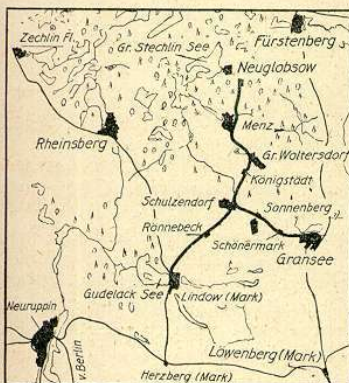


Die nebenbahnähnliche Kleinbahn Gransee — Neuglobsow

Von Reg.-Baumeister a. D. HOFFMANN
Direktor der Ruppiner Eisenbahn



Im Norden der Mark Brandenburg, zwischen der Nordbahn-Teilstrecke Löwenberg—Fürstenberg und der Nebenbahnstrecke Löwenberg—Rheinsberg der Ruppiner Eisenbahn, liegt ein Verkehrsgebiet, dessen wünschenswerte Erschließung jetzt durch den Bau der Anfang August v. Js. dem Betrieb übergebenen nebenbahnähnlichen Kleinbahn Gransee—Neuglobsow verwirklicht worden ist.

Die Vorgeschichte der Bahn reicht weit zurück. Im Jahre 1909 wurde der erste Entwurf aufgestellt. Die Verhandlungen

mit den Behörden über Linienführung und Finanzierung zogen sich bis zum Jahre 1914 hin. Im April 1914 wurde der Bau mit der schwierigen Dammschüttung durch den moorigen Gran-See begonnen. Der Ausbruch des Krieges hatte die Stilllegung der Arbeiten zur Folge. Im Jahre 1915 wurde der Bau mit englischen Gefangenen weitergeführt. Es gelang, bis Februar 1917 den Bahnkörper in einer Länge von rund 6 km, vom Bahnhof Gransee ab gerechnet, fertigzustellen. Hierbei erforderte die Dammschüttung durch den Gran-See rd. 150 000 m³ Boden, um die 14,5 m mächtige Moorschicht zu verdrängen. Im Februar 1917 mußte der Bau wieder stillgelegt werden.

Erst nach Rückkehr geordneter Geldverhältnisse wurden die Verhandlungen über die Fortsetzung der Bauarbeiten wieder aufgenommen. Der vorliegende Entwurf wurde erneut durchgearbeitet und durch die Verbindungsstrecke Schulzendorf—Lindow erweitert. Am 5. Juli 1928 wurde die Kleinbahn-A.G. Gransee—Neuglobsow mit einem Aktienkapital von 2,4 Mill. M gegründet. Von diesem Kapital haben das Deutsche Reich, der Freistaat Preußen, die Provinz Brandenburg und der Kreis Ruppín je ein Viertel des Aktienkapitals übernommen. Die anliegenden Gemeinden haben den erforderlichen Grund und Boden schulden- und lastenfrei hergegeben.

Der Zweck der Kleinbahn besteht in der Schaffung besserer Verkehrsverbindungen zur Nordbahn und durch sie nach Berlin sowie zur Ruppiner Eisenbahn und durch sie zur Kreisstadt Neuruppín. Ferner soll die neue Bahn die Naturschönheiten um den Stechlinsee erschließen. Die Linienführung (Bild 1) ist durch den Zweck der Bahn bestimmt. Die Hauptstrecke Gransee—Neuglobsow nimmt Anschluß an den Reichsbahn-Bahnhof Gransee, umgeht nördlich die Stadt Gransee, durchschneidet den südlichen Zipfel des Gran-Sees, kreuzt die Chaussee Gransee—Menz, verläuft nördlich der Dörfer Schönermark und Sonnenberg bis Schulzendorf und führt von hier an Königstädt vorbei über Großwoldersdorf und Menz nach Neuglobsow. Die Verbindungsstrecke Schulzendorf—Lindow verläuft vom Bahnhof Schulzendorf, zwischen den Dörfern Rönnebeck und Banzendorf, nach dem Bahnhof Lindow der Ruppiner Eisenbahn. Die Einmündung liegt auf freier Strecke, gesichert durch ein Stellwerk, das in Abhängigkeit vom Bahnhof Lindow steht. Die Gesamtlänge der Kleinbahn beträgt 31,772 km, wovon 22,833 km auf die Hauptstrecke Gransee—Neuglobsow und 8,939 km auf die abzweigende Strecke Schulzendorf—Lindow entfallen. Die Bauarbeiten wurden im November 1928 wieder aufgenommen. Die Bauleitung lag in Händen der Direktion der Ruppiner Eisenbahn, die mit der Kleinbahn-A.G. Gransee—Neuglobsow einen Bau- und Betriebsvertrag abgeschlossen hatte. Zur Herstellung des Bahnkörpers mußten rd. 390 000 m³ Boden, von denen 179 000 m³ auf die vor und während des Krieges ausgeführten Arbeiten entfallen, bewegt werden. 55 000 m³ Boden wurden in dem verhältnismäßig tiefen Einschnitt bei Lindow frei, die an dem teilweise versumpften Ufer des Gudelacksees bei Lindow untergebracht werden mußten. Auf dem hier angeschütteten Gelände ist Raum für einen künftigen Bahnhof sowie für Spiel- und Sportplätze im Anschluß an die Badeanstalt von Lindow geschaffen worden. Im allgemeinen haben sich nennenswerte Schwierigkeiten bei der Bauausführung nicht ergeben.

An Brücken-Bauwerken sind vor dem Kriege zwei kleinere Unterführungen von 3,00 m und 1,80 m Lichtweite für das Durchtreiben von Vieh, eine Wegeunterführung von 5,00 m Lichtweite bei Menz, nach dem Kriege eine Wegeüberführung im Zuge der Chaussee Lindow—Rheinsberg und ein Durchlaßbauwerk im Zuge des Polzow-Kanals bei Menz errichtet worden.

Es sind 31 772 m Hauptgleis und 2915 m Nebengleise, 32 Stück einfache Weichen 1:9, eine doppelte Kreuzungsweiche 1:9 und eine Gleiskreuzung 1:4,44 verlegt. Der Oberbau besteht aus Schienen Form Preußen 6e und Weichen Form 6d auf Holzschwellen II./III. Klasse. Während im Hauptgleise der Strecke Gransee—Neuglobsow nur neue Schienen von 15 m Länge eingebaut wurden, sind aus Ersparnisrücksichten im Abschnitt Lindow—Schulzendorf 7684 m altbrauchbare Schienen von 12 m Länge im Hauptgleis eingebaut worden. Aus Ersparnisrücksichten wurden sämtliche Nebengleise mit altbrauchbaren Schienen und Weichen ausgebaut.

An Hochbauten sind auf den Bahnhöfen Schulzendorf, Menz und Neuglobsow kleinere, zweistöckige Empfangsgebäude errichtet worden, deren Erdgeschoß einen Warteraum, einen Dienstraum und einen Raum zur Lagerung von Stückgütern, deren oberes Stockwerk die Dienstwohnung des Stationsbeamten bzw. des Agenten enthält. An das Bahnhofsgebäude in Neuglobsow ist eine offene Warthalle angebaut, um dem Ausflugsverkehr zu genügen. Auf den Anschlußstellen Schönermark, Sonnenberg, Königstädt, Großwoldersdorf und Rönnebeck sind nur bescheidene Gebäude in massiver Bauart, enthaltend einen Warteraum und daneben einen Güterraum errichtet worden. Der Kleinbahnhof Gransee erhielt keine Hochbauten, weil der Personen- und Güterverkehr von der Reichsbahn gegen entsprechende Vergütung mit abgewickelt wird.

Auf dem Bahnhof Neuglobsow ist ein zweiständiger Lokomotivschuppen mit Wasserstation, mit Kohlenlager und Kohlenladebühne errichtet worden, weil hier die Zugfahrten zwischen Neuglobsow und Gransee beginnen und enden.

Der Betriebsmittelpark der Kleinbahn besteht zur Zeit aus 2 Stück C-Heißdampf-Lokomotiven von je 40 t Dienstgewicht, die mit Kunze-Knorr-Bremse und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet sind, ferner 3 Personenwagen 3. Klasse und einem Wagen, dessen eine Hälfte Gepäckraum und Zugführer-Abteil, dessen andere Hälfte drei Abteile 3. Klasse enthält. Sämtliche Wagen sind mit elektrischer Beleuchtung und Kunze-Knorr-Bremse versehen. Der Güterwagenpark soll aus 3 O- und 2 G-Wagen bestehen, die dem Reichsbahn-Wagenpark beigelegt werden.