

# Dieter Engel, Hans-Joachim Schyia, Johannes Förster Das Brandenburgische Museum für Klein- und Privatbahnen in Gramzow/Uckermark

(Der nachfolgende Beitrag wurde initiiert durch eine Kurzmeldung in »Modelleisenbahner« und dem sich daraus entwickelnden Interesse füreinander. Er entstand im wesentlichen aus dem Konzeptionspapier für den Aufbau des Museums, das der Redaktion in ansprechender Form zuzug. Den gesetzten Text haben die Autoren durch eine fast völlige Neufassung des Artikels ersetzt, was so kurz vor Redaktionsschluß zu dem Problem führte, daß zum Neusetzen und erneuten Korrekturlesen durch die Autoren keine Zeit mehr blieb. Daher mußten die inhaltlichen Änderungen aus dem Kontext herausgesucht und in den vorhandenen Text eingearbeitet werden; für »Stilbrüche« bittet die Redaktion um Entschuldigung.)

Gramzow ist eine der ältesten und einwohnerreichsten Gemeinden in der nordöstlichen Uckermark. Das Einzugsgebiet erstreckt sich zwischen Randowtal und Uckersee auf mehrere Ortschaften, die auch über die Prenzlauer Kreisgrenzen hinausgehen. Die Region ist vorwiegend landwirtschaftlich mit einigen kleineren Gewerbebetrieben strukturiert, wobei die reizvolle Landschaft mit Wäldern und Seen zunehmend auch für Erholungssuchende erschlossen wird. Der Ort liegt nahe der Autobahn A 11 (Berlin – Stettin) und gewinnt an Bedeutung als Verbindungsglied der umliegenden Kreisstädte. Auch in kulturhistorischer Sicht bietet Gramzow u. a. mit seiner Klosteranlage weitere Sehenswürdigkeiten.

Noch ist Gramzow auch mit der Eisenbahn von Prenzlau aus zu erreichen (KBS 924). Der Gefahr einer Einstellung des Schienenverkehrs in naher Zukunft durch stark geschrumpftes Verkehrsaufkommen könnte mit einem Eisenbahnmuseum in Gramzow begegnet werden.

Die Bahnlinie Prenzlau – Löcknitz mit Abzweig in Damme nach Gramzow gehörte vor der Verstaatlichung der »Prenzlauer Kreisbahnen« (PK) sowie der von der PK mitbetriebenen »Kleinbahn Schönermark – Damme« (DS) zu den Kleinbahnen in Preußen. Die vielen Kleinbahnen, die in allen preußischen Provinzen nach dem preußischen Kleinbahngesetz von 1892 erbaut und betrieben wurden, trugen sehr zur verkehrsmäßigen Erschließung des Landes bei. Mit der Eisenbahn kamen Industriebetriebe in die kleineren Städte und Orte, da der Transport der Rohstoffe sowie der fertigen Produkte per Schiene schnell und billig möglich wurde. Auch die landwirtschaftlichen Erzeugnisse konnten mit der Bahn schneller zum Verbraucher gelangen, wie z. B. Rüben in Zuckerfabriken oder Milch kam noch warm in die nächste Stadt.

Schon vor 1892 waren auch in Preußen eine Reihe von Privatbahnen entstanden, die dem Charakter der später eröffneten Kleinbahnen entsprachen. Den nach 1892 eröffneten Privatbahnen maß man damals eine höhere Bedeutung zu als den zeitgleich konzessionierten Kleinbahnen. In der Retrospektive liegt es nahe, die beiden Formen gemeinsam zu betrachten, wie es in der Literatur bereits gang und gäbe ist.

Für die meisten Einwohner boten die Kleinbahnen und die Privatbahnen erstmals die Möglichkeit, die Kreisstadt, die Landeshauptstadt oder gar die weite Welt kennenzulernen. Leider wurden fast alle Kleinbahnen und viele Privatbahnstrecken Opfer der ständig wachsenden Motorisierung, so daß sie den Verkehr einstellen muß-

Prenzlauer Kreisbahnen					Kleinbahn Schönermark – Damme				
Spurweite: 1435 mm					Spurweite: 1435 mm				
Streckenlänge: 96,01 km					Streckenlänge: 25,12 km				
Gleislänge: 28,832 km					Gleislänge: 28,832 km				
Eigentümer: Kreis Prenzlau					Eigentümer: Kreis Angermünde				
Betriebsführer: Eigenbetrieb des Kreises Prenzlau					Betriebsführer: Prenzlauer Kreisbahnen				
Konzessionserteilung: 25. 3. 1903					Konzessionserteilung: 4. 5. 1904				
Betriebsöffnung: 17. 12. 1898					Betriebsöffnung: 6. 2. 1906				
17. 12. 1898: Prenzlau – Damme – Brüssow									
Prenzlau – Dedelow – Strasburg									
2. 1. 1902: Dedelow – Fürstenwerder									
Prenzlau – Klockow									
2. 12. 1902: Brüssow – Löcknitz (Uckerm. Klb.)									
größte Steigung: 1: 60					größte Steigung: 1: 60				
kleinster Radius: 250 m					kleinster Radius: 250 m				
Schienenform: pr. V					Schienenform: pr. V				
15. 4. 1928: 4 Buslinien eröffnet, 1939/15 Überlandlinien mit 233,8 km Linienlänge									
Betriebsdaten:					Betriebsdaten:				
1911	1927	1933	1938	1911	1927	1933	1938		
7	14	13	10 Dampfloks	3	4	4	3 Dampfloks		
			1 Diesellok						
			3 Triebwagen		1		1 Triebwagen		
	1		Motorraisine						
	1		Motorrad						
11	17	16	15 Personenwagen	4	5	5	5 Personenwagen		
5	7	7	7 Gepäckwagen	2	3	3	3 Gepäckwagen		
169	221	237	247 Güterwagen	40	43	54	54 Güterwagen		
5	14	7	2 Spezialwagen	2	4		2 Spezialwagen		
	4		10 Kraftomnibusse						
86	179		Eisenbahner						
	5		11 Busfahrer						
	73		Werkstattmitarb.						
86	257	170	233 Mitarbeiter	32	61	24	36 Mitarbeiter		
269.735	382.170	133.426	214.291 Pers.	77.382	83.897	39.189	64.231 Pers.		
299.020	226.529	197.780	240.667 t	73.086	70.050	61.268	59.587 t		

ten.

Auch in Prenzlau war der Rückgang des Verkehrsaufkommens nicht aufzuhalten. Gleichzeitig setzte hier aber ein Interesse an den erhaltenswerten Traditionen des Schienenverkehrs ein. Naheliegend war somit der Gedanke, dem Gramzower Bahnhofsgelände als Eisenbahnmuseum eine Zukunft zu geben. Es gibt heute in Deutschland 28 Eisenbahnmuseen – 10 davon mit Fahrbetrieb. Nicht eines hat die Geschichte der Klein- und Privatbahnen im Land Brandenburg zum Thema. Diese Lücke möchten wir mit dem »Brandenburgischen Museum für Klein- und Privatbahnen in Gramzow/Uckermark« schließen.

Die Geschichte der Klein- und Privatbahnen ist in der Regel mit der Geschichte der erschlossenen Region eng verknüpft. Den auch im Land Brandenburg erkennbaren Zusammenhang von Verkehrs- und Regionalgeschichte wollen wir am Beispiel der Prenzlauer Kreisbahnen sowie der Kleinbahn Schönermark – Damme und der Uckermark als Bezugsregion darstellen. Damit kann das Eisenbahnmuseum in Gramzow in Zusammenarbeit mit umliegenden Museen und insbesondere mit der Stadt Prenzlau seinen Beitrag zur Bewahrung der Regionalgeschichte leisten. Wir wollen uns dabei insbesondere folgender Themen annehmen:

- Interessen, Hintergründe und Umstände, die zum Bau beider Kleinbahnen führte,
- Eigentumsverhältnisse und Finanzierung,
- Bedeutung beider Kleinbahnen für die Entwicklung von Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft,

- Bedeutung für Berufs- und anderen Reiseverkehr,

- Geschichte der Hauptwerkstatt in Prenzlau,

- Fahrzeug- und Technikgeschichte beider Kleinbahnen bis zur Gegenwart.

Mit dem Brandenburgischen Museum für Klein- und Privatbahnen in Gramzow/Uckermark wollen wir auf vergleichbarer Art wie z. B. der DEV in Bruchhausen-Vilsen den brandenburgischen Klein- und Privatbahnen mit ihren typischen Lokomotiven, Wagen, Gebäuden und Zubehör ein Denkmal setzen. Verdient haben sie es allemal.

Der Aufbau des Eisenbahnmuseums in Gramzow erfolgt in einzelnen Abschnitten. Am Anfang steht die schrittweise Instandsetzung des Lokschuppens mit neuem Dach und Türen, Erneuerung des Fußbodens mit Arbeitsgruben, der Fenster, Heizung, E- und Sanitäranlage, Ausrüsten der Werkstatt und der Schuppengleise mit dem notwendigen Werkzeug und Technik, wie z. B. zwei 10-t-Hebeböcken. Danach erfolgt der gleismäßige Anschluß des Lokschuppens, wozu der Wiedereinbau einer Weiche gehört, der Einbau einer auf 50 t verstärkten Drehscheibe von 7,5 m Durchmesser mit Handantrieb und das Verlegen von insgesamt 4 Gleisen für die Fahrzeugausstellung.

Weiterhin wird das Abortgebäude im vorhandenen Stil wiederaufgebaut, aber behindertengerecht und mit zeitgemäßer Innenausstattung. Der Güterboden wird ebenfalls einer Sanierung unterzogen und dabei für die universelle Nutzung für Ausstellungen, Vorträge, Tagungen und ähnliche Veranstaltungen umgestaltet, wobei die

vorhandene Bauform erhalten bleibt.

Daneben muß auch die Beschaffung von Museumsfahrzeugen bzw. Ausstellungsstücken erfolgen. Eine Kleindiesellokomotive der ehemaligen Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft stellen die »Prenzlauer Eisenbahnfreunde« dem Museum als Leihgabe zur Verfügung. Desweiteren hat das Museum von der Deutschen Reichsbahn einen Triebwagen gekauft, der für die Prenzlauer Kreisbahn gebaut wurde und das einzige erhaltene Exemplar eines Triebwagens vom Typ »Mosel« der Waggonfabrik Wismar darstellt (1939/21.128), sowie eine Diesellok der BR V 60 (Bauart DR) und eine Ellok vom Typ »Gummersbach« (AEG 1925/3076).

Folgende Wagen sind vorhanden: Personenwagen 310-839 (Werdau 1923/27.050), der ähnlich der bekannten Einheitsdurchgangswagen „Donnerbüchse“ für eine ehemalige Klein- oder Privatbahn gebaut wurde, Gepäckwagen 710-501 (Christoph & Unmack 1935/310-839 B) ebenfalls ein Wagen einer ehemaligen Klein- oder Privatbahn und ein Reko-Personenwagen der DR-Bauart, ein G-Wagen mit Flachdach (ähnlich pr. BA, Vorgänger der Normalienbauart), ein G-Wagen »Oppeln« und 2 Niederbordwagen. An Spezialfahrzeugen sind ein Schneepflug BA Schwedt (auf P-8-Tender, pr. T 21,5) und ein Kranwagen EDK 80/1 vorhanden.

Von diesen Fahrzeugen sind die V 60, die Kö und der EDK betriebsfähig. Die anderen Fahrzeuge müssen noch in unterschiedlichem Maße aufgearbeitet werden. Auch größere Exponate wie z. B. ein Achstransportwagen, ein Wasserkran, 2 Rottenwagen für den Gleisbau und eine Stückgutwaage sind schon beschafft worden. Selbstverständlich läuft die Suche nach weiteren geeigneten Fahrzeugen und Exponaten, Fotos und Schriftgut zum Thema intensiv weiter, und wir sind für jeden Hinweis dankbar.

Auch die Außenflächen und Anlagen werden gestaltet, dazu zählt z. B. die Einfriedung des Museumsgeländes, der Wegebau, die Begrünung des Museums sowie die Errichtung einer Freiluft-Museumsgartenbahnanlage in Spur I, einer Bekohlungsanlage, eines Wasserkranes und von Güterverkehrsanlagen. Geplant ist der Aufbau ei-

ner vielleicht mehrspurigen Schmalspurstrecke auf einem nicht mehr genutzten Streckenteil der ehemaligen Kreisbahn Schönermark – Damme. Dort könnten auch Schmalspurfahrzeuge in Betrieb gezeigt werden. Dafür sind bereits vorhanden: ein zachsiger Personenwagen der ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jerichow I und ein G-Wagen der ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen.

Weiterhin ist der Aufbau einer im jährlichen Rhythmus wechselnden Ausstellung zum Thema Klein- und Privatbahnen im Land Brandenburg geplant. Hierfür eignet sich der Güterboden des Bahnhofs Gramzow in idealer Weise, wo Texte, Fotos, Gegenstände in Vitrinen und Modelleisenbahnen gezeigt werden können.

Als Höhepunkt soll an bestimmten Tagen im Jahr ein Dampfzug auf der ehemaligen Prenzlauer Kreisbahn verkehren. Als Lokomotive käme eine Maschine der Gattung preußische T 3 am besten in Betracht, da immerhin 14 Stück dieser Maschinen von den beiden Kleinbahnen beschafft wurden und in dieser Anzahl die Zugmaschine Nr. 1 darstellten. Ob es dem Museum gelingt, eine derartige Lokomotive in die Sammlung aufzunehmen und einsatzfähig herzurichten, läßt sich noch nicht absehen. Die Anmietung von Dampflok von der DR erscheint eine gute Alternative. Sie kann obendrein eine Abwechslung mit sich bringen.

Die Organisation eines Fahrtprogramms setzt eine entsprechende Organisation voraus sowie eine Kooperation mit den angrenzenden an Fremdenverkehr interessierten Orten und Einrichtungen. Uns schwebt beispielsweise ein Wanderweg zur Zichower Mühle und zur Kloster ruine vor, eine Feldbahn als Kindereisenbahn, Handhebeldraisinenfahrten zum individuellen Fahrvergnügen sowie die Zusammenarbeit mit Gaststätten, anderen Museen, dem Ausflugsschiff »Uckerschwan« usw. Gramzow bietet viele Möglichkeiten, den Museumsbesuch mit Museums-Fahrbetrieb und touristischen Attraktionen zu verknüpfen.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß wir selbstverständlich ein Archiv und eine Bibliothek im Rahmen unseres Museums errichten wollen, die

auch der Allgemeinheit zur Nutzung geöffnet werden sollen.

Der Aufbau des Brandenburgischen Museums für Klein- und Privatbahnen kann nur als gemeinschaftliches Werk gelingen. Dazu beabsichtigen Kreis und Stadt Prenzlau sowie die Gemeinde Gramzow, einen Zweckverband zu bilden, um die finanziellen und organisatorischen Seiten des Projektes abzusichern. Z. B. wird allein die Instandsetzung des Lokomotivschuppens in Gramzow 485 TDM kosten. Die finanziellen Mittel sollten in einer Höhe von 80 % vom Kultusministerium kommen. 1991 wurden von dort 190 TDM an Fördermitteln bereitgestellt. Die 20 % Komplementärmittel bringt der Zweckverband als Träger des Museums auf. Weiterhin wurde am 1. 10. 1992 eine AB-Maßnahme für 5 Personen gestartet, die das Museum aufbauen sollen. Die Landeslotterie Brandenburg ist ebenfalls als Finanzierungspartner denkbar.

Schon heute ist ein merklicher Anstieg der Erholungssuchenden zu verzeichnen. Auch in Gramzow wird an einer ständigen Erhöhung der Bettenkapazität gearbeitet. Für den neu entstehenden Wirtschaftsfaktor Fremdenverkehr stellt das zukünftige Brandenburgische Museum für Klein- und Privatbahnen eine der Grundlagen dar. Auch für den Großraum Berlin ist die Uckermark ein relativ nahegelegenes Erholungsgebiet, das für viele Berliner noch neu ist.

In Gramzow soll ein Eisenbahnmuseum entstehen, das familienfreundlich ist aber auch den technisch Interessierten vieles bietet. Kurz und gut: ein Museum für die ganze Familie und den mit hohen fachlichen Erwartungen anreisenden Eisenbahnfreund. Jedoch soll und darf es kein Freizeitpark werden. Mit Fleiß und Engagement aller Beteiligten lassen sich die gesteckten Ziele durchaus erreichen.

Anlässlich der 825-Jahr-Feier der Gemeinde Gramzow finden am 19. und 20. Juni 1993 „Tage der offenen Tür“ statt. In diesem Rahmen können sich die Besucher über den Aufbauzustand des Museums informieren und auch unsere erste Ausstellung besichtigen zum Thema: „Die Klein- und Privatbahnen in Deutschland“.



Fotos S. 23:

Oben links: Lokschuppen Gramzow im Sommer 1992 noch im „Dornröschenschlaf“

Oben rechts: Beton für den Boden des Lokschuppens, Februar 1993, Foto: Hans-Joachim Schyia

2. Reihe links: Ehemaliger Güterschuppen, der später als Ausstellungsraum genutzt werden soll.

2. Reihe rechts: Abort- und Stallgebäude

3. Reihe links: planmäßiger Personenverkehr der DR nach Gramzow mit LVT, Januar 1993, Foto: Hans-Joachim Schyia

3. Reihe rechts: Kö 100849-9 in Neubrandenburg, Foto: Schmidt

Unten links: Ehemaliger Triebwagen, Graal-Müritz, 21. 11. 1991, Foto: Dieter Engel

Unten rechts: Ellok Typ »Gummersbach«, 28. 2. 1993, Foto: Hans-Joachim Schyia

Links: Übersicht über das Bahngelände vom Silogebäude aus gesehen, links der Lokschuppen, in Bildmitte ein Wohngebäude, rechts das Abort- und Stallgebäude sowie das Bahnhofsgebäude, Januar 1993, Foto: Hans-Joachim Schyia

