

**Den Gründern der Eisenbahnen in Berlin-Reinickendorf zur Ehre,  
den Freunden zur Erinnerung.**



Originalausgabe

1. überarbeitete Auflage 2018

© Michael Bayer, Heiligental 11, 13437 Berlin (V.i.S.d.P)

Alle Rechte vorbehalten. Dieses beinhaltet Urheber-, Urheberpersönlichkeits-, Marken-, Handelsaufmachungs-, Patent- und Geschäftsgeheimnisrechte, Rechte zum Schutz vor unlauterem Wettbewerb sowie andere Rechte an geistigem Eigentum und sonstige Eigentumsrechte.

Jede Verwertung des Werkes und aller seiner Teile – auch auszugsweise - ist nur mit Zustimmung des Autors und Verlags erlaubt. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, sonstige fotomechanische Wiedergaben und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien.

Sachliche, kritische Anmerkungen oder sonstige Hinweise sind gerne unter der E-Mail-Adresse [info@gleistod.de](mailto:info@gleistod.de) erbeten.

**ISBN: 978-3-9820299-0-0, Printed in Germany, Selbstverlag. Einzelpreis 44,90 EUR**

**Bild Einband:** Juni 1963 -Dampflokomotive 91 1942 vor einem Lokschuppen am Tegeler Hafens (Sammlung Dummer).

**Bild Rückband:** 1980 - Güterbahnhof Lübars.

## Inhaltsverzeichnis

---

|  |     |
|--|-----|
| Inhaltsverzeichnis.....  | 3   |
| Vorwort.....   | 5   |
| Entwicklung der Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde (ITF).....   | 6   |
| Die Verwaltung und Betriebsführung.....  | 15  |
| Der Tegeler Hafen .....  | 20  |
| Anschluss an den Güterbahnhof Berlin-Tegel und die Ortsladestelle .....  | 49  |
| Transportmengen .....  | 64  |
| Die Bahnübergänge.....   | 65  |
| Brückenbauten .....  | 88  |
| Der Gleisoberbau .....   | 97  |
| Der Fahrzeugpark .....   | 99  |
| Russische Breitspur auf der ITF?.....  | 105 |
| Der Güterbahnhof/Ladestelle Berlin-Lübars .....  | 108 |
| Der Güterbahnhof/Ladestelle Berlin-Wittenau.....   | 128 |
| Wichtige Anschlussgleise.....  | 135 |
| Gleisanschluss der „Humboldtmühle bzw. Viktoria-Mühlenwerke“ .....   | 135 |
| Gleisanschluss der „Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)“ am Tegeler Hafen.....                                       | 141 |
| Gleisanschluss der „Kölle & Hensel GmbH“ .....   | 143 |
| Gleisanschluss der „Cyclop Maschinenfabrik (Mehlis und Behrens)“ .....   | 155 |
| Gleisanschluss der „Teveswerke Motorenteile und Hydraulische Aggregate GmbH“ .....                               | 166 |
| Gleisanschluss der „Tischlerei Albin Precht“ .....   | 167 |
| Gleisanschluss der „F.G. Dittmann AG Berlin-Wittenau“ .....  | 170 |
| Gleisanschluss der „Edeka GmbH“ .....  | 174 |
| Gleisanschluss der „Fernheizwerk Märkisches Viertel GmbH“ .....  | 178 |
| Gleisanschluss der „Kran- und Aufzugswerke F. Piechatzek“ .....  | 201 |
| Gleisanschluss der „Märkischen Oel- und Farbenfabrik Berlin-Wittenau“ .....                                      | 206 |
| Gleisanschluss der „Eisenbahnbedarfsanstalt Ernst Hesse“ bzw. „Rieth & Sohn, Stahlrohr und<br>Schweißwerk“ ..... | 209 |
| Das ITF-Gleis zwischen Tegel und dem Steinbergpark.....  | 211 |
| Das ITF-Gleis zwischen Oranienburger Straße und dem Eichhorster Weg.....   | 218 |
| Das ITF-Gleis zwischen Welzower Steig und Quickborner Straße .....   | 223 |
| Verbindung zur Heidekrautbahn in Berlin-Rosenthal.....   | 228 |
| Langsames Ende des Eisenbahnbetriebes.....   | 239 |
| Heutiger Zustand der Gleise .....  | 246 |
| Bestimmungen und rechtliche Grundlagen für Privat- und Nebenanschlussbahnen .....                                | 250 |
| Danksagung .....   | 339 |

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Abkürzungsverzeichnis.....          | 342 |
| Quellenverzeichnis.....             | 343 |
| Literaturverzeichnis.....           | 355 |
| Platz für Hinweise/Anmerkungen..... | 364 |

## Vorwort

---

Als kleiner Junge waren die Reinickendorfer Industriegleise im nördlichsten West-Berliner Bezirk für mich und meine Freunde ein gern genutzter Spielplatz. Eine tödliche Gefahr vermochten wir dabei nicht zu erkennen, zumal die Güterzüge nur selten und meist auch nur mit geringer Geschwindigkeit auf den Gleisen ihrem Ziel entgegen rumpelten. Oft gingen wir die Schienenstränge ab, um „unser“ Revier zu entdecken. Bereits in meiner Jugend übte die Eisenbahn eine fast magische Anziehungskraft auf mich aus. Diese Faszination ist bis heute geblieben.

Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten wurden fast alle Industriegleise in Berlin-Reinickendorf nach und nach demontiert. Schienen baute man zu Straßen um, einige Gleisanlagen eroberte die Natur wieder zurück. Aufgrund meiner Erinnerungen an die „gute alte Zeit“, fiel mir der Wandel irgendwann besonders auf. Ich habe dadurch festgestellt, dass ich nicht nur älter geworden bin, sondern einen Teil der Geschichte miterlebt habe. Und so machte ich mich auf, um mit der Kamera festzuhalten, was sich seit damals verändert hatte.

Ich widme dieses Buch den vielen Unterstützern, die mir bei der Erstellung hilfreich mit Rat und Tat zur Seite standen. Aber insbesondere möchte ich mich hiermit bei meiner Familie bedanken, die mir trotz der langen Entstehungszeit (15 Jahre) den Rücken freigehalten und den erforderlichen zeitlichen Spielraum gegeben hat. Auch die Familie Dummer möchte ich an dieser Stelle besonders erwähnen, weil ich einen Großteil der historischen Bilder von ihr erhalten habe und diese die Grundlage für das Buch sind.

Dieses Buch soll als Teil einer Buchreihe eine bezirkliche Zusammenfassung sein, um einen Gesamtüberblick zu ermöglichen. Da in diesem Buch viele Details über die Anschlussbahnen dargelegt sind, habe

ich am Ende einige wesentliche rechtliche Grundlagen eingefügt, die mittlerweile keine Gültigkeit mehr besitzen, aber historisch interessant sind. Sie bildeten zu einem großen Teil den rechtlichen Rahmen für den Eisenbahnbetrieb in Berlin-Reinickendorf.

Dieser Bildband beschränkt sich bewusst auf Berlin-Reinickendorf mit dem Schwerpunkt auf der Nachkriegszeit. Er soll dokumentieren, wie sich das Gesicht des nördlichsten Berliner Bezirkes wandelt und weiterentwickelt. Dabei gehe ich, soweit es möglich war, auf die jeweilige Geschichte der Industrie- und Anschlussbahnen ein. Mir ist es jedoch wichtig, dass dieses Buch von den Bildern lebt. Ich habe versucht, die Stellen wiederzufinden, von denen ich Bilder aus der „aktiven Bahnzeit“ erhalten habe und diese erneut im heutigen Zustand zu fotografieren. Aufgrund einiger Hinweise nach der Erstveröffentlichung im Oktober 2018 habe ich diese Anmerkungen eingearbeitet und das Buch überarbeitet.

Für den Einen mag es spannend und folgerichtig sein, dass die Abkehr von der Nutzung der Bahn schnell voranschreitet. Für den Anderen mag es vielleicht auch ein wenig beklemmend sein, zu erleben, dass die Bahn keinen Schwerpunkt mehr in Berlin-Reinickendorf bildet. Hoffentlich finden nicht nur Industriebegeisterte und Eisenbahnliebhaber einen Gefallen an diesem Werk.

Für viele der von mir beschriebenen Industrie- und Anschlussbahnen war deren Erhalt aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplaner nicht mehr notwendig. Die Schienen von damals haben heutzutage keine Bedeutung mehr – der „Gleistod“ im Norden Berlins.

Berlin-Reinickendorf, im Dezember 2018

## Entwicklung der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde (ITF)



1914 - Auf dieser Karte ist der Verlauf der Industriebahnstrecke von Tegel nach Friedrichsfelde gut zu erkennen<sup>1</sup>.

Die wohl längste Industriebahnstrecke in Reinickendorf war die Eisenbahn zwischen Tegel und Friedrichsfelde. Da sich dieses Buch ausschließlich auf den Bezirk Reinickendorf beschränkt, endet in diesem Fall die Beschreibung an der Bezirksgrenze bzw. dem Schnittpunkt mit der „Heidekrautbahn“ am ehemaligen Bahnhof Berlin-Rosenthal (siehe unten).

Im Frühjahr 1905 schlug der damalige Landrat des Kreises Niederbarnim Sigismund von Treskow vor, die bestehenden Eisenbahnstrecken mit einer Güterbahn zu vernetzen. Der Landkreis umfasste damals die kreisangehörigen Landgemeinden Tegel, Wittenau und Lübars im Norden Berlins. Durch diese

Industriebahn sollte der Verkehr zwischen den entstandenen Industriegebieten erleichtert werden. Der Landrat Graf von Roedern setzte die Umsetzung der Pläne als Nachfolger von Treskows fort<sup>2</sup>. Am 18. Dezember 1905 beschloss der Kreistag die Ausführung der Vorarbeiten und bewilligte die Kostenaufstellung. Am 4. Mai 1906 begannen die Kreisverwaltung des Landkreises Barnim und Gemeindevertreter Tegels mit der Planung für den Bau einer normalspurigen Eisenbahnstrecke (1.435 mm) von Tegel nach Friedrichsfelde<sup>3</sup>.

Nachdem zuvor das dafür benötigte Land unentgeltlich abgegeben wurde, erfolgte am 12. September 1906 die für

<sup>1</sup> siehe dazu [https://de.wikisource.org/wiki/Die\\_Industriebahn\\_Tegel%E2%80%93Friedrichsfelde\\_und\\_Hafen\\_Tegel](https://de.wikisource.org/wiki/Die_Industriebahn_Tegel%E2%80%93Friedrichsfelde_und_Hafen_Tegel) (Abruf am 25.09.2018).

<sup>2</sup> vgl. Tegel, Beiträge zur Großstadtwerdung eines Dorfes, Seite 25.

<sup>3</sup> vgl. Hermsdorf-Tegeler-Zeitung.

den Bau und Betrieb der nebenbahn-ähnlichen Kleinbahn entsprechende Genehmigung. Es wurde sogar ein späterer zweigleisiger Ausbau geplant, jedoch niemals realisiert.

Der Bau der Industriebahnstrecke wurde damals sehr kritisch in den Medien begleitet. So berichtete das Wochenblatt „Nördlicher Vorortbote“ in seiner Ausgabe vom 10. November 1906, dass die vorherrschende Meinung war, dass der Termin des geplanten Betriebsbeginns am 01. April 1908 nicht eingehalten werden konnte, aber .... „Man ist hier vielfach der Meinung, daß noch Jahre vergehen würden, ehe an die Industriebahn zu denken ist, was uns auffallen ist, aber dem ist nicht so, denn die Vorarbeiten sind im besten Zuge“<sup>4</sup>.



Im Frühjahr 1907 begann der Bau der Bahnlinie. Die eingleisige Strecke war nie für den Personenverkehr vorgesehen. Daher wurde die etwa 25km lange Bahnlinie auch als Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde (ITF) bezeichnet. Die Baukosten für die gesamte Strecke beliefen sich auf 2,3 Millionen Mark.<sup>5</sup> Die eigentliche Streckenführung begann am heutigen S-Bahnhof Friedrichsfelde-Ost am Magerviehhof mit der Verbindung zur „Wriezener Bahn“ (Staatsbahn) und führte über Berlin-

Weißensee - Hohenschönhausen - Pankow-Heinersdorf - Blankenburg - Französisch-Buchholz - Rosenthal - Lübars - Wittenau bis zum Tegeler Hafen. Ursprünglich war sogar eine Verlängerung bis nach Oberschöneweide geplant, um eine durchgängige Eisenbahnlinie von der Havel bis zur Spree zu erhalten<sup>6</sup>. Dieses Vorhaben wurde aber bereits im April 1909 verworfen, weil die Gemeinde dazu zahlreiche Grundstücke hätten kaufen müssen. Da offenbar die Grundstückspreise damals ständig stiegen, hielten die Gemeindevertreter die Gesamtkosten für zu hoch und dadurch den Betrieb insgesamt für zu unrentabel<sup>7</sup>.

Dass der Bau der Bahnstrecke zügig voranschritt, wusste auch die damalige Zeitung „Niederbarnimer Kreisblatt“ in ihrer Ausgabe vom 30. Juni 1907 über den Bereich in Weißensee zu berichten: „Die Arbeiten an der vom Kreise Niederbarnim projektierten Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde schreiten rüstig voran. Der Bahndamm ist fast in der ganzen Länge, in der die Bahn das hiesige Gemeindegebiet durchquert, fertiggestellt. ... Die Bahn, deren Anlegung manchen hiesigen Grundeigentümer zu Wohlstand verholfen hat, soll schon im nächsten Jahre in Betrieb genommen werden.“<sup>8</sup>

Am 07. Mai 1908 berichtete das bereits o.a. Wochenblatt „Nördlicher Vorortbote“, dass der Betrieb der Industriebahn in Kürze beginnen wird, weil bereits erste Arbeitszüge die Gleise befuhren<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> siehe dazu <http://www.mehrow.de/Presse/> (Abruf am 25.09.2018).

<sup>5</sup> vgl. Verkehrsgeschichtliche Blätter, Nr. 5 (1977), Seite 65.

<sup>6</sup> vgl. „Einst in Tegel“, Seite 5.

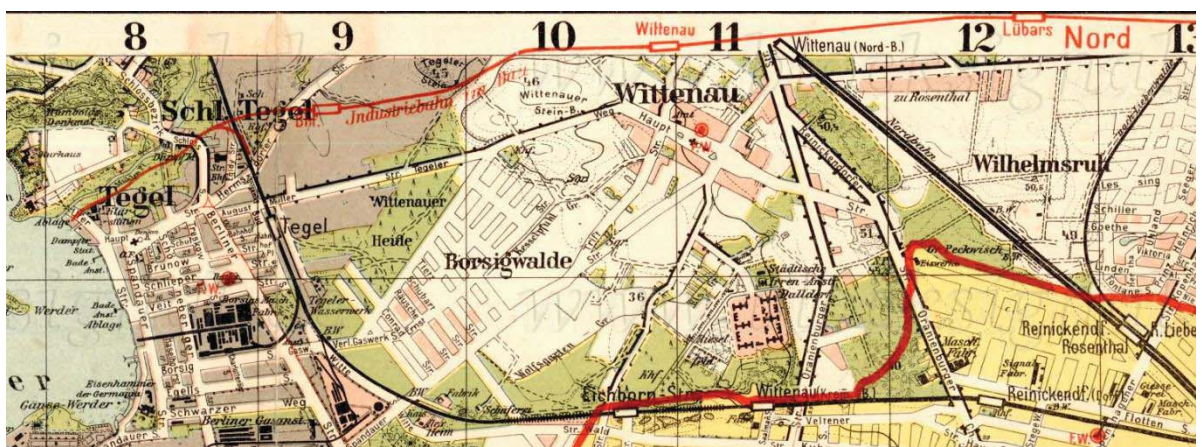
<sup>7</sup> siehe dazu <http://www.mehrow.de/Presse/> (Abruf am 25.09.2018).

<sup>8</sup> siehe dazu [http://www.mehrow.de/Presse/Themen/Zeitungen\\_betr\\_Industriebahn.html](http://www.mehrow.de/Presse/Themen/Zeitungen_betr_Industriebahn.html) (Abruf am 25.09.2018).

<sup>9</sup> siehe dazu <http://www.mehrow.de/Presse/> (Abruf am 25.09.2018).



01. Mai 1907 - Auszug aus der Projektkarte des Bauamtes des Kreises Niederbarnim zum Ausbau des Tegeler Hafens für die Industriebahn. © IGB



1907 - In dem Auszug aus dem „Grossen Verkehrs-Plan Berlin und seine Vororte“ wird die Industriebahnstrecke noch gebaut (rot eingezeichnet am oberen Bildrand).

© Verlag Alfred Mende, Sammlung Steffen Buhr [www.blocksignal.de](http://www.blocksignal.de)



1952 - Die Streckenführung der ITF in Reinickendorf ist in diesem Kartenausschnitt rot unterlegt. © Bezirksamt Reinickendorf zu Berlin