

Wolf-Dietger Machel

Die Fakultativwagen der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn

Über die wohl bekannteste deutsche 600-mm-Bahn, die ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn AG (MPSB), wurde schon viel geschrieben. So auch in Heft 2/1981 der DME. Wenig bekannt dürfte allerdings die außerordentlich wechselvolle Entwicklung jener Fakultativwagen sein, die die MPSB in den Jahren 1909 und 1911 beschaffte. Ohne Übertreibung kann bereits an dieser Stelle gesagt werden, daß es sich dabei um eine Fahrzeugserie handelt, die die bewegteste und bemerkenswerteste Wagengeschichte bei den deutschen Schmalspurbahnen aufweist und sogar über den europäischen Kontinent hinausgeht. Grund genug, darüber im folgenden ausführlich zu berichten.

Beschaffung und Beschreibung

Für den wahlweisen Reise- und Stückgutverkehr benötigte die MPSB sogenannte Fakultativwagen. Die ersten 8 Fahrzeuge wurden von der Fabrik für Feld- und Kleinbahnmaterial Glässing & Schollwer, Berlin, im Jahre 1909 geliefert und erhielten die Nummern 31 bis 38. Zwei Jahre später folgten 6 weitere Fakultativwagen vom selben Hersteller. Es ist naheliegend, daß die mit den Nummern 39 bis 44 bezeichneten Wagen vor allem in Vorbereitung der im Einzugsbereich der MPSB 1911 stattgefundenen Kaisermanöver benötigt wurden, an denen übrigens auch Kaiser Wilhelm II. teilnahm und dabei die MPSB kennengelernt haben dürfte.

Die Fakultativwagen entsprachen in den Abmessungen einer 1907/08 ebenfalls von Glässing & Schollwer für die MPSB gebauten Güterwagenserie der Gattung GGw. Sämtliche Fahrzeuge hatten 720 mm lange Plattformen erhalten, von denen man durch eine 600 mm x 1750 mm große Drehtür das Wageninnere erreichen konnte. In der Plattformtür befand sich ein kleines rundes Fenster, von dem man jedoch nicht weiß, ob es bereits von Anfang an existierte.

Außerdem war auf der Plattform ein Klappsitz für den Bremser befestigt. Für den Einsatz im Reiseverkehr waren je Längsseite 2 kleine Fenster mit den Abmessungen 400 mm x 615 mm vorhanden. Dienten die Fahrzeuge dem Güterverkehr, konnten die Fenster durch Klappen verschlossen werden. Auf der Innenseite des Ladens war jeweils eine »3« (für dritte Klasse) aufgemalt. War der Laden geöffnet, wurde für die Reisenden die Klassenbezeichnung von außen sichtbar.



Wurden die Fahrzeuge für den Güterverkehr genutzt, bediente man sich zur Be- und Entladung der seitlichen Schiebetüren. Die Ladeöffnungen waren jeweils 1100 mm x 1760 mm groß. Bis auf die L-förmigen Eckprofile (70 x 80 mm) bestand der gesamte Wagenkasten aus Holz wie auch die äußeren, 80 mm x 80 mm großen Streben, die man mit dem Rahmen verschraubt hatte. Als Sitzbänke dienten Klappsitze bzw. einfache Brettergestelle. Letztere konnten leicht entfernt werden. Beleuchtung und Heizung waren nicht vorhanden. Den Rahmen bildeten zunächst die beiden äußeren 70 x 210 mm großen U-Profile. Die Kopfstücke waren 80 x 250 mm groß. Über den Drehstellen befanden sich quer angeordnet - U-Profile, die 195 mm weit auseinander lagen und in deren Mitte je ein Drehzapfen verankert war.

Die 1500 mm langen Fachwerkdrehgestelle setzten sich aus 2 Seitenteilen zusammen, die in der Drehstellmitte mit einer 160 mm breiten Verbindung zusammengehalten wurden. An dieser Verbindung waren auch die Aufhängungen für die beiden je Radsatz vorhandenen Bremsklötze befestigt. Jedes Drehgestell hatte siebenblättrige Tragfedern erhalten, deren gestreckte Längen jeweils 450 mm betragen. Untereinander waren die Federn pro Seite mit einem Ausgleichshebel verbunden. Die Bremsvorrichtung bestand aus einer Handbremse, die auf beide Drehgestelle wirkte. Es liegt nahe, daß alle Wagen ursprünglich Zug- und Stoßvorrichtungen mit innenliegendem Balancier erhielten, einer Konstruktion, die in ähnlicher Weise auch bei der Anklam - Lassaner Kleinbahn üblich war.

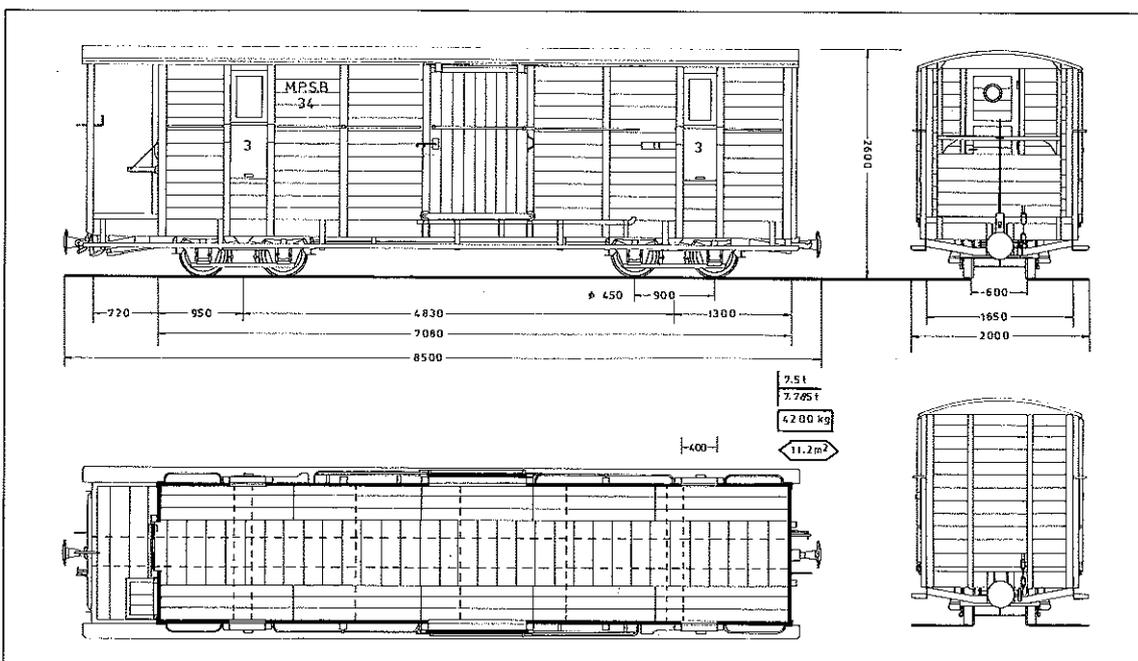


Foto oben: Die Fakultativwagen 32 (links) und 34 (rechts) in einer Reisezuggarntur in den 30er Jahren im MPSB-Bahnhof Friedland. Gut zu erkennen ist die »3« auf den Klappen, die im Einsatz als Güterwagen die Fenster verschließen.
Foto: Lokf. Heuer, Repro: G. Meyer

Zeichnung des Fakultativwagens 34 in der Ursprungsausführung. Baugleich waren die Wagen 32, 33 und 35 bis 44. (Maßstab der Zeichnungen: 1 : 87)
Zeichnung: Günter König

Fahrzeugeinsatz

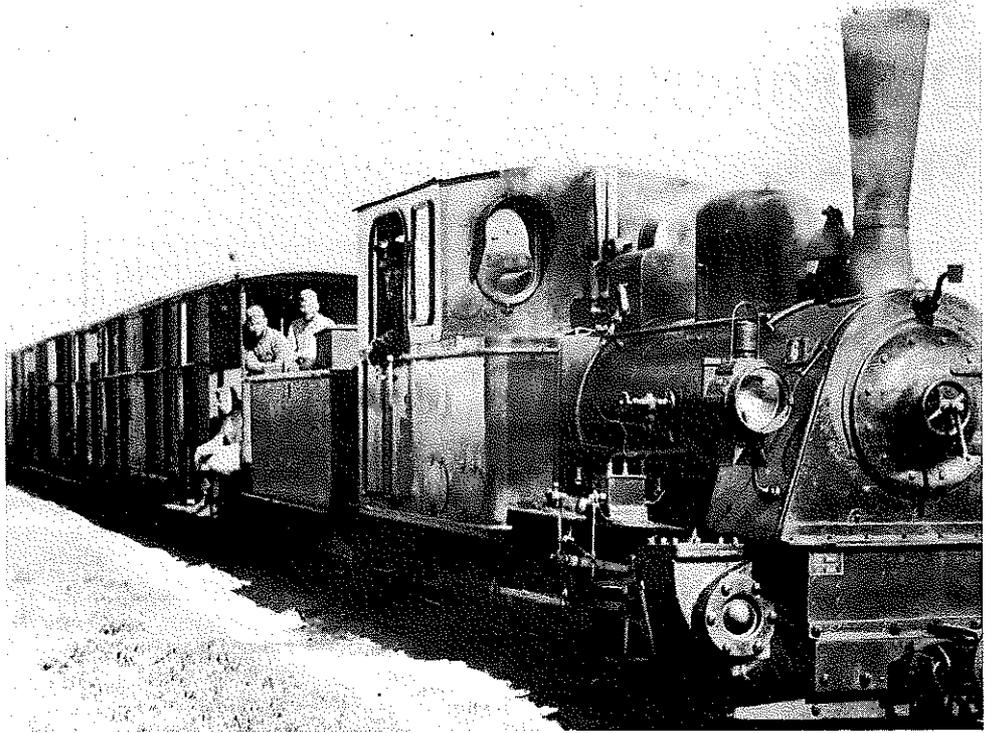
Einige aus der Zeit bis 1945 vorhandene Fotos be- weisen den gelegentlichen Einsatz der insge- samt 14 Fahrzeuge bei der MPSB. Bei einem Bombenangriff auf Anklam am 4. August 1944 wurden nicht nur Gleisanlagen des MPSB-Bahn- hofs und das Empfangsgebäude, sondern auch mehrere Wagen beschädigt. Darunter befanden sich die Fakultativwagen 31 und 34 sowie 39 und 40, deren Wagenkästen total abbrannten. Die Fahrgestelle dieser Wagen blieben jedoch er- halten.

Die verbliebenen 10 Fakultativwagen wurden nach Übernahme der MPSB durch die Deutsche Reichsbahn (DR) zunächst ausschließlich für den Personenverkehr genutzt.

Friedland - Berlin - Mühlenstroh

Für den Betrieb der 1948/49 auf der Trasse der ehemaligen 750-mm-spurigen »Demminer Kleinbahnen Ost in 600-mm-Spur aufgebauten Strecke Jarmen Nord – Schmarsow wurden u. a. die Wagen 33, 38 und 43 im Lokbahnhof Jar- men beheimatet. Anfallende Revisionen konnten hier vorgenommen werden. Lediglich Hauptun- tersuchungen und Generalreparaturen über- nahm die frühere MPSB-Hauptwerkstatt Fried- land, die inzwischen als Werkabteilung (WA) zum damaligen Raw Malchin gehörte. Da weder Jarmen noch Schmarsow über Anschlüsse zur Regelspurbahn verfügten, wurden die Wagen zu diesem Zweck auf Straßenfahrzeugen bis zum 8 km von Jarmen entfernten Bahnhof Tutow und von dort mit der DR über Demmin und Neubrandenburg nach Friedland gebracht.

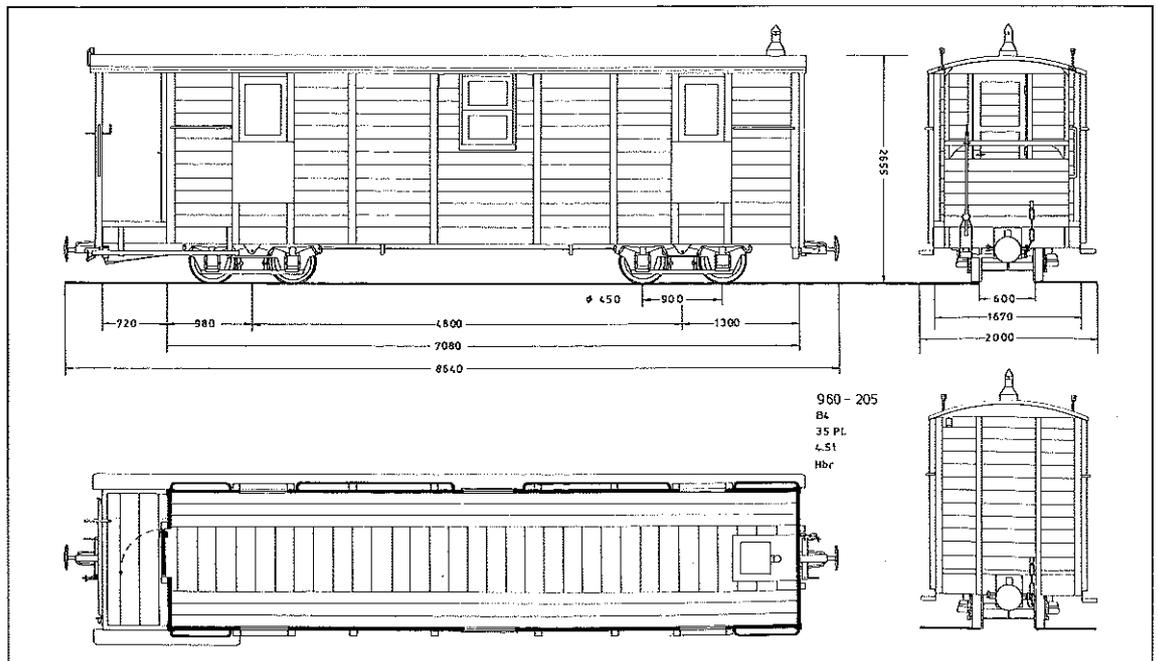
Da alle Jarmener Wagen nur im Personenver- kehr zum Einsatz kamen, baute man u. a. die seitlichen Schiebetüren allmählich aus und er- setzte sie durch je ein Fenster. Die im Fahrgast- raum vorhandenen Klappsitze wurden durch Holzgestühl ersetzt. Außerdem erhielten die Wa- gen eisene Öfen, später außerdem elektrische Be- leuchtung.



oben: Ein Truppentransport der Wehr- macht gegen Ende der 30er Jahre. Deutlich sind hinter der Lokomoti- ven 6" (C1 n2t mit Wassertender, Jung 1911/1639) einige Fakultativwa- gen erkennbar. Foto: Lokf. Hartmann, Repro: Günter Meyer

Mitte: Der ehemalige Fakultativwa- gen 33 gehörte bei der DR mit der Nummer 960-205 zum Reisezugwa- genpark. Am 4. Dezember 1958 dien- te das Fahrzeug in Jarmen Nord als Mannschaftswagen für den Strecken- demontagezug. Foto: Günter Meyer

unten: Bereits umgebauter Fakultativ- wagen 33 als 6.033 bzw. 960-205. Die seitlichen Schiebetüren wurden ausge- baut und durch je ein Fenster ersetzt. Zeichnung: Günter König





Noch vor Stilllegung der Strecke Jarmen Nord – Schmarsow im Jahre 1958 hatte der Wagen 960-207 (ex 43) in Friedland einen völlig neu aufgebauten Wagenkasten mit senkrecht befestigter Lattenverkleidung, die ursprünglich bei allen 14 Wagen waagrecht verlief, erhalten. Das Fahrzeug kam aber nicht mehr nach Jarmen zurück. Auch die Wagen 960-205 (ex 33) und 960-206 (ex 38) wurden 1958 wieder nach Friedland umgesetzt. Ebenfalls einen neu aufgebauten Wagenkasten erhielt Mitte 1962 der Wagen 960-206, der sogar mit Stahlblech verkleidet wurde. Damit war den Fahrzeugen 960-206 und 960-207 kaum noch anzusehen, daß es sich hierbei um ehemalige Fakultativwagen gehandelt hat.

Von 1962 bis 1965 wurden die 3 Wagen an die Pioniereisenbahn Berlin abgegeben. Nach und nach kamen sie hier zum Einsatz. In den 60er Jahren sind die Wagenkästen im Raw Berlin-Schöneweide noch einmal völlig umgebaut bzw. neu aufgebaut worden, erhielten pro Längsseite 5 breite Fenster und Stahlblechverkleidung.

Die Fahrzeuge waren bis in die 70er Jahre im Einsatz, wurden dann allmählich ausgemustert bzw. für Arbeitszwecke weiter genutzt.

Der Wagen 906-206, jetzt 6.204, diente in Berlin viele Jahre Reserve- bzw. Arbeitszwecken und wird heute als „Salonwagen“ für Fahrten mit einer betriebsfähigen Dampflokomotive bei der Pioniereisenbahn Berlin vorgehalten und von Eisenbahnfreunden gepflegt.

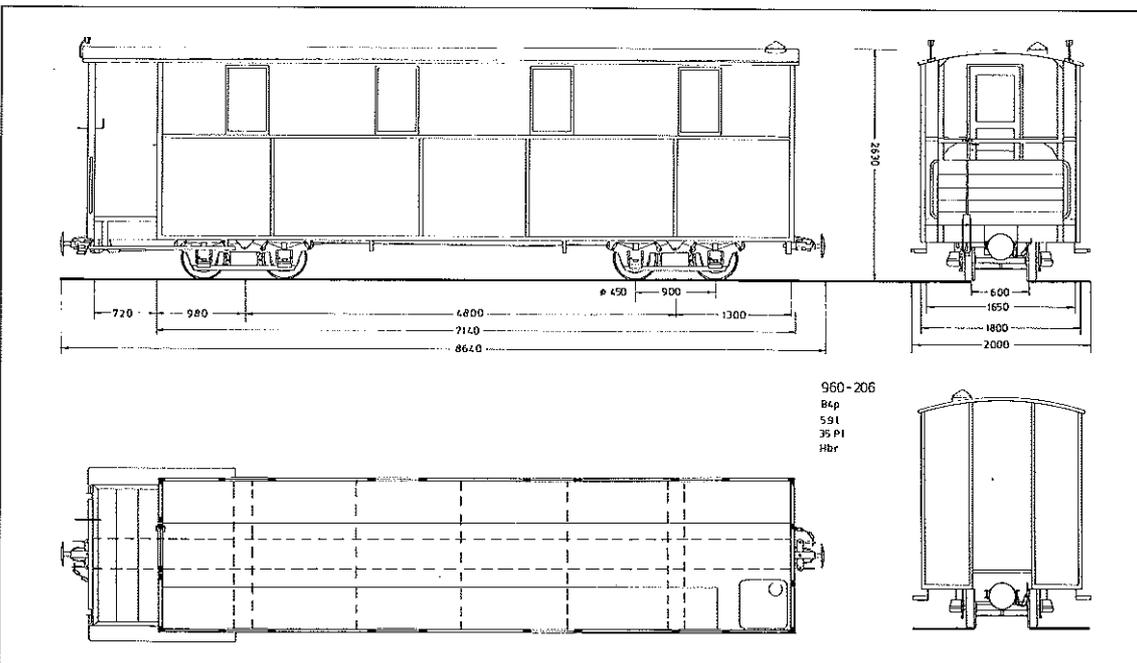


Bilder und Zeichnung auf dieser Seite zeigen die Veränderungen, die der Fakultativwagen MPSB-38 als DR-6.038 bzw. 960-206 durchlief. Er ist heute als Salonwagen PE-6.204 in Berlin vorhanden.

oben: Am 15. Oktober 1958 verkehrte er im PmG 1289 nach Schmarsow. Der Zusatz »Gwd« hinter der Wagennummer entsprach nicht den Umzeichnungsvorschriften von 1958 und hätte entfallen müssen, was aber offensichtlich aus örtlicher Unkenntnis nicht geschah.
Foto: Günter Meyer

Mitte: Im Auftrag der Werkabteilung Friedland wurde von einem Fotografen diese Aufnahme im Jahre 1962 angefertigt. Es liegt nahe, daß der Wagen 960-206 schon in Vorbereitung der Abgabe an die Pioniereisenbahn Berlin neu aufgebaut wurde, denn Bedarf für ein derartiges Fahrzeug bestand zu diesem Zeitpunkt auf dem Friedländer Schmalspurnetz nicht mehr.
Foto: Karl Hippler

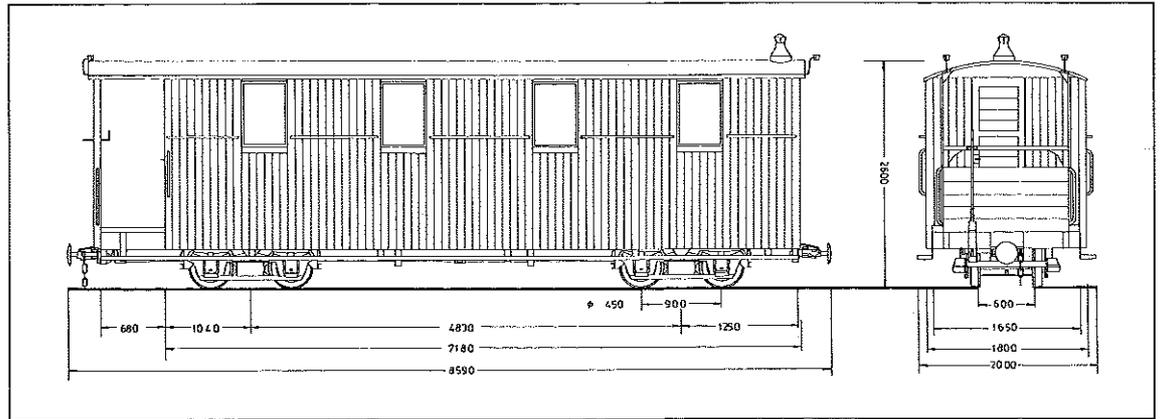
unten: Aussehen des Wagens 960-206 ab 1962
Zeichnung: Günter König



Die Abbildungen auf dieser Seite dokumentieren den Wandel des ehemaligen Fakultativwagens MPSB-43, DR-6.043 bzw. 960-207, PE-6.201 zum heutigen DKBM-26.

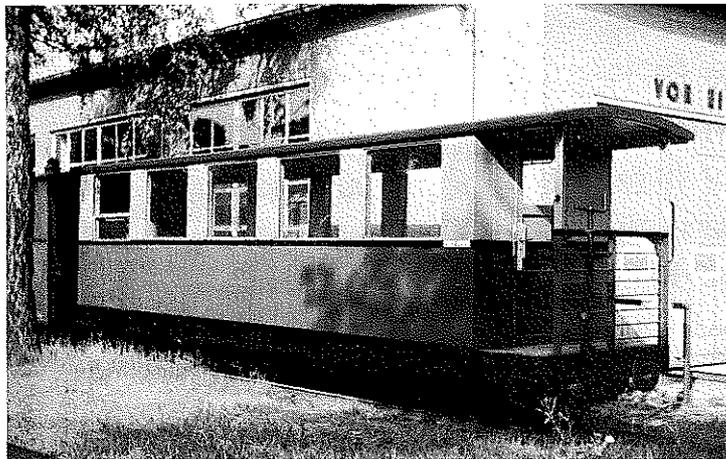
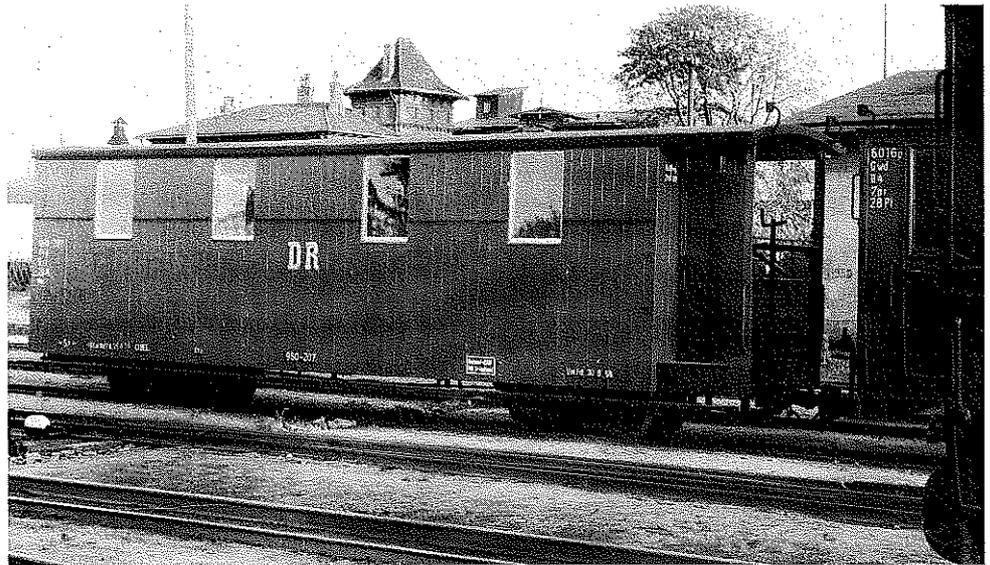
oben: Ebenfalls nach Umbaumuster der WA Friedland entstand der nicht mit Stahlblech verkleidete Wagenkasten.
Zeichnung: Günter König

rechts: Auf der Strecke Jarmen Nord - Schmarow nicht mehr benötigt, kam der Wagen auf dem Friedländer Schmalspurnetz nur noch gelegentlich zum Einsatz.
Foto: Günter Meyer

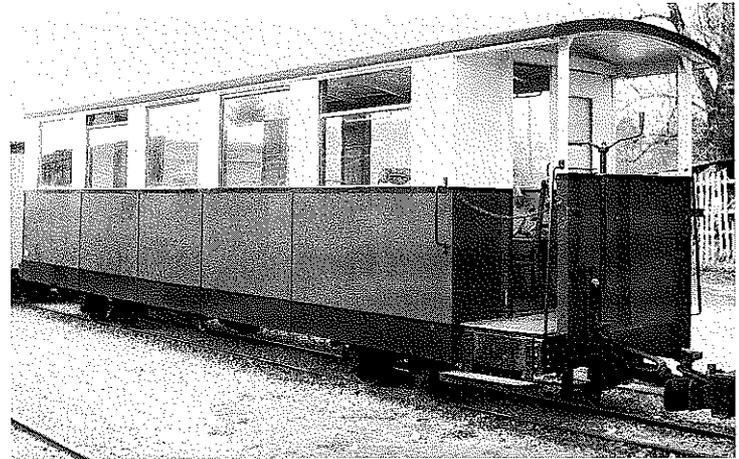


Der Wagenkasten vom 960-207, später 6.201, wurde am 26. Dezember 1987 an die Dampfkleinbahn Mühlenstroth (DKBM) verkauft. Dort erhielt er die Nummer 26 und ist 1988 mit Drehgestellen ehemaliger Brigadewagen einsatzfähig hergerichtet worden.

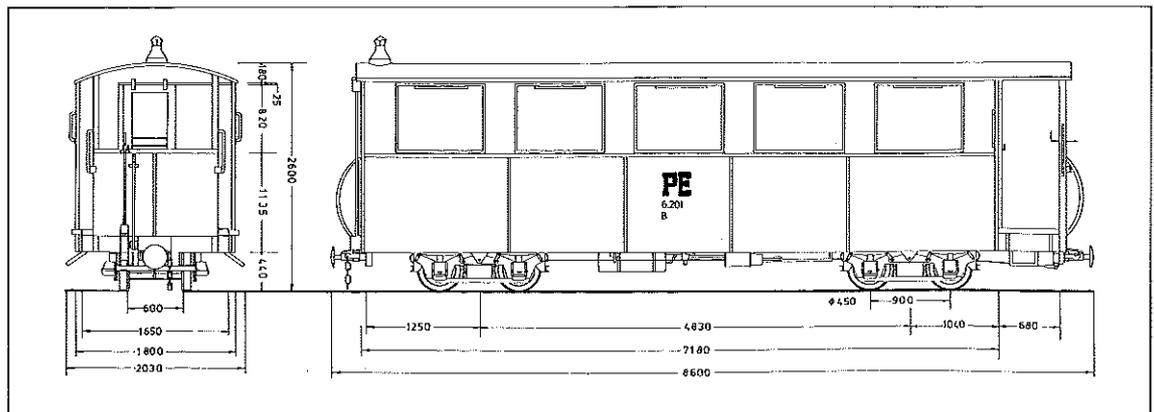
Damit existieren 2 ehemalige Fakultativwagen der MPSB, die in ihrer bewegten Geschichte zweimal völlig neu aufgebaut wurden. Von den beiden Ursprungsfahrzeugen blieben lediglich Rahmen und Drehgestelle übrig.



1965 stand der Wagen ohne Nummer noch mit Holzverkleidung mit geänderter Fensteranordnung und in Farbgebung der Berliner S-Bahn lackiert auf den Gleisen der Pioniereisenbahn Berlin.
Foto: Lothar Nickel



In diesem Zustand gelangte das Fahrzeug ohne Drehgestelle 1988 nach Mühlenstroth. Dort erhielt er Drehgestelle von ehemaligen Brigadewagen.
Foto: Klaus Jördens



Im Raw Berlin-Schönevide wurde das Fahrzeug mit Stahlblech verkleidet.
Zeichnung: Günter König

Friedland - Waldeisenbahn Muskau

Die anderen von der DR im Jahre 1949 übernommenen 7 Fakultativwagen verblieben zunächst auf dem Streckennetz der ehemaligen MPSB. Eingesetzt waren sie ab 1951 zwischen Ferdinandshof und der „Siedlungsweiche“, da die Torfstechereien bei Mariawerth und Rimpau neue Bedeutung erlangten und sich dabei ein Werkverkehr zur Beförderung der Arbeiter als dringend erforderlich erwies. Die Züge bestanden meist aus 2 Fakultativwagen, die von einer kleinen Diesellokomotive gezogen wurden. Als dann im Jahre 1955 der Torfabbau eingestellt wurde, konnte man auf die dreimal täglich verkehrenden Werkszüge verzichten.

Für die 7 Fakultativwagen gab es nun keine Einsatzmöglichkeiten mehr; sie sollten abgegeben werden. Zunächst war beabsichtigt, 4 Wagen - die Nummern sind nicht bekannt - für eine in Erfurt projektierte Pioniereisenbahn umzusetzen, die jedoch nicht zustande kam.

Bedarf an derartigen Fahrzeugen hatte aber die seit 1951 von der DR betriebene Waldeisenbahn Muskau (WEM). Über die zuständigen Verwaltungen der Wagenwirtschaft in den Reichsbahndirektionen Greifswald und Cottbus wurde

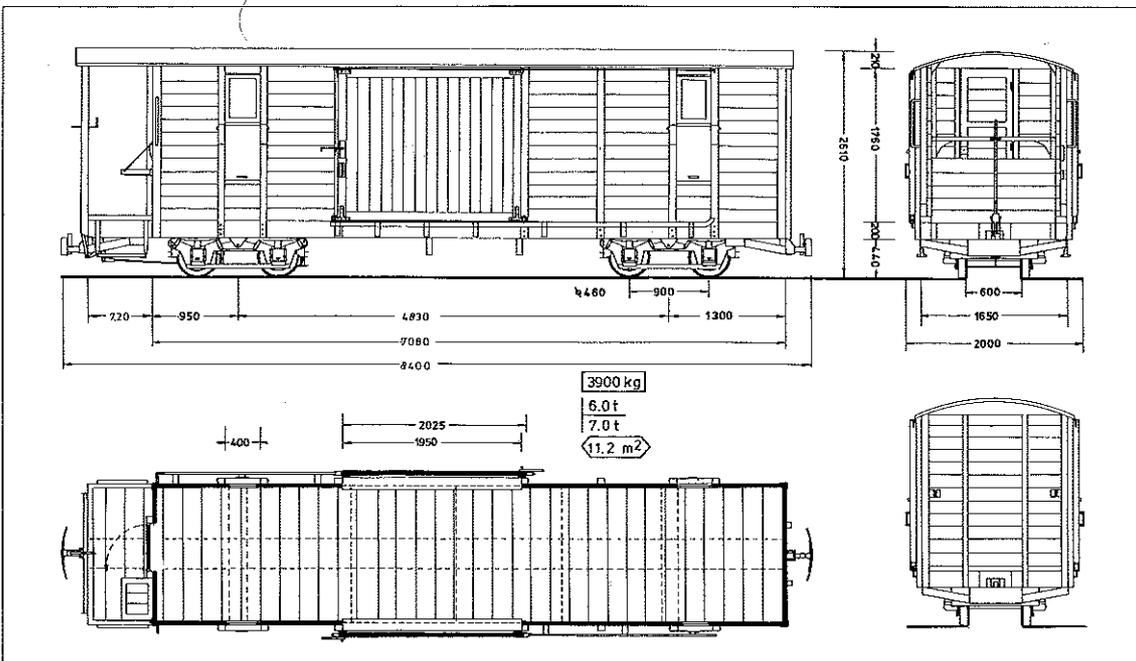
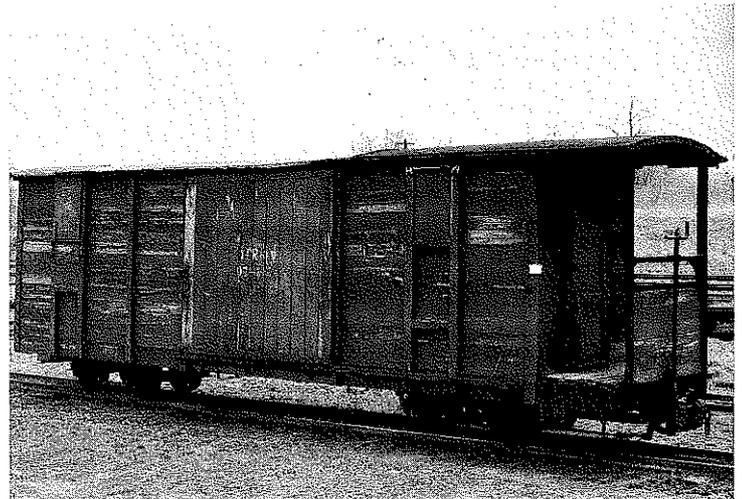
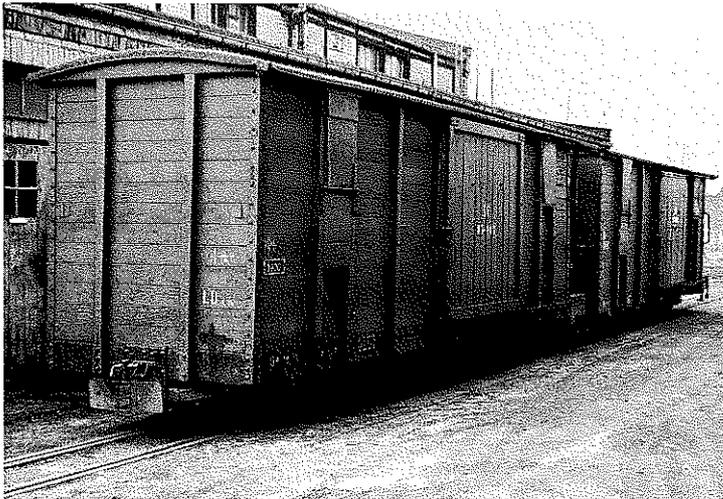
die Umsetzung der 7 Fahrzeuge veranlaßt. Nach den derzeitigen Erkenntnissen geschah dies im Jahre 1957.

Bei der WEM dienten die mit den Inventarisierungsnummern 07-005 bis 07-011 erfaßten Wagen dem Transport von Zellulose vom Verladeschuppen in Bad Muskau zur Papierfabrik Köbeln. Die ursprünglich an den Seitenwänden vorhandenen Schiebetüren baute man in der WEM-Werkstatt aus und ersetzte sie durch größere. Ebenso verschwanden die im Wageninneren befindlichen Sitzgelegenheiten zur Personenbeförderung. Die vorhandenen Zug- und Stoßvorrichtungen tauschte man durch die bei der WEM üblichen aus. Die Eisenbahner bezeichneten diese Fahrzeuge als „Bauart Kömag“. 1977 wurden der Zellulosetransport eingestellt und die Wagen abgestellt.

Alle 7 Fahrzeuge blieben erhalten und sind bis auf ein Fahrzeug, das heute in Weißwasser Traditionszwecken dient, an Museumsbahnen oder ausländische Interessenten verkauft worden. Ob in Mühlenstroh, Deinste oder bei der Schinzacher Baumschulenbahn in der Schweiz: Die Fahrzeuge ergänzen den jeweils vorhandenen Museumswagenpark sinnvoll und erregen bei den Besuchern lebhaftes Interesse.

MPSB-Fakultativwagen bei WEM

- 07-005 Glässig & Schollwer 1909
um 1957 ex DR (MPSB 32 oder 35)
7. 1978 an VEB Metallaufarbeitung Krauschwitz
1. 8. 1986 an DMV-AG Weißwasser
- 07-006 Glässig & Schollwer 1911
um 1957 ex DR (MPSB 41, 42 oder 44)
7. 1978 an DFKM, Deinste, 27
1983 abgestellt
- 07-007 Glässig & Schollwer 1909
um 1957 ex DR (MPSB 36)
12. 1977 an Schinzacher Baumschulenbahn
- 07-008 Glässig & Schollwer 1911
um 1957 ex DR (MPSB 41, 42 oder 44)
7. 1978 an DFKM, Deinste, 28
1979 Rottengerätewagen
- 07-009 Glässig & Schollwer 1909
um 1957 ex DR (MPSB 32 oder 35)
vor 7. 78 an VEB Metallaufarbeitung Krauschwitz
7. 1978 mit 07-005 getauscht
über K. Arnholdt, Buchholz nach Übersee verk.
- 07-010 Glässig & Schollwer 1909
um 1957 ex DR (MPSB 37)
12. 1977 an Schinzacher Baumschulenbahn
- 07-011 Glässig & Schollwer 1911
um 1957 ex DR (MPSB 41, 42 oder 44)
18. 10. 77 an DKBM, 47



oben links: Ein ehemaliger MPSB-Fakultativwagen als 07-007 und ein weiterer abgestellt auf dem Betriebsbahnhof Krauschwitz der WEM am 17. Februar 1977
Foto: Tischler

oben rechts: Der ehemalige MPSB-Fakultativwagen WEM 07-008 am 12. April 1987 bei der Vereinigung ›Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum e. V.‹ in Deinste
Foto: Regine Meier

Die zur WEM umgesetzten ehemaligen Fakultativwagen der MPSB erhielten in der betriebseigenen Werkstatt breitere Türen.
Zeichnung: Günter König

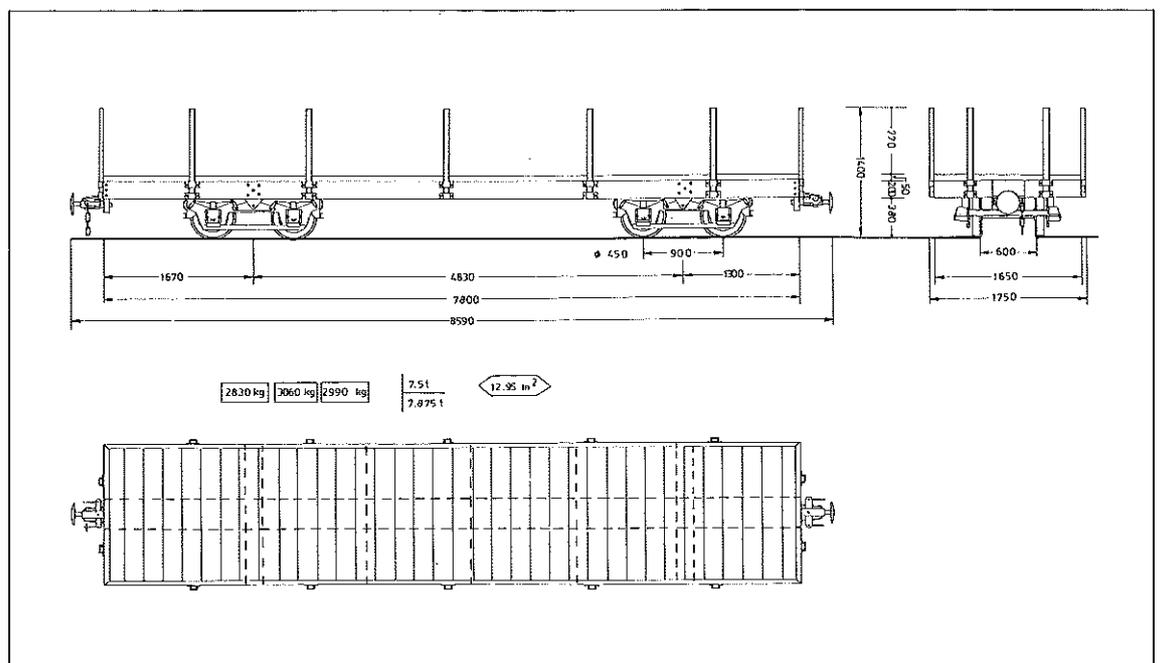
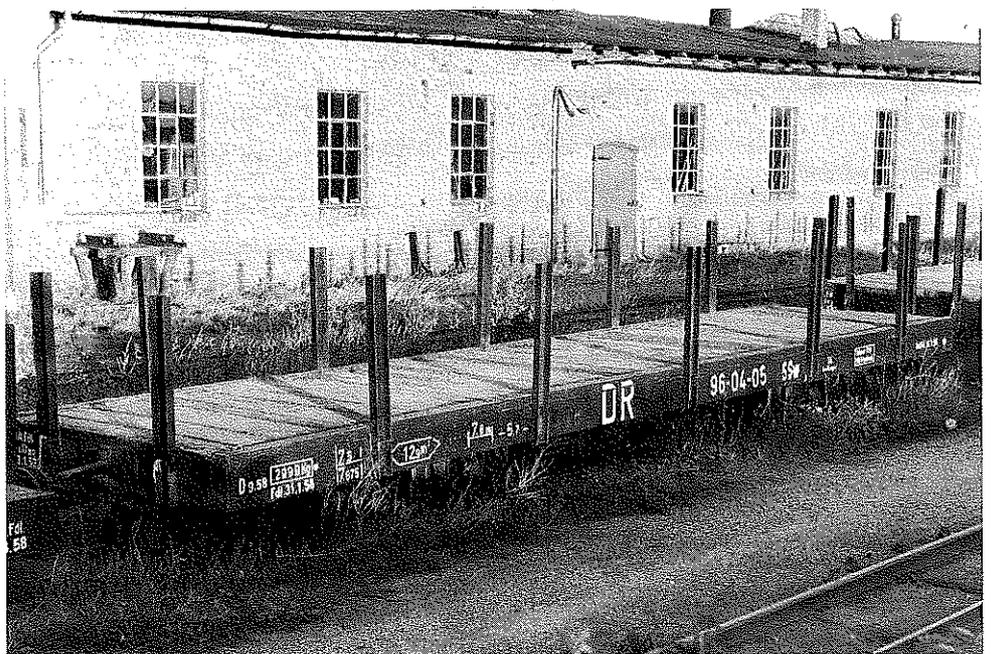
Ehemalige Fakultativwagen als Schienenwagen nach Amerika

Wie bereits erwähnt, blieben die Fahrgestelle der 1944 in Anklam abgebrannten Fakultativwagen Nr. 31, 34, 39 und 40 erhalten, wobei das des Wagens 31 oder 34 unter die Reparationslieferungen an die UdSSR fiel.

In den Bestandsnachweisen der MPSB von 1945 bis 1949 sowie im Umzeichnungsplan für die schmalspurigen Wagen in der DDR vom 6. Februar 1950 sind sie nicht enthalten. 1950 wurden die zum Schadwagenbestand der ehemaligen MPSB gehörenden 3 Fahrgestelle in der WA Friedland zu Wagen der Gattung SSw hergerichtet und als Grundmittel neu registriert. Die Untergestelle rüstete man mit neuen Holzbohlen und je 14 Stahlungen aus. Zunächst mit den Nummern 6.072, 6.073 und 6.074 bezeichnet, erhielten die Fahrzeuge 1951 die Nrn 96-04-05, -02 und -03. Der SSw 96-04-03 existierte nur bis zum Oktober 1957. Er wurde im Rahmen einer Generalreparatur mit einem völlig neu gebauten Personenwagenkasten ausgerüstet.

Dagegen gehörten die SSw 96-04-05 und -02 bis zur Stilllegung der letzten MPSB-Reststrecke Anklam – Friedland zum arbeitenden Wagenpark. Sie wurden verfürgungsgemäß am 21. 10. 1969 ausgemustert und somit aus dem Bestand der DR gestrichen. Während man den Wagen 96-04-05 anschließend für innerbetriebliche Transporte der WA Friedland nutzte, gehörte der SSw 96-04-02 noch bis Mitte 1970 zum Abbauzug zwischen Wegezin-Dennin und Friedland.

Beide Fahrzeuge blieben auch danach erhalten. Am 3. Dezember 1972 traten sie eine Seereise nach San Franzisko an und erhielten im »Mohun Steam-Museum« in Novato, Kalifornien, eine neue Heimat. Seit den Sommermonaten des Jahres 1987 sind die einstigen MPSB-Fakultativwagen-Reste, deren Aufbauten ein Raub der Flammen des zweiten Weltkrieges wurden, im Besitz der »La Porte County Historical Society«, einem Museum in Michign City (USA).



oben: SSw 96-04-05 im Oktober 1958 in Friedland
Foto: Günter Meyer

Mitte: SSw 96-04-02 am 26. Juni 1962 in Anklam
Foto: Günter Meyer

unten: Hinter diesen Flachwagen verbergen sich 3 ehemalige MPSB-Fakultativwagen. In den Wagenpark der DR wurden die baugleichen Fahrzeuge mit den Nummern 6.072, 6.073 und 6.074 eingeordnet.
Zeichnung: Günter König

Fakultativwagen - Flachwagen - Reisezugwagen

Eine Besonderheit bildete zweifellos der auf einem Fakultativwagen-Fahrgestell, das von 1950 bis 1957 als SSw genutzt wurde, neu aufgebaute Personenwagen. Er wurde für den Betrieb auf der Schmalspurbahn Jarmen Nord - Schmarsow anstelle des 1957 ausgemusterten 6.007 (ex MPSB-Abteilwagen Nr. 7) dringend benötigt, wengleich die Stilllegung der genannten Strecke zu diesem Zeitpunkt bereits im Gespräch war.

Vom 28. Oktober bis 30. Dezember 1957 baute die WA Friedland für das Fahrgestell des bis dahin als SSw 96-04-03 registrierten Flachwagens im Rahmen einer Generalreparatur einen völlig neuen Wagenkasten, der äußerlich nur noch wenig an die alten Fakultativwagen erinnerte. Der in Holzbauweise entstandene Wagenkasten erhielt pro Längsseite 4 Fenster und Stahlblechverkleidung, an einer Stirnseite eine Bühne, über die der durch eine Drehtür mit Holzbänken (Hartpolsterung) und Eisenofen ausgestattete Fahrgastraum erreicht werden konnte. Zunächst war der „Neubauwagen“ mit der Nummer 6.008 erfasst worden. (Die Nummer 8 trug zuletzt ein 1945 unter die Reparationslieferungen an die UdSSR gefallener Personenwagen der Bauart Wismar.)

Anschließend kam das Fahrzeug sofort zum Lokbahnhof Jarmen und verkehrte bis zum Dezember 1958 - inzwischen als 960-201 - auf der Strecke Jarmen Nord - Schmarsow. Damit stellte dieser Wagen nun ein Muster für die Generalreparatur der bereits beschriebenen Wagen 960-207 (1958, allerdings ohne Stahlverkleidung) und 960-206 (1962) dar. Nach Stilllegung der Schmalspurbahn Jarmen Nord - Schmarsow wurde der Wagen 960-201 nach Friedland umgesetzt, aber kaum noch genutzt.

1962 übernahm ihn die Pioniereisenbahn Berlin. Im Raw Berlin-Schöneweide ist der Wagenkasten dann noch einmal umgebaut worden, wobei man pro Längsseite 4 größere Fenster einbaute. Ab 1980 diente der Wagen Reservезwecken. Der Wagenkasten existiert noch heute und ist 1985 sowie 1987 im Rahmen von Eisenbahn-Fahrzeug-

Ausstellungen auf dem Wriezener Bahnhof in Berlin als Standkasse genutzt worden. Inzwischen steht fest, daß der Wagenkasten zur Pioniereisenbahn Berlin zurückgeholt wird. Hier soll er gemeinsam mit dem ehemaligen MPSB-Wagen 6.204 von der dort vorhandenen Dampflokomotive zu besonderen Anlässen gezogen werden.

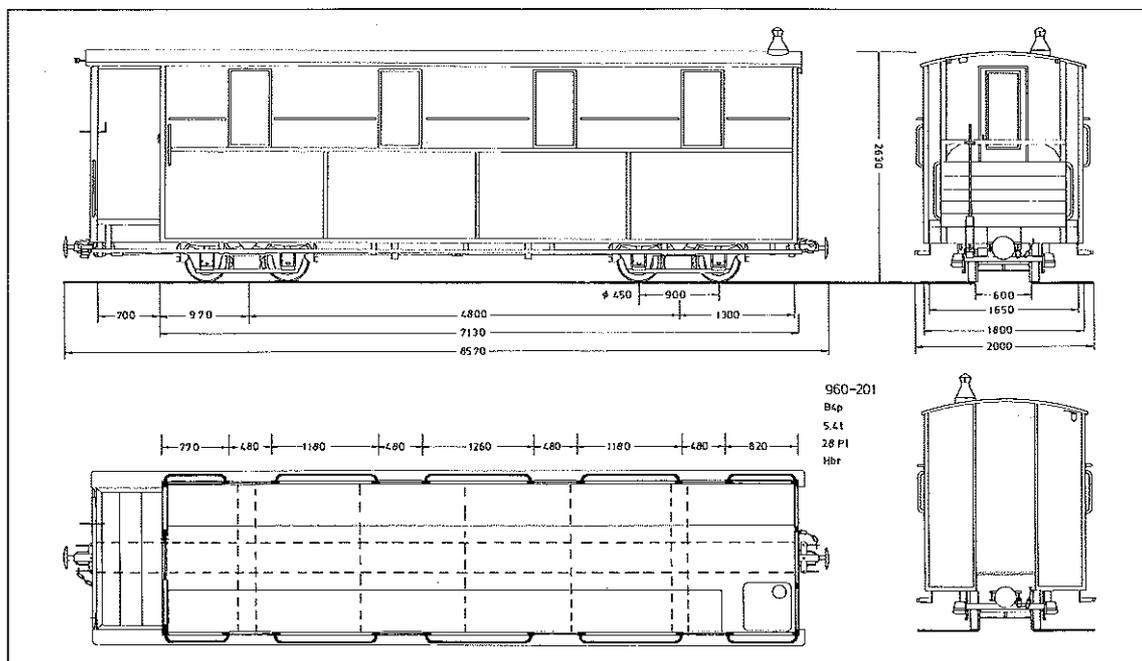
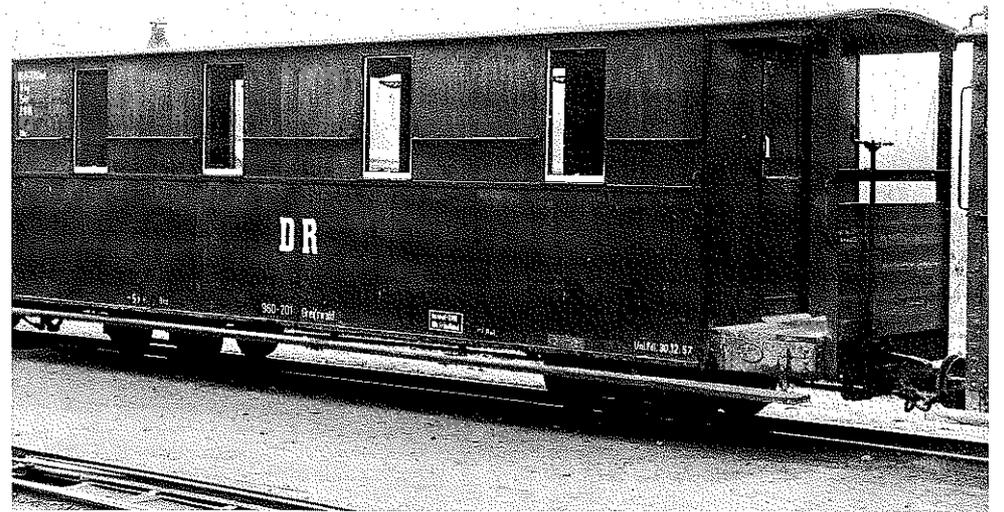
Nachbemerkungen

Allein das systematische Erforschen der Geschichte der Fakultativwagen als ein nur kleiner Teil der bisher noch keinesfalls vollständig erforschten MPSB-Historie erforderte rund ein Jahrzehnt Zeit. Sorgfältige Studien von Archivakten gingen einher mit unzähligen Gesprächen, Diskussionen und Briefkontakten, an denen ehemalige MPSB-Eisenbahner ebenso beteiligt waren wie zahlreiche Eisenbahnfreunde. Daß dieser Beitrag nicht zuletzt ein deutsch-deutsches Werk wurde, verdanke ich den Herren Horst Neumann und Paul Segebrecht in Friedland (Meckl.), Günter Meyer in Aue (Sachsen) sowie Günter König in Ludwigshafen (Rhein) und Klaus Arnholdt in Buchholz (b. Ratzeburg).

Noch immer gibt es Lücken, die geschlossen werden sollen. Der Autor ist daher für weitere Hinweise und Bildvorlagen dankbar. Außerdem interessieren ihn genauere Angaben über den Hersteller der MPSB-Fakultativwagen, die Fabrik für Feld- und Kleinbahnmateriale Glas-sing & Schollwer mit den Betrieben in Berlin und Schären i. W.

Quellenangaben

- [1] Geschäftsberichte der MPSB von 1908/09 u. 1911/12
- [2] Geschäftsbericht der MPSB 1943/44
- [3] WA Friedland des Raw Malchin: Buch der Schmalspurwagen, Zentrales Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR
- [4] WA Friedland: Wagenbuch vom 1.1.1957 bis 2.1.1960
- [5] Gesamtreparationsleistungen der MPSB: Zusammenstellung von 1946, Verw. Archiv d. Rbd Greifswald
- [6] Angaben von R. Dobbert, Saßnitz (Verfügung Wb FvVM vom 13.7.1966)
- [7] Kuhlmann, B.: Pioniereisenbahn Berlin, Verkehrsgeschichtliche Blätter 8(1981)I, S. 2 bis 8
- [8] Harder, K. J.: Die Geschichte der MPSB, unveröffentlichtes Manuskript, 1950
- [9] Tischer, E.: Die Waldseisenbahn Muskau, herausgegeben v. Rat d. Stadt Muskau, Bad Muskau 1987, S. 54 u. 55
- [10] Angaben bzw. Bildvorlagen von P. Segebrecht, G. Meyer, H. Neumann, E. Tischer, L. Nickel, K. Arnholdt und G. Schröder



oben: Wagen 960-201 - der seinerzeit jüngste Schmalspurreisezugwagen der DR am 4. Dezember 1958 in Jarmen
Foto: Günter Meyer

unten: Man kann ihn kurz als „Aufbauwagen“ bezeichnen: den Wagen 6.008, später 960-201. Der Wagenkasten ist 1957 in Friedland selbst gebaut worden. Das Fahrzeug war dann auf der Strecke Jarmen Nord - Schmarsow in Betrieb.
Zeichnung: Günter König

Tabelle: MPSB-Fakultativwagen

31 Glässing & Schollwer, 1909
4. 8. 1944 in Anklam abgebrannt
1945 an UdSSR oder siehe bei Nr. 34

32 Glässing & Schollwer, 1909
1. 1. 1950 in DR 6.032
um 1957 an WEM, 07-005 oder 07-009

33 Glässing & Schollwer, 1909
1. 1. 1950 in DR 6.033
49/50 nach Jarmen – Schmarsow
1958 in DR B4 960-205
1958 von Jarmen – Schmarsow zurück
1965 an PE Berlin, 6.203
1976 verschrottet

34 Glässing & Schollwer, 1909
4. 8. 1944 in Anklam abgebrannt
1945 Nr. 31 oder 34 an UdSSR oder
Umb zu SSw
1. 1950 in DR SSw 6.074
1951 in SSw 96-04-03
28.10.1957 Umb zu Reisezugwg. begonnen
30.12.1957 Umb beendet, in B4 6.008
1958 in 960-201
1962 an PE Berlin
abg., Kasten vorhanden

35 Glässing & Schollwer, 1909
1. 1. 1950 in DR 6.035
um 1957 an WEM, 07-005 oder 07-009

36 Glässing & Schollwer, 1909
1. 1. 1950 in DR 6.036
um 1957 an WE Muskau, 07-007
12. 1977 an Schinzbacher Baumschulenhahn

37 Glässing & Schollwer, 1909
1. 1. 1950 in DR 6.037
um 1957 an WE Muskau, 07-010
12. 1977 an Schinzbacher Baumschulenhahn

38 Glässing & Schollwer, 1909
49/50 nach Jarmen – Schmarsow
1. 1. 1950 in DR 6.038
1958 in DR B4 960-206
1958 von Jarmen – Schmarsow zurück
1962 Umbau in WA Friedland
1965 an PE Berlin, 6.204
heute „Salonwagen“

39 Glässing & Schollwer, 1911
4. 8. 1944 in Anklam abgebrannt
1950 Umbau zu Flachwagen
1. 1. 1950 in DR SSw 6.072 oder 6.073
1951 in DR SSw 96-04-05 oder -02
21.10.1969 ausgemustert
1972 an Mohun Steam Museum, Novato,
Kalifornien
Som. 1987 an La Porte County Historical
Society, Michigan City

40 Glässing & Schollwer, 1911
4. 8. 1944 in Anklam abgebrannt
1950 Umbau zu Flachwagen
1. 1. 1950 in DR SSw 6.072 oder 6.073
1951 in DR SSw 96-04-05 oder -02
21.10.1969 ausgemustert
1972 an Mohun Steam Museum, Novato,
Kalifornien
Som. 1987 an La Porte County Historical
Society, Michigan City

41 Glässing & Schollwer, 1911
1. 1. 1950 in DR 6.041
um 1957 an WEM 07-006, -008 oder -011

42 Glässing & Schollwer, 1911
1. 1. 1950 in DR 6.042
um 1957 an WEM 07-006, -008 oder -011

43 Glässing & Schollwer, 1911
49/50 nach Jarmen – Schmarsow
1. 1. 1950 in DR 6.043
1958 in DR B4 960-207
1958 von Jarmen – Schmarsow zurück
1958 Umbau in WA Friedland
1962 an PE Berlin, 6.201
1981 abg., Lagerschuppen
26.12.1987 an DKBM, 26
1988 wieder in Betr.

44 Glässing & Schollwer, 1911
1. 1. 1950 in DR 6.044
um 1957 an WEM 07-006, -008 oder -011