

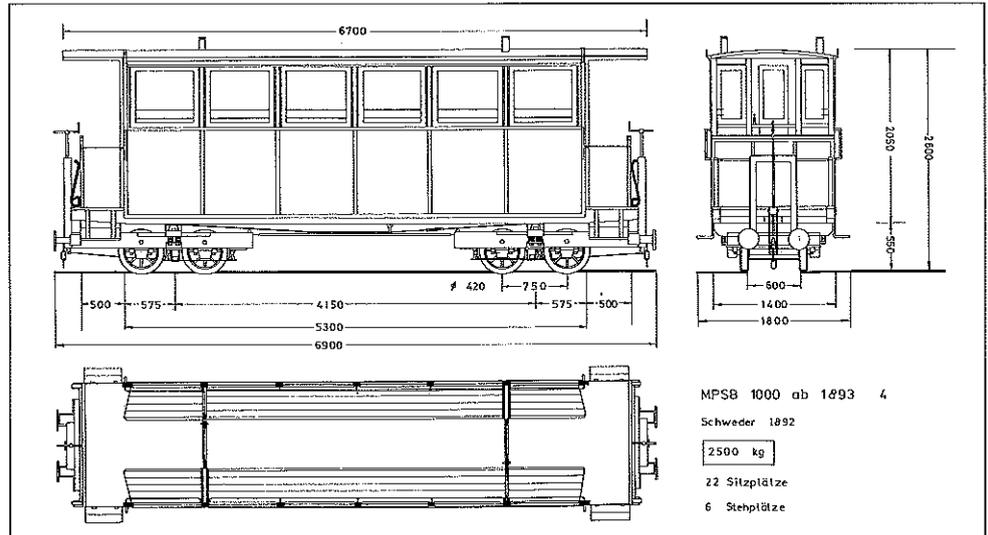
Wolf-Dietger Machel, Günter König

Die Wismar-Personenwagen der ehem. Mecklenb.-Pommerschen Schmalspurbahn

Von Beginn an war die MPSB daran interessiert, einen öffentlichen Personenverkehr auf ausgewählten Strecken zu betreiben. Die ersten 1892 von der Firma Schweder gebauten Personenwagen wiesen aber erhebliche Mängel auf, so daß der Aufnahme des Reisezugverkehrs zunächst nicht zugestimmt werden konnte. 1893 wurden einige Fahrzeuge in der Waggonfabrik Güstrow umgebaut und neue hergestellt, die dann auch den Forderungen der Aufsichtsbehörden entsprachen. Ab 1896 kamen mehrere Abteilwagen der Düsseldorfer Waggonfabrik hinzu. Im Laufe der Jahre wuchsen die Erkenntnisse und Erfahrungen beim Bau von Reisezugwagen für 600-mm-Bahnen.

Im Ergebnis dieser Entwicklung bestellte die MPSB im Jahre 1912 bei der Waggonfabrik Wismar 8 vierachsige Reisezugwagen [1]. Die Wagen sorgten als wagenbauliche Pionierleistung in Fachkreisen für viel Aufsehen und versetzten auch heute noch Experten in Erstaunen. Ein Fachbericht von 1913 und ein Artikel der Lokalpresse sind weiter unten abgedruckt [2, 7]. Ausgerüstet mit der Körtingschen Milddampfheizung und Saugluftbremse, dem Entlüftersystem der Bauart Grove sowie der Gasbeleuchtung, System Pintsch, vereinten die Wagen seinerzeit die neuesten Erkenntnisse des Schmalspurwagenbaus überhaupt.

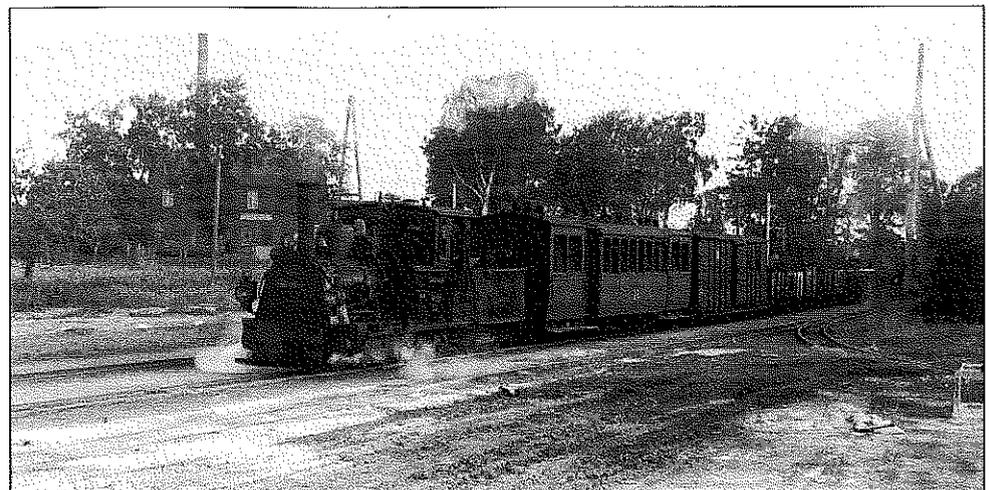
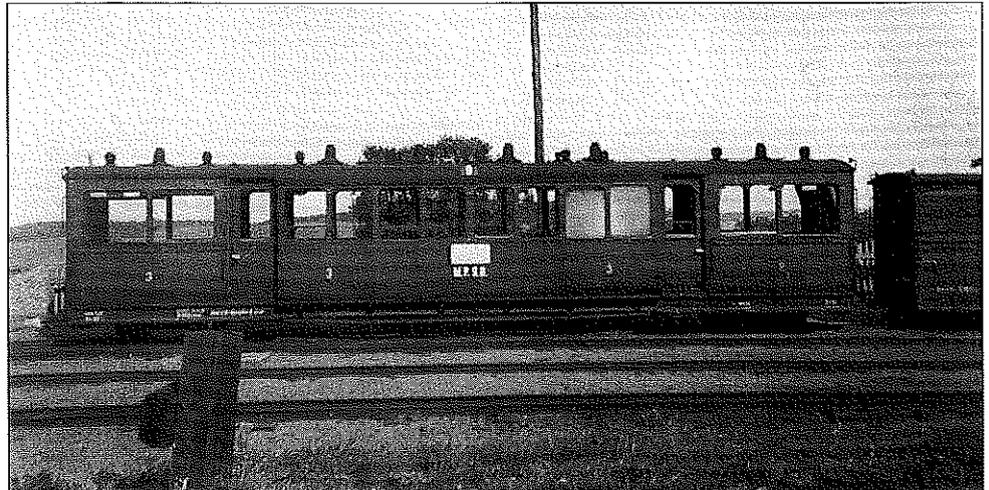
Vor nunmehr 80 Jahren erneuerte die 600-mm-spurige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) zum letzten Mal ihren Personenwagenpark. Die dabei von der Waggonfabrik Wismar beschafften Personenwagen erregten wegen ihrer Größe viel Aufsehen und waren weit über die Grenzen der MPSB bekannt. Über die Geschichte dieser Fahrzeuge wird im folgenden Artikel berichtet.



Als Pullman bezeichnet

Alle 8 Personenwagen sollten ursprünglich am 1. 5. 1913 mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1913 in Betrieb genommen werden [2]. Offensichtlich aber verzögerte sich die Lieferung um einige Wochen, denn erst am 25. 4. 1913 lud die MPSB den Regierungspräsidenten in Stettin zu der am 9. 5. 1913 vorgesehenen Eröffnungsfahrt ein [3]. Es ist anzunehmen, daß die mit den Nummern 17 bis 24 gekennzeichneten Fahrzeuge gleich danach zum planmäßigen Einsatz gelangten [4]. Zuvor war in Friedland noch eine Leuchtgas-Kompressionsanlage aufgebaut worden [3].

In den 20er Jahren wurden die von den Eisenbahnern respektvoll „Pullman“ genannten Wagen umgezeichnet und gehörten von nun an mit den Nummern 8 bis 15 zum Bestand [5]. In der Regel führten die auf dem Streckennetz verkehrenden gemischten Züge einen einzigen Reisezugwagen mit. Aus den Fahrplänen der 30er Jahre rekonstruierte Zugbildungspläne beweisen, daß maximal 7 Reisezugwagen zur gleichen Zeit – und das auch nur sonnabends – benötigt wurden.



Oben: Mit derartigem Gerät nahm die MPSB den Personenverkehr auf, M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Mitte: Personenwagen Nr. 9^m der MPSB, Gr. Daberkow, 29. 6. 1934, Foto: Jürgens

Unten: GmP der vorm. MPSB im Bf Wegezín-Dennin mit Lok 99 3353. Zur Privatbahnzeit dürfte es hier auch nicht anders ausgesehen haben. Hier hatten alle Reisezüge der DR in den letzten Jahren einen dreiviertelstündigen Aufenthalt. Juli 1966, Foto: Klaus Kieper



Die Wagen, die sich gut bewährten, durften ab 1. Oktober 1921 zehn Jahre lang von der Werbezentrale Lloyd GmbH in Bremen auf den Stirn- und Seitenflächen der Fahrgasträume mit Werbeträgern genutzt werden. Und ab dem 1. März 1925 durfte die Schokolade-Automaten GmbH in Berlin in diesen Personenwagen sogenannte Warenverkaufsautomaten aufstellen [6]. Wo sie installiert wurden, ist nicht bekannt.

Die Wismar-Wagen wurden nur im allgemeinen Reisezugverkehr eingesetzt. Da die Wagen nicht über genügend Stauflächen verfügten, wurde unter anderem für sperriges Gepäck stets ein Gepäckwagen mitgeführt. Das Gepäck mußte beim Zugführer abgegeben und am Zielbahnhof dort auch wieder abgeholt werden [8].

Mit Ausnahme des Wagens 8, der 1946 unter die Reparationslieferungen an die ehemalige UdSSR fiel, waren die restlichen Wagen bis 1969 im Einsatz. Nach Übernahme der MPSB durch die DR im Jahre 1949 bekamen die verbliebenen 7 Wagen 1950 neue Nummern. Als die Fahrzeuge 1958 schließlich die 6stellige DR-Nummer erhielten, war aus 2 Wagen bereits die Polsterklasse entfernt worden. Mitte der 60er Jahre rüstete man die nunmehrigen und kaum noch genutzten 1.-Klasse-Sitzgelegenheiten in weiteren Wagen für die 2. Klasse um. Dabei wurden die Holzlattenbänke im gesamten Wagen durch leicht gepolsterte Kunstbezug-Bänke ersetzt. Die umgebauten Wagen wurden dann mit einer dritten DR-Nummer versehen (s. S. 12).

Etwa zum gleichen Zeitpunkt erhielten die Wagen 960-202, 960-208 und 960-209 elektrische Beleuchtung, die durch Steckkabel verbunden, von der Lichtmaschine der Lokomotive betrieben werden konnte. Während bei Wagen 960-202 und 960-209 auch die Dachhaut erneuert wurde und dabei alle Reste der Gasbeleuchtung entfielen, behielt Wagen 960-208 bis zuletzt alle Teile der Gasbeleuchtung, die über das Dach hinausragten. Die restlichen Wagen bekamen keine elektrische Beleuchtung mehr [9].

Nachdem auf der verbliebenen Reststrecke Anklam – Friedland der Reisezugverkehr am 31. 5. 1969 eingestellt worden war, konnten alle Fahrzeuge wenig später abgegeben werden.

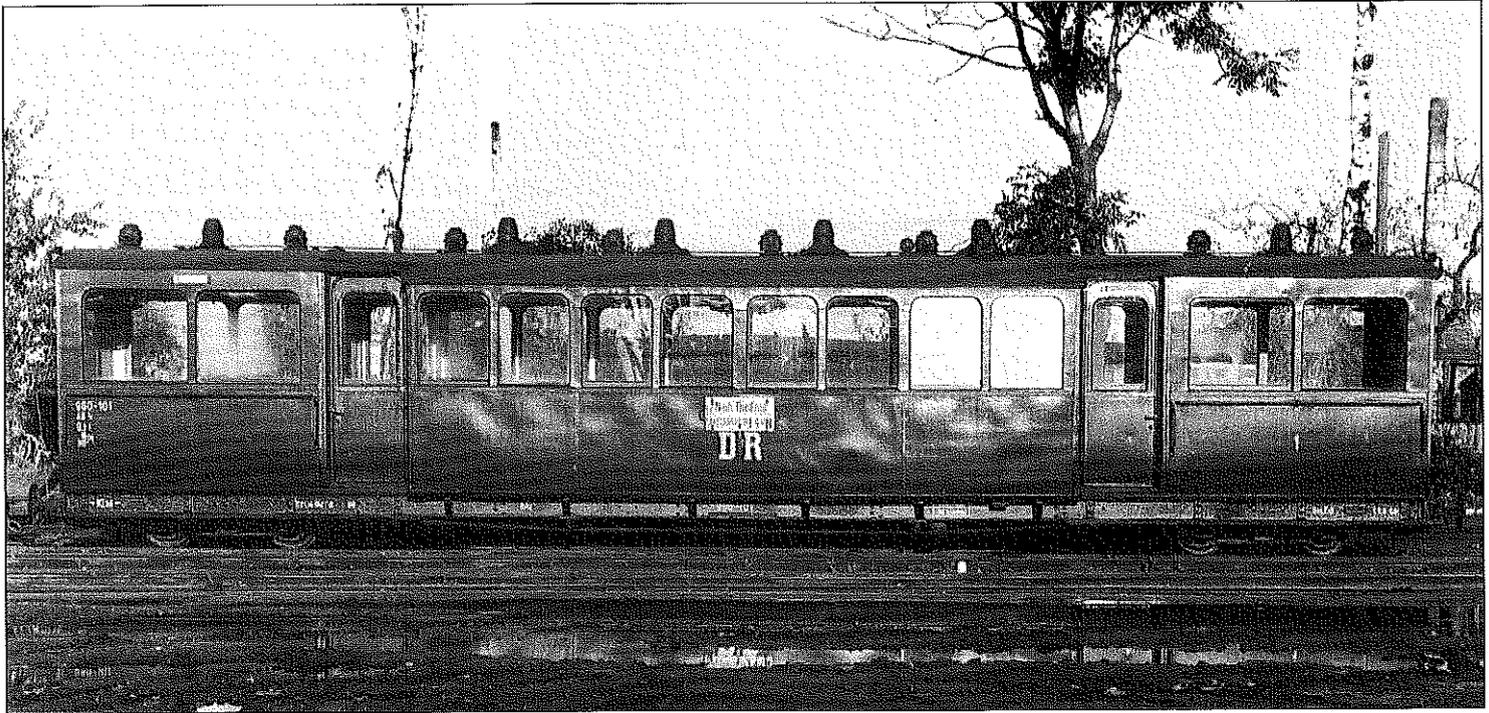
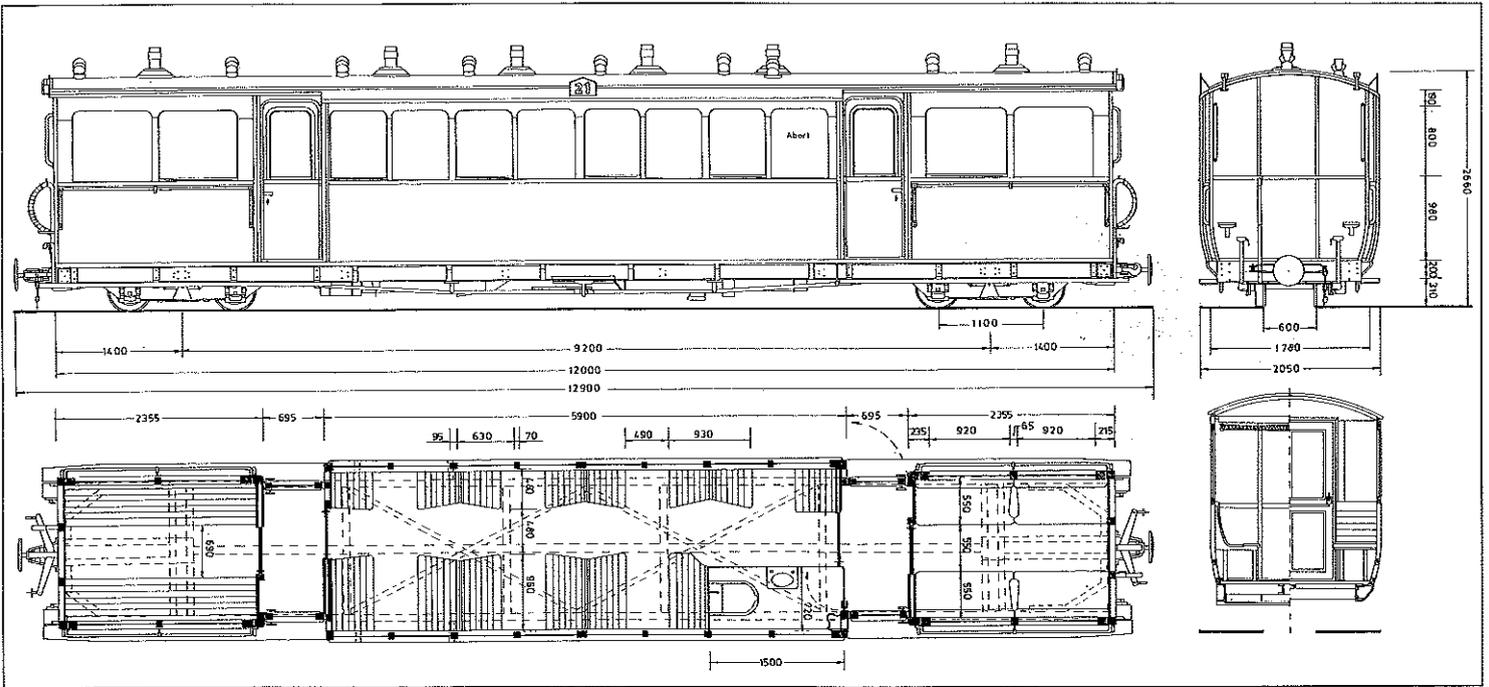
In der ursprünglichen Form ist in Deutschland nur Wagen 960-210 erhalten geblieben. Er gehört heute zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen, gilt in diesem Sinne als technisches Denkmal bzw. Kulturgut und kann als Bestandteil eines MPSB-Museumszuges im Bahnhof Friedland (Mecklenburg) besichtigt werden. Leider ist die 20jährige Abstellzeit dem Fahrzeug nicht sonderlich gut bekommen. Zwar steht das gesamte Ensemble unter Dach, doch wurde wohl aus Materialknappheit in der DDR das Hallendach direkt auf das Dach des Personenwagens



*Oben: Zu DR-Zeiten kreuzten alle Reisezüge auf der Strecke Friedland - Anklam in Wegezín-Dennin, beide mit Wismarer-Personenwagen, Lok 99 3462, Mai 1967
Foto: Klaus Kieper*

Mitte: 2 Tage vor der Einstellung des Personenverkehrs PmG 1294 nach Friedland und 1293 nach Anklam am 28. 5. 1969. Seither ist der Ort in einem Dornröschenschlaf versunken. Foto: Günter Meyer

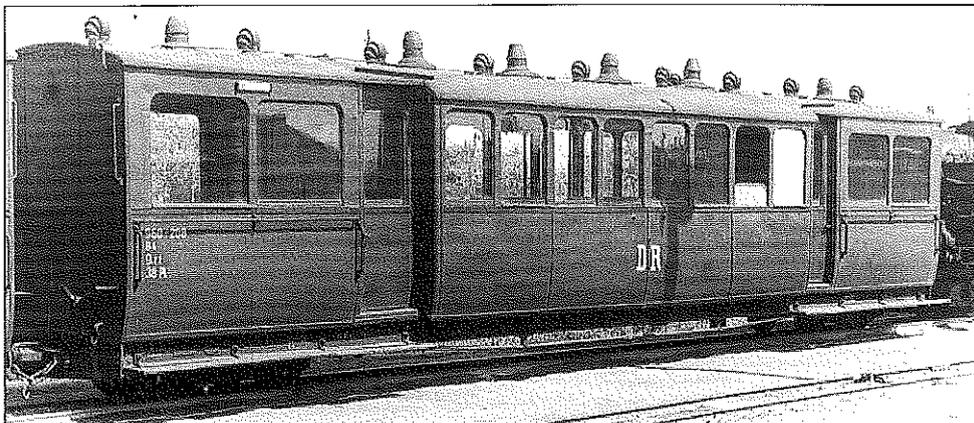
*Unten: Auf der Abschiedsfahrt macht der Maler von einem Teil der Beschäftigten der Werkabteilung Friedland nach der Rückkehr in Friedland vor der Kulisse der Wismar-Wagen ein Erinnerungsfoto. 1. 6. 1969
Foto: Günter Meyer*



Oben: M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Mitte: Derselbe Wagen (MPSB 9'') aus derselben Perspektive wie S. 7 Mitte aber 25 Jahre später als DR 960-101, Okt 1958, Foto: Günter Meyer

Unten: Gegenüberliegende Seite des Wagens MPSB 13'', obwohl man seit dem 28. 9. 1967 auf den verbliebenen Strecken der MPSB nur noch zweitklassig reisen konnte, behielt Wagen 13'' alias 960-104 bis zur Ausmusterung das 1.-Klasse-Abteil. Der Buchstabe »p« bei der Gattungsbezeichnung gab solche Wagen zu erkennen, die von einer Privatbahn übernommen worden waren. Nach dem 2. Umnummerierungsplan der DR gab es diesen Hinweis eigentlich gar nicht mehr. Friedland, 28. 5. 1969, Foto: Günter Meyer



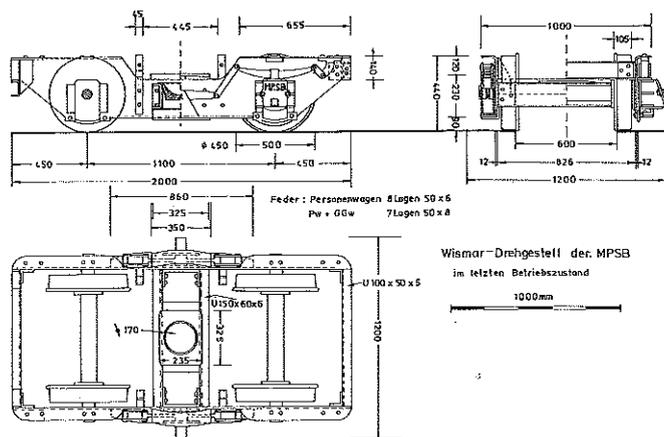
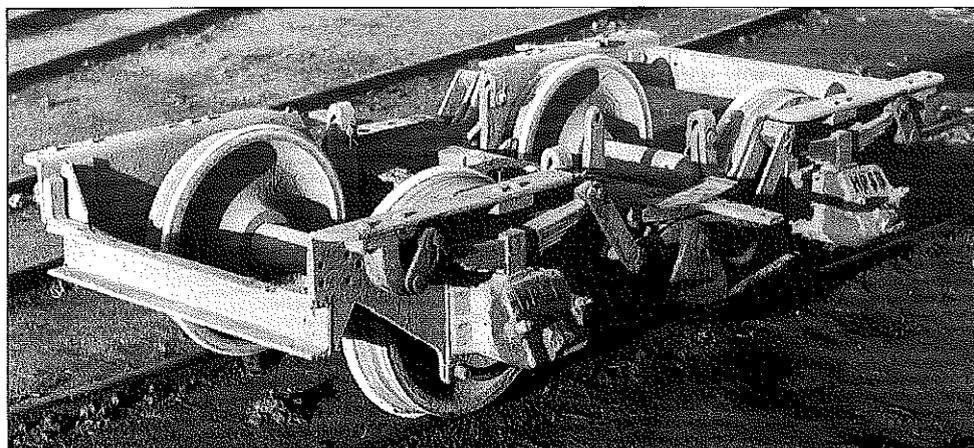
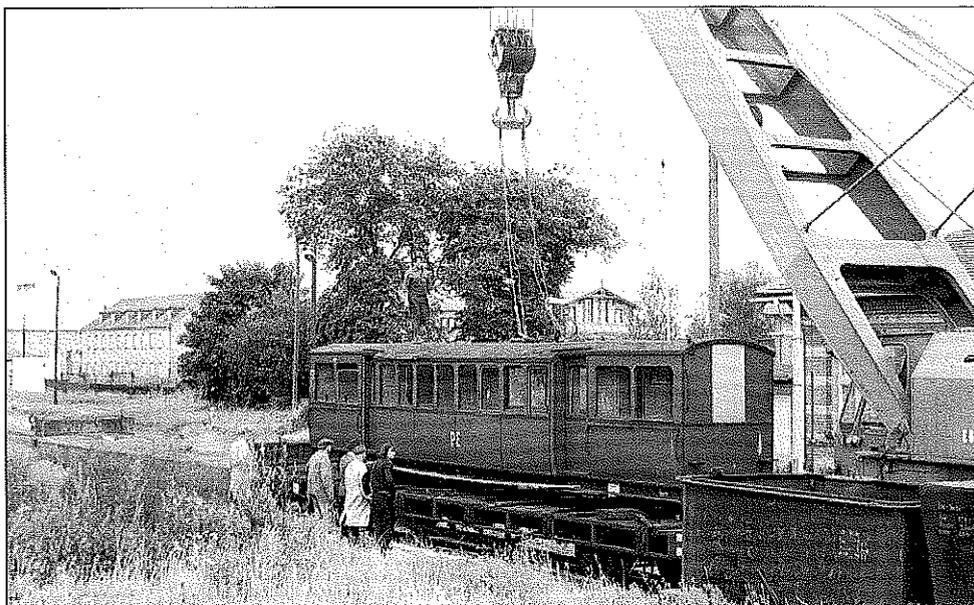
aufgelegt. Durch die Masse sind inzwischen mehrere Dachspiegel gebrochen. Auch sonst zeigt der hölzerne Wagenkasten starke Verschleißerscheinungen.

Seit Anfang 1991 wird der Museumszug vom Heimatmuseum Friedland betreut, das sich zur Zeit um einen neuen Aufstellungsort mit einer freitragenden Halle bemüht. Dort sollen die Fahrzeuge des Museumszuges trocken untergestellt und anschließend renoviert werden. Das Vorhaben scheitert aber noch an dem Baugenehmigungsverfahren durch die völlig unterbesetzten zuständigen Behörden in Neubrandenburg. Bleibt zu hoffen, daß der Verfall nicht schneller voranschreitet als die Bürokratie!

Holzaufbauten und Toiletten

Der Wagenrahmen ist sehr einfach gehalten. Die Langträger bestehen aus U-Profilen 200 x 75 x 8 mm, die Kopfstücke aus U-Profilen 250 x 100 x 10 mm. Während die U-Träger im Bereich der Drehpfanne die Dimensionen 155 x 100 mm haben, bilden die restlichen Querverbindungen U-Träger 125 x 55 mm. Zur Verstärkung der Kopfstücke sind diese zusätzlich mit 70 x 70 mm großen L-Profilen hinterlegt. Zwischen den Trägern der Drehpfannen ist ein U-Profil aufgelegt, das ein Durchbiegen des Wagenfußbodens verhindern soll. Zusätzlich sind noch 50 mm breite Flacheisen diagonal aufgelegt worden. Durchbiegen des Wagenrahmens verhindert das Sprengwerk. Während der Zugstab aus 35 mm Rundstahl an den Enden sowie die Stützen an den Wagenrahmen angelenket sind, sind Stützen und Zugstab miteinander feuerverschweißt.

Die Drehgestelle der Wagen sind aus 12 mm starkem Preßblech gefertigt. Weitere Abmessungen können der Drehgestellzeichnung entnommen werden. Ursprünglich lagen beide äußeren Querträger auf derselben Höhe. Offenbar bereits zur Privatbahnzeit wurde der jeweils zum Wageninnere zeigende Querträger nach unten verlegt. Nach Angaben des ehemaligen Friedländer Werkabteilungsleiters sind bei der DR keine Veränderungen an den Drehgestellen vorgenommen worden [9]. Der Grund des Umbaus ist jedoch nicht bekannt. Jedes Drehgestell verfügt über vier 500 mm lange achtlagige Blattfedern mit einem Querschnitt von 50 x 6 mm je Blatt. Jedes Drehgestell war mit Gleitlagern ausgestattet. Bei den 1973 in Berlin neu aufgebauten Wagen wurden diese durch Rollenlager ersetzt. Außerdem verlängerte man bei den Berliner Wagen die Drehgestelle an den Enden, um die neue Bremsenrichtung aufnehmen zu können.



Oben: Noch einmal Wagen MPSB 9", hier in seiner letzten Version als DR 960-208. Die Lattenbänke waren einfachen Kunstlederpolstern gewichen, reisen konnte man nur noch zweitklassig, und das elektrische Licht hatte Einzug gehalten. 28. 5. 1969, Foto: Günter Meyer

2. Reihe: Der heutige Friedländer Museumswagen kam am 21. 7. 1973 von der Pioniereisenbahn Berlin wieder in seine alte Heimat zurück. Das Bild zeigt das Abladen in Friedland. Foto: Neumann

3. Reihe: Wismarer Drehgestell eines Gepäck- oder Güterwagens. Die Personenwagen-Drehgestelle unterschieden sich nur durch die Anzahl der Federlagen, der Stärke des Federstahls sowie der fehlenden Bremse. Okt. 1958, Foto: Günter Meyer

Unten: M 1 : 43,5, Zeichnung Günter König

Bei der Lieferung waren die Wagen mit Körting-Saugluftbremse ausgestattet. Wenn aber überhaupt, wurde die Saugluftbremse nur anfänglich genutzt. In Vorbereitung dessen hatte die MPSB an einigen Lokomotiven die dafür erforderlichen Zusatzeinrichtungen angebracht [1]. Die C1n2-Lokomotive Nummer 6 (Jung 1911/1639) erhielt sie gleich ab Werk und war mit einem entsprechend umgerüsteten Gepäckwagen – vermutlich Wagen 67 – bereits 1911 im erfolgreichen Probebetrieb. Diese Technik, als auch die später genutzte Dampfheizung bewährten sich gut [1, 9]. Obwohl die Körtingbremse in gemischten Zügen zunächst eine höhere Wirtschaftlichkeit versprach, schien diese Rechnung nicht aufgegangen zu sein. Die erforderlichen Brems Hundertstel der mit den Wismar-Wagen gebildeten Züge reichten offensichtlich meist aus, um ausschließlich durch Lokomotiven gebremst zu werden. Deshalb entfernte man später die Körting-Bremsanlagen von den betreffenden Fahrzeugen [5]. Da die Wagen auch keine Handbremsen hatten, fuhren sie bis zur Betriebseinstellung ungebremst. Die bei der Berliner Pioniereisenbahn (heute Parkseisenbahn) eingesetzten Wagen wurden mit Kpbr-Druckluftbremsen ausgestattet. Das Bremsgewicht ist mit P 4,9 Mp angeschrieben.

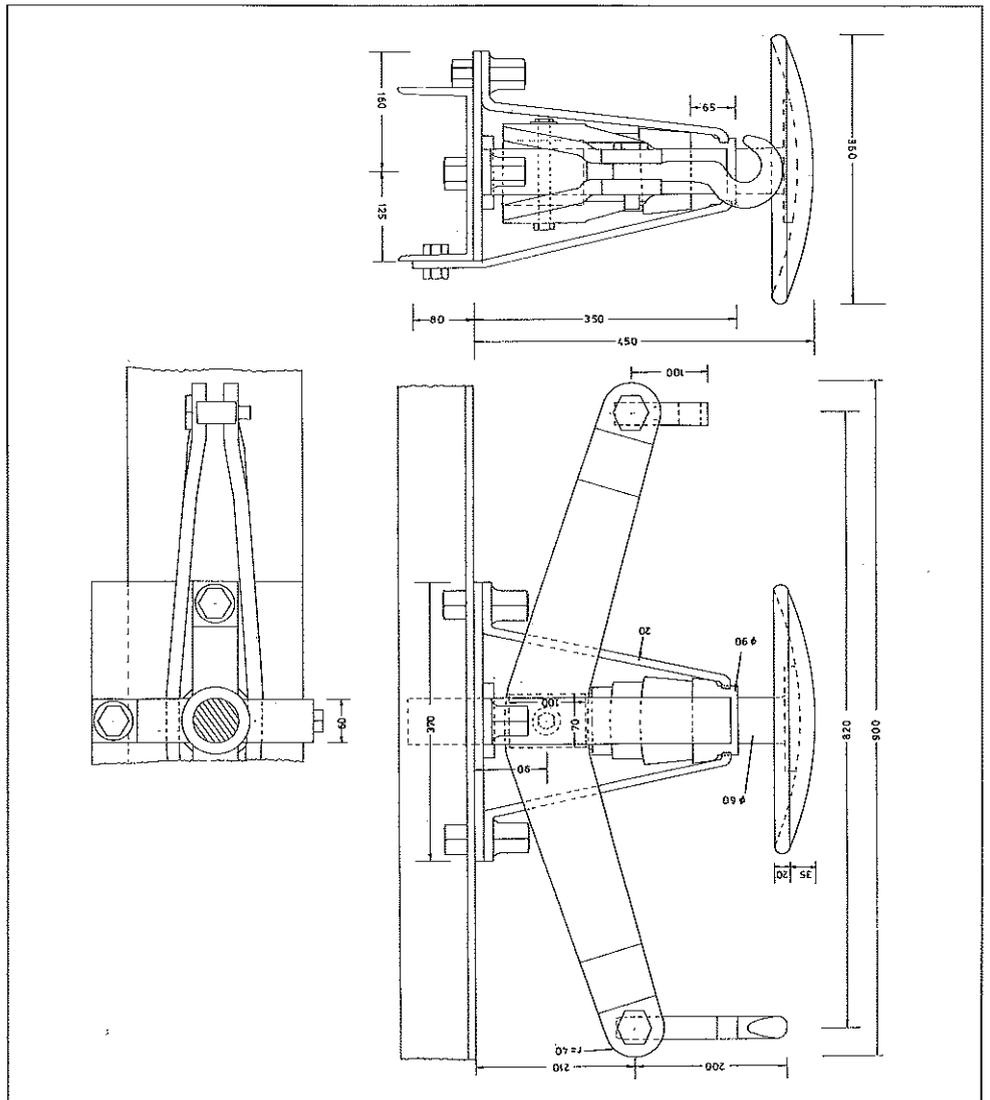
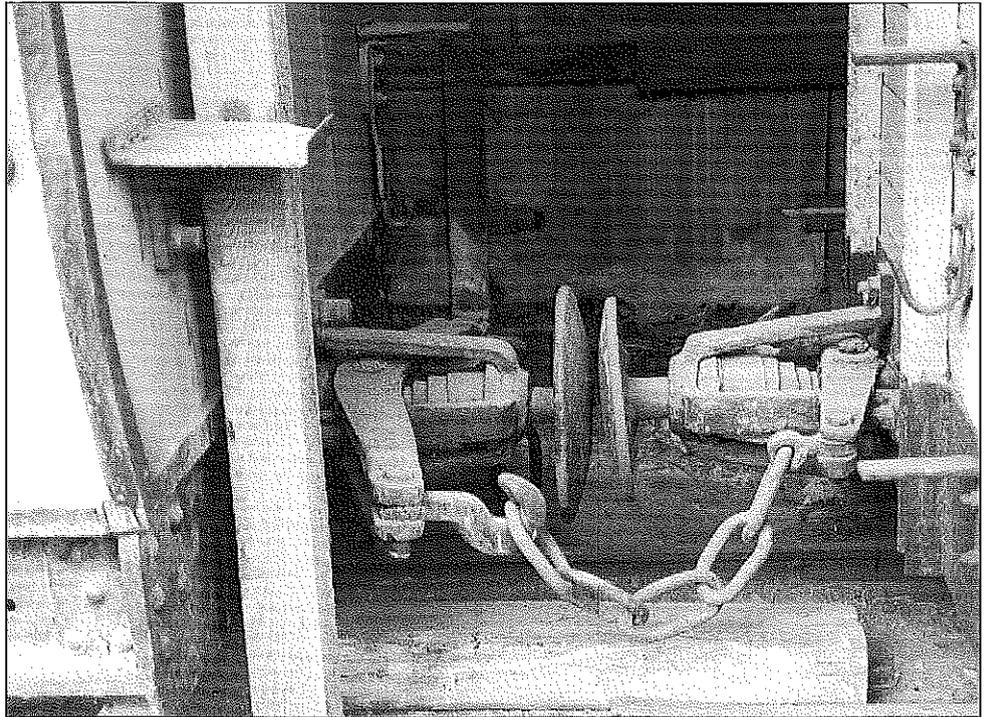
Die Zug- und Stoßvorrichtung entsprach der üblichen Bauart der MPSB mit gefedertem Puffer, außenliegendem Balancier und Kettenkupplung. Abweichend von der Regelbauart war das Balancier jedoch größer ausgeführt. Einzelheiten können der Pufferzeichnung entnommen werden.

Der völlig hölzerne Wagenkasten ist an den Stirnseiten, unterhalb und oberhalb der Fenster mit Blechen verkleidet. Die Fensterstege und die Kastenenden im Bereich der Türen sind unverkleidet. Im Wagenkasten waren 3 Abteile, 2 kleine Einstiegsräume und für 600-mm-Bahnen in Deutschland ungewöhnlich: eine Toilette.

Die zum Wagenende liegenden Abteile wurden aus Profilgründen schmaler ausgeführt. Sie konnten dadurch nur mit Längsbänken ausgestattet werden. Ein Abteil war für die zweite Klasse eingerichtet, während das andere Abteil als Fakultativabteil mit Lattenbänken versehen war, die im Bedarfsfall mit Kissen versehen ebenfalls für die zweite Klasse genutzt werden konnten. Gepäcknetze gab es hier nur an der Wagenaußenwand. Im Bereich der kleinen Abteile ruhte das Dach auf 4 Spriegeln 40 x 50 mm, von denen die beiden äußeren jedoch unmittelbar hinter der Wand saßen. Das jeweils zur Plattform liegende Fenster konnte geöffnet werden. Die lichte Türbreite zu den kleinen Abteilen betrug nur 550 mm. Jeder der Vorräume erhielt eine Gaslampe der Bauart Pintsch. Unter dem Wagenboden war ein Gaskessel mit einem Fassungsvermögen von 320 l befestigt. Zu DR-Zeiten gab es 2 Gaskessel unter dem Wagenboden. Es ist noch unklar, wann dieser Umbau erfolgte.

Im Großraum lag das Dach neben den Wänden auf insgesamt 11 hölzernen Dachsriegeln. Gepäcknetze gab es vermutlich nur bei den zweier Bänken. Jedes zweite Fenster ließ sich öffnen. Deren Fensterrahmen waren aus Metall. Das Ab-

teil war mit 4 Gaslampen ausgestattet. Der Großraum gehörte mit einer gesamten Wagenbreite von 2050 mm zu den breitesten Fahrzeugteilen, die jemals bei der MPSB existiert haben. Das Mittelabteil enthielt 20 Sitzplätze, die beiden klei-



Oben: Die Puffer der Wismarer Personenwagen hatten größere Pufferteller und Balanciere, 9. 9. 1992, Foto: Günter König

Unten: M 1 : 10, Zeichnung Günter König

Lebensläufe, Werkstättenaufenthalte und Wagenuntersuchungen

- 17: bis mindestens 1922, dann MPSB 8", 1946 Reparatur an ehemalige UdSSR [11]
- 18: bis mindestens 1922 dann MPSB 9", ab 1950 DR 6.009, ab 29. 8. 1958 960-101 [12], 1965/1966 Umbau in B4 Nr. 960-208, 19. 12. 1969 an PE Berlin Nr. 6.205, 5. 3. bis 30. 6. 1973 neuer Wagenkasten durch Raw Berlin-Schöneweide [13] Nr. 6.102", seit 1979 Nr. 6.205, 20. - 27. 9. 1957, 28. 6. 1958 U, 23. - 29. 8. 1958
- 19: bis mindestens 1922 dann MPSB 10", ab 1950 DR 6.010, ab 24. 1. 1958 960-102 [12], 1965/66 Umbau in B4 Nr. 960-209, 19. 12. 1969 an PE Berlin Nr. 6.206, 5. 3. - 30. 6. 1973 neuer Wagenkasten durch Raw Berlin-Schöneweide [13] Nr. 6.101", ab 1979 Nr. 6.207, 1. - 13. 2. 1957, 20. - 24. 1. 1958, 24. 1. 1958 U, 9. - 23. 3. 1959
- 20: bis mindestens 1922 dann MPSB 11", ab 1950 DR 6.011, ab 27. 6. 1958 B4 960-202 [12], 19. 12. 1969 an PE Berlin Nr. 6.207, 5. 3. - 30. 6. 1973 neuer Wagenkasten durch Raw Berlin-Schöneweide [13] Nr. 6.103", seit 1979 6.206, 10. - 22. 5. 1957, 25. - 27. 6. 1958, 31. 3. 1967 U, 31. 3. 1968 U
- 21: bis mindestens 1922 dann MPSB 12", ab 1950 DR 6.012, ab 28. 5. 1958 960-103 [12], 1965/1966 Umbau in B4 960-210, 19. 12. 1969 an PE Berlin Nr. 6.208, ab 1973 Museumswagen in Friedland [14], 24. - 29. 4. 1957, 25. 10. 1966 U
- 22: bis mindestens 1922 dann MPSB 13", ab 1950 DR 6.013, ab 29. 9. 1958 960-104 [12], 23. 6. 1970 aus Bestand gestrichen, 1972 verkauft [15], 24. - 29. 6. 1957, 18. - 23. 6. 1958, 31. 10. 1968 U
- 23: bis mindestens 1922 dann MPSB 14", ab 1950 DR 6.014, ab 30. 7. 1958 B4 960-203 [12], 31. 3. 1969 Wagenkasten an Oberschule Löcknitz (Kreis Pasewalk) verkauft [16], 26. 7. - 7. 8. 1957, 30. 7. 1958 U, 11. - 16. 11. 1959, 29. 3. 1968 U
- 24: bis mindestens 1922 dann MPSB 15", ab 1950 DR 6.015, ab 15. 10. 1958 960-105 [12], 23. 6. 1970 aus Bestand gestrichen, anschließend an Rat der Gemeinde Schönhausen (Kreis Strasburg) verkauft [17], 29. 30. 10. 1957, 8. - 15. 10. 1958, 27. 4. - 31. 8. 1959, 28. 11. 1966 U, 20. 12. 1967 U

Anmerkungen und Quellenangaben

- 1) Geschäftsbericht der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn vom 1. 4. 1912 bis 31. 3. 1913 (Sammlung Dobbert)
- 2) Neue Personenwagen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn: Friedländer Zeitung 54 (9. 2. 1913) 34; Sammlung Dobbert
- 3) Brief der MPSB an den Regierungspräsidenten Stettin, Friedland, 25. 4. 1913; Acta des Königlichen Regierungspräsidenten zu Stettin betreffend die MPSB, Friedland - Rebelow - Jarmen ... Löwitz - Sophienhof - Putzar, 1907 - 1937; Wojewodzkie Archiwum Panstowe w Szczecinie, Rep. 65a, Nr. 5573
- 4) Geschäftsbericht der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn vom 1. 4. 1913 bis 31. 3. 1914 in: Unterlagen der Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank Schwerin, Tresor Box 6, Nr. 160 - 164 (Geschäftsberichte der MPSB von 1913 bis 1924), Staatsarchiv Schwerin (Außenstelle Ludwigslust)
- 5) Wagenpark der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, aus Berechnungen der Rücklagen für den Erneuerungsfonds der Betriebsmittel, Schienen, Laschen, Kleinzeug, Weichen und Schwellen, 30. 9. 1931 (Sammlung Dobbert)
- 6) Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn AG: Verträge Nr. 121 - 150, 1907 bis 1939, Verwaltungsarchiv der Rbd Greifswald, Akte II/188
- 7) Ein vierachsiger Personenwagen II./III. Klasse für 600 mm Spurweite; Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung No. 36, 1913, S. 616 und 617
- 8) Nach Aussage von Frau Ruth Siedel, Neddemin am 9. 11. 1992 wurden in den regulären Personenzügen der MPSB keine Fakultativwagen (siehe hierzu den Artikel in der DME 3/1990) mitgeführt. Sperriges Gepäck war am Gepäckwagen abzugeben.
- 9) Nach Angaben von Herrn Paul Segebrecht, Friedland 13. 11. 1992 10) Laut Wagenbestandsbuch der WA Friedland
- 11) Zusammenstellung der Reparationslieferungen aus der Akte II/376 des Verwaltungsarchivs der Rbd Greifswald und Unterlagen aus der Sammlung R. Dobbert, Saßnitz
- 12) lt. Wagenbuch der Werkabteilung Friedland des Raw Malchin vom 1. 1. 1957 bis 2. 1. 1960

- 13) für je 1 800 Mark der DDR an PE Berlin verkauft (Auskunft der Rbd Greifswald, Verw. W/1971), jedoch erst am 23. 6. 1970 aus dem Bestand gestrichen (lt. Wagenbuch der WA Friedland)
- 14) für 1 800 Mark der DDR an PE verkauft (Auskunft der Rbd Greifswald, Verw. W/1971), jedoch erst am 23. 6. 1970 aus dem Bestand gestrichen; Wagen wurde unter Regie der Hv W der DR im MfV auf Anregung des damaligen Dienstvorstehers des Bahnhofs Friedland für Museumszwecke zurückgegeben von der PE Berlin und traf am 14. 7. 1973 wieder in Friedland ein. Das Fahrzeug konnte am 21. 7. 1973 museumsgerecht aufgestellt werden.
- 15) Wagen wurde halb ausgeschlachtet und mit zerschlagenen Fensterscheiben an Herrn Klaus Arnhold, Buchholz, verkauft und am 19. 6. 1972 von Friedland nach Hamburg abtransportiert. Am 24. 7. 1972 lt. Arnhold von Hamburg an die Welsh Highland Light Railway, Wales (Großbritannien), verschifft. Der Wagen soll dort aber zerlegt worden sein (lt. C. Recht, Buchholz 11. 1992).
- 16) ausgemustert gemäß Hv (Wb-3a VIII/4/69; lt MfV Hv W WB 5 Fuvva) v. 12. 3. 1969 und an Polytechnische Oberschule Löcknitz (Kreis Pasewalk) verkauft; dort heute nicht mehr vorhanden.
- 17) Ausmusterungsdatum (aus Bestand gestrichen) lt. Wagenbestandsbuch der WA Friedland)
- 18) Zusammenge stellt nach Buchfahrplan der MPSB, Ende der dreißiger Jahre und Kursbuch der DR, Sommer 1939

Literatur

- Arndt Gerhardt, Arndt Ursula: Pionier- und Ausstellungsbahnen, Berlin (Ost) 1981
- Jördens, Klaus: Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn AG in DME 2/1981, Seiten 7 - 14
- W.-D. Machel: Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, Berlin (Ost) 1984
- Burghardt, Hense und Machel: Museumseisenbahnwagen, Berlin 1991
- W.-D. Machel: Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, Sonderausgabe der Friedländer Heimatblätter, Friedland 1992
- W.-D. Machel: Von Ramelow nach Michigan; Verbleib ehemaliger MPSB-Fahrzeuge in Verkehrsgeschichtliche Blätter 3/1992, Seiten 50 - 61

122 r-v

122 r Anklam-Wegezin-Dennin-Friedland (Meckl) (Schmalspurbahn) Alle Züge 1. u. 2. Klasse

			a 9196			km		Rbd Greifswald		a 9195		
X 9197	b 9194	a 9196		Zug Nr	Zug Nr		X 9191	b 9193	a 9195			
4.15	12.30	16.47	0,0	ab Anklam 122	an		X 7.20	b 15.55	a 20.35			
X 4.22	12.37	X16.52	1,9	an Anklam Vorstadt	an		X 7.13	X15.49	X 20.28			
X 4.30	X12.45	X17.00	4,0	an Gellendin	an		X 7.02	X15.39	X 20.18			
X 4.35	X12.51	X17.04	5,4	an Pelsin	an		X 6.58	X15.34	X 20.13			
4.44	13.00	17.13	7,6	an Lüssow	an		6.52	15.27	20.06			
4.53	13.10	X17.22	10,0	an Biesewitz	an		6.47	15.17	19.56			
5.02	13.22	17.34	12,7	an Sanitz (Kr Anklam)	an		6.31	15.06	19.46			
5.13	13.34	17.48	14,7	an Nerdin	an		6.22	14.51	19.32			
5.22	13.44	X17.58	17,0	an Thurow (Kr Anklam)	an		6.11	14.40	X19.21			
5.30	13.55	18.12	18,5	an Wegezin	an		6.03	14.31	19.14			
5.38	14.04	18.20	20,5	an Wegezin-Dennin	an		5.53	14.20	19.01			
6.17	14.49	19.09	22,4	an Japenzin	an		5.31	13.49	18.52			
6.25	14.54	19.15	24,2	an Rebelow	an		5.26	X13.43	X18.46			
6.33	15.02	19.23	26,1	an Ramelow (b Friedland Meckl) Dorf	an		5.12	13.36	18.39			
6.40	15.09	19.30	28,4	an Ramelow (b Friedland Meckl) Forst	an		X 5.03	13.26	18.30			
X 6.47	X15.16	X19.37	30,5	an Biesewitz (b Friedland Meckl) Ziegel	an		X 4.56	X13.17	X18.22			
6.54	15.23	19.44	32,0	an Biesewitz (b Friedland Meckl) Dorf	an		X 4.50	X13.11	X18.15			
7.05	15.29	19.50	36,1	an Friedland (Meckl) 122p, s	an		X 4.45	13.05	18.09			
X 7.17	b 15.45	a 20.06					X 4.38	b 12.48	a 17.52			

a = Mo, Mi u Sa
b = Di, Do u Fr

122 s Friedland (Meckl)-Uhlenhorst (Schmalspurbahn) Alle Züge 1. u. 2. Klasse

			b 9185			km		Rbd Greifswald		c 9168		
a 9167	d 9171	b 9185		Zug Nr	Zug Nr		c 9168	a 9170	d 9172			
6.24	14.17	17.55	0,0	ab Friedland (Meckl) 122p, r	an		c 6.42	a 8.43	d 16.30			
X 6.37	X14.30	X18.08	3,6	an Klesgrube	an		X 6.30	X 8.31	X 16.17			
X 6.40	X14.33	X18.11	4,0	an Heinrichshöh	an		X 6.27	X 8.28	X 16.14			
X 6.48	X14.41	18.20	6,3	an Sandhagen (b Friedland Meckl)	an		6.19	X 8.20	X 16.06			
6.54	X14.47	18.27	7,5	an Kotelow	an		6.12	8.14	X16.00			
7.06	14.58	18.37	9,4	an Klackow (Kr Neubrandenburg)	an		6.02	8.05	15.52			
7.18	15.11	18.48	11,3	an Schwichtenberg (Kr Neubrandenburg)	an		5.53	7.52	15.40			
a 7.24	d 15.17	b 18.54	12,8	an Uhlenhorst	an		c 5.45	a 7.40	d 15.30			

e = Mo, Mi u Sa
b = Mo, Di u Fr
c = Di u Fr
d = Mi u Sa

929 Anklam West-Wegezin-Dennin-Friedland (Meckl) (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

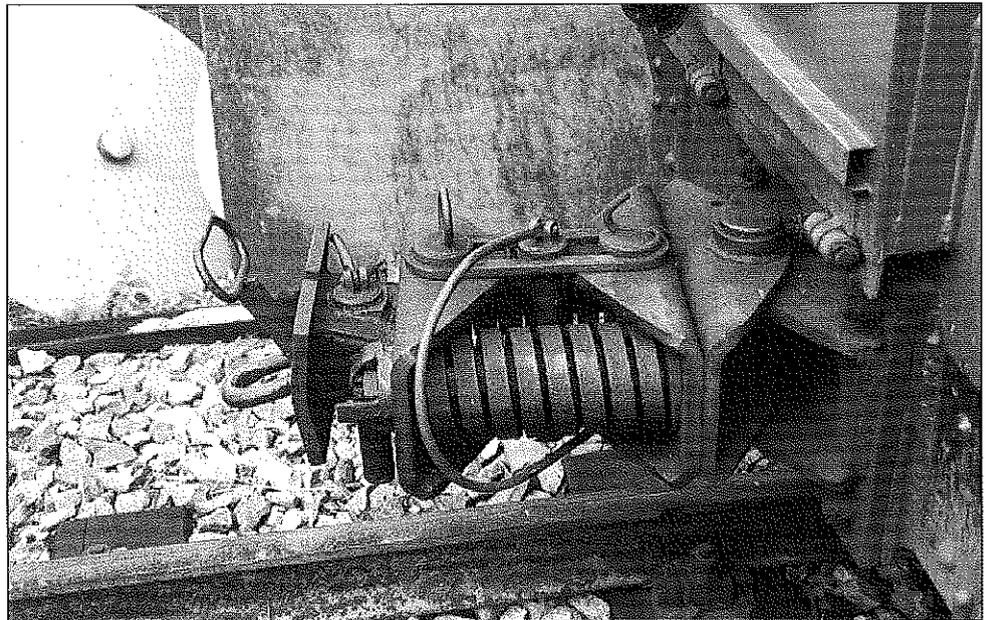
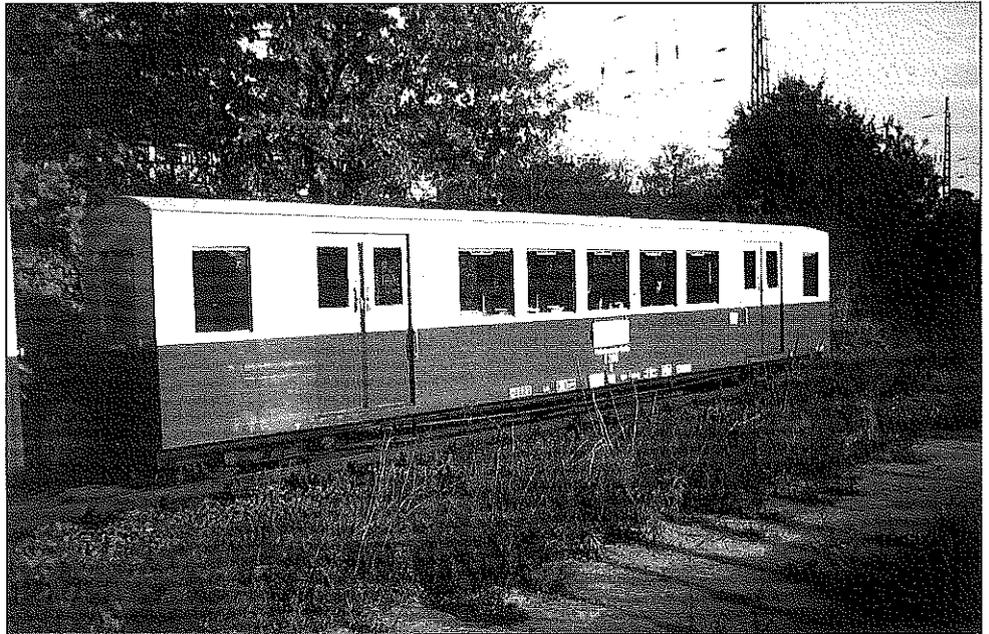
			9194			km		Rbd Greifswald		9191		
		9194		Zug Nr	Zug Nr			9191				
		14.10	0,0	ab Anklam West 920	an			7.14		17.09		
		14.16	1,9	an Anklam Vorstadt (u) X	an			7.07		17.03		
		14.24	4,0	an Gellendin (u) X	an			6.57		16.53		
		14.30	5,4	an Pelsin (u) X	an			6.53		16.48		
		14.38	7,6	an Biesewitz (u) X	an			6.47		16.41		
		14.47	10,0	an Sanitz (Kr Anklam) (u) X	an			6.38		16.32		
		14.57	12,7	an Nerdin (u) X	an			6.28		16.22		
		15.05	14,7	an Thurow (Kr Anklam) (u) X	an			6.20		16.14		
		15.14	17,0	an Wegezin (u)	an			6.10		16.04		
		15.25	18,5	an Wegezin-Dennin	an			6.03		15.56		
		15.34	20,5	an Japenzin (u)	an			5.53		15.47		
		15.55	22,4	an Rebelow (u)	an			5.26		15.01		
		16.00	24,2	an Ramelow (b Friedland Meckl) Dorf (u)	an			5.12		14.54		
		16.08	26,1	an Ramelow (b Friedland Meckl) Forst (u)	an			X 5.03		14.45		
		16.15	28,4	an Biesewitz (b Friedland Meckl) Ziegel (u)	an			4.56		14.35		
		16.22	30,5	an Biesewitz (b Friedland Meckl) Dorf (u)	an			X 4.50		X14.29		
		16.29	32,0	an Friedland (Meckl) 918	an			4.45		14.23		
		16.35	36,1					4.34		14.06		

Fahrpläne der MPSB und der DR für diese Linien waren leicht lesbar. Im Sommer 1964 gab es noch Reisezugverkehr nach Uhlenhorst. Die Tabellen erinnern an die heutige Museumsbahnen. Der letzte Fahrplan zeigte einen stark verbesserten Fahrplan zwischen Anklam und Friedland: Das Beschleunigungsprogramm der DR brachte immerhin einen Zeitgewinn von 5 Minuten. Daß man für die 36,1 km aber immer noch so lange brauchte, wie heute ein ICE von Frankfurt a. M. nach München, dürfte allerdings nur pingelige Zeitgenossen stören. Oben: Sommer 1964, unten: Winter 1968/69

nen Abteile 8 Sitzplätze in der zweiten Klasse und 10 Sitzplätze in der dritten Klasse. Dazu kamen noch jeweils 3 Stehplätze auf den Plattformen, die jedoch zu DR-Zeiten nicht mehr angeboten wurden [10].

Die einzelnen Wagenmassen aus der Privatbahnzeit sind nicht bekannt. Nach den Belastungstabellen der MPSB waren jedoch für den Personenwagen eine Masse von 10000 kg und eine Zuladung von 2000 kg anzusetzen. Die Wagenmassen konnten erst für die Zeit der DR anhand der Wagenanschriften ermittelt werden. Danach hatte Wagen 18 eine Masse von 9500 kg, Wagen 19 war mit 9390 kg beschriftet, und für Wagen 20 lautet die Angabe 9200 kg. Wagen 21 wurde mit 9300 kg, 22 mit 9500 kg und 23 mit 9200 kg beschriftet. Für die in Berlin umgebauten Wagen ist eine Einheitsmasse von 8600 kg angegeben.

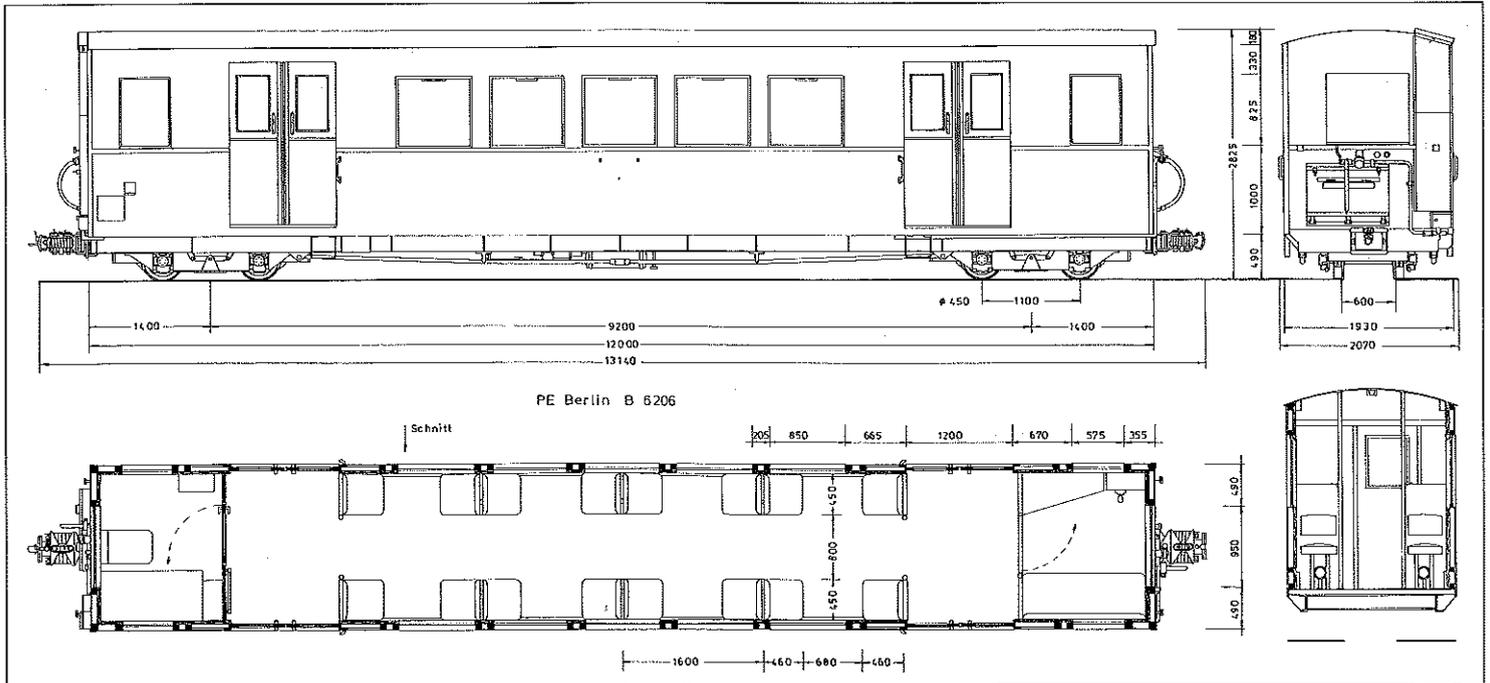
Die im Raw Berlin-Schöneweide umgebauten Wagen bekamen einen eisernen geschweißten Wagenkasten. Dabei wurden soweit möglich Teile von Berliner S-Bahn-Zügen der Baujahre 1927/28, wie Fenster und Schiebetüren, eingebaut. Zu einem späteren Zeitpunkt erhielten die Wagen eine Ölheizung, und die ursprünglich von der MPSB übernommene Zug- und Stoßvorrichtung wurde gegen die heute noch vorhandene getauscht. Offensichtlich mit dem Einbau der Heizung wurde ein Vorraum mit 6 Sitzen in ein Dienstabteil umgebaut. Dort befinden sich neben einem Klapp Tisch der Sicherungskasten für die Beleuchtung und ein großer Kasten, in dem die Heizaggregate untergebracht worden sind.



Ober: Als Wagen 6.206 der Parkeisenbahn Berlin nicht wiederzuerkennen ist der vormalige MPSB-Wagen, 31. 10. 1992, Foto: Wolf-Dietger Machel

Mitte: Zug- und Stoßvorrichtung bei der Parkeisenbahn, 6. 9. 1992, Foto: Günter König

Unten: M 1 : 87, Zeichnung Günter König



Zeitgenössische Zitate

Wie bereits erwähnt, wurden die Wagen sowohl in der Fachliteratur als auch in der Lokalpresse gewürdigt. Beide Veröffentlichungen sollen nun das Bild über die Wagen abrunden. Zuerst ein Artikel aus der »Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung« von 1913 [7]:

„Ein vierachsiger Personenwagen II./III. Klasse für 600 mm Spurweite der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn A.-G., Friedland i. M. (gebaut von der Wagenbau-Aktiengesellschaft Wismar i. M.)

Als eine unangenehme Begleiterscheinung der Bahnen mit einer Spurweite von 600 mm ergab sich dort, wo man vor allen Dingen mit geringen Kurvenradien zu rechnen hatte, die Unmöglichkeit einer geräumigen Ausgestaltung der Betriebsmittel, insbesondere der Personenwagen.

In den meisten Fällen konnte man überhaupt nur zweiachsige Wagen verwenden, und ging man zu vierachsigen Wagen über, so war die Konstruktion eines längeren Wagens mit einer größeren Anzahl Sitzplätze nicht gut durchführbar und daher unrentabel.

Als weiterer Nachteil dieser Bahnen zeigte sich gewöhnlich eine sehr schlechte Beleuchtung der Personenwagen, da Gas usw. nicht zur Verfügung stand, und ganz abgesehen von der Heizung und Bremse war Sympathie des reisenden Publikums für derartige Bahnen nicht gerade ausgeprägt.

Alle dies Mängel können heute als überwunden betrachtet werden durch die hier behandelte Wagentypen, welche vor kurzem die „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn A.-G.“ Friedland i. M. in ihren Wagenpark eingestellt hat.

Die Wagen, welche von der Wagenbau-Aktiengesellschaft Wismar i. M. erbaut werden, vertragen hinsichtlich ihrer Ausstattung und ihres äußeren Aussehens ohne weiteres einen Vergleich mit ihren größeren Verwandten, den modernen Wagen für normale Spur.

Zum Zwecke einer vollständigen Ausnutzung der gegebenen Länge sind die beiden Wagenenden mit zwei Abteilen versehen, welche gegenüber dem mittleren Wagenteil verschmälert sind. Das eine dieser Abteile ist eingerichtet für acht Sitzplätze II. Kl., die Bänke sind gepolstert und die Wände mit Granitol bekleidet. Das Leisten- und Rahmenwerk besteht aus naturpoliertem Mahagoni-Holz.

Das Abteil am anderen Ende bietet Raum für 8 - 10 Sitzplätze, und zwar III. Klasse, wird aber im Bedarfsfalle auch für II. Klasse verwendet. Die Wände dieses Abteils haben naturpolierte und lackierte Eichenholz-Vertäfelungen, während das Leistenwerk und die Sitze aus Rusterholz bestehen.

Zwischen den beiden Endabteilen und dem Mittelabteil befinden sich auf jeder Seite zwei Eingangstüren, der dazwischen liegende Vorraum ist von den Abteilen durch Schiebetüren abgeschlossen.

Das Mittelabteil, welches Raum für 20 Sitzplätze III. Klasse bietet, hat ebenfalls Vertäfelung; das Leistenwerk besteht aus Eichenholz, die Latensitze aus Eschenholz. Von dem Vorraum am Ende des Abteiles II. Klasse gelangt man ferner durch eine Verbindungstür in einen Abort, welcher mit Leibstuhl, Pissoirbecken, Waschbecken und Wasserkannen versehen ist.

Sämtliche Abteile haben eine ausreichende Anzahl Luftsauger mit patentierten Regulatoren, sowie mehrere herablaßbare Fenster, welche in Metallrahmen gefaßt und mit Ausgleichsvorrichtungen versehen sind. Vor den Fenstern sind im Mittelabteil Schiebegardinen, in den beiden Endabteilen amerikanische Springrouleaux angebracht.

Die Beleuchtung der Wagen erfolgt durch Gas; zur Erzeugung derselben hat die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in Friedland eine eigene Gaskompressoranlage errichtet. Zur Beheizung der Abteile dient eine Milddampfheizung (System Körting), ferner sind die Wagen mit Körtingscher Luftsaugbremse versehen.

Um eine genügende Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Höhenraumes zu erzielen, sind die beiden zweiachsigen Drehgestelle zwischen die Langträger des Untergestells eingebaut, womit gleichzeitig die Schwerpunktlage des Wagens gegenüber dem auftretenden Winddruck in günstigem Sinne beeinflußt wurde.

Die vorstehende kurze Beschreibung dieser Wagen dürfte davon überzeugen, daß mit dieser Konstruktion das Verlangen nach einer geräumigen, eine größere Anzahl von Personen fassenden Wagengattung, für eine Spur von 600 mm, unter vollständiger Ausnutzung der gegebenen Betriebsverhältnisse in allen Teilen erfüllt ist.“

Auch die Lokalpresse würdigte die neuen Wagen. »Friedländer Zeitung« in ihrer Ausgabe vom 9. 2. 1913 [2]:

„Neue Personenwagen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn

Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, die dank der recht erfreulichen Entwicklung in den letzten Jahren schon so mannigfache Verbesserungen geschaffen und Vervollkommnungen getroffen hatte, wird mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans am 1. Mai. d. Js. auf allen ihren Linien neue Personenwagen in den Betrieb einstellen. Diese neuen Personenwagen werden nach den neuesten Erfahrungen und Technik gebaut sein und auch den verwöhntesten Ansprüchen genügen.

Äußerlich unterscheiden sie sich von den alten Wagen schon durch ihre größere Länge und Breite, die höhere Stellung über dem Gleise und ihre durchweg gefälligere Form. Während die bisherigen Personenwagen eine Länge von 8,5 m hatten und in vier Querabteilungen III. Klasse und in ein Querabteil II. Klasse geteilt sind, werden die neuen Personenwagen eine Länge von 12 m haben und nur drei Abteile aufweisen. In der Wagenmitte befindet sich das über 6 m lange und 2 m breite Durchgangsabteil III. Klasse, welches 20 bequeme Sitzplätze aufweist, die zu beiden Seiten des durch das Abteil führenden Ganges, ähnlich wie bei Wagen der Staatsbahn, angeordnet sind. An den beiden Kopfen des Wagens befinden sich je 2,25 m langes und 1,7 m breites Abteil, von denen das eine als Abteil II. Klasse ausgebildet ist, während das andere als Fakultativ-Abteil je nach Bedarf als Nichtraucher-Abteil II. Klasse oder III. Klasse Verwendung finden wird. Das Abteil II. Klasse hat 8 bequeme Polstersitze und entspricht an Größe den Abteilen II. Klasse der Staatsbahn.

Das Fakultativ-Abteil am anderen Ende des Wagens wird 10 Plätze aufweisen. Zwischen den Endabteilen und der Mitte des Wagens befindlichen Abteil III. Klasse befinden sich zwei Vorräume, in welchen die Wagentüren angeordnet

sind und von welchem man durch Schiebetüren nach der einen Seite in das Abteil III. Klasse, nach der anderen Seite in das Abteil II. Klasse bzw. in das Fakultativ-Abteil gelangt; außerdem führt von dem einen Vorraum eine Tür zu dem allen Anforderungen entsprechenden Abort. In jedem dieser beiden Vorräume sind noch 3 Stehplätze vorhanden, so daß die Gesamtanzahl der Personenplätze 44 beträgt, und nach Indienststellung der 8 Personenwagen die Gesamtanzahl der verfügbaren Personenplätze des Personenwagenparks um 352 vermehrt wird.

Die Seitenwände der neuen Personenwagen weisen eine ununterbrochene Fensterreihe auf. Die Endabteile werden an jeder Längsseite je 90 cm breite Fenster aus Spiegelglas, das Mittelabteil III. Klasse auf jeder Seite 8 Fenster von 65 cm Breite haben, so daß einschließlich der Central-Vorräume die Wagen beiderseits 14 Fenster besitzen werden, die durch schmale aber kräftige Pfosten getrennt sind. An den Kopfen des Wagens werden Fenster nicht angebracht sein. Die herablaßbaren Fenster werden Metallrahmen und Ausgleichsvorrichtungen haben.

Sämtliche Abteile werden mit Körtingscher Milddampfheizung versehen sein und wie die Staatsbahnwagen Gasbeleuchtung, System Pintsch, erhalten. Die Lüftung wird durch selbsttätige Grove-Luftsauger bewirkt, von denen im Mittelabteil 4 Stück und in den beiden Endabteilen je zwei Stück eingebaut sein werden.

Entsprechend den heute billigerweise zu stellen den Ansprüchen wird die innere Ausstattung dieser neuen Personenwagen eine durchweg gediegene und zweckmäßige sein. Das Abteil II. Klasse wird mit Plüsch überzogene Polstersitze, System Knippenberg, erhalten. Die gesamte Wand- und Deckenverschalung wird aus Luterma-Birkenplatten hergestellt und oberhalb der Fensterbrüstung mit silbergrauem Granitol bekleidet seiner Aufgabe gerecht sein wird, während die geschweifte Decke mit weißem Pegamoid bezogen sein wird. Das Leistenwerk wird aus naturpoliertem Mahagoniholz bestehen, an Stelle der Türfüllung wird dieses Abteil einen großen Spiegel aufweisen. Alle Fenster werden amerikanische Spring-Rouleaux erhalten. Außerdem sind ein Roßhaarläufer und im Winter wollene Fries-Fensterschutzdecken vorgesehen.

Das Fakultativ-Abteil wird geschweifte Sitze aus Rusterholz erhalten. Die Wandverkleidungen werden aus Lutermaplatten mit Eichenfurnierung hergestellt. Das Leistenwerk wird aus naturpoliertem Rusterholz bestehen. Im übrigen ist diese Abteil genau so wie das Abteil II. Klasse ausgerüstet.

Das in der Mitte des Wagens liegende Durchgangsabteil III. Klasse wird aus 4 Abteilungen zu je 6 Sitzen bestehen, die in der Mitte nochmals durch eine halbhohe Wand getrennt sein werden. Auch hier erhalten die Wände Luterma-Plattenverkleidung mit Eichenfurnier; die Decke dagegen ist nicht bezogen, sondern weiß gestrichen und lackiert, und an den Fenstern werden statt der Springrouleaux Schiebegardinen angebracht sein. In allen Abteilen ist der Fußboden mit Linoleum belegt, auch sind in allen Abteilen zweckentsprechend Gepäcknetze vorgesehen.

Die äußerst kräftig gebauten und mit nachstellbarem Sprengwerk versehenen Wagen werden vierachsig gebaut sein und auf zwei Drehgestellen mit größerem Radstand als dem bisher gebräuchlichen ruhen, wodurch eine ruhige und stoßfreie Fahrt der Wagen gewährleistet sein

wird.

Auch wird alles erfüllt sein, was in Bezug auf die Sicherheit gefordert werden kann. Die Personenwagen werden mit einer durchgehenden auf sämtliche Räder wirkenden Luftsaugbremse, System Körting, ausgerüstet sein, und da bis zum Mai dieses Jahres auch sämtliche Tender und Packwagen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn mit dieser vom Lokomotivführer zu betätigenden Bremse versehen sein wird, wird die Bremsung des Zuges unabhängig von Schaffnern und Bremsern vom Lokomotivführerstand aus erfolgen. Mit dieser Einrichtung wird die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in Bezug auf Sicherheit an der Spitze aller Kleinbahnen stehen. Auch was die Standfestigkeit der Wagen anbelangt, so werden die neuen Personenwagen absolute Sicherheit bieten. Während die bisherigen Personenwagen für einen seitlichen Winddruck von 90 kg pro qm gebaut waren, ist bei den neuen Personenwagen der Berechnung ein seitlicher Winddruck von 100 kg pro qm zu Grunde gelegt. Das Wangengewicht ist daher auch verhältnismäßig hoch und wird rund 12 000 kg betragen. Wenn keine Lieferverzögerungen eintreten, werden diese von der Wagenbau-Aktien-Gesellschaft Wismar i. M. gebauten neuen Personenwagen an Stelle der jetzigen Personenwagen am 1. Mai in den regelmäßigen Zugverkehr eingestellt werden. Die alten Personenwagen werden dann mehr in Reserve gehalten werden und an Stelle der in letzten Jahren eingestellten Fakultativ-Wagen treten, welche je nach Bedarf als Personenwagen oder als gedeckte Güterwagen Verwendung gefunden hatten.

Es ist sicher zu erwarten, daß mit dieser weiteren Verbesserung der Betriebsmittel der Personenverkehr sich noch mehr heben wird, zumal die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, welche alsdann über 24 Personenwagen und 14 Fakultativwagen verfügen wird, nicht nur allen an sie herangetragenen Anforderungen, sondern selbst den verwöhntesten Ansprüchen gerecht wird.

Der ganze Fahrpark der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn wird vom Mai ab aus 22 Lokomotiven mit Tender, 24 Personenwagen, 14 Fakultativ-Personenwagen, 8 Gepäckwagen, 1 Postwagen und 625 Güterwagen bestehen, von welchen letzteren 4 Stück achtschsig für je 20 tons Ladegewicht gebaut sind.

Da die Verwaltung der Bahn z. Zt. auch die Doppelflanschräder gegen Einflanschräder auswechselt und diese Auswechslung in rund 4 Jahren vollendet sein wird, und dann sofort in mehreren Jahresraten der gesamte Oberbau, der heute rund 215 km in Betriebslänge aufweist, durch stärkere Schienen, die auf Hauptstrecken 19,75 kg Gewicht haben werden, ersetzt werden soll, so wird die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in einigen Jahren trotz ihrer schmalen Spur von 60 cm sich ebenwürdig an die Seite ihrer Schwesterbahnen stellen können, die sie heute bereits in Bezug auf die Betriebsleistungen größtenteils übertrifft."

Oben: Am 18. 10. 1958 gab es bei der DR keine 3. Klasse mehr. Die Lloyd-Werbung war im Wagen 960-202 durch eine für Farben und Lacke aus der volkseigenen Industrie abgelöst.

Mitte: Geschmückt für die Abschiedsfahrt war der Grobraum des Wagens 960-104 am 14. 6. 1969.

Unten: Aufsatz des Grove-Lüfters, 1. 6. 1969, Fotos: Günter Meyer

