Die VW-Transport-Behälter (und -Hauben) für Motoren und Getriebe

Bilder, Daten, Fakten

Geschichte einer Recherche

und die Umsetzung ins Modell

von
Jürgen Hunger

für den internen Gebrauch beim FREMO und beim N-Bahn-Stammtisch Braunschweig

Vorwort

Das war am Anfang eine fixe Idee, sich um ein Detail auf einem Foto zu kümmern. Die deutschlandweite Nachfrage bei Eisenbahnfreunden, die in ihren Archiven gruben, brachte dennoch überraschende Dinge zutage. Ich habe sie in diesem Druck zusammengestellt. Für die wohlgemeinten Unterlagen bedanke ich mich bei allen im Quellenverzeichnis genannten Personen. Leider hat der VW-Konzern GARNICHTS dazu beitragen können.

Inhalt

Vorwort …..... Seite 2

Der Anfang..... Seite 3

Chronik der Recherche..... Seite 6

Tragwagen …..... Seite 27

Behälter …..... Seite 31

Modellumsetzung ..... Seite 38

Quellen …..... Seite 39

Anhang …..... Seite 40

Werksprospekt Fa. Graafff, Wagenkarteikarte, Grafik Frachtrelationen, Buchfahrplan VW Zug, Konstruktionszeichnung, Beschriftungsfeld, Tabelle Tragwagen-Doppel

Der Anfang

Es ist Ende Mai anno 2014: Ingo S., ein „N-Bahn-BS“-Stammtischfreund sendet mir per e-Mail einen Link zu www.drehscheibe-online.de (DSO). Eine Seite aus den Jahren 1975-76 mit tollen Fotos vom Braunschweiger Rbf. Eingestellt von Helmut St. („ICE“) mit viel Dampf aus 44er und 50er Schornsteinen.

Abbildung 1: Das war der Auslöser! Foto: „ICE“ über DSO

Mein Augenmerk fiel unvermittelt zuerst auf die Tragwagen hinter der Lok, beladen mit relativ großen „Kisten“, Farbe vielleicht in grau, drei Stück pro Wagen, mit VW Logo an den Seiten. Nach heftigem weiterem Blättern und Suchen in der inzwischen bis Folge 10 erschienenen Sammlung bei DSO fanden sich weitere Bilder. Jedoch leider nie von den Tragwagen, sondern nur Anschnitte, immer nur als Beigabe zu wuchtigen Dampflokablichtungen. Aber man konnte zumindest die Tragwagen als ähnl. den Rmso 31 identifizieren: spitz zulaufender Untergurt, langer Radstand, kurze Überhänge an den Enden, ohne Bordwände.

Die Behälter blieben erst einmal im Dunkeln.
Wen kann man danach fragen? Schnell fallen ein:
a) Stammtischfreunde,
b) Wagenfreunde in Yahoo-Groups,
c) Hobbyfreunde, auch HO- und O- Anhänger
d) den Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde VBV,
e) Nachbarn, die bei VW in SZ/WOB gearbeitet hatten,
f) Vortragende in der Gaststätte "Zur Erholung", Braunschweig,

Geliefert werden so Hinweise auf weitere mögliche Quellen („ich habe da mal ein Foto gesehen“) oder Nennung von Namen („der könnte was wissen“).

Die Informationslage, vorsichtig ausgedrückt, entwickelt sich schrittweise und es kann folg. Zuordnung gemacht werden:

Abbildung 2: VW-Zug bei Lehrte, Foto U. Budde

zu a) Hinweis auf das Buch „Die Elzer Waggon“, Hinweis auf Ladegut, Hinweise auf ein paar „verdächtige Personen“, Hinweis des Dienststellenleiters vom Rbf Braunschweig auf „Bergverbot“

der Tragwagen.

Abbildung 3: Abfahrt nach Fallersleben, Foto "ICE" aus DSO

zu b) Typisierung der Tragwagen als paarweise umgebaute Rmso 31, komplette Nummernliste, Maße, Daten, Besitzverhältnisse, Laufzeiten und Laufwege der „VW-Komponenten-Züge“.

zu c) weitere Fotos, diesmal der ganze Tragwagen mit Behältern in Farbe (s.o.), weitere Farbbilder mit Behältern als „Beifang“, erste Maße (Ladevolumen der Behälter und Ladegut). Ein ex. Mitarbeiter von LHB/Alsthom kramt in Erinnerungen.

zu d) Mitglieder des VBV selbst befragt, keinerlei Informationen.

zu e) läuft noch, erweist sich als schwierig, da alles über versch. Personen läuft. Man muss öfter erinnern. Letztlich klappt es.

Zu f) z.Zt. Sommerpause, wird nachgeholt.

So etwa zeigt sich die Struktur der Recherche. Es ist nicht abzusehen, dass sich einmal das Thema in Folge so interessant

entwickeln und viel Bildmaterial hervorbringen würde.

Abbildung 4: VW-Zug kurz vor Lehrte, Foto: U. Budde

CHRONIK der Recherche

Anfang Juni 2014

Aus den bis dato zusammengesuchten wenigen Fotos lässt sich erkennen, dass es Bauartvarianten bei den Behältern gab. Sowohl in der Höhe als auch in der Zahl von Klappen und Verschlüssen. Da die Behälter mit Gestellen, auf denen sich Motoren und Getriebe (= Komponenten) befanden, beladen wurden, sollten sie sehr weit zu öffnen gewesen sein. Dieter N. erinnert sich, als Werkstudent im VW-Werk Salzgitter in vollständig aufgeklappte und leere Behälter geschaut zu haben. Da die Gestelle mit Sicherheit genormt und in der Ausführung optimiert waren, wird es hierbei nicht unbedingt viele Varianten in Länge und Breite gegeben haben. Zudem waren die Aufnahmerahmen auf den Tragwagen fest fixiert. Im Bereich der Kassel-Naumburger-Eisenbahn (KNE) wurden allerdings Behälter transportiert, die

geringfügig höher waren und nur zweidrittel der Breite aufwiesen:

Abbildung 5: Auf dem Weg nach Lehrte, Foto U.Budde

Es kann auch angenommen werden, dass geöffnete Klappen sich nicht gegenseitig behindert haben und so mehrere Behälter gleichzeitig mit Gabelstaplern beladen werden konnten, wenn sie nicht abgekrant wurden. Hier sollte man ggf. noch einen Lademeister im Ruhestand auftreiben und befragen. Auch war die Farbe der Außenwände und Türen nicht immer grau, sondern ganz oder teilweise in (angenommen) Güterwagenbraun (vielleicht wegen der Wandmaterialien ähnl. wie G-Wagen).

Die Behälter schienen, trotz des Leergewichts von 1,9 t, trotzdem nur eine geringe Wandstärke aufzuweisen, weil sie mögl. keine tragenden Aufgaben hatten. Sie dienten lediglich nur als Schutz gegen die Witterung. Dieter N. meint ergänzend, dass die Behälter nur mit Blechen beplankt waren. Auf einem Foto sind eindeutig Beulen und Druckstellen an den Seitenwänden zu sehen.

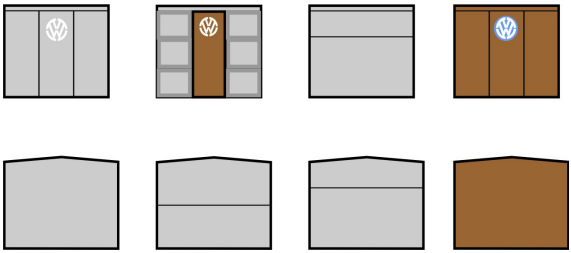


Abbildung 6: Erkennbare Varianten 1 -4 zum damaligen Zeitpunkt , Zeichnung: Autor

Anfang Juni 2014
Weiterer Dialog mit Ingo S. Hierbei wird verabredet, die Behälter im Modell aus Papier bauen zu wollen. Weiter kommen infrage: Resinabgüsse eines Urmodells, gelaserter Pappkern mit Fotobeklebung oder ein zu faltendes Ätzteil.

Es taucht ein Bild auf unter *www. bundesbahnzeit.de*, mit einer V 100 und dahinter einem Tragwagenpärchen.

16.06.2014
Ingo S. schreibt VW AG Abt. „Historische Kommunikation“ an. Wie fast zu erwarten war, kam eine negative Rückmeldung (wird hier vorgezogen):

Sehr geehrter Herr S....,
haben Sie besten Dank für Ihre Zuschrift. Trotz umfangreicher Recherchen haben wir in unseren Beständen keine Zeichnungen o.ä. der betreffenden Transportbehälter auffinden können, sodass wir Ihnen . . . . nicht weiterhelfen können

Mit freundlichen Grüßen
i.V. *i.A.*
Dr. Manfred Grieger *Franl Sprengler*

K-GK-UH, VOLKSWAGEN AG, D-38436 Wolfsburg

Abbildung 7: Werksverkehr Emden, Behälter mit Klappen, Foto DSO

19.06.2014
Ingo S. bekommt einen Hinweis auf das Buch „**Jahrbuch 1988**, **Tagungsprogramm Braunschweig des BDEF**“ weiter. Es wird über das Internet für wenig Geld im Antiquariat beschafft: → Es gab nichts Neues zu erfahren, dafür aber sehr viel über Braunschweigs Bahnhöfe, Streckennetze, Bahnen und Straßenbahnen. Lohnt sich!

Konkrete Anfrage zu den Behältern ins HiFo (Historisches Forum) und Wagenforum von **DSO** gesetzt. → keinerlei Info gepostet.

Ingo S. bastelt mit ermittelten Maßen aus Waggonskizzen der Rmso 31 (Ladelänge, Ladebreite) die ersten Papierbehälter für ein Minitrixmodell. Sie sollen bewusst zwischen die Borde passen.

22.06.2014
Anfrage bei der **yahoo-Group** „Güterwagen“. Die Resonanz ist

positiv. Viele „Verdächtige“ aus der Szene haben Infos gepostet. Norbert Bank, Horst Lauerwald, Jörg van Essen, P. T. Nielsen, Kjell Friberg. Letzterer hat einen Aufsatz von Harald Westermann aus dem Jahr 2004 in DSO nach oben geholt. Der ist spitze.

Abbildung 8: BS in Richtung Lehrte 1972, Foto Bebensee

Da die **Fa. Graafff** zu den ersten Herstellern der Behälter gehört hatte, wird per e-Mail angefragt. Vier Wochen später gibt es auf telef. Nachfrage die freundliche Auskunft (15.07.2014), dass wegen der bewegten Firmengeschichte (Konkurse, Insolvenzen, Besitzerwechsel) seitens der Firma keinerlei Unterlagen mehr existieren, bes. nicht aus einem Zeitraum, der 50 Jahre zurück liegt.

24.06.2014

Michael K. zeichnet aus den ermittelten Maßen Laservorlagen mit Autocad und gibt einen Probeschnitt in Auftrag. Sehr gut gemacht, mit Rasthilfen zum späteren Zusammenkleben. Sieht professionell aus und man denkt unwillkürlich an Häuserbausätze. Fachmann eben!

Volker K. gibt den Hinweis auf ein Buch vom **Heimatverein Elze** (Sitz der Fa. Graafff). Es sei dort ein Foto mit besagten Behältern abgedruckt. Der genaue Titel kann gegoogelt werden: Werner Beermann: „Die Elzer Waggon“. Es wird umgehend direkt bestellt: → Die Fotoausbeute ist ausgesprochen mager, aber es gibt die ersten Maße für die Behälter!!!! Sonst ein höchst interessantes Buch über alles was Fa. Graafff je gebaut und erfunden hat: Container, Busse, Straßenbahnen, Kühlwagen, Autotransportwagen (Sylt-Shuttle) usw.

Anfrage bei einem Bekannten im **VBV**. Thema ist dort überhaupt nicht bekannt, auch nicht bei den älteren Mitstreitern. Es sind eben doch mehr „Schrauber“ als Historiker.

26.06.2014
Anfrage bei den Bahnhobbyseiten über Gliesmarode und BS: *home.arcor.de/bahnhobbyseiten/Index.htm* → nichts zu erfahren.

01.07.2014
Bei **Werner Beermann** (Autor des o.a. Elze Buch) wird nachgefragt, ob weitere Fotos und Infos zu den Behältern zur Verfügung stünden. Er hat zugesagt und will sich darum bemühen.

Abbildung 9: Kassel-Naumburger Eisenbahn auf dem Weg von/nach Altenbauna

06.07.2014
Wiederholtes Anschreiben an „**VW History**“. Ich biete jetzt mehr Fakten an, auf die man sich beziehen könnte.
….
An
Volkswagen Aktiengesellschaft
Historische Kommunikation per e-Mail history@volkswagen.de

Anfrage wg. techn. Unterlagen/Information
VW Transportbehälter für Motoren und Getriebe

Sehr geehrte Damen und Herren,die Formulierungen Ihrer Internetseite machen mir Mut, mich als techn. interessierten Laie an Sie zu wenden.

Es geht um die Transportbehälter (ca. 2900 mm x 2600 mm x 2300 mm), in denen der VW Konzern in vielen Relationen Motoren und Getriebe auf Eisenbahnwaggons transportiert hat. So waren u.a. Kassel, Salzgitter, Neckarsulm, Hannover, Emden und natürlich auch Wolfsburg Ziel- bzw. Startpunkt. Hierbei spielt der Zeitraum von 1969 bis Ende der 80er Jahre eine wesentlich Rolle. Inzwischen sind sie nicht mehr in Gebrauch.

Nach meinen Unterlagen haben sowohl die Firmen Graafff in Elze, Hansa-Waggon in Bremen und das VW Werk in Braunschweig diese Behälter hergestellt. In Fotos aus dieser Zeit und diesem Raum kann man ab und zu Anschnitte dieser Behälter erkennen. Daher mein Interesse.

Mich interessieren die Maße, das Baumaterial, die Farbe und Beschriftung sowie der Umgang beim Be- und Entladen. Fotos sind besonders willkommen.

Da Sie 750.000 Fotos, 1.500 Filme, 50.000 Publikationen und

15.000 Zeichnungen in Ihrem Archiv untergebracht haben, würde ich mich freuen, wenn auch etwas für mich dabei ist und ich in einem persönl. Besuch oder auf diesem Weg meine Lücken schließen kann.

Sofern das Braunschweiger Werk ein eigenes Archiv besitzt, wende ich mich natürlich dahin ....

Gruß
Jürgen Hunger

06.07.2014
Anfrage an **A. Gottwald,** zuständig für Schienenverkehr im **Technik-Museum Berlin**. Im Quellenverzeichnis des o.a. Elzer Buches wird angegeben, dass unter den Stichworten "Fachverband Waggonbau" und "Graafff Elze" sich im Archiv Dokumente befinden.
Antwort am **13.07.2014**: *Ich habe dazu nichts und leite Ihre Mail an einige Kollegen weiter - Alfred Gottwaldt*

Abbildung 10: Neckarsulm 1978, Foto: Björn Rother

08.07.2014
Auf DSO wird in meinem Thread doch noch ein Bild gepostet. Klasse, ein Tragwagen mit Behältern, aufgenommen in 1978 in **Neckarsulm !!!** Darauf sind auch kleinere, niedrigere Behälter für Getriebe zu sehen. Bemüht man den Dreisatz am Foto, kommt man auf eine Höhe von 1700 mm. (Anm.: real sind es 1546 mm!)

14.07.2014
Am **Stammtisch** wird diskutiert, nachdem die Fotosammlung gesichtet wurde, ob die Behälter nicht nur als Hauben konstruiert gewesen sein könnten, da sich auf der Dachseite vier kräftige Ösen befinden. Dafür spricht, dass an einigen Behälterstirnseiten angeschrieben steht: „Kranen nur mit Ladegeschirr“
Weiterhin wird überlegt, warum VW den Weg mit diesen Behältern gegangen ist. → Denkt man aber an das erste Baujahr und den Zeitpunkt der ersten Verträge zw. VW und Bahn, nämlich 1959, so wird schnell klar, dass damals nur G-Wagen mit mäßig breiten Türen zur Verfügung standen, die mit Staplern kaum rationell be- und entladbar waren. Die Einführung der Behälter war aus damaliger Sicht ein logischer Ansatz. Schiebewandwagen gab es erst ab 1966 (Hbis 299), wohl aber die Wagen mit Schiebedach/-Schiebewand ((Tbis 869 bzw. Klmmgks 66) ab 1960. Die wiederum hätten von oben mit den Motorgestellen beladen werden können, sodass man sich die Hauben hätte sparen können.

15.07.2014
Anruf bei **VW** „**Hist. Kommunikation**“ (geht nur über Zentrale). Dort mit Sekretariat Leitung Archiv gesprochen. Meine Mail vom 06.07. ist angekommen und registriert. Man würde sich um eine Antwort an mich bemühen und notiert sich meine Telefonnummer. Rückruf zwei Min. später !!!:

….man bat um Verständnis, es sei ein privates Projekt und wegen der dünnen Personaldecke sollte ich noch etwas Geduld haben.

Klingt gut, und am Abend des 15.07.2014 dann diese Mail:
Sehr geehrter Herr Hunger,
wir danken für Ihre Zuschrift vom 6. Juli 2014. Trotz intensiver Suche konnten in den Verzeichnungen der hier vorhandenen Akten keine archivischen Hinweise auf die von Ihnen beschriebenen Transportbehälter gefunden werden. Ob sich in den Fotobeständen Fotos erhalten haben, kann noch nicht abschließend mitgeteilt werden, da diese in aller Regel als Negativ vorhanden sind, was die Prüfung zu einem nicht unaufwendigen Unterfangen macht.

Nur der guten Form halber weisen wir schon jetzt darauf hin, dass wir aus grundsätzlichen rechtlichen Erwägungen heraus private Anliegen nicht durch die Zulieferung von Fotos und Fotodateien unterstützen können.
Gern stehen wir für vertiefende Auskünfte zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Manfred Grieger
K-GK-UH
VOLKSWAGEN AG
D-38436 Wolfsburg

Dr. Grieger ist seit 12 Jahren im Konzern und leitet den Bereich „Historische Kommunikation“ als Archivar (Werksarchiv). Er hat zahllose Bücher und Artikel veröffentlicht u.a. über Zwangsarbeiter bei VW.

16.07.2014
Ich habe bei Dr. Grieger angerufen, da er ja für „vertiefende Auskünfte“ zur Verfügung steht:
Er würde nun das erste Mal überhaupt mit diesem Thema konfrontiert. Ich sei der erste, der es ihm angetragen hat. Auch die Größenordnung der Transporte in dieser Form war ihm nicht

bekannt. Nach meinem Eindruck ist er nicht uninteressiert und wünschte auch mein Bildmaterial. → Link auf meine Dropbox.

Abbildung 11: Altenbauna 1982, Foto: Jörg van Essen

20.07.2014
Ein Bekannter aus dem Raum Hanau hat netterweise übernommen, bei Ulrich Diener anzufragen (wohnt unweit Darmstadt), der zusammen mit seinem Bruder Wolfgang Mitglied eines Darmstädter Wagen-Stammtisches ist und sich als Wagenkenner einen Namen gemacht hat. Er kann aber nicht weiterhelfen und gibt einen Hinweis auf Paul Scheller in Bremen.

21.07.2014
An Paul Scheller eine entspr. e-Mail geschrieben. Er hat mir schon einmal mit Fakten und Bildern zu den Kühlwagen der *Spessarter Glaswerke* ausgeholfen.

Abbildung 12: Rbf. Braunschweig, Foto: G. Miska

22.07.2014

Paul Scheller schreibt zurück:

… leider habe ich keine Zeichnung eines solchen VW-Behälters, … Bei den folgenden Serien variiert die Ausführung des Behälteraufbaus. Länge und Breite müssten aber gleich sein, weil die Behälter auf den Tragwagen "gemischt" auftauchen, d.h. auf denselben Tragrahmen aufsitzen. Es gibt aber auch eine deutlich niedrigere Behälterausführung (für Getriebe oder eine andere Motorenbauart?), die man auf einigen Bildern erkennen kann. Die Behälter hatten an den Stirnseiten eine Beschriftung und Nummerierung wie private pa-Behälter (obwohl sie keine pa-Behälter sind)...

Anbei ein paar Bilder (von Kjell Friberg bzw. aus DSO). Ich werde versuchen, noch etwas mehr zu den Behältern zu finden.

Viele Grüße Paul Scheller

Anm.: Die Bilder von Kjell Friberg und DSO sind mir bekannt.

23.07.2014

Paul Scheller schreibt einen Tag später:

... die angehängten Bilder sind von Fritz Willke. Die Rechte daran liegen bei Stefan Carstens, deshalb bitte nicht ohne Genehmigung veröffentlichen.... (Anm.: ist geschehen)

... man erkennt..... dass es neben VW- auch Audi-Behälter gab, wie sie in Farbe aussahen und wo das Krangeschirr anzusetzen ist (siehe Anschrift). Außerdem gibt es Bilder eines Wagens ohne Behälter, auf dem man den Tragrahmen gut erkennen kann.

Abbildung 13: RBf. Stuttgart, Foto: Fritz Willke, (c) Stefan Carstens

Anm.: Die Bilder überraschen und bringen neue Aspekte in die ganze Geschichte, wie sie bisher geschrieben wurde.

- *Die gut lesbaren Seitenschilder der Wagen weisen eindeutig auf den Privatbesitz der Volkswagen AG.*
- *Die Wagen haben ihren alten Holzbodenbelag behalten.*
- *Die Tragrahmen zur Aufnahme der Behälter besitzen in den Ecken „Blechohren“, die beim Absetzen die Behälter*

führen.

- *Die Kranösen auf dem Dach machen einen stabilen Eindruck → gut für häufiges Kranen.*
- *Die Behälter können auch die Farbe blass<u>gelb</u> haben.*
- *Es gibt auch Behälter mit Audi-Logo.*
- *In der rechten oberen Ecke befinden sich rosafarb. Dreiecke.*
- *Nicht alle Behälter besitzen Klappen und Türen. Werden sie doch zum Entladen mit einem Kran angehoben?*
- *Sind es wirklich Behälter? Haben sie einen Boden? Sind es nur Hüllen?*

Abbildung 14: Stuttgart, Foto: Fritz Willke, (c) S. Carstens

Das muss noch geklärt werden!

24.07.2014

Der emsige Zuarbeiter Paul Scheller schreibt weiter:*Ich habe **18** Karteikarten von Behälterwagen der VW AG, alle ausgemustert im Dezember 1975. Die Angaben auf den einzelnen Karten sind unterschiedlich vollständig, aber immer sind die Spenderwagen aufgeführt. In einem Fall sind auch Behälternummern genannt.*

Ich hänge Scans der ersten Karte - DB 567 300 P - an und mache demnächst eine Tabelle mit den Angaben in den übrigen Karten.

28.07.2014
Eine e-Mail aus Berlin:
Elisabeth Schares, **Stiftung Deutsches Technik Museum Berlin**
Abteilung Schienenverkehr, Ltg. Dr. Alfred Gottwaldt

.... Ihre Anfrage wurde an mich weitergeleitet. Bei einer Recherche in unserer Datenbank ließen sich jedoch keine Treffer ermitteln. Die Firma Graaff (Elze) taucht nur einmal als Auftraggeber eines Tramlinienbusses auf und ist in diesem Zusammenhang eher nicht von Interesse für Sie. Herr Gottwaldt teilte mit, dass er leider auch nicht weiterhelfen kann.....

01.08.2014
Herr Beermann, der bereits genannte Mitautor am Elzer Buch hat meine zusätzlichen Fragen an **Friedrich Dreyer** weitergeleitet:
….. Herr Beermann hat mir Ihre Anfrage zugeleitet.
Viel kann ich allerdings auch nicht sagen. Eigene Erfahrungen mit den VW-Behältern habe ich nicht, so dass ich nur das weitergeben kann, was Kollegen seinerzeit berichtet haben:

... Großbrauereien z.B. benötigten Behälter, mit denen das Bier von den Brauereien zu den weit entfernten Abfüllwerken transportiert werden konnte und VW hatte inzwischen weit weg von Wolfsburg Komponentenwerke gebaut, weil vor Ort nicht genügend Arbeitskräfte vorhanden waren.

Die Komponenten (Motoren, Getriebe etc.) wurden z.B. im Komponentenwerk Kassel-Baunatal produziert, in die versiegelbaren Spezialbehälter gepackt und mittels speziell ausgerüsteter Waggons ohne weitere Kontrollen in Wolfsburg ans Band geliefert... Diese Kleinbehälter kann man als Vorläufer der ISO-Container ansehen...

Die Behälter wurden seinerzeit bundesweit ausgeschrieben und u.a. die Waggonfabrik Graafff hat den Zuschlag zur Entwicklung und Herstellung der Behälter bekommen. Konstruktions- und Auftragsunterlagen (Stückzahlen etc.) gibt es m.W. hier in Elze nicht mehr....
Ein Prospekt und einige Fotos von den Behältern (VW-, ...) liegen mir vor. Die erhalten Sie beiliegend...

02.08.2014
Paul Scheller schiebt eine Tabelle nach (siehe Anhang 7), mit 18 aufgeführten durch VW eingesetzten Rs 31-Pärchen mit Nummern der Spenderwagen, UIC-Nummern und Baujahr, inkl. Revisionsdaten, usw. Hier ein Auszug:

DB Nr.	UIC 1	UIC2	Spenderwagen
567 300 P	*2080 0449100-6*	*1680 430 6 059-4*	*343 5 455* *343 1 080*
Baujahr	Letzte Rev.	Ladegut	Behälter
1939 und 1940	15.08.75	Motoren	6 x 16,8 m³

Er besitzt dazu die originalen Wagen-Karteikarten. (siehe Anhang). Er will über Harald Westermann noch Zeichnungen der Behälter beschaffen: Super!

06.08.2014
Telefonat mit Dr. Grieger (VW History). Meine Bilder hatte er gesichtet und mit Archiv-Kollegen das Thema besprochen. Dabei ist nichts herausgekommen. Sein Vorschlag: Da er am gleichen Tage zu einem Pressetermin der Wolfsburger Zeitung muss, will er den Redakteur einmal auf die Möglichkeit ansprechen, aus dem Thema ein kleine Geschichte zu entwickeln, da ihn die Sache irgendwie doch interessiert.

07.08.2014
Anfrage bei den Eisenbahnfreunden Kassel gestartet, weil es Bilder der KNE mit Behältertransport aus Altenbauna gibt. Volker Crédé und Dr. Ullrich Huckfeldt haben geantwortet und wollen sich um Bildquellen bemühen.

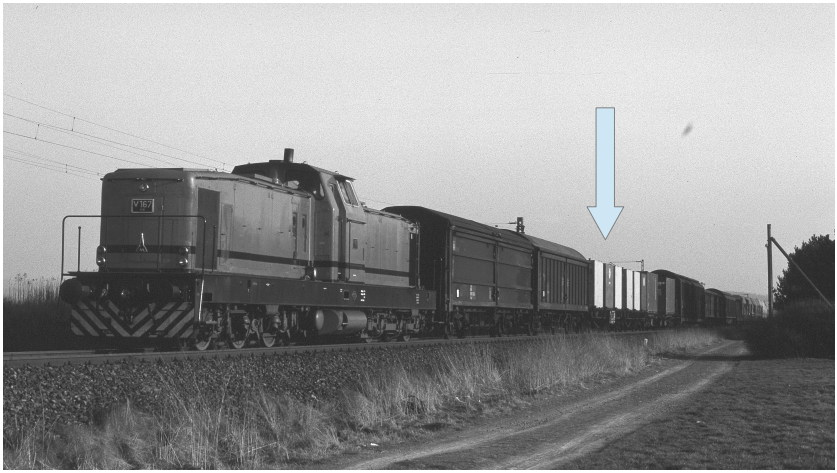


Abbildung 15: KNE, Foto: Volker Crédé

09.08.2014
Harald Westermann hat auf meine Anfrage geantwortet, d*ass er einige Unterlagen zu diesem Thema hat, aber sich schon seit geraumer Zeit nicht mehr damit befasst hat. Er werde in nächster Zeit mal ins Archiv gehen und nachschauen, was er genau an Zeichnungen dort hat.*

Das klingt doch nicht schlecht.

10.08.2014
Über Dieter N. erfahre ich, dass nach Anfrage bei Michael B. (VW Mitarbeiter) die „Behälter“ teilweise Klappen hatten, teilweise auch nur Hauben aus Blech gewesen sein sollen, ohne Holzanteile. Es gäbe ein Innengerüst oder -gerippe aus 60x60 mm-Winkel mit

höchstens 1mm starker Verblechung. Das würde auch die Beulen und die Nietenreihen erklären, die auf manchen Fotos zu sehen sind.

12.08.2014
Jörg van Essen (JvE), ehem. MdB, schickt selbst aufgenommene Fotos von 1982 aus Altenbauna. Die bisherigen Ergebnisse können damit um die folg. Punkte ergänzt werden:

- *VW hatte auch nicht umgebaute K-Wagen (Nummernreihe) als Eigentum, Bild mit originalem Rsmo 31*
- *es gab auch Behälter ohne das kleine Spitzdach.*
- *die Behälter waren definitiv noch 1982 im Einsatz*
- *einige Behälter trugen zwei VW-Embleme pro Seite*
- *es gibt den Aufdruck "Getriebe"*

Abbildung 16: Rungenwagenpaar (!), Altenbauna 1982, Foto JvE

15.08.2014
Harald Westermann bekommt zur Ansicht das Foto von JvE mit

dem Rungenwagen **25 80 431 6 151** mit Borden, aufgenommen in Altenbauna. Es gehört eigentlich in die Nummernreihe der bordlosen Tragwagen!! Er weiß zu berichten:

Eingestellt wurde er am 28.08.1968 als 20 80 044 9 210, für den Transport von Getriebebehältern. Gebildet war er aus zwei Klm 440, ex 343 3 077 und 343 4 054.1972/73 erfolgte die Umnummerung auf 16 80 430 6 169. Am 01.12. 1981 kam die nächste Umnummerung zum ***25 80 431 6 151.***

(Anm.: Am 06.08.1982 wurde das Foto von JvE als 431 6 151 geschossen)
Bereits am 19.08.1982 dann die letzte Umzeichnung zum 45 80 434 6 016.

25.08.2014
N-Bahn-Freund Christian M. sieht mit mir das bis dato gesammelte Bildmaterial durch. Er entdeckt unmittelbar an den Ecken der Behälter/Hauben Spannriegel. Diese geschätzt 10-15 cm langen Laschen dienten vermutlich der Fixierung der Behälter. Sie lassen sich nachträglich auf fast allen Fotos erkennen, was somit auf die richtige Annahme schließt.

Entspr. der Beladevorschriften der Bahn, müssen vorhanden sein:
Sicherungsmittel zum Fest- und Niederbinden, Sicherungen gegen Verschub in Wagenlängs- und Querrichtung.

Und damit sind sowohl die vollen als auch die leeren Boxen betroffen.

Der Autor kommt an dieser Stelle ins Grübeln, bes. über den Titel dieser kleinen Schrift: Sind es Behälter, Container, Boxen oder nur Hauben. Der Titel wird leicht korrigiert. Oder gibt es verschiedene Varianten? Lösung laß dich sehen!

23.09.2014
Nach langer Sommerpause tut sich wieder etwas. Harald Westermann schickt 14 Zeichnungskopien der Motoren und Getriebebehälter. Und: Auf dem Beschriftungsfeld steht B E H Ä L T E R und es werden u.a. Türen und Verriegelungen beschrieben. Ich werde alles ausdrucken und mit Lupe betrachten. Erste Aktion: Korrektur der Traufen- und Firstmaße in meinen Zeichnungen und Texten und: Es gibt Teilzeichnungen von Böden.

24.09.2014
Da jetzt definitiv Zeichnungsnummern von VW vorliegen, versuche ich noch eine letzte e-Mail an Dr. Grieger von VW. Ich hoffe, die Nummern sind zum Auffinden im Archiv hilfreich.

25.09.2014
Besuch bei Erwin P., Jahrgang 1924, in Wittmar bei Wolfenbüttel. Über einen Freund hatte ich den ehem. Staplerfahrer aufgetan. Ja, es gab wirklich **zwei Versionen: Behälter mit Boden,** die vornehmlich im Motorenwerk im Einsatz waren **und Hauben** ohne Klappen und ohne Boden. Die waren nach seinen Aussagen in Salzgitter eher seltener im Einsatz.

(*Anm.: Damit ist diese Unsicherheit nun auch beseitigt. Der Titel der Schrift wird in die endgültige Form gebracht:*

Die VW-Transport-Behälter
und (-Hauben) für
Motoren und Getriebe

Nach weiterem Studium der Westermannschen Konstruktionszeichnungen stolpert man ständig über Schnitte und Zeichnungen von den Behälterböden und über 3 versch. Traufenmaße.

So sei es denn!

Abbildung 17: Braunschweig 1976, Foto: E. Starost.

Der Fotograf lieferte auch die ersten brauchbaren Daten aus den Anschriften an den Behältern sowie die ersten Wagennummern. Nur daraufhin konnten eigentlich die weiteren Nachforschungen aufgebaut werden.

Abbildung 18: Altenbauna 1982, Foto: JvE.
Gut zu erkennen: Die Tragwagen mit den Rungengerüsten

Tragwagen der VW-AG

Ab September 1959 wurden Motoren zwischen den VW-Werken Wolfsburg und Hannover per Bahn transportiert. Es wurden anfangs 33 aus je zwei R10-Wagen kurzgekuppelte Wageneinheiten eingesetzt mit je 6 Behältern, in denen Motoren oder Getriebe in einem Gestell geladen waren. Graaff in Elze lieferte davon 120 Stück inkl. der speziellen Befestigungsrahmen auf den Wagenböden. Sie trugen die Nummern 567 300 – 567 332.

Mit Verlagerung der Getriebeproduktion nach Kassel-Baunatal, wurden ab 1960 auch die Strecken Hannover-Kassel und Wolfsburg – Kassel (Altenbauna, KNE) befahren, später auch die Relation nach Emden. Bis 1963 erhöhte sich die Zahl der Wageneinheiten auf 100. Sie trugen die Nummern 567 340 – 567 377 und 567 378 – 567 384. Die notwendige Zahl der Behälter wurden ab 1962 auch im Werk Braunschweig und ab 1965 bei Hansa-Waggon in Bremen hergestellt.

Statt der alten R 10 Wagen wurden ab 1965 nur noch Rmrs 31 eingesetzt. Auch hierbei handelte es sich um kurzgekuppelte Einheiten aus je zwei Wagen. Dazu Paul Scheller (gilt für alle):

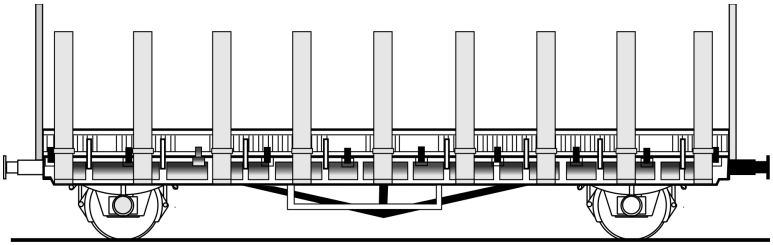


*Abbildung 19: Spenderwagen **Rmrs 31** ex Rs Stuttgart, Bj. 1938-43, mit Pressblech- oder Holzrungen, Zeichnung: Autor*

„...Einsteller VW AG Wolfsburg, Heimatbahnhof Fallersleben, Einsteller-Code 13185, Bauart-Nr. 251 (neu: 405), festgekuppelt aus 2 x Rm(r)so 31 / Klms 440, LüP 24,2 m, Lastgrenze A 24t / B+C 28 t
Umbau und Revisionen im AW Paderborn. Zum Teil umgebaut auf Rollenlager. Ausgemustert mit Verfügung mm 178/12/75

Alle Wagen waren 1967 oder 1968 zu Behälter-Tragwagen umgebaut worden und hatten daher ihre letzte Revision gerade erst erhalten oder standen für 1976 zur Revision an“

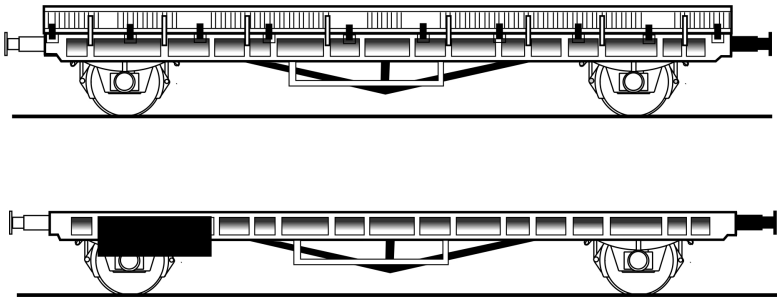


Abbildung 20: So ungefähr sahen die Transportwagen aus:
***Rmrs 31** zuerst ohne Rungen (oben), dann ohne Seiten- und Stirnborde.*
Zeichnung: Autor

1966 waren die Behältertragwagen für Motor- bzw. Getriebetransporte in folg. Relationen eingesetzt: Hannover–Wolfsburg, H-Emden und H–Ingolstadt und jeweils von Kassel-Baunatal nach Emden, Wolfsburg und Ingolstadt, später auch nach Brüssel. Dazu waren bis 1969 fast 167 Einheiten für VW im Einsatz. Ab 1965 wurden die Wagen DB 567 300 - 451 umgezeichnet in UIC normgerechte 20 80 044 050 - 098 und 20 80 0446 050 – 154.

Nachdem ab 1970 das VW-Werk Salzgitter Motoren und Getriebe produzierte und dann auch die Audi NSU Auto Union AG zum Konzern gehörte, fanden sich die Behältertragwagen auch in Salzgitter, Neckarsulm, Stuttgart und in Osnabrück (Karman). Jetzt wuchs der Bestand auf ca. 190 Wageneinheiten. (Anm.: Gerechnet zu je 6 Behältern müsste das ohne Reserve eine Mindestbehälterzahl von 1140 Stck. gewesen sein)

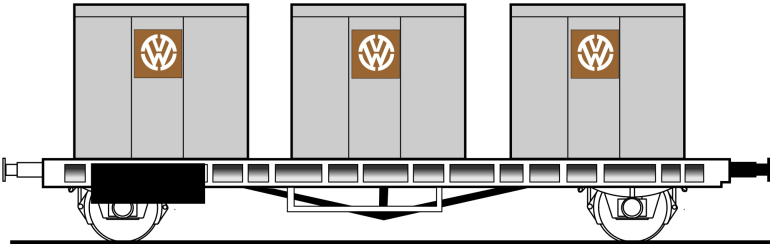


Abbildung 21: Einzelne Transporteinheit. Zeichnung: Autor

(Anm.: Kleine Geschichte nebenbei: Gerald Miska, einst Dienststellleiter im Rbf Braunschweig weiß zu berichten, …. *dass immer alle feuchte Hände bekamen, wenn Waggons mit VW-Behältern in Gruppen oder allein auftauchten. Sie hatten „Bergverbot“ und mussten unter Umgehung des Ablaufbergs in die Ausfahrgruppe geschoben werden und durften keinesfalls zu hart auflaufen*. (Angstladung! Lag wohl auch an den Wagen ohne Stoßverzehr))

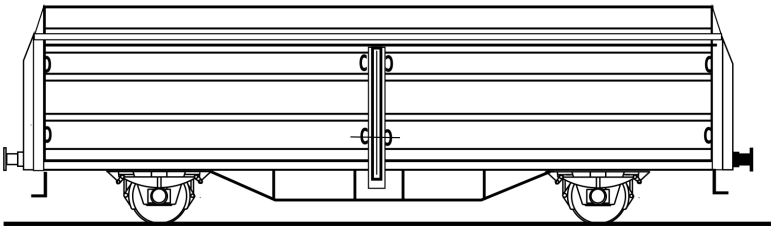


Abbildung 22: Nachfolger der Tragwagen, die ersten Schiebewandwagen ohne öffnungsfähiges Dach, Hbis 299 von 1966. Zeichnung: Autor

Eine weitere Umzeichnungswelle erfasste ab 1971 nochmals alle Transporteinheiten: Bis 1980 wurden die Nummern 16 80 430 6 000 - 334 verwendet, danach 25 80 431 6 000 – 316.

Bis Ende der Achtziger Jahre wurden Schiebewandwagen, die sog. Hbis-Wagen, für all diese Transporte in den genannten Relationen eingesetzt. Anfang der Neunziger Jahre soll im Bahnhof Fallersleben allerdings noch eine Einheit der alten Tragwagen gesehen worden sein.
Nach Unterlagen von Harald Westermann 2004

Infrage kommende Nachfolger ab 1966 war in erster Linie der Hbis 299 (ex. Klmmgs) mit Seitenschiebetüren aus Aluminium als ältester Schiebewandwagen der DB. 1969 wurde die ersten Schiebedach-/Schiebewandwagen Klmmgks 66 eingeführt. Auf Fotos von sog. *VW-Komponentenzügen* sind sie ab diesem Zeitraum zusammen mit den Tragwagen zu sehen, ebenso wie der Taems 890 als Drehgestell-Schwenkdachwagen.

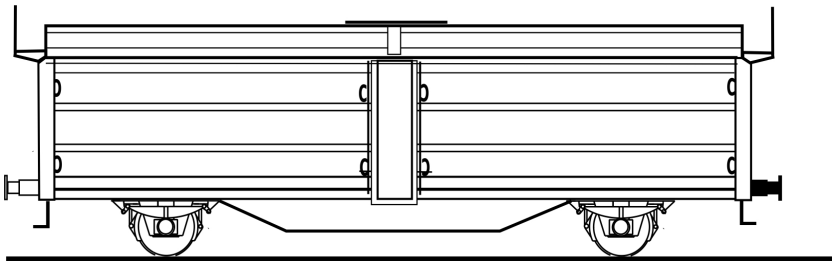


Abbildung 23: Weiterer Tragwagennachfolger: Tbis 869 mit Schiebetüren und öffnungsfähigem Dach. Zeichnung: Autor, Modelleinsatz: Roco/ Fleischmann

Transportbehälter der VW-AG

Ein kurzer Satz aus der Geschichte des Zweigwerks **Emden**: *„….Ein fahrplanmäßiger Bundesbahnzug schleppt den Tagesbedarf heran:*

- *Karosseriepreßteile aus der Produktion des Stammwerks* **Wolfsburg***,*
- *Motoren aus dem VW-Werk* **Hannover***,*
- *Getriebe aus dem Zweigwerk* **Kassel** *und*
- *Vorderachsen aus der VW-Filiale* **Braunschweig**….“

Das ließe sich auf die anderen Standorte übertragen und rechtfertigt die hochgerechnete Zahl von über 1.200 Behältern oder Boxen bzw. Hauben.

Man kann insgesamt vier Behälterhersteller zum jetzigen Wissensstand aus den Angaben der Waggonspezialisten ausmachen:

1. Fa. Graafff in Elze
Sie zählte zu den ersten Herstellern der Behälter. In der Firmenchronik vom Elzer Heimatverein ist zu lesen:

→ *…von den ... Transportbehältern wurden 1965 an VW 120 Stck. geliefert. Sie hatten eine Länge von 2900 mm, Breite 2650 mm und Höhe von 2230 mm. Eingerichtet waren die Behälter für eine Aufnahme von je 36 Stück Motoren oder Getriebe, die jeweils auf kleinen rollbaren Rahmen gelagert waren.*

(Anm.: Maße widersprechen einem Firmenprospekt, (siehe Anhang) auf dem deutlich niedrigere Behälter zu erkennen sind)

2. Fa. **Hansa-Waggon** in Bremen
→ *Es gibt keine Informationen, da die Firma seit 1975 nicht mehr*

existiert (Insolvenzen, Besitzerwechsel)

3. **VW-Werk** in Braunschweig.
→ *Alle Unterlagen von Werken befinden sich im dem Archiv „VW-History“ Nach mehreren Telefonaten ergibt sich, dass keinerlei Unterlagen über den Behälterbau bekannt sind.*

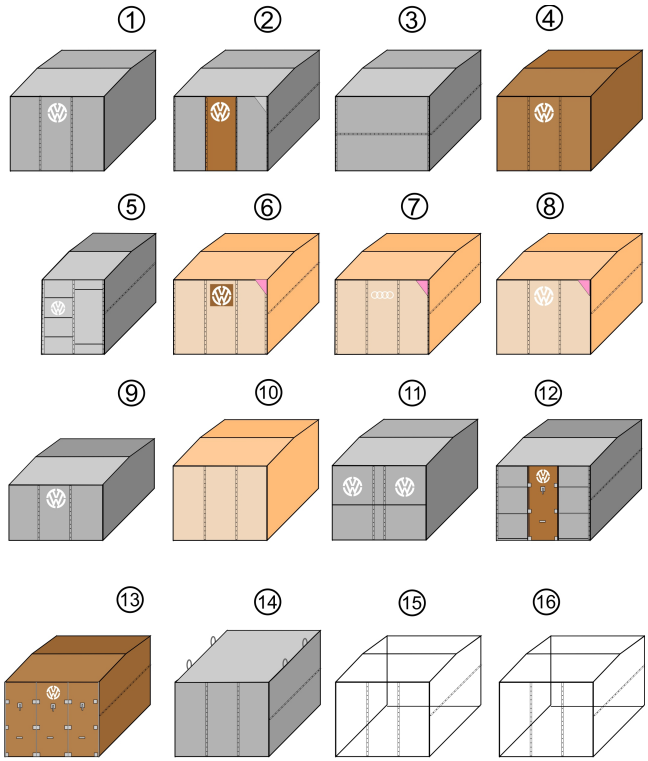
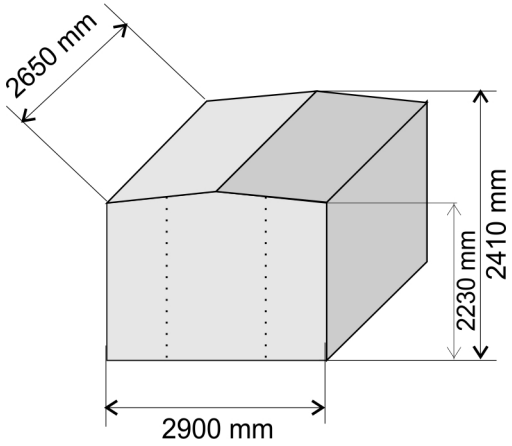


Abbildung 24: Behältervarianten, ggf. nicht vollständig, Zeichnung: Autor

4. Fa. **Brüninghaus ??**
→ *nur eine Vermutung, Insolvenz 2004, verkauft.*

Behälter-(standard) Maße:



Einige Bauformen sind niedriger gebaut und besitzen eine Traufenhöhe von 1546 mm anstatt 2330 mm oder 1765 mm. Die Bodenmaße betragen 2900 x 2650 mm. Die sind jeweils identisch, da die Behälter in die Aufnahmerahmen der Waggons passen müssen. Letztere bestehen aus 60 x 60 mm starken Winkeln, die zu einem Rahmen verschweißt und in den Holzboden der Tragwagen mehr-fach durch Schrauben befestigt wurden. Die Rahmen sind geringfügig breiter als die Bodenfläche, was einen Überstand an den Waggonseiten von ca. 5-7 cm ergibt. Zusätzlich gibt es in den vier Ecken kleine, nach außen gebogene Laschen, die beim Absetzen der Behälter die Führung übernehmen.

Vorliegende Kopien von Konstruktionszeichnungen beweisen sehr wohl, dass die VW AG seit 1958 an der Planung und dem Bau bestimmter Varianten der Behälter beteiligt war. So sind damit die Transportbehälter für entweder 36 Motoren je Ladung oder um 96 Getriebe aus Kassel gemeint. Dazu besaßen die Behälter im Innern

an den Innen- und Mittelwänden Führungsschienen, auf denen kleine Rollgestelle eingeschoben wurden und die entspr. Anzahl Motoren oder Getriebe trugen, z.B. war ein Rollgestell für den Getriebetransport für 8 Getriebe ausgelegt. Sie waren auf einem der niedrigen Behälter zweifach hintereinander, dreifach nebeneinander und ebenfalls in zwei Reihen übereinander gestapelt: 12 Rollgestelle mit je 8 Getrieben ergeben 96 Stück. Die Zeichnungen geben auch her, dass die Behälter an den Seitenwänden über Klappen und Türen mit einer Zentralverriegelung verfügten. Sie wurden zum Entladevorgang weit geöffnet und die Rollgestelle herausgezogen.

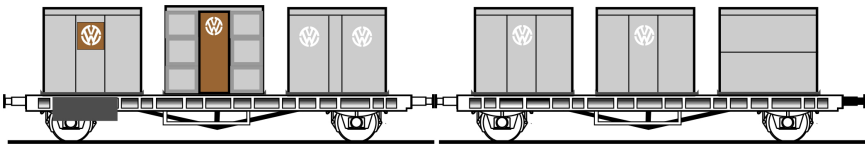
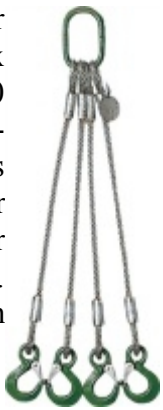


Abbildung 25: Wageneinheit mit versch. Behältern, Grafik: Autor

6 Behälter passten auf das Tragwagen-Doppel. Der Abstand dazwischen betrug 675 mm, zu den Wagenenden 750 mm.



Zum Kranen befanden sich an der Oberkante der Behälter vier sog. Kranösen, mit den Maßen 145 x 100 x 30 mm (ab OK Dach) mit einem Loch von 50 mm Durchmesser zum Einhängen eines Krangeschirrs. Nach Aussage eines ehem. Staplerfahrers mussten die Kollegen zum Befestigen der Ladegeschirre an den vier Ösen immer eine Leiter zur Hilfe nehmen (Höhe ca. 2,30 m). Die Behälter bzw. Hauben wurden an Kranbahnen bewegt und an gekennzeichneten Stellen abgesetzt, Danach wurden die Klappen bzw. Türen weit geöffnet und die

Rollgestelle mit einem Stapler herausgezogen und sofort der Montage zugeführt. Teilweise verblieben je nach Taktzeit der Montagebänder die Behälter auch auf den Waggons und wurden vor dort be- bzw. entladen. Neue Motoren aus Salzgitter wurden in die Gestelle gelegt und nicht verschraubt. Das passte so. Danach verlief der Vorgang in umgekehrter Richtung. Nach Zeichnung fassten die Behälter bis zu 96 Motoren. Nimmt man 100 kg pro Stück an, so kommen 9,6 t Gewicht zusammen.

Die einfachen Behälter, die über keine Klappen verfügten, sind als Hauben anzusehen. Die Motoren befanden sich auf den geschilderten spez. Rollgestellen, die wiederum in ein festes Gestell passten. Auf den Fotos sind diese Varianten vornehmlich zu sehen. Sie waren einfach gebaut, kaum versteift und großflächig beblecht. Eine Untergliederung der Blechflächen gab es kaum. Die Hauben hatten ein Eigengewicht von 1,9 t. Das Be- und Entladen erfolgte nach dem Abkranen der Hauben. Die Handhabung der Getriebe aus Kassel war identisch, sie standen dabei senkrecht auf den Rollgestellen zwischen entspr. Führungsschienen. Auch Lenkungs- und Achsteile aus Braunschweig und Pressteile aus Wolfsburg wurden auf diese Weise bewegt.

Relativ schnell gegen Ende der 60er Jahre wurden mehr und mehr Schiebewandwagen versch. Bauarten eingesetzt.

Über die Beblechung liegen dem Autor keine Informationen vor. Hier sollten die seinerzeitigen Angaben von Dieter Neutzler übernommen werden, dass bei ca. 32 m² Blechoberfläche wegen des Gewichts nur 1mm starkes Blech infrage kommt.

Blech- und Stahlteile wurden in RAL 7005 (mausgrau) lackiert. Holzteile, wie einige Wand- und Türteile in rotbraun RAL 8012. Über die gelb-beigefarbenen Behälter liegen dem Autor leider keine Daten vor.

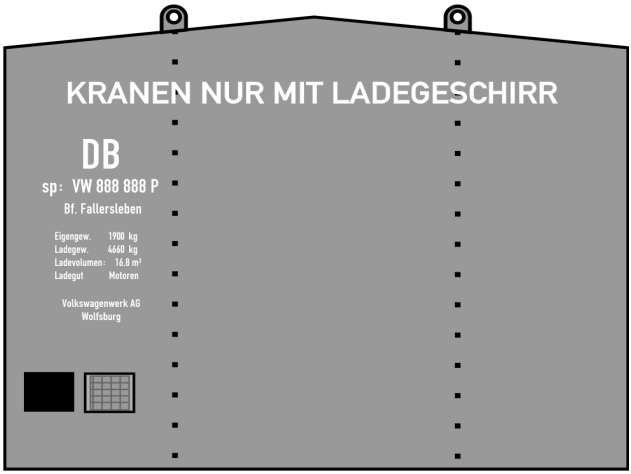
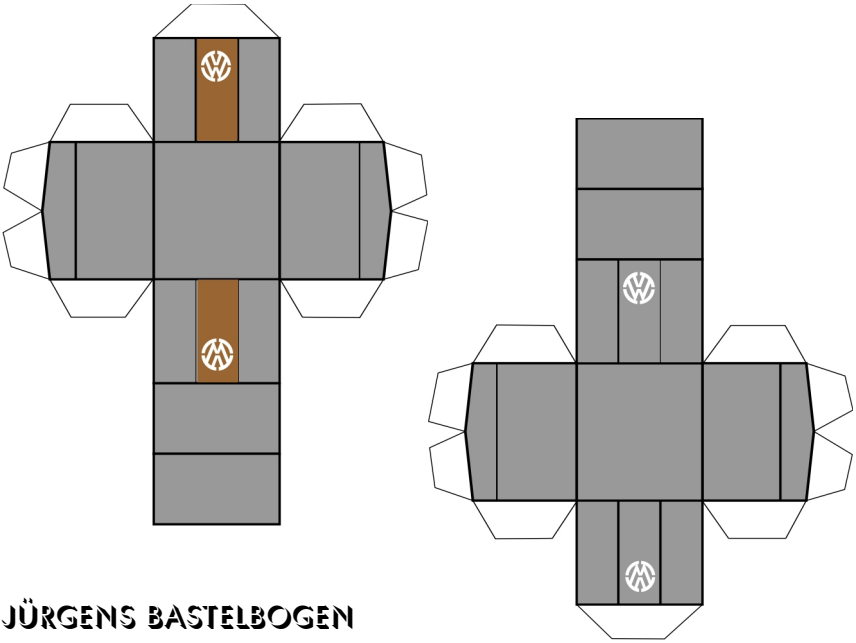


Abbildung 26: "Giebelseite" eines Behälters mit Beschriftung nach Zeichnung 7-V-2350, Zeichnung: Autor

Den Fotos ist zu entnehmen, dass es auch Behälter mit Audi-Emblemen gab. Grundsätzlich war die Beschriftung in weiß. Teilweise waren die Beschriftungsfelder und das VW-Logo dunkler, vermutlich rotbraun, unterlegt. Die Nummerierung geschah wie private pa-Behälter (obwohl sie keine pa-Behälter sind)...

Fast alle Behälter trugen auf der Giebelseite die Warnhinweise zur Benutzung von Krangeschirren.

Wer jetzt Lust hat und motiviert ist, kann sich einen VW-Motoren-Behälter selber basteln: sauber Ausschneiden, vorsichtig Anritzen, genau Falten und mit UHU ganz sanft zusammenkleben ;-)



JÜRGENS BASTELBOGEN
für Spur N (1:160)

Modellrealisation

Die allerersten Tragwagen, die den R 10 als Basis hatten, werden in die Planung nicht mit einbezogen und vorerst nicht realisiert.

Es gibt von Fleischmann (Flm) unter Art. Nr. 8258 sowie von Minitrix (Mtx) für die Spur N den passenden Rmsr 31. Die Bauart der Modelle ist unterschiedlich. Während bei Flm. der Wagenboden, die Seitenborde und die Rungenstützen aus einem einzigen Teil bestehen, hat die Fa. Minitrix den Boden herausnehmbar gestaltet. Der Rest ist einteilig.

Eine vorläufige Planung sieht vor, den Rungenstützrahmen zusammen mit einem neuen Boden als separates Bauteil durch Ätzen anzufertigen, der auch die Rahmen für die Behälterpositionierung umfasst.. Die Modelle können im Handel mit und ohne Rungen erworben werden. Da nur die 8m-Fahrwerke von Bedeutung sind, wandert der nicht benötigte Aufbau in die Bastelkiste. Vielleicht lassen sich andere Rungenwagen damit umrüsten.

Für den Behälternachbau kommen, mit einer Hauben-Grundform, mehrere Varianten bezügl. der Farben und Beschriftung zusammen. (Basis RAL 7005, mausgrau: mit und ohne VW-Emblem, Beschriftung mit braunem Hintergrund, gelb-beigefarben: jeweils mit VW- und Audi-Emblemen). Die Getriebebehälter werden nur in einer Bauhöhe mit angedeuteten Türen im Ätzverfahren in Angriff genommen.

Diese Realisation wird sicher noch den Winter 2014/2015 dauern, da der Autor für die Ätzvorlagen und den Druck der Beschriftungen externe „Hobbyfachkräfte“ mit einbeziehen möchte.

Quellenverzeichnis

Hinweise aus Gesprächen und e-Mails
- *Volker Kesting, Ubbo Lanske, Christian Martens, Gerald Miska, Dieter Neutzler, Erwin Pohl, Paul Scheller, Ingo Schoeps, Eberhard Starost, Harald Westermann, Diskussionen am N-Bahn-Stammtisch Braunschweig*

Internetrecherche:
- Y*ahoo-group „Güterwagen“, DSO HiFo, bundesbahnzeit.de*

Bilder, Listen, Scans:
- *Eberhard Starost, Cloppenburg; Gerald Miska, Börssum; Peer T. Nielsen; Helmut „ICE“; Björn Rother; Paul Scheller, Bremen; Fritz Willke; Friedrich Dreyer, Elze; Harald Westermann; Jörg van Essen, Hamm; Volker Crédé, Kassel;*
–
Telefonate:
- *Fa. Graafff, Elze,*
- *VW-History: Dr. Manfred Grieger*
- *Stiftung Deutsches Technik Museum Berlin: Dr. Alfred Gottwaldt*

Aufsätze:
- *Harald Westermann „Tragwagen der VW AG“, 2004*

Bücher:
- *BDEF, „Jahrbuch 1988, Tagungsprogramm Braunschweig“*
- ***Beermann u.a „Die Elzer Waggon“, Elze 2009***
- *Stefan Carstens, „Güterwagen“ Bd. 5, Nürnberg 2008*

Jürgen Hunger, Sommer/Herbst 2014