

Die Wagenfabrik

Noch einmal über die Waggonfabrik in Wismar, vormals Podeus ¹

von Heinz-Peter Sonntag

Durch meinen unvergessenen Grundschullehrer Fritz Denker hatte ich einen unmittelbaren Zugang zum Heimatmuseum Wismar. Dies hat, wie so vieles aus meiner Grundschulzeit, Interessen in mir geweckt.

Ab 1938 war das Heimatmuseum im ehemaligen Logenhaus in der Lübschen Straße untergebracht. Vor dem großen Saal mit den Bildern Wismarscher Sagen, die heute im oberen Stockwerk im Schabbellhaus hängen, fand sich ein Ausstellungsraum, der im Sinne der damaligen Zeit der Industrie Wismars gewidmet war. Die Exponate bezogen sich auf die Dornier-Werke, die Waggonfabrik und die Zuckerfabrik. Über die Dornier-Werke wurde bereits im Mitteilungsblatt berichtet. Von der Zuckerfabrik weiß ich als Beteiligter nur, daß die Aktiengesellschaft vor etwa 18 Jahren liquidiert wurde. Über die Waggonfabrik wurde in den Mitteilungsblättern kurz berichtet, vom Wismarer Schienenbus und von den Automobilen.

Wenn man sich mit Verkehrstechnik und deren Geschichte befaßt, läuft einem die Waggonfabrik Wismar öfter über den Weg. Darum hier noch einmal einige Anmerkungen.

Die Eisengießerei Schulze und Kalderich wurde 1850 gegründet und ab 1853 von den Vettern und Schwägern Crull zur Blüte gebracht. Heinrich Podeus kaufte diese Eisengießerei 1879 und erweiterte sie im Jahr 1897 als Maschinenfabrik. Sein zweiter Sohn gründete 1907 die Automobilfabrik. 1894 war die Waggonfabrik auf dem Grundstück der ehemaligen Krohnschen Maschinenfabrik am Lindengarten aufgebaut worden. 1902 Verlegung der Waggonfabrik zum Platter Kamp und Große Bleiche. Eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 2 Millionen Mark wurde 1907 gegründet. In die ehemaligen Grundstücke am Lindengarten zog die Firma Draht-Müller.

In den Jahren 1907 bis 1915 wurden Automobile gebaut, in erster Linie Lastwagen, Motorpflüge und später bis in die zwanziger Jahre Raupenschlepper. Es wurden auch zwei Personenwagentypen hergestellt, die in Chassis, Karosserie und Motor sehr ähnlich waren. Der damaligen Mode entsprechend waren sie in sogenannter Torpedo-Form mit einem eleganten ovalen Kühler [ausgeführt]. Sie hatten Holzspeichenräder, wurden aber auf Wunsch auch mit Drahtspeichenrädern und Zentralverschluß geliefert. Der Gesamteindruck ließ schon damals etwas von Stromlinie ahnen. Wegen ihrer Stabilität waren sie vor allem in Rußland beliebt.

Seit 1918 gehörten die Podeus-Werke der Eisenbahn-Verkehrsmittel-AG in Berlin (Eva). Diese wiederum gehörte zum Verband deutscher Waggonfabriken. Es wurden in Wismar verschiedene Typen Güterwagen gebaut. Eine besondere Eigenentwicklung war ein selbsttragender Tankwagen. Dieser Konstruktion hat sich aber nicht bewährt, da die Zug- und Druckkräfte unmittelbar am Kessel zu Haarrissen führten. Selbsttragende Kesselwagen werden heute nicht mehr hergestellt. Im Bereich des Personenwagensektors baute die Waggonfabrik, die seit 1937 unter dem Namen Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar AG firmierte, Einheits-D-Zug-Wagen und seit 1938 stromlinienförmige Reisewagen, die

¹ Beitrag teilweise leicht gekürzt und verändert

sogenannten "Schürzenwagen". Diese waren insbesondere in Fernschnellzügen eingesetzt, zum Beispiel im FD 01 zwischen Berlin und Hamburg. Die Salonzüge der damaligen Zeit waren ebenfalls mit diesem Schürzenwagen ausgestattet.

In der gleichen Zeit befaßte sich die Waggonfabrik auch mit dem Bau von Straßenbahnen-Triebwagen und -anhängern, die zum Teil eine sehr moderne Formgebung hatten und bis in die sechziger Jahre in Lübeck und Kiel fuhren.

Wenn man auf Mecklenburgs Straßen vor allem im Herbst hinter Rübenlastzügen fuhr, konnte man feststellen, daß der Name "Wismar" auch noch auf der Landstraße auftrat: Die Waggonfabrik baute zunächst unter dem Namen "Eva" und später unter dem Namen "Wismar" Anhänger für den Lastverkehr. Zum Produktionsprogramm gehörten auch Linienbusse, wobei vor allem die schweren dreiachsigen Busse auf Büssing-NAG-Fahrgestellen in Lübeck sehr eindrucksvoll waren. Für den Reiseverkehr wurden Stromlinien-Buskarosserien geliefert.

Besonders bekannt wurde aber die, wie man in Wismar landläufig sagte, "Waggonfabrik" durch ihren Triebwagenbau, der auch einen beträchtlichen Exportanteil hatte. 179 Triebwagen der Baureihe VT 173 wurden in den dreißiger Jahren gebaut. Sie waren in etwa stromlinienförmig und hatten einen dieselelektrischen Antrieb. Der Zwölfzylinderdieselmotor stammte von Maybach, die Generatoren von SSW oder AEG. Ein letztes Exemplar lief bis 1964 bei der Deutschen Bundesbahn. Bis Ende der fünfziger Jahre lief im Raum Hannover ein Triebwagen der Reihe VT 895. 15 dieser Triebwagen hatte die Waggonfabrik in Wismar zwischen 1924 und 1928 gebaut. Sie hatten eine mechanische Kraftübertragung mit einer Kuppelstange im Bereich eines Drehgestells. Von diesen außerordentlich stabilen Fahrzeugen werden auch 4 Sondermodelle als Gepäcktriebwagen gebaut und im Stückgut-Schnellverkehr bis in die sechziger Jahre eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Triebwagen betrug 80 km/h.

Vor allem aber ist unter Eisenbahn-Fans der Name Wismar bekannt geworden durch den gleichnamigen Schienenbus. Auf Anregung des Kleinbahnamtes in Hannover hatte die Waggonfabrik in den Jahren 1933 bis 1934 diese Schienenbusse für 24 Passagiere (plus 8 Stehplätze) entwickelt. Sie wurden angetrieben von handelsüblichen Lastwagenmotoren, von denen jeweils der Frontmotor das Fahrzeug bewegte. Sie erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und liefen zum Teil noch bis in die sechziger Jahre. 57 dieser Schienenbusse der Bauart "Hannover", wie sie offiziell hießen (VT 133), wurden gebaut. Sie sind auch bekannt unter dem Spitznamen "Schweineschnäuzchen" oder "Ameisenbär". 1934 wurden noch einmal 4 stärkere Busse gebaut, bei denen beide Motoren gleichzeitig das Fahrzeug antreiben konnten. Die Triebwagen waren auch international sehr beliebt und wurden zahlreich exportiert nach Lateinamerika und Skandinavien. So liefen verstärkte Wismar-Schienenbusse auch in Venezuela.

Für den Eisenbahnliebhaber besonders interessant sind allerdings Lokomotiven. In der Wismarer Waggonfabrik wurden für die Straßenbahnen in Lübeck kleine Elektrolokomotiven gebaut. Es wurde aber auch der erste Prototyp der bekannten Elektrolokomotive Baureihe E 44 mit Ausstattung von Siemens in Wismar gebaut. Diese Lokomotive befindet sich noch im Bestand der historischen Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

Am Rande sei vermerkt, daß die letzte in Deutschland im Güterdienst fahrende E 44 im Sommer 1992 in Wismar außer Dienst gestellt wurde.

Zum letztenmal schrieb die Waggonfabrik 1937 mit der versuchsweisen In-Dienststellung eines Dampftriebwagens der Reihe 59 Eisenbahngeschichte. Von der Firma Borsig stammt der Doble-Dampferzeuger für Schmelkoksbetrieb. Das Fahrzeug war für 48 Sitzplätze ausgelegt und in seiner Formgebung der Zeit entsprechend sehr elegant. Vor dem Krieg wurden lediglich Versuchsfahrten durchgeführt, nach dem Krieg wurde von der Deutschen Reichsbahn die Befuerung geändert. Der Triebwagen war allerdings nur noch kurze Zeit im Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit war für ein Fahrzeug dieses Typs mit 110 km/h beachtlich. Die Dampfmaschine beanspruchte allerdings unverhältnismäßig viel Raum, und die Dampfzufuhr vom Kessel zum Drehgestell war sehr stömpfindlich.

Durch die schlechte wirtschaftliche Lage der Waggonfabrik Anfang der dreißiger Jahre war man gezwungen, einen Teil der Produktionsstätten abzugeben. Dies war die Kernzelle der Norddeutschen Dornier-Werke.

Die durch Bombenangriffe stark zerstörte Waggonfabrik wurde am 1. August 1946 sowjetische Aktiengesellschaft. Am 1. März 1947 wurde daraus ein landeseigener Betrieb, und am 1. Juli 1947 wurden die Betriebsstätten der Schiffswerft zugeschlagen. Die Mehrzahl der befragten Werkstätigen war strikt dagegen, die Übergabe wurde aber durch einen Befehl der Besatzungsmacht durchgesetzt. Die nicht für den Schiffbau geeigneten Werkzeuge wurden an die Waggonfabrik Dessau abgegeben.

Am Ende des Krieges hatte die Waggonfabrik Protzen für bespannte Artillerie und sogenannte Flakwagen gebaut. Die Belegschaft betrug 1944 1490 Arbeitnehmer. Die Höchstzahl war 1939 1709 Arbeitnehmer. Während der Rezession 1931 hatte die Waggonfabrik weniger als 200 Mitarbeiter. Die Jahresleistung waren 2000 Waggon, pro Schicht tätig waren maximal 1200 Arbeiter und 220 Angestellte.

Der Flugzeugbau in Wismar hat nur kurze Zeit gewährt und war ausschließlich mit dem Namen 'Dornier' verbunden, die Schiffswerft trägt jetzt den Namen 'Wismar' weit in die Welt hinaus. Verbunden bleibt er aber auch mit der Entwicklung des Schienenverkehrs durch die ehemalige Pödeus-Eva-Waggonfabrik, die später den Namen "Wismar" trug.

Die Fakten habe ich im Wesentlichen aus folgenden Büchern²:

Techen, Friedrich: Geschichte der Seestadt Wismar. Wismar: Eberhardt, 1929.
(Nachdruck - Schwerin: Stock und Stein, 2003 - ISBN: 978-3910179219).

Obermayer, Horst J.: Taschenbuch Deutsche Triebwagen.
Stuttgart: Frankh'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., 1982.

Obermayer, Horst J.; Deppmeyer, J.: Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen.
Stuttgart: Frankh'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., 1986.

Rossberg, Ralf Roman: Deutsche Eisenbahnfahrzeuge. 1838 bis heute.
Düsseldorf: VDI Verlag, 1988.

Fersen, Hans-Heinrich von: Autos in Deutschland 1885-1920.
Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 1982 (4. Aufl.).

Böwe, Walter: Beitrag in Wismarer Beiträge, Bd. 5 (1988).

Saager, Wolf-Rüdiger: 100 Jahre Nahverkehr in Lübeck.
Stadtwerke Lübeck und Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. Lübeck, 1981.

² Siehe auch

Wismarer Schienenbus (URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Wismarer_Schienenbus)