**Ein bildreiches und verkehrshistorisches Buch über die ehemalige Industriebahnstrecke von Berlin-Tegel nach Friedrichsfelde (ITF) im Bereich von West-Berlin. In dem Buch sind u.a. zahlreiche Anschlussfirmen beschrieben, die den nördlichen Berliner Bezirk über Jahrzehnte geprägt haben.**

**Das überarbeitete Buch ist Teil der Buchreihe „Gleistod – Ehemalige Gleise in Berlin-Reinickendorf“.**

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12518-1907-1001

**ISBN 978-3-9820299-0-0**

9 783982 029900

**Einzelpreis: 52,90 EUR**

**MICHAEL BAYER / LARS MOLZBERGER**

**GLEISTOD – DAS GLEIS DER ITF IN WEST-BERLIN**

# Gleistod
# –
# Die Industriebahn von Berlin-Tegel nach Friedrichsfelde (ITF) in West-Berlin (Teil 1)

**Ein Buch von**
**Michael Bayer &**
**Lars Molzberger**

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

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12518-1907-1001

Originalausgabe
1. überarbeitete Auflage 2020
© 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 erbeten.

**ISBN: 978-3-9820299-0-0, Printed in Germany, Selbstverlag. Einzelpreis 52,90 EUR**

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

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

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis ... 3
Vorwort Michael Bayer ... 5
Vorwort Lars Molzberger ... 6
Entwicklung der Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde (ITF) ... 7
Planung einer Kabinenbahn bzw. eines Personenzugverkehrs an/auf der ITF-Strecke ... 19
Die Verwaltung und Betriebsführung ... 21
Der Tegeler Hafen ... 26
Anschluss an den Güterbahnhof Berlin-Tegel mit der Ortsladestelle und der Verbindungskurve ... 56
Transportmengen ... 78
Die Bahnübergänge ... 79
Brückenbauten ... 112
Der Gleisoberbau ... 123
Der Fahrzeugpark ... 125
Russische Breitspur auf der ITF? ... 131
Der Güterbahnhof/Ladestelle Berlin-Lübars ... 136
Der Güterbahnhof/Ladestelle Berlin-Wittenau ... 159
Wichtige Anschlussgleise ... 166
- Gleisanschluss der *Humboldtmühle bzw. Viktoria-Mühlenwerke* ... 166
- Gleisanschluss der *Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)* am Tegeler Hafen ... 173
- Gleisanschluss der *Kölle & Hensel GmbH* ... 176
- Gleisanschluss der *Cyclop Maschinenfabrik (Mehlis und Behrens)* ... 192
- Gleisanschluss der *Teveswerke Motorenteile und Hydraulische Aggregate GmbH* ... 213
- Gleisanschluss der *Tischlerei Albin Precht* ... 215
- Gleisanschluss der *F.G. Dittmann AG Berlin-Wittenau* ... 218
- Gleisanschluss der *EDEKA GmbH* ... 222
- Gleisanschluss der *Fernheizwerk Märkisches Viertel GmbH* ... 226
- Gleisanschluss der *Kran- und Aufzugswerke F. Piechatzek* ... 249
- Gleisanschluss der *Märkischen Oel- und Farbenfabrik Berlin-Wittenau* ... 254
- Gleisanschluss der *Eisenbahnbedarfsanstalt Ernst Hesse* bzw. *Rieth & Sohn, Stahlrohr und Schweißwerk* ... 258

Das ITF-Gleis zwischen Tegel und dem Steinbergpark ... 260
Das ITF-Gleis zwischen Oranienburger Straße und dem Eichhorster Weg ... 270
Das ITF-Gleis zwischen Welzower Steig und Quickborner Straße ... 275
Verbindung zur Heidekrautbahn in Berlin-Rosenthal ... 281
Langsames Ende des Eisenbahnbetriebes ... 296

Heutiger Zustand der Gleise ..... 308
Bestimmungen und rechtliche Grundlagen für Privat- und Nebenanschlussbahnen ..... 312
Polizeiverordnung für Anschlussbahnen vom 19. Dezember 1902 ..... 312
Allgemeine Bestimmungen für Privatgleisanschlüsse vom 01. Juli 1922 ..... 315
Änderung Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (01. Oktober 1923) ..... 323
Dienstvorschrift Teil A (Gemeinsame Bestimmungen) für die Betriebsbediensteten der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb gültig ab 1930 (auf der ITF gültig ab 01. Oktober 1930) ..... 324
Merkblatt über die Aufstellung von Entwurfsunterlagen zu Privatgleisanschlüssen an die Reichsbahn (01. September 1936) ..... 337
Dienstvorschrift mit Teil B (Betriebsdienst) für die Betriebsbediensteten der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb gültig ab 01. Juli 1940, herausgegeben von der Reichsverkehrsgruppen Schienenbahnen ..... 341
Auszug aus dem Signalbuch der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen ..... 342
Anordnung zur Regelung der Rechtsbeziehungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Anschlussbahnen (07. April 1955) ..... 359
Gesetzesblatt der DDR mit den Allgemeinen Bedingungen für Anschlussbahnen (ABA) (01. Mai 1955) ..... 360
Gewährung von Bundesmitteln zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlussverkehrs vom Mai 1969 ..... 374
Betriebliche Mitteilungen der Reichsbahndirektion Berlin (20. Dezember 1978) ..... 379
Weitere betriebliche Mitteilungen der Reichsbahndirektion Berlin ..... 394
Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für Eisenbahnangelegenheiten in Berlin-West (21. August 1987) ..... 412
Danksagung ..... 415
Abkürzungsverzeichnis ..... 418
Quellenverzeichnis ..... 420
Literaturverzeichnis ..... 432
Platz für Hinweise/Anmerkungen ..... 442

# Vorwort Michael Bayer

Dieses beige Buch (Farbe des Einbands) soll als zweiter Teil der Buchreihe „Gleistod – Ehemalige Gleise in Berlin-Reinickendorf“ eine bezirkliche Zusammenfassung sein, um einen Gesamtüberblick über die Gleisanlagen im Bezirk zu ermöglichen. Diese Buchreihe beschränkt sich bewusst auf Berlin-Reinickendorf mit dem Schwerpunkt auf der Nachkriegszeit. Sie 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 zusammen mit Lars Molzberger diese Anmerkungen eingearbeitet und das Buch überarbeitet.

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 und die Herren Bley und Schlickeiser möchte ich an dieser Stelle besonders erwähnen, weil ich einen Großteil der historischen Bilder von ihnen erhalten habe und diese die Grundlage für das Buch bilden.

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.

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 Mai 2020

# Vorwort Lars Molzberger

„Papa, was bedeuten die beiden „P“?“ „Das bedeutet „Puller-Pause“. „Aber ich muss doch gar nicht.“ Die Antwort war ein Schmunzeln und Schweigen. Es war Ende der 1970er Jahre. Der Steinbergpark war für mich und meinen Eltern ein beliebtes Ausflugsziel, nicht weit entfernt von unserer Wohnung in Tegel. Für gewöhnlich führte uns unser Weg aber nicht auf dem Fußweg, der von der Ziekowstraße zum Steinbergpark führte, sondern an Schienen entlang. Eigentlich ungewöhnlich, da aber meine Eltern bei der Deutschen Reichsbahn arbeiteten, hinterfragte ich den „Spazierweg“ nicht.

Ich war 8 Jahre alt, als ich die eingangs erwähnte Frage stellte und keine zufriedenstellende Antwort erhielt. Mit 13 schenkte mir mein Vater die „Bibel“ der Signalfreunde, das Signalbuch DV 301 der Deutschen Reichsbahn. Darin fand ich die Lösung für die „Puller-Pause“: Es war das Pfeifsignal Pf 2. Es bedeutete, dass der Triebfahrzeugführer vor einem Bahnübergang zweimal pfeifen musste. Oder anders ausgedrückt: Papa hat mich voll veräppelt!! Diese Anekdote ist meine älteste Erinnerung an eine Strecke, deren Bedeutung ich erst sehr viel später vernahm. Ich wusste damals nicht, dass diese Strecke in einen West- und Ostteil getrennt war, dass sie in West-Berlin die Versorgung weiter Teile Reinickendorfs mit Fernwärme sicherstellte, während im Ostteil Berlins ein Geheimdienst Anschließer war.

Die Industriebahn Tegel—Friedrichsfelde führte eher ein Schattendasein zu den bedeutenden Strecken in und um Berlin. Trotzdem ermöglichte sie die Industrialisierung der nördlichen Peripherie Berlins. Weißensee wurde durch diese Bahn zu einem bedeutenden Industriestandort. Deutsche Niles, Ziehl Abegg, Wilhelm Wurl sind die bekanntesten Firmen Weißensees.
Ich freue mich herzlichst, als Coautor für den ersten Band über die Industriebahn mitwirken zu dürfen. Es ist beeindruckend, was Michael Bayer für dieses Buch an Material zusammengetragen hat. Mit der gleichen Akribie bereite ich den zweiten Band vor. Der ehemalige Ostteil der Strecke von Rosenthal bis Friedrichsfelde Ost wird Thema des zweiten Bandes sein.

Und nun wünsche Ich Ihnen viel Freude beim Erkunden des vorliegenden Bandes.

Berlin-Reinickendorf, im Mai 2020

# Entwicklung der Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde (ITF)

**1914 – Auf dieser Karte ist der Verlauf der Industriebahnstrecke von Tegel nach Friedrichsfelde gut zu erkennen[1].**

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[2]. 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[3].

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

[1] siehe dazu https://de.wikisource.org/wiki/Die_Industriebahn_Tegel%E2%80%93Friedrichsfelde_und_Hafen_Tegel (Abruf am 25.09.2018).
[2] vgl. Tegel, Beiträge zur Großstadtwerdung eines Dorfes, Seite 25.
[3] vgl. Hermsdorf-Tegeler-Zeitung.

den Bau und Betrieb der nebenbahnähnlichen 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 aufgefallen ist, aber dem ist nicht so, denn die Vorarbeiten sind im besten Zuge*“[4].

Nördlicher Vorortbote.

Wochenblatt für Niederschönhausen, Schönholz und Pankow.
Amtliches Verkündigungsblatt für Rosenthal, Wilhelmsruh und Nordend.
Alleiniges Organ des Verkehrs-Verbandes an der Stettiner Bahn.
Mit illustrierter Unterhaltungsbeilage.

Nr. 81. Niederschönhausen, Mittwoch, den 10. Oktober 1906. 3. Jahrgang.

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 **I**ndustriebahn **T**egel-**F**riedrichsfelde (ITF) bezeichnet. Die Baukosten für die gesamte Strecke beliefen sich auf 2,3 Millionen Mark.[5] 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-Bucholz - 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[6]. 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[7].

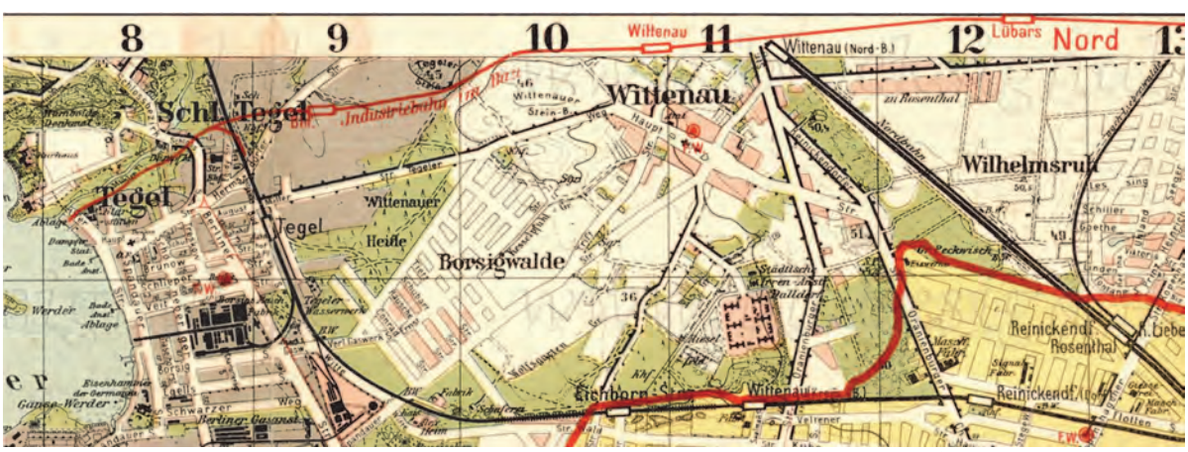
Dass der Bau der Bahnstrecke zügig voranschritt, wusste auch die damalige Zeitung „Niederbarnimer Kreisblatt“ in ihrer Ausgabe vom 30. Juni 1907 über den Bereich in Weißensee zu berichten: *„Die Arbeiten an der vom Kreise Niederbarnim projektierten Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde schreiten rüstig 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 werde*n.“[8]

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[9].

---

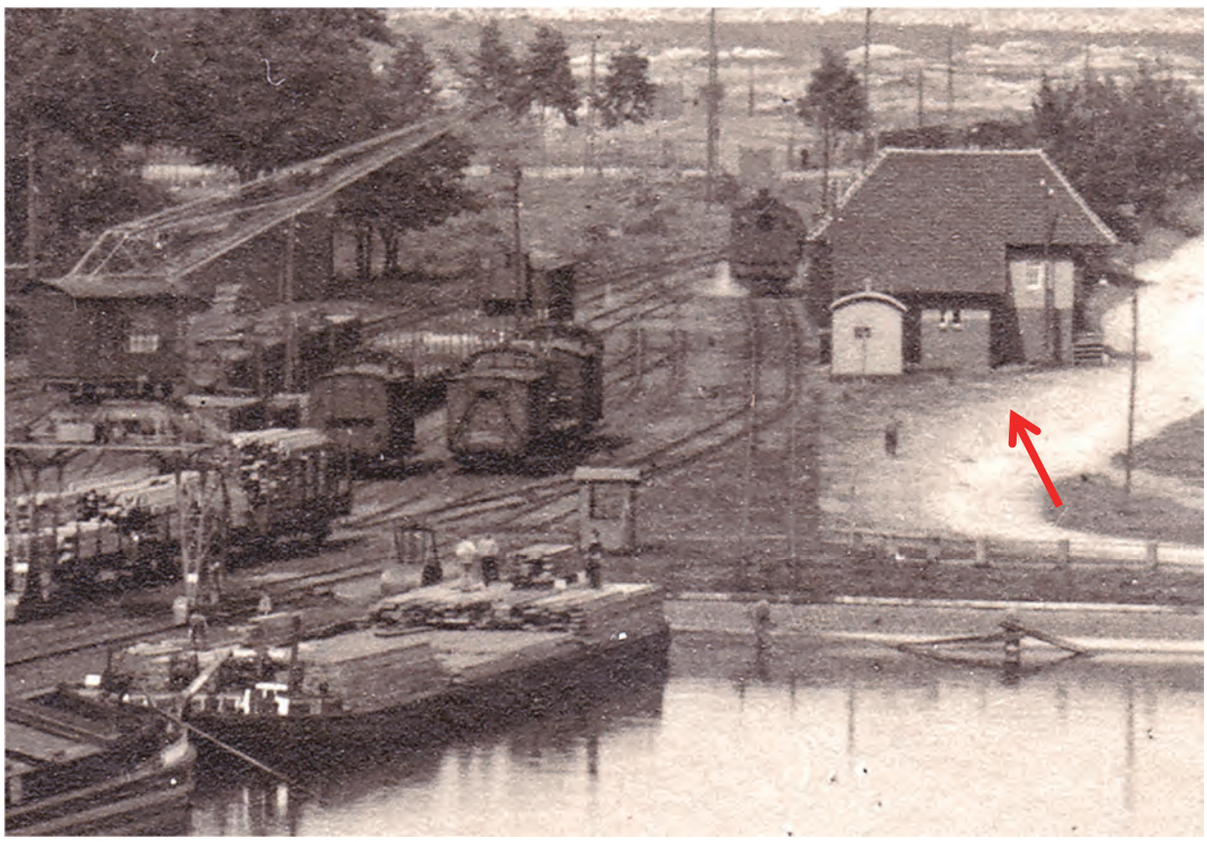
[4] siehe dazu http://www.mehrow.de/Presse/ (Abruf am 25.09.2018).
[5] vgl. Verkehrsgeschichtliche Blätter, Nr. 5 (1977), Seite 65.
[6] vgl. „Einst in Tegel“, Seite 5.
[7] siehe dazu http://www.mehrow.de/Presse/ (Abruf am 25.09.2018).
[8] siehe dazu http://www.mehrow.de/Presse/Themen/Zeitungen_betr_Industriebahn.html (Abruf am 25.09.2018).
[9] 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**

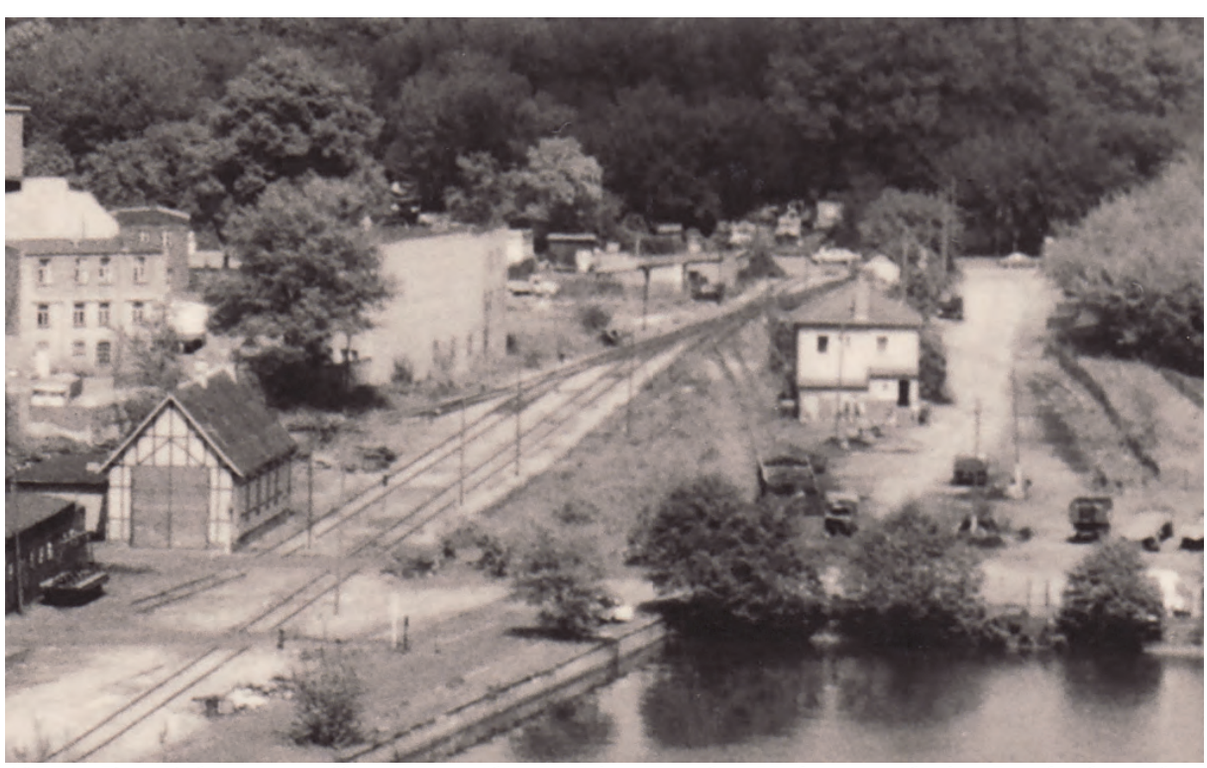



**1907 – In dem Auszug aus dem „Grossen Verkehrs-Plan Berlin und seine Vororte“ wird die Industriebahnstrecke noch gebaut (rot eingezeichnet am oberen Bildrand).**
**© Verlag Alfred Mende, Sammlung Steffen Buhr** www.blocksignal.de

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



**Um 1930 – Neben den Industriegleisen stand ein Haus für die Bahnangestellten der ITF (siehe Pfeil).** **© Gerhard Völzmann**

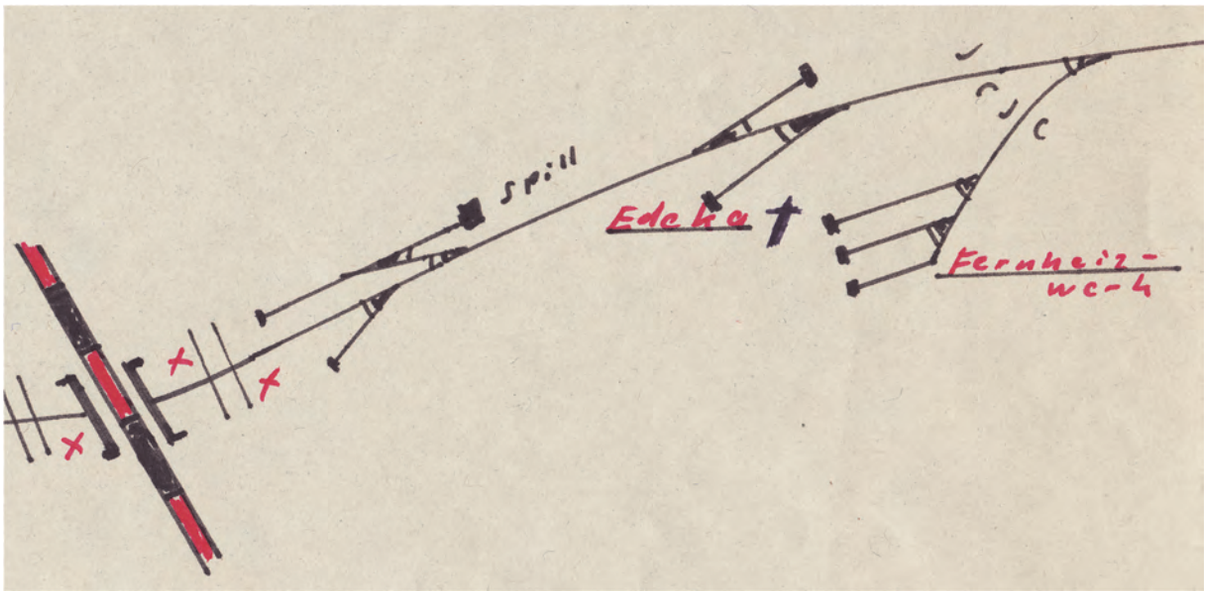


**1977 – Das Bahnangestellten-Haus der ITF im Tegeler Hafen wurde im Laufe der Jahre umgebaut, wie auf dem Vergleichsbild zuvor zu erkennen ist.** **© Gerhard Völzmann**

**02. April 2002 – Das ITF-Gleis am Steinbergpark mit dem Fußgängerüberweg.**
**© Klaus Schlickeiser**

**08. Juli 2009 – Die gleiche Stelle wie oben: Von dem ITF-Gleis am Steinbergpark sind nur noch ein paar Meter Schiene am Fußgängerüberweg vorhanden.**

## Gleisanschluss der *Fernheizwerk Märkisches Viertel GmbH*




**Juni 1991 – Skizze der Gleisanlage von der *Fernheizwerk Märkisches Viertel GmbH*.**
**© Sammlung Dummer**

Das Gelände befand sich im März 1947 noch im Eigentum der *Heinkel-Werke GmbH*. Im Jahr 1966 wurde dann durch die Firma *Steinkohlen-Elektrizität AG Essen* der Bau eines zentralen Fernheizwerks in der Wallenroder Straße geplant und begonnen. Parallel dazu wurde auch ein eigenes Anschlussgleis errichtet. Dieses war notwendig, um das Kraftwerk mit der für den Betrieb notwendigen Kohle zu beliefern. Zuvor befand sich auf dem Grundstück eine Grünfläche. Dem Bau der dreigleisigen Anlage wurde am 08. Dezember 1966 behördlich zugestimmt. Sie wurde am 27. Oktober 1967 und am 24. November 1967 vom Bevollmächtigten für Bahnaufsicht in West-Berlin abgenommen. Am 30. Dezember 1967 wurde letztendlich der Betrieb der Schienen mit insgesamt drei Weichen und einer Gleiswaage genehmigt. Bei der Waage handelte es sich um eine kombinierte Gleis-Fahrzeugwaage für bis zu 100 Tonnen in Flachbauweise aufgrund des hohen Schichtwasserstandes an der Einbaustelle. Der zuständige Leiter der Firmen-Anschlussbahn und sein Vertreter wurden durch Personal des Güterbahnhofs Berlin-Tegel geprüft. Die Wagenübergabestelle (WÜST) von der Deutschen Reichsbahn an das Kraftwerk begann an der Weiche 2 und endete am Zaun des Kraftwerks an der Weiche 3.

Das Anschlussgleis ging von der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde nördlich des Seegeluchbecken (künstlicher See) ab. Ein Zeitzeuge berichtete, dass die Strecke der ITF im Jahr 1964 kurz vor dem Bau des Fernheizwerkes eigens für die zu erwartenden Kohlenzüge saniert wurde. Dabei wurden Betonschwellen mit Altschienen in Sand verlegt und die Bahnübergänge technisch mit Blinklicht und Kontakten gesichert[98]. Gesichert ist jedoch die Information, dass eine Gleissanierung der ITF im Frühjahr 1970 erfolgt ist.

[98] siehe dazu http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,5669261 (Abruf am 09.12.2011).

**23. Mai 1965 – Das Bild zeigt eindrucksvoll den dörflichen Charakter rund um den Güterbahnhof Berlin-Lübars. Neben den Enten gab es damals auch noch Schafe entlang der Bahnlinie. © Klaus Schlickeiser**

**1969 – Der Güterbahnhof Lübars mit den beiden Gleisen. Die Enten (siehe Pfeil) haben sich auch am Bahnsteig eingefunden. © Sammlung Dummer**