



Unser Autor

Christian Melzer ist Akademischer Mitarbeiter an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU), Fakultät 2 - Architektur, Bauingenieurwesen, Stadtplanung.

Die Cottbuser kennen ihn zudem als Straßenbahnfahrer und Dampflokführer bei der Parkeisenbahn.

Christian Melzer ist in Schwedt geboren, in Eberswalde aufgewachsen und lebt seit 2005 in Cottbus. Er ist Mitglied im Vorstand des Vereins zur Förderung der Cottbuser Parkeisenbahn e.V., und wenn er mal nicht forscht oder auf Lokomotiven steht, spielt er ganz gern Geige

Quellen:

Machel-Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn. Stuttgart 1997; Frankfurter Feldbahnmuseum: MPSB-Personenwagen Nr. 13. Frankfurt 2011



Beim Halt auf einem Unterwegsbahnhof in der Weite Mecklenburgs steigen im Jahr 1969 Reisende aus zweien der einst acht vorhandenen großen M.P.S.B.-Personenwagen aus. Drei Stück wurden später in Berlin für die Pioniereisenbahn umgebaut und einer gelangte schließlich nach Cottbus Foto: Klaus Kieper

Großer Wagen auf kleiner Spur: Der Salonwagen der Parkeisenbahn

Wer heute bei der Parkeisenbahn Cottbus an einer der beliebten Themenfahrten teilnimmt oder eine private Sonderfahrt bestellt, kann im Schmuckstück des Wagenparks, dem Salonwagen, Platz nehmen. Schon durch seine außergewöhnliche Länge von 13 Metern hebt er sich von den anderen Personenwagen deutlich ab. Wenn man die Schiebetüren, analog

jenen der alten Berliner S-Bahn, öffnet, empfängt den Fahrgast ein gemütlicher Innenraum mit rot gepolsterten Bänken und kleinen Tischen an jedem Platz. Bei Kaffee und Kuchen macht die Fahrt durch Parklandschaft gleich noch mehr Spaß. Doch der Wagen sah nicht immer so aus wie heute. Es handelt sich bei ihm um ein geschichtsträchtiges Fahrzeug mit

einer bewegten Vergangenheit. Denn ursprünglich wurde er mit sieben weiteren, baugleichen Fahrzeugen im Jahre 1913 von der Waggonfabrik Wismar für die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (kurz M.P.S.B.), gebaut. Diese betrieb zu jener Zeit ein riesiges, über 250 km umfassendes Schmalspurnetz mit der Spurweite von 600 mm. In Sachen Komfort stellten diese Wagen so manche große Bahn in den Schatten, gab es doch drei getrennte Abteile mit Polster- und Holzsitzen sowie Platz für Traglasten. Zur Ausstattung gehörten weiterhin eine Dampfheizung, Toilette, Gasbeleuchtung und Saugluftbremse. Daher trugen die Wagen, in Anlehnung an bekannte Luxuszüge, den Spitznamen „Pullmannwagen“. Auch waren es auf 600 mm Spur die größten Personenwagen, die in



Gemütliche Stimmung verbreitet der Innenraum mit Tischen an jedem Platz, welcher durch den Einbau einer neuen, indirekten Beleuchtung von der Firma Behrend 2011 nochmals eine Aufwertung erfuhr.



So präsentiert sich das Fahrzeug heute dem Fahrgast: 1973 mit einem neuen Wagenkasten versehen und seit 1996 in Cottbus im Einsatz, kommt der Salonwagen ausschließlich bei Sonder- oder Themenfahrten zum Einsatz.

Foto: Christian Menzel

Deutschland im Einsatz standen. In den Weiten Mecklenburgs konnte man so auf eine sehr angenehme Art reisen. Die Wagen trugen die Hauptlast des Personenverkehrs auf der M.P.S.B. und wurden erst 1969, mit der Einstellung der letzten Reststrecke durch die Deutsche Reichsbahn (DR), entbehrlich. Zum Glück wurden nicht alle Wagen verschrottet oder verkauft. Vier brachte man damals zur Berliner Pioniereisenbahn, um sie dort weiter zu verwenden. Einer kam jedoch kurz darauf als Museumsfahrzeug zurück nach Friedland in seine alte Heimat, aber die anderen drei baute die DR 1973 im S-Bahn-Ausbesserungswerk Schöneeweide gründlich um. Der

Aufbau wurde bis auf den Rahmen abgebrochen und gegen einen neuen ersetzt, der nicht nur zufällig an die Stadtbahnzüge der Hauptstadt erinnerte. Auch eine Druckluftbremse kam zum Einbau. Somit erhielt die Berliner Pioniereisenbahn drei attraktive und moderne Wagen, welche gern eingesetzt wurden. Später entstanden auf deren Grundlage für die PE Berlin sogar noch Neubauwagen, welche äußerlich von den umgebauten M.P.S.B.-Wagen kaum zu unterscheiden waren und auch heute noch im Einsatz sind. 1996 konnte die Cottbuser Park-eisenbahn eine interessante Vereinbarung mit den befreundeten Berliner Parkbahn-Kollegen treffen: Im Tausch gegen zwei offene Cottbuser Personenwagen gelangte der Ex-M.P.S.B.-Wagen Nr. 10 (spätere DR-

Nummer 960-209) als Dauerleihgabe in die Lausitz. Zunächst als Pyramiden-Express bezeichnet, wurde aus ihm später der Salonwagen, lackiert im klassischen Bordeauxrot der einstigen Mitropa-Speisewagen mit gelber Beschriftung. Jüngstes „Highlight“ im wahrsten Sinne des Wortes ist die neue Lichttechnik im Inneren des Wagens, gespendet und installiert von der Cottbuser Firma Behrend und dem Vereinsmitglied Patrick Koch. Eine Fahrt im Salonwagen ist daher immer etwas Besonderes. Vielleicht haben auch Sie Lust, Ihre nächste Familienfeier, Firmenausflug, Geburtstag oder Hochzeit im Ambiente dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs auszurichten, das in seinem zweiten Leben bei der Cottbuser Parkeisenbahn nicht mehr wegzudenken ist.



Unser Salonwagen sah einst ganz anders aus: Im Ursprungszustand und mit der DR-Nummer 960-209 steht der 1913 gebaute Wagen 1966 im Bahnhof Friedland, dem Betriebsmittelpunkt seiner Heimatbahn, der M.P.S.B. Foto: Klaus Kieper

Die Cottbuser Park-eisenbahn

wird am 1. Juni 2014 runde 60 Jahre alt. Sie hat seither weit über 5 Millionen Menschen befördert. Ziel in diesem Jahr sind 40 000 Fahrgäste. Vom Sandower Dreieck geht die Tour am Stadion der Freundschaft und Spreeauenpark vorbei zum Zoo. Die nächste Station heißt Park und Schloss Branitz. Der Salonwagen kann für gesellige Sonderfahrten gebucht werden. Den nächsten regulären Zug finden Sie hier im aktuellen Fahrplan:

