

Wolf-Dietger Machel, Günter König

Die gedeckten Güterwagen 205" und 206" der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB)

Die Geschichte der beiden GGw 205 und 206 in zweiter Besetzung der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) ist in mehrfacher Hinsicht außerordentlich bemerkenswert, zumal bis heute die Herkunft beider Fahrzeuge nicht eindeutig geklärt werden konnte. Fest steht, daß die Wagen ursprünglich als Zweiachser geliefert wurden. Da das Ladegewicht mit nur 5000 kg festgelegt war, erhielten sie gemäß dem MPSB-Bezeichnungssystem die Nummern 273 und 274. Der Hersteller und das Lieferjahr sind bis heute nicht bekannt geworden.

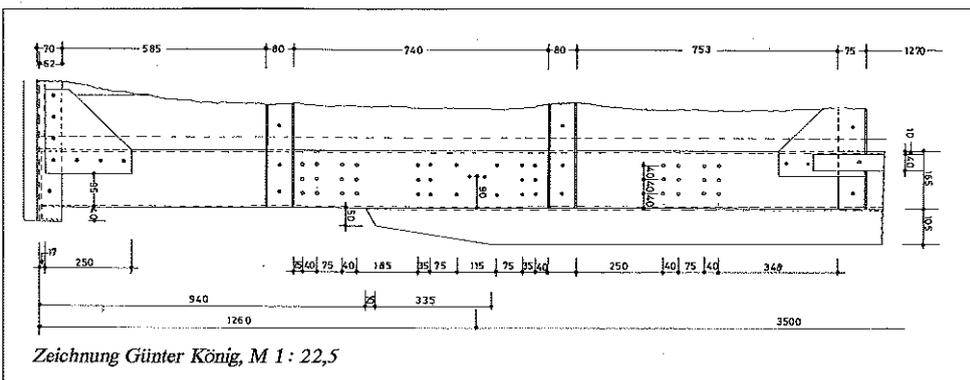
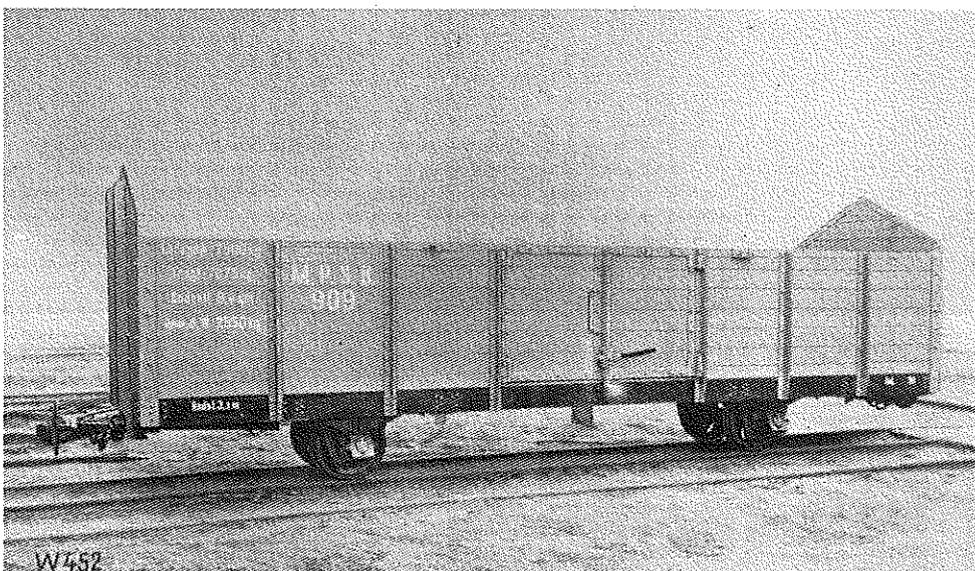
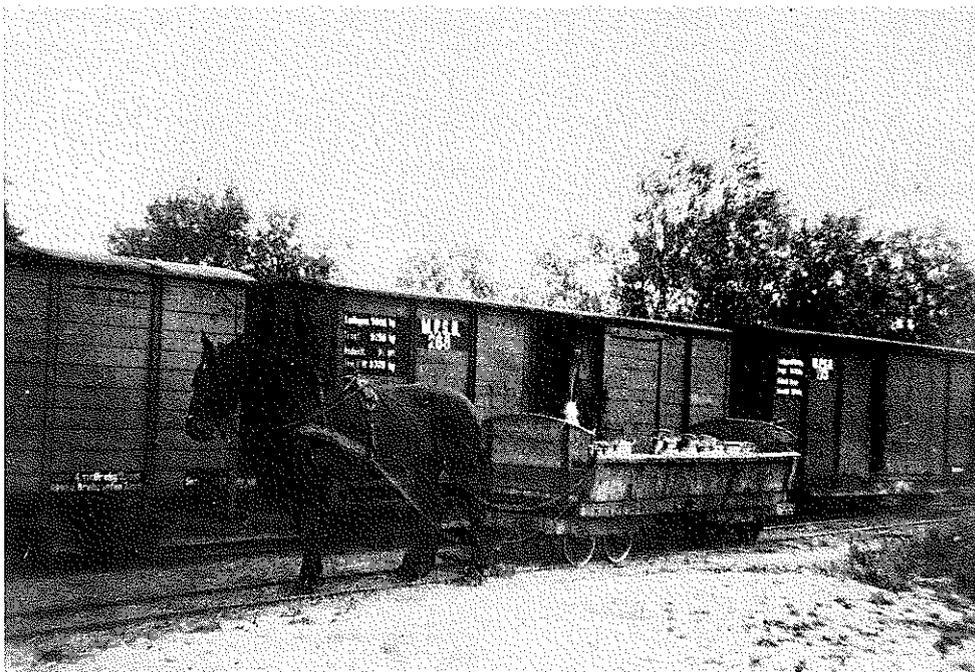
Auffallend ist jedoch die Übereinstimmung des Rahmens mit denen der offenen Güterwagen der neunhunderter Serie, die 1925 von der Waggonfabrik Niesky geliefert wurden. Da bis heute keine kompletten Betriebsmittelverzeichnisse der MPSB aufgetaucht sind, können lediglich einige Angaben aus den Unterlagen der DR zu Rate gezogen werden. Demnach entstand der Wagen 205" 1925 und der Wagen 206" 1912 in der MPSB-Hauptwerkstatt Friedland (HW).

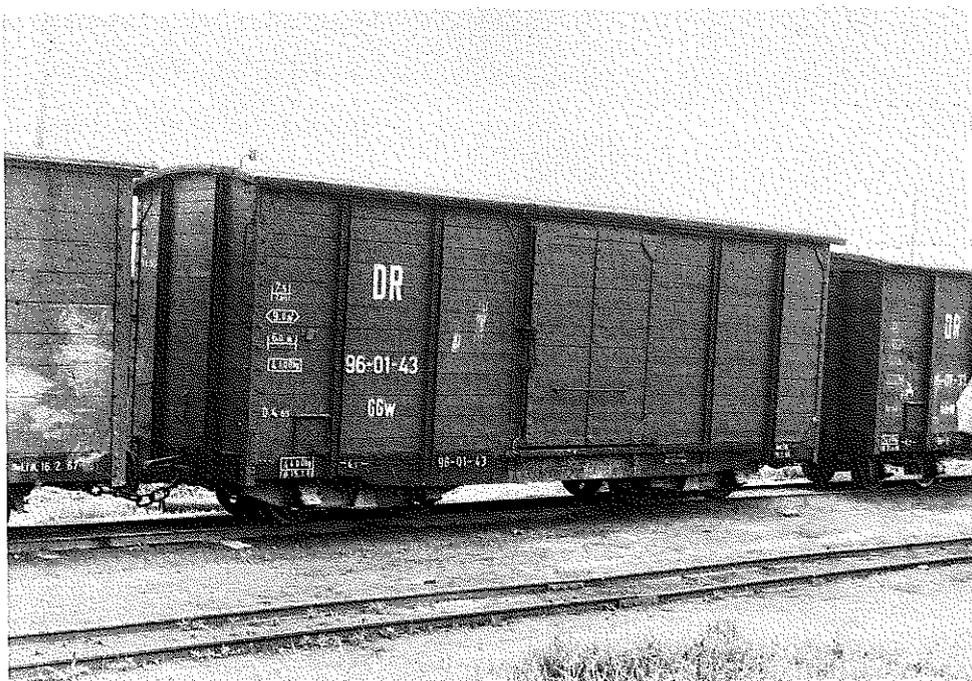
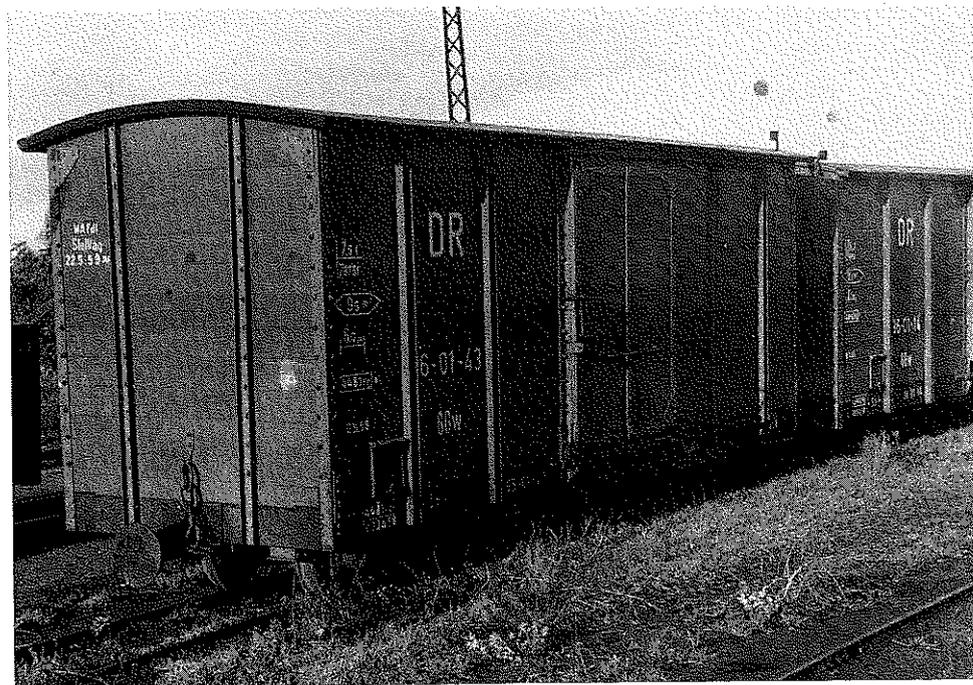
Letzteres Baujahr dürfte jedoch mit Sicherheit falsch sein, da es sich eindeutig auf einen der 19 (nach Geschäftsbericht 20 Wagen) im Jahre 1914 von der Waggonfabrik Wismar für die MPSB gelieferten Wagen 188 bis 206 bezieht. Die beiden aus dem Jahre 1914 stammenden Wismar-Wagen 205 und 206 wurden zu einem bislang ebenfalls unbekanntem Zeitpunkt in die Gepäckwagen 66 und 68 umgebaut, die sich heute bei der Parkeisenbahn Berlin (Nummer 66) und der Dampfkleinbahn Mühlenstroth befinden.

Ob die beiden Zweiachswagen jedoch überhaupt von der HW Friedland gebaut wurden, scheint fraglich. Die Bauart der Gw 273 und 274 deutet auf die Herstellung in einer Waggonfabrik hin. Zwar hat auch die HW Friedland eine ganze Reihe von Wagen neu gebaut, doch wurde hier z. B. bei den Wagenkastenstreben und den Türrahmen meist Holz verwendet, während die beiden Wagen mit eisernen Streben und Türrahmen versehen waren. Ein Foto vom 3. Juli 1934 zeigt den Wagen 273 noch als Zweiachser. Die bereits erwähnten 20 Ow der Nummernreihe 900 ff wurden 1935 in Vierachser umgebaut. In dieser Zeit dürften auch die Wagen 273 und 274 mit je zwei zweiachsigen Drehgestellen ausgerüstet worden sein. Da das Ladegewicht nun auf 7500 kg erhöht werden konnte, erhielten beide Wagen die freien Nummern 205 und 206 in zweiter Besetzung. Mit diesen Nummern kamen die Wagen zur DR.

Oben: Trotz gleicher Spurweite müssen die Milchkannen umgeladen werden - von der Feldbahn auf die öffentliche Kleinbahn. Hinten steht Wagen 273 noch auf 2 Radsätzen, erst später wird er auf Drehgestelle umgebaut und entsprechend in 205" umgenummert. Den Wagen 268 gibt es auch noch - als DKBM 48 in Gütersloh-Mühlenstroth. Milchanschluß in Jatzke, 3. 7. 1934, Foto: Jürgens

Mitte: Offener Güterwagen MPSB 909 mit gleichem Rahmen wie Wagen MPSB 205" und 206", Werkfoto Niesky, 1925, Slg. Klaus Jünemann





Im Umzeichnungsplan von 1950 waren für sie die Nummern 6.205 und 6.206 vorgesehen. Im Rahmen der zentralen Umzeichnung aller DR-Güterwagen mit sechsstelligen Wagennummern ab 1951 bekamen sie die Bezeichnung 96-01-43 und 96-01-22. Wann die Umzeichnung an den Wagen selbst vorgenommen wurde, ist bis jetzt nicht bekannt, doch sind nach Aussagen älterer Friedländer Eisenbahner noch Mitte der fünfziger Jahre Wagen im MPSB-Grau und alter Nummer herumgefahren. 1956 wurde der Wagen 205" in Friedland generalüberholt, wie ein Schild am Langträger ausweist. Weitere Werkstättenaufenthalte sind für den Wagen 96-01-43 bekannt vom 22. bis 25. März 1957, am 23. April 1958 und vom 29. Juni bis zum 3. Juli 1959. Für den Wagen 96-01-22 gelten die Daten: 31. Mai bis 3. Juni 1957, 14. bis 19. Mai 1958 und 3. bis 13. April 1959. Am 21. Oktober 1969 wurden die Wagen offiziell von der DR ausgemustert.

Die letzten Untersuchungen fanden am 15. Juli 1968 für den Wagen 96-01-43 und am 31. Oktober 1967 beim Wagen 96-01-22 statt. Der ehemalige 205" wurde am 4. Dezember 1970 an die Außenstelle Friedland des Oberbauwerkes Eberswalde abgegeben. Zusammen mit einem Wismar-GGW und einem älteren 7,5-t-GGW wurde er hinter dem Normalspurlokschuppen in Friedland ohne Drehgestelle aufgestellt. Dort blieb er als Lagerschuppen für Gleisbaugeräte bis heute erhalten.

Der ehemalige Wagen 206" wurde nach 1969 verkauft und nicht, wie bisher in mehreren Veröffentlichungen angegeben, dem Museumszug in Friedland beigestellt. Anfang September 1992 stand der Wagenkasten noch in Friedland am Ortsausgang Richtung Anklam. Sein Zustand ist allerdings äußerst schlecht. Für den Museumszug blieb der 1914 gebaute Wismar-Wagen 96-01-32 (ex MPSB 196) erhalten, der von 1971 - 1973 als Kleinbahnmuseum in Friedland aufgestellt war.

Die Langträger bestehen aus 165 mm hohen U-Profilen und die U-Stirnträger aus solchen von 200 mm Höhe. Allem Anschein nach sind auch die ursprünglich für die Federaufhängung und später für die Aufnahme der Drehpfannen verwendeten Querträger U-Profile, vermutlich mit einer Höhe von 165 mm. Zur Verstärkung des Rahmens gegen Durchbiegung ist ein 105 mm hohes L-Profil an den Langträger angeietet.

Die Wagen hatten anfänglich Blattfedern. Nach den am Rahmen noch erkennbaren Löchern der Nieten für die ursprünglichen Querträger lagen diese wohl 960 mm auseinander, was auf eine Länge der Blattfedern von ca. 800 mm schließen läßt. Die später untergesetzten Drehgestelle entsprachen weitgehend der Bauart Wismar. Als Zweiachser wie auch als Vierachser hatten die Wagen Gleitlager erhalten.

Die Zug- und Stoßvorrichtungen bestanden aus dem bei der MPSB üblichen gefederten Mittelpuffer mit außen liegender Balancierkupplung. Bremsvorrichtungen waren an beiden Wagen nicht vorhanden.

Oben: DR 96-01-22, Anklam, 28. 5. 1969

*Mitte: DR 96-01-43, Friedland, 10. 1958,
2 Fotos: Günter Meyer*

Unten: Derselbe Wagen, Foto: Klaus Kieper

Der hölzerne Wagenkasten war mit L-Profilen 70 x 70 mm an den Kastenecken, L-Profilen 75 x 45 mm an den Wagentüren und U-Profilen 80 x 45 mm am Rahmen angenietet. Unmittelbar unterhalb des Daches befand sich ein 75 mm hohes um den ganzen Wagenkasten umlaufendes Flacheisen. Die Wandstärke der Seitenwände beträgt 15 mm. Die lichte Türöffnung mißt 1270 mm. Das Dach ruht neben den Stirnwänden auf insgesamt sieben Dachspriegeln 50 x 50 mm.

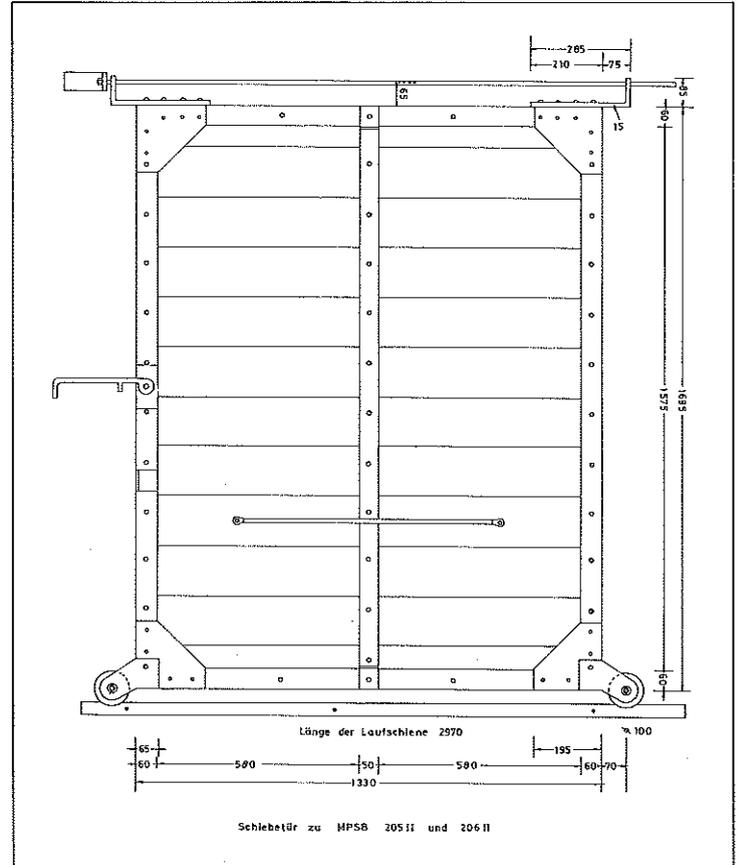
Das Wagengewicht des Wagens 273 betrug gemäß Wagenanschrift 3510 kg. Für den Wagen 274 liegen keine Angaben vor. Nach dem Umbau liegen die Wagengewichte bei 4480 kg (Wiegedatum 23. April 1958), bzw. 4400 kg (Wiegedatum 15. Juli 1968) für den Wagen 96-01-43 und 4590 kg (Wiegedatum 31. Oktober 1967) beim Wagen 96-01-22.

Das Ladegewicht lag ursprünglich bei 5000 kg, die Tragfähigkeit bei 5250 kg. Nach dem Umbau zu Vierachsern wurde das Ladegewicht auf je 7500 kg und die Tragfähigkeit auf je 7875 kg erhöht. Die Ladefläche beträgt 10,4 qm, der Rauminhalt 20,0 cbm.

Es ist erfreulich, daß dieser Wagen am 21. 12. 1992 zur Parkeisenbahn Berlin kam und nun museal erhalten wird. Der Umstand, daß der Wagen als Zweiachser wieder hergerichtet werden könnte und damit der Bau von Drehgestellen entfallen kann, sollte auf jeden Fall die Entscheidung zum Erhalt des ansonsten noch recht gut erhaltenen Wagen 96-01-43 erleichtern.

Bedanken möchten wir uns bei den Herrn Jünemann, Berlin und den Herren Neumann und dem ehemaligen Leiter der DR-Werkabteilung Friedland Segebrecht, beide aus Friedland, sowie bei den Bediensteten der Außenstelle Friedland des Oberbauwerks Eberswalde für die freundliche Unterstützung bei den Recherchen.

Quellenangaben:
Wagenbuch der WA Friedland,
Wagenverkaufsliste der Verwaltung Wagenwirtschaft in der Rbd Greifswald von 1971,
Machei: Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, Berlin (Ost) 1984,
Machei: Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, Sonderausgabe der Friedländer Heimatblätter, Friedland 1992



Rechts: Zeichnung Günter König, M 1 : 22,5

Unten: Zeichnungen Günter König, M 1 : 87

