

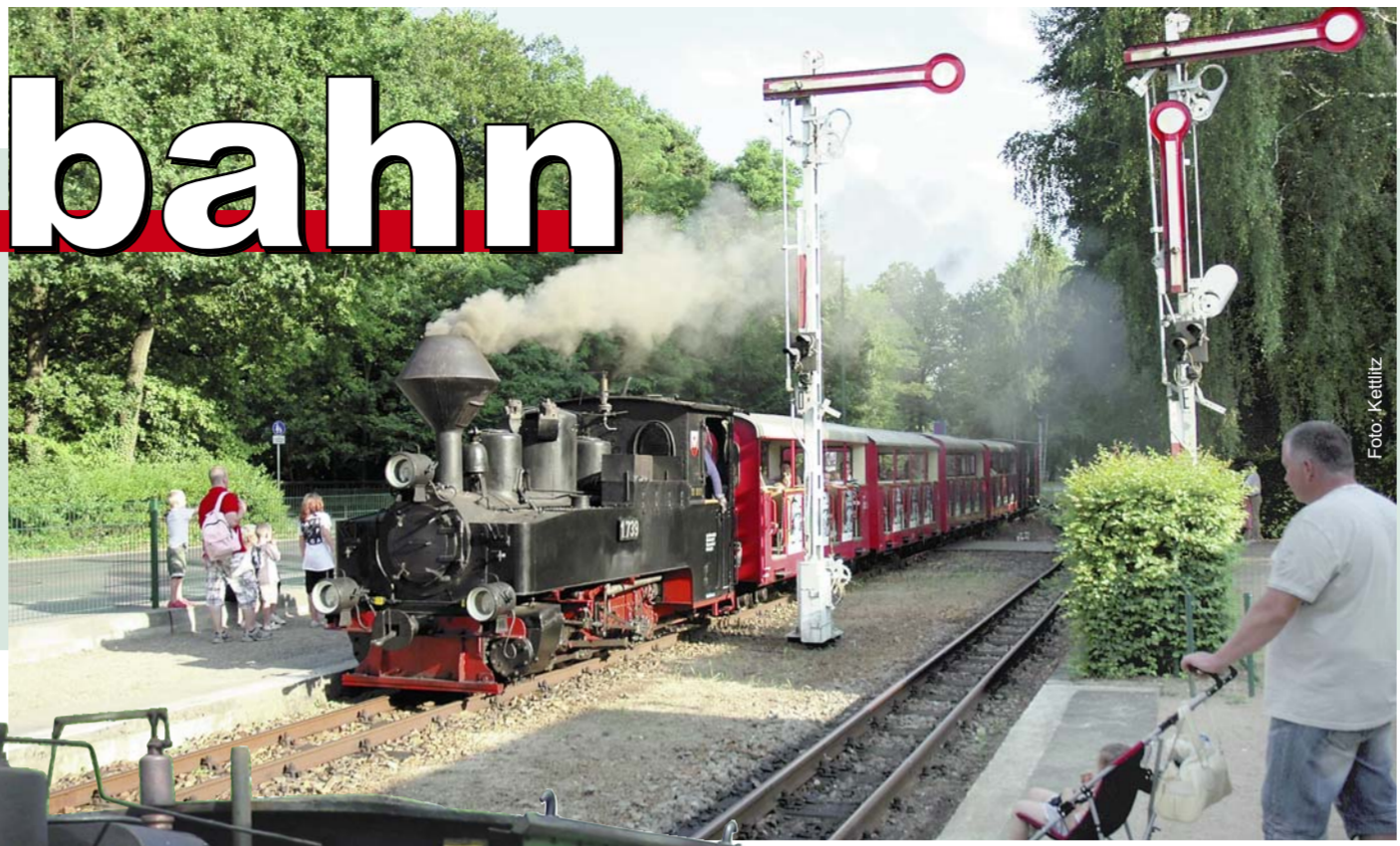
Einzigartig in Deutschland und Symbol der

Parkeisenbahn

unsere

Im Jahre 1952 wurden erste Vorbereitungen für den Bau einer Pioniereisenbahn im Cottbuser Südwesten unternommen. Innerhalb von zwei Jahren entstanden im Eliaspark ein Bahnhofsgebäude und ein Unterstand für die Lokomotive sowie die 1,1 km lange Strecke zum Tierpark. Von der Braunkohlengrube „Frieden“ bei Weißwasser übernahm die Stadt eine ehemalige Brigadelok und fünf Personenwagen, die das damalige RAW Cottbus aus offenen Güterwagen umbaute. Sie hatten ein Sonnenschutzdach aus Segeltuch. Am 1. Juni 1954 wurde die 3. Pioniereisenbahn der DDR feierlich eröffnet. Um 14.30 Uhr setzte sich der erste Zug, gezogen von der Lok 01, am Bahnhof Freundschaft im Eliaspark in Bewegung. Damals führte die Strecke noch in einem langen Rechtsbogen in Richtung Ostens entlang der Kiekbüscher Straße zum Tierpark, der am gleichen Tag eröffnet wurde. Im Betrieb wurden die Kinder von Erwachsenen angeleitet und konnten er-

ste Dienstposten übernehmen wie Zugaufsicht, Schaffner oder Schranken- und Signalwärter. Die Lokführer kamen von der Deutschen Reichsbahn. Bis 1958 entstand im NAW (Nationales Aufbauwerk) die ein Kilometer lange Strecke nach Branitz. Das Schienenmaterial kam von der eben stillgelegten Spremberger Stadtbahn, somit konnte am 10. Juli 1958 die Strecke nach Branitz eröffnet werden. Ein neuer Bahnhof entstand am Tierpark, ein weiterer am Endpunkt „Friedenseiche“. Dort setzte die Lok über ein Nebengleis um. Von der Muskauer Waldeisenbahn kam noch eine Diesellok, und das RAW Cottbus rüstete nochmals vier Grubenwagen zu Personenwagen um. Die Pioniereisenbahn hatte stets regen Zuspruch. Bis 1960 beförderte sie bereits 268 465 Fahrgäste über die nun 2,1 km lange Strecke. Bis 1963 rüstete man den Bahnhof Zoo mit einem Überholgleis aus und installierte ein mechanisches Stellwerk mit Schlüsselwerk für die Weichen und



Parkbahnzug mit der 01 am Bahnhof Zoo

kinderfreundlichen Stadt Cottbus

die vier Signale. Nun konnte der Zweizugbetrieb aufgenommen werden. Die Züge führen nun an fünf Tagen in der Woche im Abstand von 20 Minuten. Seit 1970 wurde die Schleppender-Lok aus Bad Muskau eingesetzt; sie erhielt die Loknummer 04. Acht zweischsige gedeckte Personenwagen wurden aus Berlin übernommen, von der gleichen Bahn kam im Jahre 1973 die heutige Diesellok 03. Sie war die leistungsstärkste Diesellok in Cottbus und besaß sogar eine Druckluftbremse. 1986 wurde als bis dahin größtes Projekt im Bahnhof Friedenseiche ein mechanisches Stellwerk der Einheitsbauart installiert. Formsignale wurden durch fünf Lichtsignale ersetzt, und es wurden eine Schalltafel und ein Gleisbildpult eingebaut. Diese Lehranlage diente auch der DR zur Ausbildung. Mit der Wende 1990 wurde die Pioniereisenbahn zur Parkeisenbahn. Im Sommer 1991 gründete sich der „Verein zur Förderung der Cottbuser Parkeisenbahn e.V.“, und die Stadtverordneten votierten für den Erhalt der Parkeisenbahn. In der Bundesgartenschau 1995 hat sie dann nach umfangreicher Erweiterung eine entscheidende Erfolgsrolle spielen können.



Denis Kettlitz ist Vorsitzender des Vereins zur Förderung der Parkeisenbahn

Wer wird AGktionär?

Unsere Graf Arnim braucht „Kohle“

Unserer ältesten Dampflok ging die Puste aus! Mit Hilfe der Leser und Partner des Märkischen Boten, der Zuschauer des Lokalfernsehers Lausitz TV, mit dem Betreiber CMT sowie dem Förderverein wollen wir das edle Stück wieder flott machen.

Knirpse besonders viel zu erleben: Der Tierpark eröffnete, und erstmals fuhr im Eliaspark eine Schmalspurreisenbahn - unsere heutige Parkeisenbahn. Im nun 56. Parkbahnjahr steht das Juwel dieser kleinen Bahn und der ganzen Region auf dem Abstellgleis. Die Lokomotive 993301, Baujahr 1895, ist heute 115 Jahre alt. Bei

der Firma Krauß in München gebaut, wurde sie von dort unter dem Namen ihres Besitzers „GRAF ARNIM“ nach Bad Muskau zur Gräflich Arnimschen Kleinbahn ausgeliefert und kam später nach Cottbus. **200 000 Euro zum 60. Bahnjahr**

In vier Jahren, am 1. Juni 2014, vollendet unsere Parkeisenbahn ihr 60. Betriebsjahr. Dank vieler Förderer, mit Wohlwollen aus dem Stadtparlament und bei klarem Bekenntnis der Congress, Messe & Touristik GmbH zu ihrem rollenden Betriebsteil geht es der Bahn und ihren Kindern und Jugendlichen gut. Aber natürlich bleibt das Geld sehr knapp. Zu knapp zum Beispiel, um einer ehrwürdigen Dampflok eine Hauptuntersuchung mit Kesselreparatur für 200 000 Euro zu ermöglichen.

Kinder aufs Gleis gebracht wurde, soll nun wieder einmal mit alter Eisenbahnbegeisterung ein großes Ziel angestreut werden. Wer für die Bahn Gutes tun will, kauft eine AGKtie und ist damit genau registrierter Förderer dieser Bahn. Er ist

AGktionär sozusagen. Der zu erwartende Gewinn des „Wertpapiers“ ist durchaus beträchtlich:

Zunächst lässt sich die schöne AGKtie eingerahmt als Zimmer- oder Büroschmuck gut verwenden. Der Besitzer

das Gefühl, dazu beizutragen, ist ein sehr schönes. **10, 20, 50, 100 oder 500 Euro**

Jeder kann und soll mitmachen bei dieser Aktion. Ob die AGKtie vom Selbstgesparten fürs Kinderzimmer, ob eine 50-Euro-AGKtie als Geschenk zum Geburtstag oder ob die 500 gut angelegten Euro vom Unternehmer - jeder Beitrag hilft diesem Projekt zum Erfolg.

Natürlich wird mit den AGktionen nicht etwa das Betriebsergebnis der CMT aufgebessert. Unsere Aktion „Graf Arnim braucht Kohle“ ist allein eine Angelegenheit des Vereins zur Förderung der Cottbuser Parkeisenbahn. Die Mitglieder des Vereins haben ein spezielles Konto eingerichtet und alle Vorbereitungen getroffen, dass der AGktionvertrieb perfekt läuft. Los geht das Ganze sofort.

gibt sich so als jemand zu erkennen, der etwas tut für Cottbus. Zum anderen - und das ganz besonders - tritt gemeinnütziger Gewinn auf: Die Bahn rollt mit fröhlichen Passagieren durchs Cottbuser Grün, und

Liebe Freunde der Parkeisenbahn, liebe Cottbuser, ein Wertpapier, das alle Erwerber für einen guten Zweck zu hohem Gemeinnutz vereint - das ist doch eine Sache, die richtig in die Zeit passt. Unsere Cottbuser Parkeisenbahn ist ein Kleinod, an dem sich schon Generationen seit 1954 erfreuen. Ich sage bewusst „unsere“, weil ich als Sandower Junge selbst mit ihr groß geworden bin. Die einzige brandenburgische Parkeisenbahn haben wir hier in Cottbus. Darauf sind wir stolz. Ich denke, wenn wir alle genügend Helfer finden, wird diese schöne Bahn noch viele Menschen erfreuen und zeigen, wie pfiffige Cottbuser Schätze wie unsere „Graf Arnim“ aus vergangenen Eisenbahntagen sich auch aus eigenen Mitteln erhalten und gestalten. Ich hoffe, dass viele AGktionen erworben werden. Denn neben dem guten Zweck sind die gestalteten Wertpapiere eingerahmt ein toller Schmuck für manches Kinderzimmer oder Büro. Ich wünsche uns Dampfmachern viel Erfolg!

Herzliche Grüße, **Frank Szymanski** Oberbürgermeister der Stadt Cottbus



Foto: B. Weirneich

Erwachsene und Cottbuser Kinder tragen ideenreich zum Erhalt ihrer Parkeisenbahn bei. Diese Spende von rund 2 550 Euro haben Schüler der Regine-Hildebrandt-Schule erlaufen. Für jede Sportplatzrunde haben Sponsoren Geld ausgesetzt. Die Kinder sind gerannt und gerannt...

AGktionäre helfen

So wie die kleine Bahn von Anfang an von den Cottbuser Idealisten und Freunden der



Die „Graf Arnim“ in ihren stolzen Tagen als viel bewunderte Zugmaschine

Für Freunde und Förderer der Parkeisenbahn im Verlag der Lausitzer Heimatzeitung Der Märkische Bote entwickelt: So seh'n sie aus, die neuen Wertpapiere

Dies sind die AGktionen für Freunde und Förderer der Cottbuser Parkeisenbahn

- **Was heißt AGktion?** Aussehen und Begriff erinnern an das Wertpapier der Wirtschaft, das Gewinn in Aussicht stellt. Diese AGktionen garantieren Gewinn, der gemeinnützig ist. Ihr Besitz schafft Verbundenheit in einer Art Arbeits-Gemeinschaft (AG) für die Parkeisenbahn.
- **Was bringen AGktionen?** Sie ermöglichen es, die Lokomotive „Graf Arnim“ wieder in Fahrt zu setzen. Zum 60. Bahn-Jubiläum 2014 soll sie wieder Züge ziehen.
- **Wer wird AGktionär?** Jeder, der eine AGktion erwirbt, gleich welchen Nennwertes. Zum Fest der AGktionäre wird jeder Besitzer einer AGktion eingeladen.
- **Wo gibt's AGktionen?** Erhältlich sind sie sofort bei der Parkeisenbahn an den Bahnhöfen „Sandower Dreieck“ und „Zoo“. Ebenfalls im Verlag des Märkischen Boten und bei CottbusService.
- **Wie sehen AGktionen aus?** Die AGktionen sind auf feinem Papier in verschiedenen Farben (Abbildung) gedruckt. Sie haben einheitlich das Format 29,5 x 21 Zentimeter (Din A 4). Jede Aktie trägt eine Nummer, durch die ihr Besitzer registriert ist.
- **Wieviele AGktionen gibt es?** Die AGktionen, werden ausschließlich für den Verein vertrieben. Sie sind zunächst in einer Auflage von 570 Stück editiert.
- **Was ist Spende?** Der gesamte Nennwert der AGktionen kommt der Parkeisenbahn zugute. Sämtliche Nebenkosten trägt die Lausitzer Heimatzeitung Der Märkische Bote als Geschenk an Kinder der Region.



Karrieren bei der Cottbuser Parkeisenbahn



„Power“ ist bei Parkeisenbahnern nicht nur ein Knopf auf dem Computer, wie Floric Czerny in der Werkstatt, Florian Krüger im Fahrdienst und Marcus Jeß im Stellwerk beweisen (v.r.n.l.). Oben die „Arnim“ in Reparatur

Fotos: J. Heinrich

Wie kam die 600-mm-Lokomotive 993301 („Graf Arnim“) nach Cottbus? Ihre Geschichte beginnt in Muskau an der Neißة. Die reichen Bodenschatzvorkommen und die zu deren Weiterverarbeitung entstandenen Fabriken im weitläufigen Gebiet der Ständeherrschaft Muskau erforderten schon vor 1900 den Bau von Verbindungsbahnen zwischen den Abbau- und Verarbeitungsstellen. Der zunächst mit Pferden durchgeführte Betrieb erwies sich bald als unzweckmässig, weshalb schon recht früh bei Krauß & Comp. in München eine geeignete Dampflokomotive bestellt wurde.

Es waren Drillinge So entstand im Jahre 1895 unter der Fabriknummer 3311 der erste C-Kuppler (C steht für drei Antriebsachsen), der mit dem

Namen des Besitzers der Bahn, Graf Arnim, ausgeliefert wurde. In den Jahren 1896 und 1899 gesellte sich je eine weitere baugleiche Lokomotive hinzu (Fabrik-Nummern 3489 und 3968), die jedoch, wie üblich, unter ihren Fabriknummern als Loknummern eingesetzt wurden und keine Namen erhielten. Das besondere Kennzeichen dieser Lokomotiven ist der Kobelkamin mit dem eingebauten Funkenfänger der Bauart Rose, der auch Fahrten durch Bruchholzgebiete ohne Waldbrandgefahr ermöglicht. Die leicht ausgeführten Lokomotiven sind besonders für schlecht verlegte Gleise auch auf morastigem Untergrund geeignet. Lediglich die geringen Vorräte von 0,88

m³ Wasser und 0,17 t Kohle machten sich auf die Dauer extrem negativ bemerkbar, so dass den Lokomotiven später zweiachsige Tender beigegeben wurden. Mit Vorräten von 2,6 m³ Wasser und 1,2 t Brennmaterial waren die Volumina auf das drei- und siebenfache erhöht und der Aktionsradius deutlich erweitert worden. Die Lokomotive „Graf Arnim“

Klarer Fall: Sie ist eindeutig der Stolz des „Unternehmens“ Parkeisenbahn. Das zeigte sich auch, als die Lok „Graf Arnim“ auf einem Sattel-schlepper unter viel Beifall am Festumzug 850 Jahre Cottbus teilnahm. Ein solches fahrtüchtiges technisches Denkmal haben nur wenige Städte Europas aufzuweisen

wurde ab 1933 nach Trennung des Netzes auf dem südwestlichen Teil nur noch im Weißwasser herum eingesetzt. Hier erhielt sie auch ihren Tender, der von einem ursprünglich 1919 bei Orenstein & Koppel gebauten B-Kuppler stammte. Beim Führerhaus wurden an der Rückseite eine Drehtür sowie ein abklappbares Übergangsblech eingebaut.

Im Staatsbahn-Dienst 1951 erhielt die Lok bei der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn die Betriebsnummer 99 3301, sie ist damit die älteste Staatsbahnlokomotive für 600 mm Spurweite. Sie wurde auf der Strecke Weißwasser-Tzscheln (Ruhlmühle) eingesetzt und für den Einmannbetrieb zugelassen. Nach Einstellung dieser Strecke am 4. Januar 1966 blieb sie im Lokschuppen von Weisswasser stehen, bis sie am 1. April 1969 von der Pionier-Eisenbahn (PE) in Cottbus erworben werden konnte. Hier erhielt sie nach kompletter Aufarbeitung die Nummer PE 004. Zur Bundesgartenschau 1995 wurde sie erneut aufgearbeitet und nun grün/schwarz/rot lackiert. Seitdem trägt sie wieder die Nummer 99 3301.

Und die Schwestern? Die Schwesternlokomotiven erlitten schlechtere Schicksale: Lokomotive 3489 erlitt zur Mitte der dreißiger Jahre einen schweren Zylinderschaden, der eine Aufarbeitung nicht mehr lohnte, da inzwischen weitere leistungsfähige Loks zur Verfügung standen. Sie wurde zerlegt; die brauchbaren Teile dienten als Ersatzteile für die „Graf Arnim“. Ihre jüngere Schwester 3968 machte dagegen von Anfang an Probleme. Personale berichteten, dass sie sehr störanfällig war und schließlich bereits zur Weltwirtschaftskrise 1929 zerlegt wurde.

Die Geschichte der „Graf Arnim“ beginnt bei Krauß in München

1885 ging die erste von drei „Leichtlokomotiven“ mit Kobelkamin in Muskauer Wäldern in die Spur / Heute ist „Arnim“ einzigartig



Lokfabrikant Georg Ritter von Krauß (1826-1905)

schweren Zylinderschaden, der eine Aufarbeitung nicht mehr lohnte, da inzwischen weitere leistungsfähige Loks zur Verfügung standen. Sie wurde zerlegt; die brauchbaren Teile dienten als Ersatzteile für die „Graf Arnim“. Ihre jüngere Schwester 3968 machte dagegen von Anfang an Probleme. Personale berichteten, dass sie sehr störanfällig war und schließlich bereits zur Weltwirtschaftskrise 1929 zerlegt wurde.

Starke Partner der Parkeisenbahn:

