Frankfurter Feldbahnmuseum e. V.
Gegr. 1975

# *Projektbericht:*
# *Wagen 13 soll wieder fahren!*

***MPSB-Personenwagen Nr. 13***
***AB4 Nr. DR 960-104***
***Waggonfabrik Wismar 1913***

# *Helfen SIE mit!*

Spendenkonto
Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN: DE38 5065 2124 0030 1127 00
BIC: HELADEF1SLS
Stichwort: „MPSB-Pullmanwagen“

***Stand: September 2019***

## Liebe Eisenbahnfreunde,

seit über 40 Jahren bemühen sich die Mitglieder des Frankfurter Feldbahnmuseums um den Aufbau einer **lebendigen technischen Sammlung**, die die Vielfalt der Feldbahnen veranschaulicht und für die Nachwelt erhält. Mit dem Kleinbahn-Personenwagen Nr. 13 wird im Frankfurter Feldbahnmuseum die **Weiterentwicklung der Feldbahnen** von reinen Materialbahnen über gelegentliche Personenbeförderung von Mitarbeitern bis hin zum Transportmedium des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs auf einer Spurweite von 600 mm im Original **anschaulich vermittelt** werden.

**Doch bis dahin ist es noch ein langer und teurer Weg!**

Tragen Sie bitte mit **Ihrer Spende** dazu bei, dass der Wagen - sicherlich einer der schönsten und aufwendigsten je in Deutschland gebauten Schmalspurwagen - in den nächsten Jahren nach den alten Bauplänen und unter Verwendung möglichst aller vorhandenen Altteile wieder **neu entstehen** kann.
Das Frankfurter Feldbahnmuseum ist gemeinnützig im Sinne kultureller Zwecke. Sie erhalten umgehend eine **voll steuerabzugsfähige Spendenbescheinigung*** und bei einer Spende ab 200 Euro eine **lebenslange Freifahrkarte** für das FFM.
Gesucht werden aber auch Sachspenden, wie z.B. Einzelteile der verschrotteten Wagenkästen, diverse Ausstattungsteile wie Gaslaternen, Beschläge etc.

**Foto: Udo Przygoda, 03.10.2009**

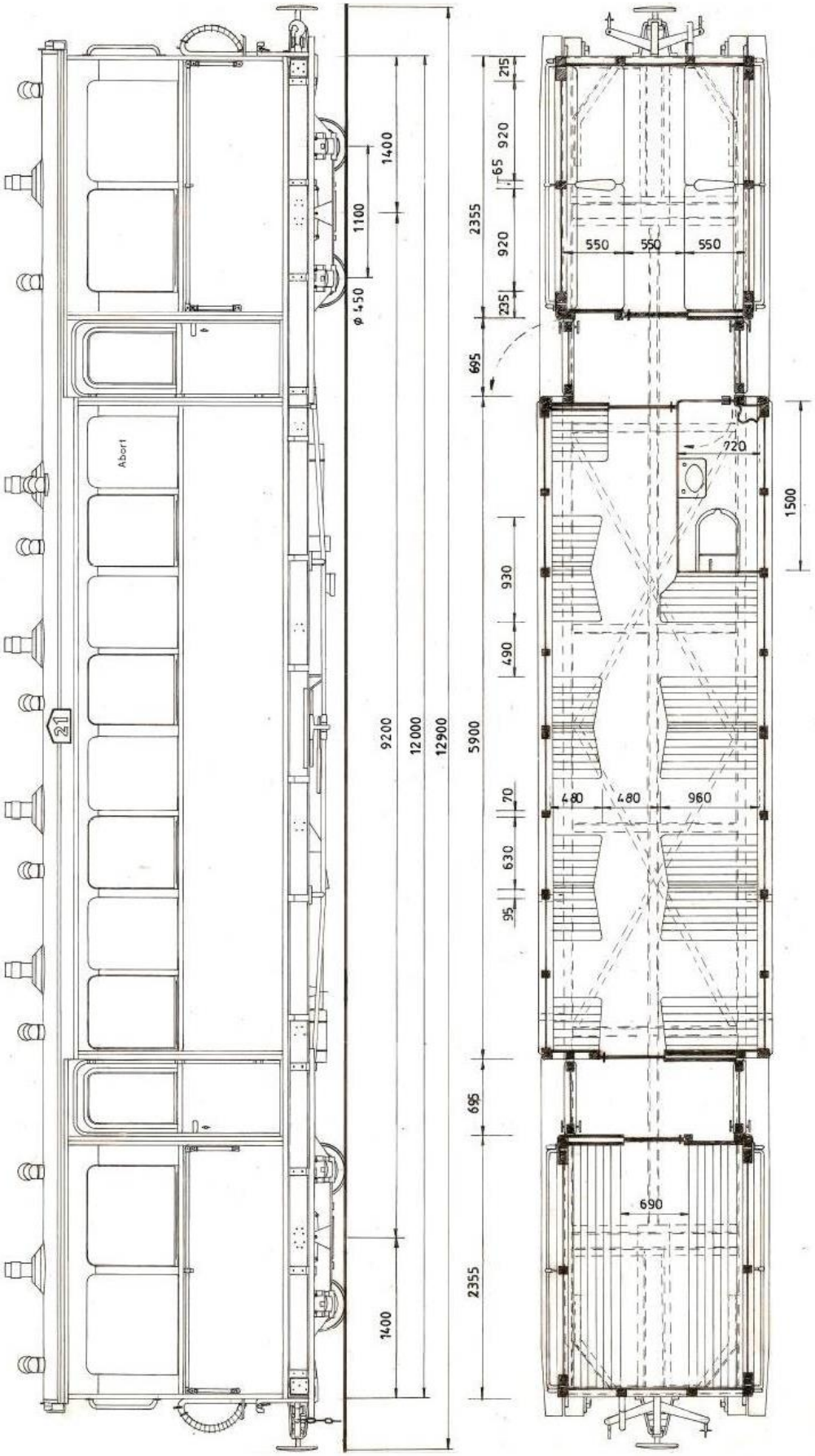
***** Spendenquittungen werden i.d.R. am Ende eines Kalenderjahres ausgestellt.

# MPSB-Personenwagen AB4, Waggonfabrik Wismar 1913

**Werksfoto des Wagens 21**
**Foto: Sammlung Frankfurter Feldbahnmuseum**

Die Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn (MPSB) ließ bei der Waggonfabrik Wismar 1913 acht über Puffer knapp 13 m lange und knapp 10 Tonnen schwere Wagen mit dem auf 600 mm ultimativen und bezüglich Komfort dem Material vieler Schmalspur- und Privatbahnen überlegenen Luxus von drei Abteilen (eines II. Klasse mit Polstersitzen, eines nutzbar für Traglasten, als II. oder III. Klasse, ein Mittelabteil III. Klasse) einer Dampfheizung, Toilette, Gasbeleuchtung (6 Lampen) und Körting-Saugluftbremse mit den Betriebsnummern 17–24 bauen. In den 20er Jahren erhielten die Wagen die Nummern 8–15. Mit der Reform der Sitzklassen bei den Eisenbahnen in Europa wurden ab 1957 aus der 2. die 1. und aus der 3. die 2. Klasse.

**Personenwagen AB4 Nr. DR 960-104 auf der Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn (MPSB) um 1965**
**Foto: Sammlung Frankfurter Feldbahnmuseum**




**Zeichnung: Günter König**

**Lok 99 3461 (Dh2, Vulcan 3852/1925) mit zwei Personenwagen der Waggonfabrik Wismar zwischen Rebelow und Ramelow im Jahr 1966**
**Foto: Klaus Kieper**

Ein Wagen (Nr. 8) ging 1945 als Reparation in die Sowjetunion. Um 1965 erhielten drei der Wagen dann elektrische Beleuchtung, nicht jedoch Wagen 13. Er behielt dafür die 1. Klasse noch bis zum Betriebsschluss, während bei den anderen Wagen nunmehr nur noch die 2. Klasse geführt wurde und alle Holzlattenbänke gegen eine Kunstlederpolsterung ausgetauscht wurden.

Nachdem die sieben Wagen 1913 bis 1969 die Hauptlast des Personenverkehrs auf der MPSB getragen hatten, gingen vier Wagen 1969 zur Pioniereisenbahn nach Berlin. Die drei Wagen 9, 10 und 11 erhielten 1973 im Raw Berlin-Schöneweide neue Wagenkästen, die originalen Wagenkästen wurden leider nicht erhalten. In dieser Form ist der Wagen 9 heute noch auf der Parkeisenbahn Berlin im Einsatz. Der Wagen 10 kam 1996 als Leihgabe zur Parkeisenbahn Cottbus. Der Aufbau des dritten Berliner Wagens 11 wurde inzwischen verschrottet und erwartet seinen Wiederaufbau in der ursprünglichen Form.

**Wagen 960-104 zum Transport in die BRD verladen im Bahnhof Friedland 1970**
**Foto: Sammlung Gerd Schröder**

Der Wagen 12 kam auf Initiative des Dienstvorstehers des Bahnhofs Friedland 1973 aus Berlin wieder zurück nach Friedland und blieb dort im Original erhalten. Zwei weitere Wagen wurden als Aufenthaltsräume genutzt und später zerlegt.

Nach Stilllegung der MPSB am 27. September 1969 wären sicherlich nahezu alle Fahrzeuge verschrottet worden, hätte die Deutsche Reichsbahn nicht einen Teil der Wagen an die damalige Pioniereisenbahn Berlin vergeben und Herr Klaus Arnholdt aus Buchholz nicht fünf Loks, elf Güterwagen (zwei SSw, ein GGw, acht OOw) und einen der legendären Personenwagen (MPSB Nr. 13) erworben und damit gerettet.
Herr Arnholdt hatte bereits in den Jahren zuvor - zu einer Zeit, da das Wort Museumsbahn in Deutschland noch ein Fremdwort war - segensreich gewirkt und mehrere Dutzend von der Verschrottung bedrohte Feldbahndampfloks in ganz Deutschland erworben und an Kunden in den USA veräußert. Mit den Fahrzeugen der MPSB hatte er ein großes Paket erworben, das nicht lange auf Abnehmer warten musste. Alle Güterwagen sowie die Loks 99 3361 und 99 3351 gingen zunächst in die USA, die 99 3353 nach Großbritannien und die 99 3461 über GB nach Frankreich, während die 99 3462 über GB und Herrn Seidensticker zurück nach Deutschland gelangte. Nach den Loks war der Personenwagen sicher das wertvollste Stück.

**Personenwagen AB4 Nr. DR 960-104 beim Transport in Hamburg**
**Foto: Carsten Recht**

## Der MPSB-Personenwagen Nr. 13

Wagen Nr. 13 (DR 960-104) wurde nach Großbritannien verkauft, nämlich an die Welsh Highland Railway (WHR). Entgegen dem bisherigen Forschungstand wurde er aber dort nicht umgebaut und verwendet.

1970 kam der Wagen zunächst über Hamburg in Kinnerley (Shropshire) bei der WHR an. Dort stand er wegen eines Transportarbeiterstreiks lange Zeit ungeschützt im Ankunftshafen und wurde dabei beschädigt und teils geplündert. Die dann dort geplante Aufarbeitung zerschlug sich nach einer näheren Untersuchung des Wagens, der wegen seines angeblich schlechten Zustandes leider abgebrochen wurde, wobei die Einzelteile "eingelagert" wurden.

1975-1984 zogen die Überreste mit der WHR stückweise nach Porthmadog auf die Gelert Farm in Wales um, wo sie das FFM 2008 wieder entdeckte.

**Vor der Werkstatt der Welsh Highland Railway in Kinnerley wurde der Wagen zerlegt.**
**Foto: Welsh Highland Heritage Railway, ca. 1972**

Zwischenzeitlich hatten die auf Rollenlager umgerüsteten Drehgestelle unter einem anderen Wagen der WHR ihre Dienste geleistet.

Die Kollegen der heutigen Welsh Highland Heritage Railway (WHHR) waren bereit, den Wagen an das Frankfurter Feldbahnmuseum zu verkaufen.

**Die Entdeckung im Jahr 2008:**
**Der Rahmen des ehemaligen MPSB-Personewagens Nr. 13 war bei der Welsh Highland Heritage Railway in Porthmadog/Wales noch vorhanden.**
**Foto: Udo Przygoda, 29. August 2008**

**Wesentliche Teile des ehemaligen MPSB-Personewagens Nr. 13 waren bei der Welsh Highland Heritage Railway eingelagert.**
**Foto: Udo Przygoda, 29. August 2008**

**Die Kollegen der WHHR hatten die Wandteile aus dem Jahr 1913 zur Abholung bereitgestellt (mit WC-Sitz).**
**Foto: Ulrich Funke, 27. Juli 2009**

Zusammen mit der ebenfalls durch das FFM aus den USA nach Deutschland zurückgeholten Lok 99 3351 wird der Wagen im FFM eine stilreine Garnitur der MPSB bilden. Unser Dank dafür, dass dies möglich ist, geht an den vorausschauenden Herrn Arnholdt und auch an die sehr entgegenkommende Welsh Highland Heritage Railway in Porthmadog!

Im August 2009 haben wir für 13 Personen ein Ferienhaus in Caernarfon in Wales gemietet, um die Reste des MPSB-Personenwagens in Porthmadog für den Transport nach Frankfurt am Main vorzubereiten. Die Kollegen hatten alle noch vorhandenen Teile des Wagens zusammengetragen und für den Transport nach Frankfurt am Main bereitgestellt.

Dank des vorhergehenden Besuchs des MPSB-Personenwagens Nr. 12 im Museum Friedland war es möglich, nahezu jedes Brett und jeden Beschlag des riesigen Puzzles, die noch vorhanden waren, zuzuordnen. Des Weiteren wurde jeder Winkel des Museumsgeländes mehrmals nach noch vorhandenen Teilen des

MPSB-Wagens durchsucht, damit ja nichts übersehen wurde. Die Kleinteile wurden in den mitgebrachten Kleintransporter verladen.

**Rahmen und Drehgestelle stehen zur Abholung bereit.**
**Fotos: Udo Przygoda, 4. August 2009**

Am nächsten Tag stand ein Sattelzug zum Verladen des 12 Meter langen Rahmens und der beiden Drehgestelle bereit. Einige Gitterboxen mit Kleinteilen wurden ebenfalls mit verladen. Am Nachmittag besuchten wir auch noch den Wellblechschuppen am ehemaligen Bahnhof von Kinnerley, wo der Wagen zerlegt wurde. Wir konnten dort jedoch keine weiteren Teile des Personenwagens finden.

# Die Restaurierung des MPSB-Personenwagen Nr. 13

Nach der Ankunft und Sichtung der Teile im Frankfurter Feldbahnmuseum wurde sofort ein Restaurierungskonzept erstellt und ein Zuschussantrag beim Hessischen Museumsverband eingereicht.
Das Land Hessen, vertreten durch den Hessischen Museumsverband, hat jedoch eine Zuwendung (Zuschuss) für den MPSB-Personenwagen abgelehnt. Die Begründung lautet:
"Die zur Förderung beantragte Maßnahme (Restaurierung eines Kleinbahn-Personenwagens) kann nicht gefördert werden, da sie sich auf ein Objekt bezieht, dass nicht zum Kernbestand der Sammlung gehört".

Der Wagen soll trotzdem in den nächsten Jahren nach den alten Bauplänen und unter Verwendung möglichst aller vorhandenen Altteile wieder neu entstehen. Mit seinem Wiederaufbau wird einer der schönsten und aufwendigsten je in Deutschland gebauten Schmalspurwagen lebendig. Die erheblichen Kosten der Aufarbeitung werden ausschließlich durch das Frankfurter Feldbahnmuseum und durch Spenden zu tragen sein, die Aufarbeitung wird deshalb schrittweise erfolgen.

**Als Vorlage für die Restaurierung dient der MPSB-Personenwagen Nr. 12 im Museum Friedland. Foto: Rüdiger Fach, 22. April 2007**

# Chronologie

**2009**

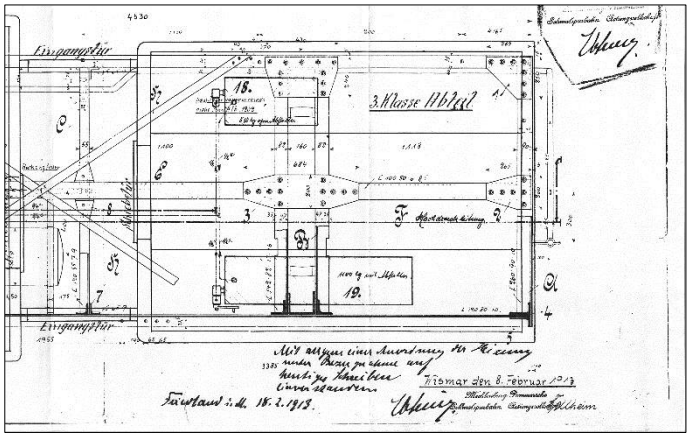
- Vermessung und Detailaufnahmen des Wagens Nr. 12 in Friedland
- Abholung des Wagens bei der Welsh Highland Heritage Railway in Porthmadog
- Erstellung eines Restaurierungskonzeptes und Antrag auf Förderung durch den Hessischen Museumsverband
- Einholen von Angeboten zur Aufarbeitung des Fahrwerks

**2010**

- Ablehnung des Antrages auf Förderung durch den Hessischen Museumsverband

**2011**

- Erhalt von umfangreichem Bild- und Textmaterial aus einer Privatsammlung
- Sichtung von erhaltenen Kleinteilen aus MPSB-Personenwagen als Vorlage für Nachfertigungen



**2015**

- Auffinden einiger Werkszeichnungen des Wagens im Archiv des Verkehrsmuseums Dresden
- Angebot zur Aufarbeitung des Fahrgestells bei einer Fachfirma in Tschechien

**2016**

- Hinweis auf eine originale Gaslaterne bei Privat in Nordthüringen
- Einholen weiterer Angebote zur Rekonstruktion des Wagenkastens bei Spezialbetrieben in Sachsen

# 2017 – Die Aufarbeitung beginnt

**Im Januar 2017 wurde das Fahrwerk des Wagens erstmals rollfähig hergerichtet und Testfahrten auf der Museumsstrecke unternommen, um den Umfang der notwendigen Anpassungen an die deutlich geringeren Kurvenradien zu ermitteln. Im Anschluss folgte die Erstellung eines neuen, langfristigen Aufarbeitungskonzeptes mit einem erhöhten Anteil an Eigenleistung.**

Zunächst wurde mit der Aufarbeitung des Rahmens sowie der Drehgestelle begonnen. Die Drehgestelle wurden dazu in ihre Einzelteile zerlegt, gesandstrahlt und neu lackiert. Die in Wales eingebauten Wälzlager wurden hierbei aus Gründen der Wartungsfreundlichkeit beibehalten.
Zeitgleich wurde der Rahmen des Wagens entrostet und die Schäden begutachtet. Die meisten Querträger sowie die Längsversteifung des Wagens waren durchgerostet und wurden ersetzt. Das Sprengwerk wurde gängig gemacht und nachgestellt. Wo möglich wurden alte Teile erhalten und ggf. verstärkt. Abschließend erhielt der Rahmen eine erste Lackierung.

Da der Wagen auf Grund seiner Länge auf den Gleisen des Feldbahnmuseums mit einer starren Kupplung nicht ohne Überpufferungen eingesetzt werden kann, wurde eine neue, ausschwenkende Zug- und Stoßvorrichtung an den Drehgestellen angebracht.

Ende 2017 war das Fahrwerk soweit fertiggestellt, dass der Wagen zum weiteren Aufbau in die Werkstatt verbracht werden konnte. Umgehend wurde mit der Begutachtung der noch vorhandenen Holzteile begonnen. Die erhaltenen vier originalen Türen wurden an beschädigten Stellen ausgeflickt und die Beschläge gereinigt und geprüft.

# 2018 – Der Rohbau

Zu Beginn des Jahres wurden etwa 3,5 t Eichenholz zum Bau des Grundgerüstes beschafft. Damit konnte mit der Vervollständigung und der Aufstellung der Außenwände des ersten Endabteils begonnen werden. Dieses war in großen Teilen noch vorhanden. Möglichst viele Teile der alten Substanz wurden beim Wiederaufbau verwandt. Mit dem Aufstellen der Stirnwand waren die Dimensionen und Proportionen des Wagens erstmals zu erahnen.

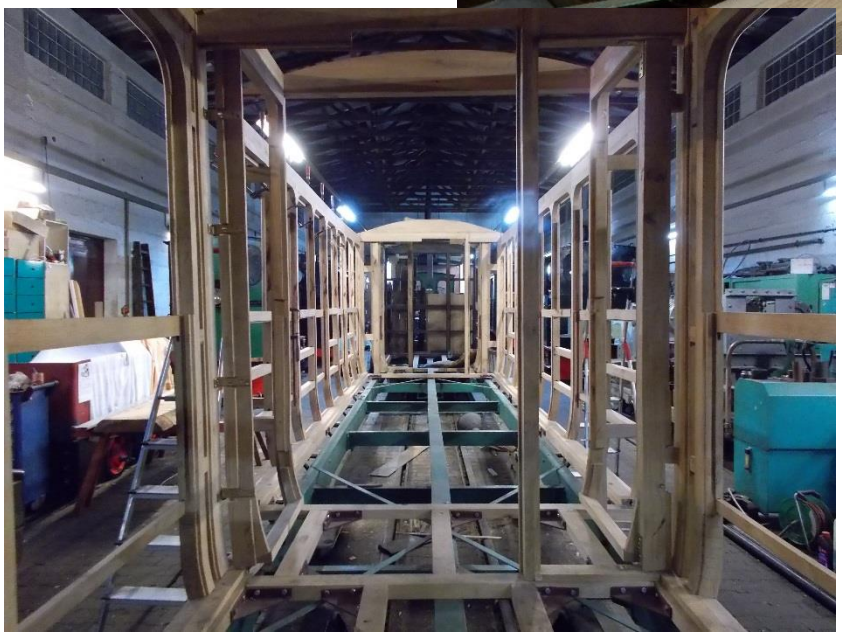
Parallel wurde mit der Aufarbeitung und Nachfertigung von Beschlag- und Einrichtungsteilen begonnen. So wurden die Gepäcknetzhalter zerlegt und entrostet, die noch brauchbaren originalen Netze gereinigt, sowie diverse Messingbeschläge und die fehlenden Rosetten der Fallfenster-Gewichtsausgleichsvorrichtung zum Nachguss beauftragt.

Gepäcknetze als Meterware konnten zur Bespannung der leeren Halter aus ehemaligen Lagerbeständen der Deutschen Reichsbahn erworben werden.

Nach Fertigstellung der Aufarbeitung eines Endabteils wurde das zweite Endabteil nach diesem Muster komplett neu angefertigt.

Im nächsten Schritt wurden die Türzargen der Einstiegstüren erstellt, welche zugleich die Verbindung zwischen den Wänden von End- und Mittelabteil bilden.

In zahllosen Arbeitsstunden wurden mehrere hundert Holzteile in eigener Werkstatt einzeln von Hand hergestellt.



Schließlich konnte mit der kompletten Rekonstruktion des 2,1 m breiten Mittelabteils, bestehend aus Langträgern, Seitenwänden und Dachsparren der Rohbau des Wagenkastens zum Jahresende abgeschlossen werden.

# 2019 – Der Wagenkasten entsteht

Im Anschluss an den Bau des Grundgerüstes erfolgte der Einbau der Fußbodendielen. Auch die historischen Außentüren konnten in den Türrahmen angebracht werden.

Die Regenablaufrinnen der Fallfenster wurden aus Zinkblech rekonstruiert und teilweise montiert.

Durch den Einbau der Dachbretter erhielt der Wagenkasten seine Stabilität und es entsteht erstmals ein Eindruck des späteren Innenraumes. Parallel wurden zahlreiche Beschlagteile anhand von Vorlagen nachgegossen oder komplett neu angefertigt.

# Unser Dank

Nach der Wiederentdeckung des Wagens folgten bereits **viele Eisenbahnfreunde** unserem Spendenaufruf. Neben **Geld- wurden auch Sachspenden** in Form von Teilen baugleicher Wagen sowie **Fotos und Zeichnungen** zur Verfügung gestellt.

**Ihnen gilt an dieser Stelle unser besonderer Dank!**

Sie haben damit einen **wesentlichen Beitrag** dazu geleistet, dass dieser Wagen wieder erstehen kann!

Darüber hinaus möchten wir den nachfolgend genannten Institutionen im Namen des Frankfurter Feldbahnmuseums für ihre Unterstützung recht herzlich danken:

Stadt Frankfurt am Main –
Dezernat für Kultur und Wissenschaft

Verkehrsmuseum Dresden

**Es hängt also in erster Linie auch von Ihrer Unterstützung ab, wann der MPSB-Personenwagen Nr. 13 erstmals durch den Rebstockpark in Frankfurt am Main fahren wird.**

Das Frankfurter Feldbahnmuseum ist gemeinnützig im Sinne kultureller Zwecke. Für Spenden erstellen wir steuerlich absetzbare Spendenbescheinigungen *.
Alle Spender werden schon vor einer offiziellen Inbetriebnahme zu einem Sonderfahrtag eingeladen.
Übrigens: Es muss nicht immer eine Geldspende sein. Auch Sachspenden nehmen wir gerne an!

Spendenkonto
Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN: DE38 5065 2124 0030 1127 00
BIC: HELADEF1SLS
Stichwort: „MPSB-Pullmanwagen“

# Impressum

**Herausgeber:** Frankfurter Feldbahnmuseum e. V.
Am Römerhof 15 f
D-60486 Frankfurt am Main
http://www.feldbahn-ffm.de
Email: ffmev@feldbahn-ffm.de

**Titelbild:** MPSB-Personenwagen Nr. 13, Zeichnung Jochen Schröter (†) 2016

Alle veröffentlichten Artikel sind urheberrechtlich geschützt.
Ein Nachdruck ist nur mit dem Einverständnis des Herausgebers gestattet.

***** Spendenquittungen werden i.d.R. am Ende eines Kalenderjahres ausgestellt.