl. Ic3 Bromberg 1184		
Pw3pr	Pw3pr. Mbl. B13 Bromberg 3007		1252
PwPostipr	PwPostipr. Mbl IIa5 Wustermark		
sonstige: D-Zug, Eilzug, Postwagen			
			<i>Pw4pr16 108968</i>
			<i>PwPost4ü 100003</i>
ABC4üpr		C4üpr. Mbl Ia6a Halle 03328	
4ü genietet DRG	AB4ü28 11516, AB4ü23a 11258		
BC4i geschw.	BC4i-37 Nr. 33621		

	ex ELE 65		
Post3pr		Post4pr. Mbl PI3 / Post IIIb 2583	
			<i>WL4ü 3893, 3929</i>
Privatbahn			
Ci 4 Abteile, kleine Fenster, flaches Oberlichtdach	AK 16		
Ci kurz, hohesTonnendach	KSch 15	LS 3 (=OHE0063)	
Ci 3-fach- Fensterwagen, flaches Oberlichtdach	RStE 25+Untergestell KSch125	AKN 22	
Ci Großraum, Tonnendach	BGE 26		
BC3i lang, hohes Tonnendach	AKN 7 = EBOE 3.086		
Ci holzbeplankt, eingezogenes Tonnendach	HBE 1082		
PwPosti in Güterwagenbauart	BGE 36	EBOE 22	
C3pr, möglicherweise ex ET99		803/4	
Dipr89		D3i Stettin 2842	
Cgi			
			<i>SalonCi 13, Untergestell BCi CW7, Untergestell PwPosti 3331</i>
Summen			
30	20	12	9

I. Güterwagen

Die Bedeutung des Güterverkehrs für die Eisenbahn, besonders in dem museal darzustellenden Zeitraum, lässt sich anhand der gebauten Fahrzeugzahlen recht anschaulich belegen. Dieser lag im Vergleich zum Personenverkehr immer um ein Vielfaches höher, nicht zu vergleichen mit dem heutigen Güterverkehr bei der Eisenbahn, der nur noch ein Schatten seiner selbst ist.

Dennoch sind Zahlen für die einzelnen Wagengattungen so gut wie nicht in Erfahrung zu bringen, Zahlen, die die Bedeutung belegen, sind fast nur als Gesamtbestände festgehalten:

1850: 9.147 Wagen
1860: 66.728
1870: 168.902
1880: 328.858
1890: 436.833

Anhand der uns berührenden Berlin – Hamburger Bahn lässt sich das rasante Wachstum des Güterwagenparks ebenfalls anschaulich verdeutlichen:

1846: 180 Wagen
1848: 321
1850: 393
1854: 635
1879: 3.757

Bei Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes am 01.04.1909 stellten die beteiligten Bahnen folgende Wagenzahlen:

Preußen/Hessen und Elsaß-Lothringen:	379.669 Wagen
Mecklenburg:	3.291
Oldenburg:	2.323
Bayern:	42.391
Sachsen:	30.865
Württemberg:	10.097
Baden:	17.485

Ende 1911 waren bereits 560.000 „Verbandswagen“ vorhanden.

Bei den Wagengattungen handelte es sich vorwiegend um zweiachsige kurze gedeckte- und hoch- wie niederbordige offene Wagen, die durch Seitentüren zu beladen waren, ergänzt durch wenige „Spezialwagen“ wie Kesselwagen, Säuretopfwagen, Kalkdeckelwagen, Drehschemelwagen für Langholz und Verschlagwagen für Vieh.

Längere Drehgestell-Flachwagen für schwere und lange Güter waren insbesondere auch für Schienentransporte vorhanden. Erst nach dem 1. Weltkrieg nahmen Anzahl und Vielfalt der Spezialwagen deutlich zu.

Wünschenswerte Staatsbahn-Güterwagen:

- **G-Wagen Frühzeit** **[umgebauter O 020 von 1866], [G 1875]**
Beide Wagen haben als süddeutsche Wagen eine norddeutsche Vergangenheit. Wegen dem älteren Baujahr und dem vmtl. vorhanden gewesenem Bremser Sitz ist der 020 dem Württemberger vorzuziehen, dessen Bremserplattform auch bei einem Privatbahnwagen (AKN 105) darstellbar ist. Bis zum Aufbau des 020, der einem Neubau nahekommt, sollte der G 1875 nicht abgegeben werden.
- **O-Wagen Frühzeit, halbhohes Bord** []
wo gibt es sowas noch?
- **G10 lang, Bremserhaus** **[50 40 947 0 113-4]**
Mit dem Wiederaufbau des Bremserhauses und der Nachrüstung der Bremse mit dem Wagen 50 40 947 0 113-4 darstellbar
- **G10/G01 kurz ohne Bremse** **[1185], [283], [284]**
Trotz Hinweisen auf eine Bremsaufhängung am OHE 1185 und Überarbeitung mit ihm darstellbar und der Vielfalt wegen den beiden kurzen G10 vorzuziehen. Nach Gewinnung einer Bremse und Ersatzteilen für den langen G10 wären die beiden kurzen G10 verzichtbar.
- **Kesselwagen pr.** **[Olex], [Shell], [Schindler]** (Verbandsbauart)
Mit dem Olex darstellbar und den beiden anderen vorzuziehen.
- **O-Wagen pr. Eisen** **[17400 Berlin]**
Wenn auch als Klappdeckelwagen eine Sonderbauart ist er mit dem 17400 gut darstellbar
- **4x Flachwagen pr.** []
wo gibt es sowas noch? Hafenbahn Hannover hat 2006 noch Verbandsbauart
- **G-Wagen hohes Dach (Oppeln)** **[154], [247865 (Bauart Bremen)], [Gbs 254]**
Nach der Nachrüstung des Bremserhauses mit dem ehemaligen KSE 154 gut darstellbar und dem tschechischen Bremen trotz Bremserhaus vorzuziehen. 154 erhielt bei KSchE eine einlösig Bremse hat und müsste wieder eine Hik-G bekommen.

- O-Wagen hohe Wände

[vmtl. einer der beiden MAK-Flachwagen],
[217], [258]

Sofern es gelingt, aus dem MAK-Fahrgestell einen O-Wagen herzustellen, wäre der 258 überzählig, so wie es der zu moderne und umgebaute 217 bereits jetzt ist.

- X-Wagen

[99153], [470409], [Xltmms 33 ...749-4]

Der eine Wagen ist umgebaut und in keinem guten Zustand, der andere von zu moderner Bauart, sodass noch nach einer guten Lösung zu suchen ist.

außerdem: Pwgpr...

[Nr. unbekannt]

selbstverständlich gehört zu jedem Staatsbahn-Güterzug ein Pwg, der jetzt auch vorhanden ist. Dafür müsste ein anderes wünschenswertes Fahrzeug gestrichen werden, was noch zu tun wäre!

Klein- und Privatbahn:

Noch schwieriger sind Zahlen für einen repräsentativen Querschnitt bei den vielen Klein- und Privatbahnen zu ermitteln. Hier waren allerdings viele Wagen in den Staatsbahn-Wagenpark eingestellt; eine Voraussetzung, die die Staatsbahn verlangte, um Wagendurchläufe zu akzeptieren. Diese Fahrzeuge mussten i. d. R. den Staatsbahnbauarten entsprechen, sodaß andere Bauarten nur für den Binnenverkehr nutzbar waren.

1944 übernahmen die neu gegründeten „Osthannoverschen Eisenbahnen“ von den Vorgängerbetrieben:

G-Wagen mit flachem Dach:	57 Fahrzeuge
G-Wagen mit Tonnendach:	8 Fahrzeuge
O-Wagen:	15 Fahrzeuge
X-Wagen:	49 Fahrzeuge
sonstige zum Teil umgebaute Fahrzeuge:	12 offene Wagen 9 gedeckte Wagen 2 Kesselwagen

Für andere Bahnen im darzustellenden Einzugsbereich weist beispielweise das Handbuch der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen von 1928 folgende Güterwagenbestände auf:

Kleinbahn Bremervörde - Osterholz:	10 Güterwagen	3 Spezialwagen
Bergedorf - Geesthachter Eisenbahn:	20 Güterwagen	89 Spezialwagen

Kleinbahn Kiel - Schönberg:	35 Güterwagen	2 Spezialwagen
Kleinbahn Kiel - Segeberg:	36 Güterwagen	4 Spezialwagen
Kleinbahn Lüchow - Schmarsau:	12 Güterwagen	
Kleinbahn Neuhaus - Brahlstorf:	3 Güterwagen	
Kleinbahn Niebüll - Dagebüll:	3 Güterwagen	1 Spezialwagen
Kreis Oldenburger Eisenbahn:	67 Güterwagen	4 Spezialwagen
Kleinbahn Kirchbarkau - Preetz - Lütjenburg:	30 Güterwagen	
Schleswiger Kreisbahn:	66 Güterwagen	3 Spezialwagen
Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt - Volksdorf - Wohldorf:		
	1 Güterwagen	6 Spezialwagen
Südstormansche Kreisbahn:	12 Güterwagen	1 Spezialwagen
Kleinbahn Wilstedt - Zeven - Tostedt:	20 Güterwagen	7 Spezialwagen
Eisenbahn Altona - Kaltenkirchen - Neumünster:	121 Güterwagen	1 Spezialwagen
Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn:	60 Güterwagen	
Eutin - Lübecker Eisenbahn:	129 Güterwagen	
Lübeck - Büchener Eisenbahn:	1135 Güterwagen	20 Spezialwagen
Mecklenburgische Friedrich - Wilhelm Eisenbahn:	106 Güterwagen	

Wir entscheiden uns leider eher gefühlsmäßig für folgende

Wünschenswerte Privatbahn-Güterwagen:

- G-Wagen, kurz, flaches Dach, Kleinbahnbauart [AKN 105]

Der Wagen hatte ursprünglich die Görlitzer Gewichtsbremse, diese wäre diese mit dem AKN 105 gut darstellbar.

- V-Wagen, eingestellt

[]
Ein Verbandsbauart V-Wagen wäre ggf. aus einem der nicht benötigten kurzen G10 herstellbar.

- X-Wagen Kleinbahnbauart

[AKN 150]
Nach Rekonstruktion von Bremserhaus und Bremse und der halbhohen Borden mit dem AKN 150 darstellbar.

- Bassinwagen mit rechteckigem Behälter []

ggf. beim BEM beschaffbar (ex OHE, Hohmann)?

- Schüttgutwagen Bauart Talbot, eingestellt []

bei HeiNa Ganzlin war einer, um den sich niemand kümmerte...

Übersicht gewünschte / vorhandene Güterwagen:

Wunschbauart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
Staatsbahn			
G-Wagen Frühzeit	umgebauter O 020 von 1866, G 1875		
O-Wagen Frühzeit, halbhohe Borde			
G10 lang, Bremsenhaus	50 40 947 0 113-4		
G10/G01 kurz ohne Bremsen	1185	283, 284	
Kesselwagen pr.	Olex	Shell, Schindler	
O-Wagen pr. Eisen	17400 Berlin Klappdeckelwagen		
4x Flachwagen pr			
G-Wagen hohes Dach (Oppeln)	154	247865 (Bauart Bremen)	<i>Gbs 254</i>
O-Wagen hohe Wände	vermtl. einer der beiden MAK- Flachwagen	217, 258	
X-Wagen		99153, 470409, ...749-4	
Ausserdem: Pwgpr	unbek. Nr.		
Privatbahn			
G-Wagen, kurz, flaches Dach, Kleinbahnbauart	AKN 105		
V-Wagen, eingestellt			
X-Wagen Kleinbahnbauart	AKN 150		
Bassinwagen mit rechteckigem Behälter			
Schüttgutwagen Bauart Talbot, eingestellt			
Summen			
15+1	11	10	1

J. Nebenfahrzeuge/Bahndienstfahrzeuge Eisenbahn

Die Vielfalt an Bahndienstfahrzeugen entstand erst nach dem 2. Weltkrieg. Zuvor wurde entweder auf Regelfahrzeuge oder umgebaute ausgemusterte Wagen zurückgegriffen. Als spezielle Nebenfahrzeuge gab es mit Muskelkraft bediente Draisinen und Handloren, an größeren Fahrzeugen sind die Kranwagen zu erwähnen, die von der Lokbekohlung und Ladehilfe bis zum Dampfkran für Gleisbau und Unfallhilfe verwendet wurden. Bei den Dienstfahrzeugen können eigentlich nur die auf Fotos erkennbaren Fahrzeuge genannt werden, die wir auch als wünschenswert einstufen möchten.

Wünschenswerte Bahndienst/Nebenfahrzeuge:

- **Handhebeldraisine** **[Draisine ex SStKrb.], [Draisine ex EBO]**
Aufgrund des großen Publikumsinteresses können beide akzeptiert werden, auch wenn aus musealer Sicht nur eine notwendig wäre.
- **Handlore** **[5 Stk. von Joachim Leiding], [2 zerlegbare]**
Am sinnvollsten geeignet wäre eine mit seitlichem Bremsgriff aus dem Bestand von Joachim Leiding. Von den anderen wäre zu klären, was abgegeben werden könnte
- **Kranwagen** **[Kranwagen „Pfalz“, [Kranwagen 4], [Handkran MHG], [„Opa“ Kran]**
Mit dem Kranwagen Pfalz in Aumühle am besten darstellbar. Der Schienenkran Nr. 4 ist aus konzeptioneller Sicht ebenso wie der Handkran MHG nicht erforderlich und lediglich als "Werkzeug" zu sehen. Der Opa-Kran ist kein Eisenbahnfahrzeug im eigentlichen Sinne, sondern eher ein auf Schienen verfahrbares Gerät. Er wäre ggf. im Hafen-Museum besser aufgehoben.

Übersicht gewünschte / vorhandene Nebenfahrzeuge:

Wunschart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
Handhebeldraisine	Draisine SStKrb., Draisine EBO		
Handlore	5 Stk. von Joachim Leiding, 2 zerlegbare		
Kranwagen	Kranwagen „Pfalz“ „Opa“ Kran		<i>Kranwagen 4, Handkran MHG</i>
			<i>2 Skl, Skl-Anhänger</i>
Summen			
3	11		5

K. Stadtschnellbahn

Für die Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn wurden von 1905 – 1913 insgesamt 140 hölzerne Doppelwagen in mehreren Serien gebaut, die sich insbesondere in technischen Details, aber auch in der Klassenaufteilung unterschieden, sich dennoch insgesamt sehr ähnlich waren. 57 genietete Tonnendach-Doppelwagen aus 1923-1932 ersetzen gleichviele Holzzüge, die für den Dampfzugbetrieb umgerüstet wurden. 1939-1958 folgten 68 Gleichstromzüge aus je 3 Wagen.

Wünschenswerte S-Bahnwagen:

- **hölzerner Doppelwagen Bauart 1905** [803/4][1624a/b], [1638a/b]

Da von den Holzwagen keinerlei elektrische Ausrüstung mehr vorhanden oder beschaffbar ist und der vorhandene Zug 803/4 der Bauart 1912 die größere Zeit seines Daseins in Dampfzügen verbrachte und so auch besser darstellbar ist, ist ersatzweise der 1624 als Repräsentant der Wechselstrom S-Bahn zu sehen, zumal auch noch wenige Details der elektrischen Ausrüstung existieren. Der 1638 wäre abzugeben, wenn er als Ersatzteilspender und für die Spurensuche für die Restaurierung des 1624 nicht mehr benötigt wird.

- **Gleichstromzug erste Serie**

[471 139, 871 039, 471 439]

Mit nur geringen Abweichungen von der ersten Serie entspricht dieses Fahrzeug der zweiten Serie dem Konzept. Hier wären die Entscheidungen des Eigentümers VM Nürnberg und die Entwicklung anderer musealer Aktivitäten in Hamburg zu berücksichtigen, um zu einer abschließenden Entscheidung zu gelangen.

Für die U-Bahn entstanden 1912 bis 1929 in mehreren Serien 383 sehr ähnliche Wagen, die anfangs bei 40 Wagen vorhandene 2. Klasse verschwand bereits 1920 wieder. Die Probewagen der Kriegszeit blieben Einzelgänger, die 1947-1953 moderner wiederaufgebauten 118 Kriegsschadwagen schließen die Entwicklung im betrachteten Zeitraum ab, die erst 1959-1961 eher kosmetisch modernisierten 103 „Silberlinge“ verschwanden nach nur 10 Jahren zusammen mit den anderen alten Wagen, sodass auf ihre Darstellung am ehesten verzichtet werden kann.

Wünschenswerte U-Bahnwagen:

- 2./3 Klasse Wagen Ursprungsausführung [177]

Der Wagen 177 aus der vierten Lieferung hat nur die 3. Klasse, entspricht aber vom Wagenkasten her den gemischtklassigen Fahrzeugen. Die einzige Möglichkeit, einen U-Bahnwagen zu zeigen, wäre die Restaurierung dieses Wagens, da alle anderen Wagen der HHA gehören und eine Abgabe nicht zu erwarten ist. Auf die nur kurze Zeit existierende Polsterklasse mag man verzichten können.

- Wagen 13. Lieferung

[]
Die Abweichungen der 13. Lieferung von den vorhergehenden Wagen sind nicht so groß, dass das Fehlen eines solchen Wagens sehr schmerzlich ist.

- Aufbauwagen TU1

[]
Der einzige noch vorhandene Wagen gehört der HHA, mit einer Abgabe ist nicht zu rechnen. Da die Wagen erst am Ende des darzustellenden Zeitraumes entstanden sind, haben sie nicht die zentrale Bedeutung für die Sammlung wie die ursprünglichen T-Wagen.

Übersicht gewünschte / vorhandene Stadtschnellbahnen:

Wunschart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
hölzerner Doppelwagen Bauart 1905		803/804, 1624a/b, 1638a/b	
Gleichstromzug erste Serie	471 139, 871 039, 471 439		
2./3 Klasse Wagen Ursprungsausführung		177 (=8040)	
Wagen 13. Lieferung			
Aufbauwagen TU1			
Summen			
8	3	7	

L. Straßenbahn und el. Kleinbahn

Fahrzeugbestände norddeutscher Straßenbahnbetriebe (jeweils Triebwagen/Beiwagen):

	Hamburg	Kiel	Lübeck	Flens- burg	Schles- wig	Schwerin	Bremen	Bremer- hav.	Celle	Sylt	Cux- haven	Ueter- sen	Amrum										
Pferdebahn																							
Offene Sommerwagen		20	1	4				10	4														
Einspanner		300	18	28	6	6	6	79	20			4											
Einstöcker, zweispännig		30				4		3	15														
Doppelstöcker		80										1											
Auslenkbare Wagen		110																					
Gesamt		540	19	32	6	10	6	92	39	0		5	0										
Dampfstraßenbahn																							
Dampftriebwag.		3																					
Dampflok		22											2										
Gesamt		25											2										
Elektrische Bahn, Zweiachser																							
klein, offene Plattform	804	269	71	31	45	11		7		20	179	106	9	6									
klein, geschl Plattform	63	707	65	10	50	30	23	8		31	15	20	64	30	1	3	2		3	3			
Sommerwagen		6				6				12													
groß, offene Plattform	4	10																					
groß, geschl Holzkasten					19	5	10	2		2	75	180		3									
groß, geschl. Stahlkasten			15	25							14	31	2										
Mitteleinstieg						3				3	1												
KSW			2			5								2									
Aufbauwagen			5		6								2										
Verbandstyp			10		10		7	8					8	8									
Elze-Leichtbau		10		3																			
Ost-Einheitswagen										35	60												
sonstige		30	7								30	52											
Gesamt	871	1032	173	71	130	60	40	18	7	71	107	299	389	85	40	10	0	3	2	0	3	3	
Dreiachser																							
Holzkasten, offene Plattform	1																						
Stahlkasten											5												
Aufbauwagen					3																		
Gelenkwagen											28	28		5									
Großraumwag.													5										
Gesamt	1				3						33	28	5	5									
Vierachser																							
Maximum, geschl Plattf										2													
Holzkasten, offene Plattf	66																						
geschl Plattf, Holzkasten	30	30					3	4															
geschl Plattf, Stahlkasten	5																						
Großraum, ohne Fahrgastfl	24	14																					
Großraum, mit Fahrgastfl	194	182	12								27	25	3	3									
Schwebegeelenkwagen	31																						
Kurzgelenkwagen											79	48	5	5									
Gesamt	350	226	12				3	4		2	106	73	8	8		0	0	0		0			
Sechssachser																							
Gr-ER			15																				
Gesamt	1247	1798	20090	133	92	43	28	7	10	73	113	438	582	98	87	10	5	3	2	0	5	5	3
Tw + Bw	3045		290	225	71	17				186		1020	185	10	5	5	5	5		8			

Von insgesamt 5067 Wagen sind 2257 Triebwagen und 2810 Beiwagen.

Während bei der Eisenbahn eine Betrachtung über die Gesamtzahl aller Fahrzeuge durchaus möglich ist, muss bei der Straßenbahn der Ansatz über die Betriebe, in unserem Fall die Norddeutschen, gewählt werden. Dazu zählt (nach Wagenzahlen) **Hamburg** (mit Altona-Blankenese und Rahlstedt-Wohldorf), **Bremen, Kiel, Lübeck, Schwerin, Bremerhaven, Flensburg, Schleswig, Celle, Amrum, Sylt, Uetersen** und **Cuxhaven**. Noch nicht in der Betrachtung einbezogen ist der (zeitliche) Anfang der AKN. Hier hat es insgesamt über 5000 Straßenbahnfahrzeuge gegeben, die regulär im Personenverkehr eingesetzt wurden.

Als Besonderheit im Straßenbahnwesen dürften sicherlich die auslenkbaren Wagen gelten. Doppelstöcker, sogenannte Imperialwagen, waren allgemein recht weit verbreitet, nachdem aber immer mehr Eisenbahnbrücken in den Städten gebaut wurden, die das nutzbare Profil einschränkten, konnten sich Doppelstöcker im elektrischen Betrieb (mit der Ausnahme der Kleinbahn Rahlstedt-Wohldorf) nicht durchsetzen. Im Gegensatz zu England, wo das Mitführen von Beiwagen nicht gestattet wurde, konnten in Deutschland die Straßenbahnzüge durch die Mitnahme von bis zu zwei, vereinzelt auch mehr, Beiwagen einfach an die Verkehrsströme angepasst werden. In der Anfangszeit genügten die alten Pferdebahnwagen, sehr schnell wurden aber auch Beiwagen neu gebaut. Bahnen, die vorher auslenkbare Wagen einsetzten, mussten (meist) sofort neue Beiwagen in Dienst stellen.

Eine Beschränkung auf 26 Fahrzeuge führt zu einer rechnerischen Erhaltung von je einem Wagen pro 200 früher vorhandenen. Dies führt zur entsprechenden Einteilung nach Fahrzeugarten 11 Tw, 14 Bw (davon 3-4 Pferdebahn), dazu 1 Arbeitswagen und Betrieben: Hamburg 16, Bremen 5, Kiel 2, Lübeck, Bremerhaven, Schwerin je ein Wagen. In der vorhandenen Sammlung sind keine Fahrzeuge aus Bremen, Bremerhaven oder Schwerin vorhanden. Aus allen drei Städten gibt es jedoch erhaltene Museums- wagen, die entweder vor Ort oder im HSM, Wehmingen erhalten werden.

Außerdem lassen sich somit nicht die für die einzelnen Städte typischen Wagen alle darstellen. Während mit der Verstaatlichung der wichtigsten Eisenbahnen die Vielfalt des Wagen- und Lokparks abnahm, gab es bei allen Straßenbahnbetrieben regionale Besonderheiten. Andererseits sind bestimmte Fahrzeugtypen von bestimmten Waggon- fabriken an viele Städte geliefert worden, z.B. AEG-Fünf- und Sechsfensterwagen, KSW, Düwag-Großraumwagen. Ausgerechnet Hamburg erhielt aber keine solcher Standardtypen, so dass Standardfahrzeuge aus den kleineren Betrieben Schleswig- Holsteins über die dort vorhandene Stückzahl unterbewertet bleiben.

Wenn wir uns auf die drei Betriebe Hamburg, Kiel und Lübeck beschränkten, blieben für die Sammlung 21 Wagen aus Hamburg, 3 aus Kiel und 2 aus Lübeck. In der folgenden Liste sind mehr Vierachser enthalten als die reinen Zahlen dies vermuten lassen, zum Einen ist die Darstellung mehrerer Fahrzeuge einer Bauart nicht unbedingt notwendig, zum Anderen waren mit gesteigener Beförderungskapazität natürlich auch weniger Fahrzeuge notwendig.

Wünschenswerte Straßenbahnwagen:

1. Hamburg

- Pferdebahnwagen:

Einspanner	[4993] <i>Aus dem vorhanden Wagenkasten des Salzwagens könnte mit neuen längeren Plattformen und einem leichteren Rahmen ein Pferdebahnwagen rekonstruiert werden</i>
auslenkbarer Wagen	[] <i>nichts vorhanden</i>
Doppelstöcker	[AVW 56] <i>Wenn auch erst für den elektrischen Betrieb der Kleinbahn beschafft, entspricht dieser Doppelstöcker grundsätzlich den in ähnlicher Form vorhanden doppelstöckigen Pferdebahnwagen</i>
Sommerwagen	[VVM 93] <i>Der Nachbau auf dem Münchner Fahrgestell kann diese Bauart darstellen.</i>

- Zweiachstriebwagen:

Typ B	[656] <i>Fahrgestell und Plattformen entsprechen nicht dem Originalzustand, eine weitere Rekonstruktion ist ohne ein passendes Fahrgestell aber nicht möglich.</i>
Typ N6	[2734] <i>Rekonstruktion des Hamburger Gesichts wäre sinnvoll.</i>
N (Fünffenster)	[Untergestell N] <i>außer Rahmen, Achsen und einem Motor nichts vorhanden</i>
T (wegen Bedeutung besser C)	[4] <i>Der Werkstattverschiebewagen entspricht von der elektrischen Ausrüstung den damaligen Fahrzeugen, auch wenn er recht spät noch moderne Fahrschalter erhalten hat</i>

- Zweiachsbeiwagen:

Typ A1	[310] <i>Wie 656.</i>
Typ A4	[540] <i>Rekonstruktion der Originalplattformen sinnvoll.</i>
Typ A6	[252] <i>Nur Untergestell, der im Krieg zerstörte Kasten ist durch einen Güterwagenkasten ersetzt worden</i>
Typ A8 (Quersitze)	[1786]

Typ CA oder zweiter A8	<i>Entspricht etwa dem Anlieferungszustand</i> [1900] <i>Nur Untergestell.</i>
- Vierachser: (jeweils Tw und Bw)	
Typ V2	[3006, 1306] <i>Ein zusammenpassender Zug aus Triebwagen und Beiwagen.</i>
Stahlwagen	[2970, 1981] <i>Stahlbauarten waren ab Mitte der 1920er Jahre in vielen anderen Städten verbreitet, Hamburg hat allerdings erst recht spät damit angefangen.</i>
Typ V6	[3644, 4683], [3999]
Typ V7	[3361, 4391], [3060]

2. Kiel

- **Falkenried-Triebwagen** [354]
- **Uerdinger Beiwagen** [64]
- **Großraumwagen** [196, 241]

3. Lübeck

- **kleiner Tw (Wismar / Lindner)** [Kiel 140]
- **moderner Tw** [249], [253]

Es sind derzeit mehr Straßenbahnfahrzeuge vorhanden als in dieser Wunschsammlung aufgeführt, zur Abgabe können die beiden Berliner und der Münchner Maximumtw, sowie die beiden Hannoveraner empfohlen werden, die restlichen norddeutschen Fahrzeuge sollten trotz „Überbestand“ in der Sammlung bleiben.

Übersicht gewünschte / vorhandene Straßenbahn- und el. Kleinbahnwagen:

Wunschbauart	wunschgem. vorh.	stellv. vorh.	sonst. vorh.
Hamburg			
Pferdebahnwagen			
Einspanner		4994	
auslenkbarer Wagen			
Doppelstöcker		AVW 56	
Sommerwagen		VVM 93	
Zweiachstriebswagen			
	656 (+310)		
Typ N6	2734 (+1786+540)		
N (Fünffenster)		Untergestell N	
T (besser C)		4 (Verschiebewagen)	
Zweiachsbeiwagen			
Typ A1	310 (+656)		
Typ A4	540 (+2734)		
Typ A6		252, nur Untergestell, Güterwagenaufbau	
Typ A8 (Quersitze)	1786 (+2734)		
Typ CA oder zweiter A8		1900, nur Untergestell	
Vierachser(Tw+Bw)			
Typ V2	3006 + 1306		
Stahlwagen (V3+V5B)	2970 + 1981		
Typ V6	3644 + 4683	3999	
Typ V7	3361 + 4391		3060
Kiel			
Falkenried-Tw	354		
Uerdinger Beiwg.	64		
Großraumwagen	241	196	
Lübeck			
kleiner Tw (Wismar / Lindner)		Kiel 140	
moderner Tw	249 (=Kiel 195)	253 (251=Kiel 80?)	
<i>sonstige</i>			<i>Berlin 3487, 3495, Hannover 202+1010, München 2977</i>
Summen			
26	17	11	6

M. Gesamtübersicht Wunschfahrzeuge

Fz-Art	Wunsch-Fahrzeuge	wunschgem. vorhanden	stellvertr. vorhanden	sonst. vorhanden
Lokomotiven	13	4	6	4
Triebwagen	4	2	2	0
Reisezugwagen	30	20	12	9
Güterwagen	15+1	11	10	1
Nebenfahrzeuge	4-1	11	0	5
Stadtschnellbah n	8	3	7	0
Straßenbahn	26	17	11	6
Summe	100	68	48	25

insgesamt vorhanden: 141 Fahrzeuge

N. Zusammenstellung zu Eisenbahn-Zügen oder Fahrzeuggruppen.

Aus den vorhandenen Fahrzeugen werden möglichst stimmige Züge zusammengestellt. Lücken und Überbestände können sich aus dieser Sicht nochmals anders darstellen als bei der reinen Betrachtung einzelner Fahrzeugbauarten.

Welche Wagen zu welcher Lok?

Fett = Wunschfahrzeug, () = nicht vorhanden

normal = Stellvertreter, vorhanden

kursiv = sonstiges Fahrzeug, vorhanden

	(P1-P3)	(P4)	(P8)	(T12)	(64)	(T2)	Lok2	T3	Lok3	(T9/Elna)	ELE 14	Köf	Itzehoe 1	V8	OMZ	Glückauf	V20	V11	(V65)	V5	V40	Wolff- E4	
(C vor 1880)																							
C sa 2131							x																
(BC3 v. 1880)																							
C3 I18										x													
AB3 Ib5a1087										x													
C3 Ib9 1941										x													
C3 Ib9a 1892										x													
D3 Ib11										x													
(ABC4)																							
C4 1306		x																					
(D Einheit)																							
Cd-21 44754										x													
(BCi Verbf.)																							
CW BCi 2							x																

	(P1-P3)	(P4)	(P8)	(T12)	(64)	(T2)	Lok2	T3	Lok3	(T9/Elna)	ELE 14	Köf	Itzehoe 1	V8	OMZ	Glückauf	V20	V11	(V65)	V5	V40	Wolff- E4
BC3i Ic3 1184							x															
(Di-21)																						
Di-27 52712																	x					
Di-26 52782																						
Ci-28																	x					
Bi-29 27081																	x					
Pw3pr 3007										x												
Pw3 1252																		x				
PwPostipr							x															
(Post3pr)																						
Post 4 2583										x												
Pw4pr16			x																			
PwPost4ü-28																						
(ABC4üpr)																						
C4üpr 03328			x																			
AB4ü23a			x																			
AB4ü28																						
BC4i 33621																						
WL4ü 3893																						
WL4ü 3929																						
Ci AK16							x															
Ci Ksch15								x														
<i>Ci LS 3</i>																						
Ci RStE 25							x															
Ci AKN 22							x															
Ci BGE 26								x														
BC3i AKN 7								x														
Ci holz 1082								x														
PwPosti 36								x														
PwPi EBO 22							x															
803/4										x												
(Dipr89)																						
D3ipr17 2842							x															
(Cgi)																						
<i>SalonCi 13</i>								x														
<i>Unterg. CW 7</i>																						
<i>Unterg. 3331</i>																						
O 020 ex G							x															
G 1875																						
(O Frühzeit)																						

	(P1-P3)	(P4)	(P8)	(T12)	(64)	(T2)	Lok2	T3	Lok3	(T9/Elna)	ELE 14	Köf	Itzehoe 1	V8	OMZ	Glückauf	V20	V11	(V65)	V5	V40	Wolff-E4
G10 Brh													x									
G01 Leitung																		x				
G10 283																						
G10 284												x										
Kesselpr Olex																		x				
Kessel Shell												x										
Kessel Schind													x									
Klappdeckel																						
(4x Flach pr)								x														
Oppeln																						x
Bremen																						x
Gbs 254																						x
(OHochDRG)																						
MaK flach												x										
258																						x
219																						
MaK ausl.																						
(X pr/DRG)																						
X 99153																						x
K 470409																						x
K ...749-4																						x
Pwgpr																						x
G AKN 105																		x				
(V eingest.)																						
X AKN 150																		x				
(Bassin)																						
(Talbot eing.)																						

Zur Übersicht sind die Züge hier noch einmal zusammengestellt aufgeführt:

(P8): BC4i-37, AB4ü-23a/AB4ü-28, C4üpr 03328, C4 1306, Pw4pr16

Lok 2: Csa 2131, AK 16, RStE 25, AKN 22, EBOE 22

Lok 3: KSchE 15, BGE 26, AKN 7, Ci 1082, SalonCi 13, PwPosti 36

Pk3: CW 2, BC3i 1184, D3i 2842, PwPostipr, O20/1875, Klappdeckelwagen

ELE 14: C3 I18, AB3 1087, C3 1941, C3 1892, D3 Ib11, 803/4, Cd-21 44754, Pw3 3007, Post 4 2583

Köf: G10 284, Kesselwagen Shell, Mak-Flachwagen

V11: Pw3 1252, G01 1185, **Kesselwagen Olex, AKN 105, AKN 150**

V20 039: Di 27 52712, **Ci 28, Bi 29 27081**

Itzehoe 1: **G10 Brh.**, Kesselwagen Schindler

V5: **Oppeln**, Bremen, *Gbs 254*, O 258, X 99153, K 470 409, K ...749-4, **Pwgpr**

Anmerkung:

(P8) und ELE 14 sind auch gut mit getauschten Zügen denkbar.

"Frei" bleiben: *V8, OMZ, Glückauf, V40* und E4 sowie die Wagen

Di-26, PwPost4ü, beide WL, LS 3, U CW7, U 3331, G 283, O 219, MaK ausl.

Zunächst sind alle "Stellvertreter" mit eingeordnet worden und die Zug-Zusammenstellung ist nur eine denkbare Variante.

Von der Wunschzahl 13 Loks erscheinen hier nur 10 mit Zügen und die E4 "solo" sowie 4 kaum mit dem Konzept vereinbare Werkloks. 34 Reisezugwagen erscheinen in den Zügen sowie 19 Güterwagen, also je 4 mehr, als die Wunschverteilung vorsieht. Mit den 2 Doppelbelegungen von Wunschfahrzeugen sind es sogar je 5. Einige wenige Abgaben sind aber noch ohne Verlust von Repräsentanz denkbar, so dass die vorgesehenen Anzahlen weitgehend erreichbar erscheinen.

Diese Ausarbeitung sowie die früher erarbeitete Einzelbewertung kann nun weiter mit dem Ziel einer Konsolidierung des Fahrzeugbestandes diskutiert werden.