

WOLF-DIETGER MACHEL, Berlin; DR. HANS-JOACHIM POHL, Berlin

Neuruppin und seine Bahnhöfe (Teil 2)

3. Betriebsstellen im Bereich der ehemaligen KWE

Neuruppin (Hbf)

Von Anfang an war der am 16. Dezember 1898 für den Reiseverkehr und am 1. Februar 1899 für den Güterverkehr eröffnete Bahnhof der KWE der größte aller im Neuruppiner Stadtgebiet. In den Kursbüchern wurde er zur Unterscheidung des PNE-Bahnhofs mit dem Zusatz „K.W.E.“ ausgewiesen, der zunächst auch nach Änderung der Unternehmensbezeichnung in RE erhalten blieb. Erst am 14. Oktober 1920 erhielt der Bahnhof den ergänzenden Schriftzug „Hbf“, der jedoch nicht in den Tarifen des Reiseverkehrs der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs erschien. Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnitts 1962, am 27. Mai 1962, wurde in den Kursbüchern aus Neuruppin Hbf wieder Neuruppin. [24]

Die KWE bzw. RE erweiterte die Bahnanlage bis in die 1920er Jahre ständig oder verbesserte deren Ausrüstung. Beispielsweise berichteten Vorstand und Aufsichtsrat der KWE in ihrem Geschäftsbericht 1899/1900: „Die Acetylenbeleuchtungsanlage auf dem Bahnhofe Neu=Ruppin hat sich nicht bewährt und hat die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. auf Grund des Bauvertrages dieselbe durch eine, allen billigen Anforderungen entsprechende Kohlengasbeleuchtung ersetzt.“

Bereits ein Jahr danach beschäftigte sich die KWE mit der von der PNE geplanten Verbindungsstrecke bis in ihren Bahnhof. Die Generalversammlung der KWE beantragte am 19. September 1900: „Den Bau eines Anschlußgleises von Bahnhof Neu=Ruppin nach dem Ruppiner See und nach dem Neu=Ruppiner Bahnhof der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn zu beschließen.

Begründung:

Nach unserer Kenntnis der Oertlichkeit ist die von uns vorgeschlagene Verbindung mit der Wasserstraße zur Zeit noch die einzig mögliche; wie lange diese Möglichkeit noch bestehen wird, ob sie nicht sehr bald durch Errichtung von Bauten u. s. w. unmöglich gemacht werden wird, ist nicht abzusehen. Jedenfalls erscheint es wünschenswerth, daß einer aufstrebenden Stadt, wie Neu=Ruppin

es ist, eine so wichtige Verkehrsverbindung – selbst wenn deren Nothwendigkeit für den Augenblick nicht allgemein anerkannt werden sollte – durch rechtzeitiges Vorsehen für alle Zeiten erhalten bleibt. Wenn damit zugleich die allgemein erstrebte Verbindung zwischen unserem Bahnhofe in Neu=Ruppin und dem der Paulinenaue-Neu=Ruppiner Eisenbahn dortselbst der Verwirklichung entgegengeführt wird, so glaubt der Vorstand die Annahme seines Antrages um so mehr empfehlen zu können, als die Rentabilität dieser Kapitalsanlage nicht wohl in Zweifel gezogen werden kann.“ [28]

Auf das Fahrgastaufkommen von und nach Berlin wirkte sich der in Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin erreichte Wagendurchlauf von Berlin Stettiner Bahnhof nach Neuruppin vom 21. Dezember 1901 an positiv aus, da das Umsteigen in Kremmen entfiel. Fortan gehörten Personenwagen der Preußischen Staatseisenbahnen auf dem KWE-Bahnhof zum täglichen Bild. [28]

Am 15. Juli 1902 beschloss der KWE-Aufsichtsrat auf dem Bahnhof Neuruppin folgende Erweiterungen [28]:

– ein Lastenkran	für 2958,98 Mark
– ein Wasserkran am Kohlenbansen	für 828,10 Mark
– ein Anschlussgleis Reitsema & Bölke	für 4800,00 Mark
– ein neues Werkstattgleis	für 1979,29 Mark
– Ausrüstung der Hochbauten mit Wasserrohrleitungen	für 2500,00 Mark

Mit der Eröffnung der RKB im Verlaufe der Jahres 1902, die in Neuruppin keine eigenen Bahnanlagen errichtet hatte, sondern die der KWE mitbenutzte, mussten die Bahnanlagen der KWE in Neuruppin für die zusätzlichen Aufgaben abermals vergrößert werden. Näheres enthält der Geschäftsbericht 1902/03:

„Der Bahnhof Neu=Ruppin hat durch den Bau der Ruppiner Kreis=Bahn eine erhebliche Erweiterung erfahren. Dieselbe ist an der westlichen Seite des Bahnhofs eingeführt worden, benutzt das Hauptgleis der Kremmen-Wittstocker Eisenbahn bis jenseits des Ruppiner Sees und zweigt sich bei km 26,5 mit einer Weiche in östlicher Richtung nach Herzberg zu auf eigenem Bahnkörper ab. Zur



Bild 26 Straßenseite des Empfangsgebäudes der Ende 1898 eröffneten Kremmen-Wittstocker Eisenbahn mit angebautem Güterschuppen. Als diese Karte im Jahre 1900 verschickt wurde, dürfte der Bahnhofsvorplatz bereits gepflastert gewesen sein.

(Foto Sammlung Ralf Böttcher)

Bild 27 Gleisseite des KWE-Bahnhofs Neuruppin um 1900. Am Güterschuppen steht ein Stückgutwagen. Auf dem Mittelbahnsteig hat sich zum Fototermin der Bahnhofsvorsteher in Gala-Uniform eingefunden. Auf dem Hausbahnsteig werden Gäste der Bahnrestauration bedient.

(Foto Sammlung Ralf Böttcher)



Deckung dieser Abzweigeweiche ist neben derselben ein Stellwerk mit drei Mastsignalen eingerichtet, welche unter Blockverschluß der Station Neu=Ruppin steht.

Der Bahnhof selbst hat besondere Einfahrtsgleise für die einzelnen Fahrrichtungen und zwei Stellwerke erhalten, mit welchem sowohl die neu errichteten Abschluß- und Ausfahrtsignale als auch die Weiche der Hauptgleise bedient werden, sodaß die Fahrstraßen vollständig gesichert sind.

Die Gleisanlagen sind bedeutend erweitert mit Rücksicht auf die größeren Ansprüche des Betriebs, welche nach Einführung der Ruppiner Kreis=Bahn an den Bahnhof gestellt werden.

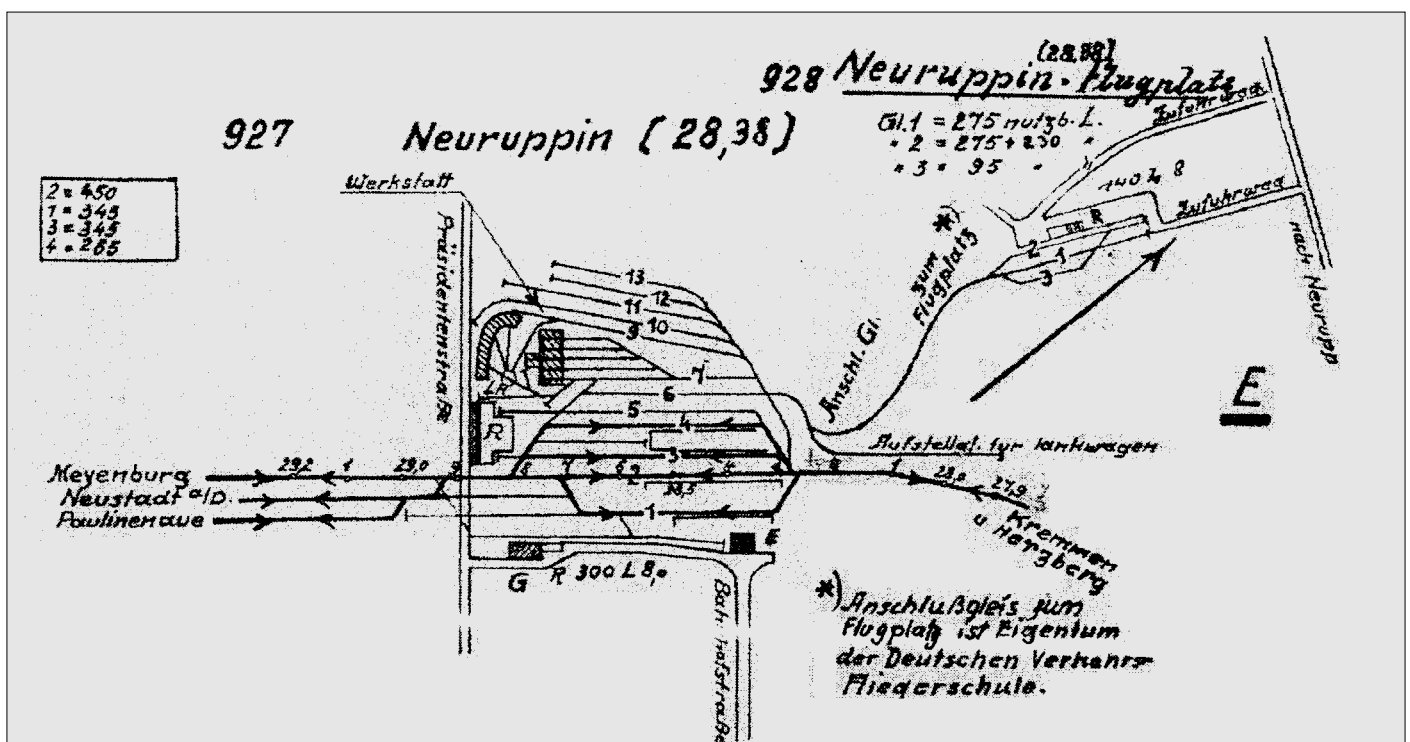
Auch der Lokomotivschuppen ist um drei Lokomotivstände vergrößert und neben demselben eine Reparaturwerkstatt für Lokomotiven und Wagen erbaut.

Sämtliche Erweiterungsbauten sind auf Kosten der Ruppiner Kreis=Bahn ausgeführt, aber in das Eigentum der Kremmen-Wittstocker Eisenbahn übergegangen.“ [29]

Für Probleme bei der KWE sorgte ein Großbrand auf dem Gelände der Neuruppiner Bahnanlagen, über den das Osthavelländische Kreisblatt, Nr. 105, vom 9. Juli 1904 berichtete:

„Neu-Ruppin. Von einer größeren Feuerbrunst wurde unsere Stadt

Bild 28 Gleisplan des Bahnhofs Neuruppin (Hbf) aus dem Jahre 1934. Von und nach den Bahnsteiggleisen 1 bis 4 konnten die Reisezüge aller fünf Richtungen (Paulinenaue, Neustadt [Dosse], Wittstock [Dosse] / Meyenburg, Kremmen und Herzberg [Mark] / Löwenberg [Mark]) aus- und einfahren. Offensichtlich nachgetragen wurde der Anschluss zum Flugplatz (s. S. 95 ff.). Rechts der Präsidentenstraße befinden sich der Halbrundlokschuppen und daneben die Hauptwerkstatt. Obwohl bereits existent, ist der Triebwagenschuppen noch nicht verzeichnet.





Bilder 29 und 30 Blick aus der Bahnhofstraße auf das im Stile der märkischen Backsteingotik errichtete Empfangsgebäude. Das nebenstehende Bild zeigt die Situation um 1915, das untere wurde im April 2016 aufgenommen. Die Bebauung ist unverändert erhalten, allerdings sind die Balkone an den rechten Häusern in DDR-Zeiten wegen Baufälligkeit abgerissen und bei der Sanierung nach 1990 nicht wieder hergestellt worden.

(Fotos Sammlung Axel Mauruszat [oben]; Dr. Hans-Joachim Pohl)

heimgesucht. Der große Lokomotiv- und Geräteschuppen und die Werkstatt der Kremmen-Neu=Ruppin-Wittstocker Eisenbahn sind bis auf einen winzigen Rest niedergebrannt. In einem Schuppen standen fünf Lokomotiven und zwei Wagen, es gelang, davon nur zwei Lokomotiven ins Freie zu schaffen. Alles übrige ist ein Raub der Flammen geworden, auch die eisernen Maschinen und Gerätschaften haben durch Ausglühen jeden Wert verloren, sie sind in wenigen Stunden zum alten Eisen geworden. Besonders empfindlich ist der Verlust von Werkzeugmaschinen, von denen einige erst kürzlich neu angeschafft worden sind. Der Schaden wird auf über 400 000 Mark geschätzt. Der Betrieb der Eisenbahn erleidet jedoch keine Einbuße, er wird in vollem Umfange aufrechterhalten.“

Die KWE scheint aber eine Versicherung abgeschlossen zu haben, die eine schnelle Schadensregulierung ermöglichte: „Mit dem Neubau der niedergebrannten Maschinenwerkstatt und des Lokomotivschuppens auf dem Bahnhofs der Kremmen-Neu=Ruppin-Wittstocker Eisenbahn ist begonnen worden. Die Baulichkeiten werden auf demselben Grundstück, wo sie gestanden, wieder



Bild 31 Etwa zur gleichen Zeit wie Bild 29 entstand diese Aufnahme des Bahnhofs von der Gleisseite. Auffällig ist, dass der ursprünglich vorhandene Güterschuppen neben dem Empfangsgebäude (s. Bilder 26 und 27) an dieser Stelle nicht mehr existiert. Ist mit dem Hinweis im Geschäftsbericht 1907/08 der KWE über „den Bau eines Güterschuppens“ (s. S. 93) der auf späteren Gleisplänen (s. S. 91) westlich davon befindliche „Ersatz“ gemeint?

(Sammlung Axel Mauruszat)