

## Die Industriebahn Tegel - Friedrichsfelde und der Hafen Tegel

---

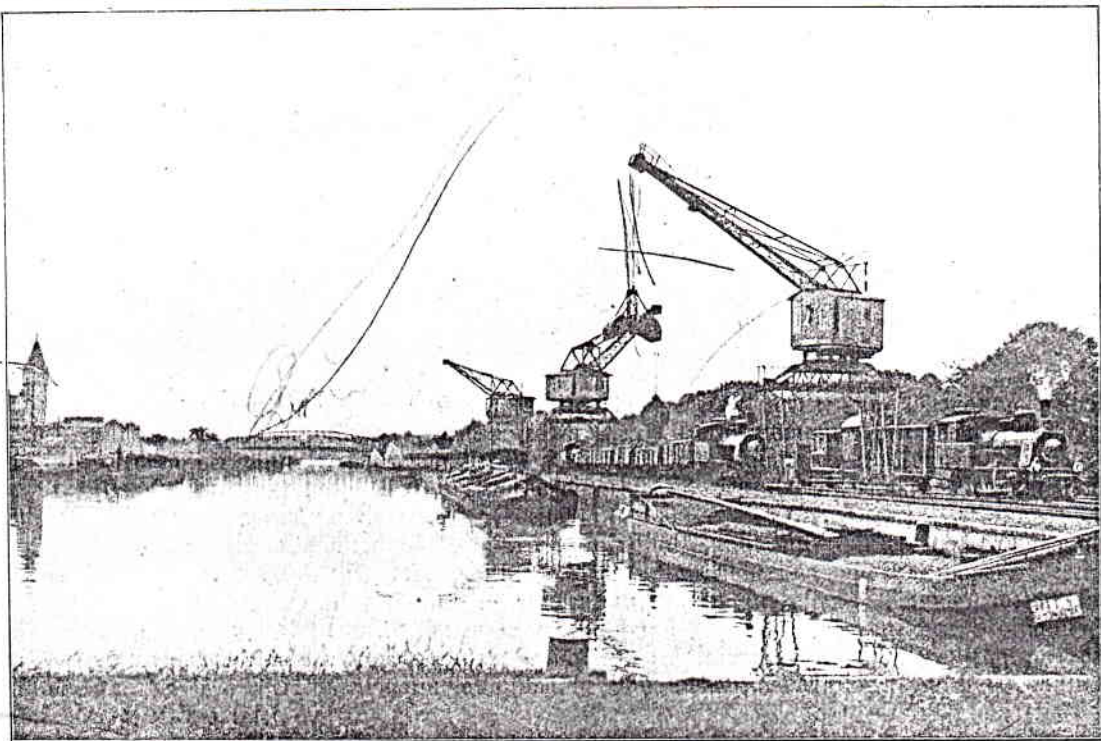
Nachdem in den Jahren 1983/84 der Tegeler Hafen seine Bedeutung als Umschlagplatz fast völlig verloren hatte und nun die Entwidmung als Industriehafen vollzogen wurde, soll die Industriebahn Tegel - Friedrichsfelde, die Anfang der 80 er Jahre auch ihre Notwendigkeit zum großen Teil einbüßte, nicht entgültig der Vergessenheit anheim fallen. Beide Anlagen, Industriebahn und Hafen, hatten seit ihrem Bestehen einen entscheidenden Anteil an der industriellen Entwicklung im Norden Berlins. Mit dieser industriellen und technischen Ausdehnung lief die wohnungsbauliche und strukturelle Entfaltung Tegels gleichermaßen einher.

Im Frühjahr 1905 wurde von dem damaligen Landrat des Kreises Niederbarnim von Treskow-(Vergl. Treskowstraße)- die Anregung gegeben, zur Hebung der Industrie in den nördlichen Berliner Vororten eine normalspurige Güteranschlußbahn in Verbindung mit den bestehenden Eisenbahnlinien zu bauen. Die Angelegenheit wurde von dem Nachfolger des Herrn von Treskow, - dem Landrat Graf von Roedern, (vergl. Roedernallee, -jetzt Hatzfeldallee)weiter verfolgt. Am 18. Dezember 1905 beschloß der Kreistag auf Antrag des Grafen von Roedern die Ausführung der Vorarbeiten und bewilligten dazu die erforderlichen Kosten. Die Vorarbeiten sind so gefördert worden, daß dem Kreistage am 14. August 1906 das Projekt mit dem Ausgangspunkt vom Tegeler Hafen über Berlin - Wittenau. Lübars. Berlin - Rosenthal, Franz. - Buchholz, Blankenburg, Berlin - Heinersdorf, Berlin - Weißensee und Berlin - Hohenschönhausen nach Berlin-Friedrichsfelde mit Anschluß an den Magervieh Bahnhof an die Wriezener Bahn vorgelegt werden konnte.

Für die in Frage kommenden Eisenbahnstrecken waren folgende Anschlüsse vorgesehen: In Berlin - Tegel an die Kremmener Bahn, in Berlin - Rosenthal an die Reinickendorf-Liebenwalde- Groß-Schönebecke Eisenbahn, und in Blankenburg an die Stettiner Bahn. Für den Gemeindebezirk Berlin - Niederschönhausen wurde ein besonderes Abzweiggleis von Franz.-Buchholz geplant.

Von den beteiligten Gemeinde - und Gutsbezirken ist das für den Bahnbau erforderliche Gelände dem Kreise unentgeltlich übereignet worden. Das geschah in solchem Umfang, daß ein späterer zweigleisiger Ausbau der Strecke möglich ist. Nachdem die landespolizeiliche Prüfung erfolgt war und der Herr Minister für öffentliche Arbeiten die Ausführung der Anlage als Kleinbahn genehmigt hatte, wurde zur

Bestreitung der Kosten eine Anleihe im Betrage von 1 970000,-- M bei der Kreissparkasse aufgenommen und mit der Bauausführung im Frühjahr 1907 begonnen. Unter der Leitung des köngl. Baurates Mirau (vergl. Miraustraße) wurden die Bauarbeiten so gefördert, daß die Teilstrecke Friedrichsfelde - Blankenburg bereits am 16. Dezember 1907 in Betrieb genommen werden konnte. Bei der Weiterführung der Bahnanlagen ergaben sich besondere Schwierigkeiten insofern, als die zu kreuzenden Bahnkörper der Stadtbahn (Stettiner Bahn), Nordbahn und Kremmener Bahn, unterführt werden mußten. Trotzdem konnte die Reststrecke Blankenburg - Berlin - Tegel und der mit den Industriebahngleisen in Verbindung stehende Hafen am Tegeler See bereits am 31. Oktober 1908 landespolizeilich abgenommen und dem Betrieb übergeben werden.



Der Tegeler Industriehafen. Ausgangspunkt der Industriebahn Tegel—Friedrichsfelde.  
Original-Aufnahme der Photogr. Kunstankalt Unger & Sohn, Berlin-Tegel, Schönebergerstr. 71.

*Blick aus Richt. Schloßstr.*

Der Hafen am Tegeler See ist in einer nutzbaren Länge von 556 m  
erbaut worden und an der Einfahrt 38 m breit. Dem Kreise stehen am  
für den Wasserumschlagverkehr vom Wasser zu der Bahn das nördliche Ende  
Ufer und die Hälfte des östlichen Ufers zur Verfügung. Die Gemeinde 62 m  
Tegel hat für den Ortsverkehr die andere Hälfte des östlichen

Ufers und das südliche Ufer zur Benutzung übergeben bekommen. Die Gesamtkosten (ohne Grunderwerb) betragen 900 000,-- M, wovon der Kreis Niederbarnim 350 000,-- M, übernommen hat, während der Rest von der Gemeinde Tegel aufgebracht wurde.

Der Verkehr sowohl auf der Industriebahn als auch am Hafen Tegel hat von Jahr zu Jahr eine wesentliche Steigerung erfahren, so daß die vorhandenen Gleisanlagen wiederholt erweitert und die Ladeeinrichtungen am Hafen Tegel vermehrt werden mußten.

Nach dem vollständigen Ausbau der Gleise beträgt die Streckenlänge der Industriebahn 25,23 km und einschließlich der Nebengleise 33,5 km. Am Hafen Tegel sind für den Güterumschlag 3 elektrische Portalkräne mit einer Tragfähigkeit von 2,5 und 5,3 Tonnen Traglast aufgestellt worden. Die Gemeinde Tegel hat außerdem einen Ladestraßenkran von 2 To Tragfähigkeit aufgestellt.

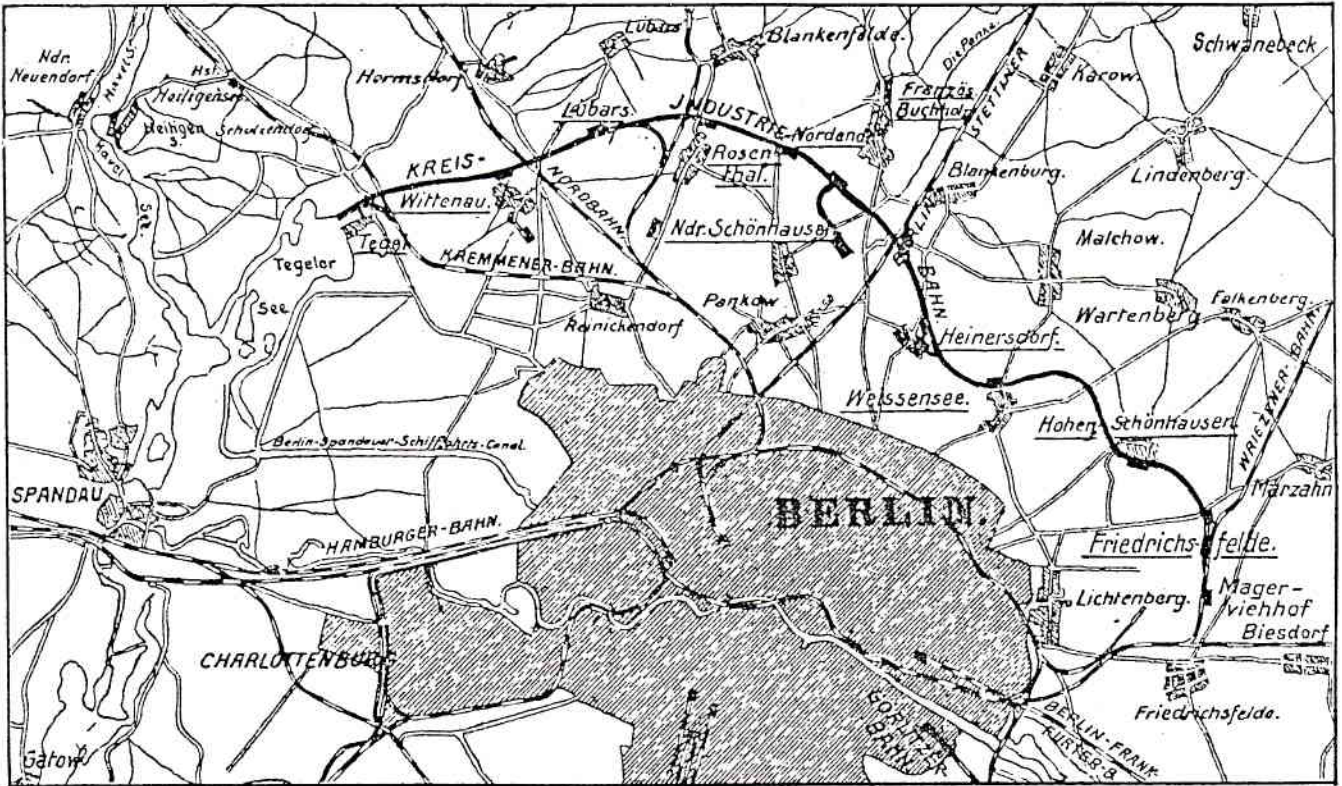
Durch die Erweiterung der Gleisanlagen und die Vermehrung der Betriebsmittel, sowie infolge der Höherlegung der Nordbahn und der Stettiner Bahn mit den Anschlußgleisen bei dem viergleisigen Ausbau, ist die Erhöhung des Anlagekapitals für die Industriebahnanlagen später auf 2 860 000,-- M erforderlich geworden.

Durch die mit den Industriebahnanlagen hergestellte Verbindung zwischen Bahn und Wasserweg wurde der Industrie Gelegenheit gegeben, sich in den nördlichen Vororten Berlins vorteilhaft anzusiedeln. In kurzer Zeit hatte sich eine große Anzahl von Werkstätten dort niedergelassen und bald waren schon 15 Privatanschlußgleise erstellt. Auch der Wasserumschlagverkehr nahm erheblich zu, so daß das Gesamtunternehmen - Bahn und Hafen - den gehegten Erwartungen in vollem Umfang entsprach.

Schon in den ersten 4 Jahren sind die nachstehenden Verkehrsziffern erreicht worden:

Jahre	Güter <sup>men</sup> wagen in Tonnen				Anzahl abgef. Schiffe
	Bahnverkehr ohne Umschlag - güter	Wasserumschlagverkehr auf die Bahn	für Tegel Ortsverkehr	Zusammen	
1909	66 178	23 000	76 951	166129	576
1910	105 663	61 845	81 324	248802	705
1911	134 424	99 992	77 144	311460	887
1912	142 866	144 699	85 353	372918	970





Lageplan der Kreis-Industriebahn.

So entwickelte sich die Industriebahn in den folgenden Jahrzehnten sinngemäß fort und leistete auch nach dem 2. Weltkrieg durch die Anlieferung von kanadischem Weizen für die Humboldtmühle, - jetzt Viktoriamühle- auf diesem Schienenwege erstklassigen Dienst.

Ein kleiner Kreis von Eingeweihten, - wozu auch ich gehörte - , hatte bald die planmäßigen Anlieferungstermine dieser Kornwaggons herausbekommen, und wir fanden uns nach der Leerung der Güterwagen durch die Mühle bald auf dem Industriebahngelände ein, um auch noch den letzten Rest von Körnern aus den Ecken, Ritzen und Fugen des Waggons per Handfeger, Bürsten und Müllschippe herauszufegen. Der Ertrag schwankte zwischen 2 - 3 kg, der gesiebt, gewaschen, getrocknet und durch die Kaffeemühle gemahlen noch einige gute Mehlsuppen für meine große Familie ergaben.

So hat die Industriebahn auch in den schlechtesten Zeiten nach dem 2. Weltkrieg noch einigen Familien das Überleben erleichtert. Meine Kinder sind nicht hungrig vom Tisch aufgestanden.