

## Vorwort

An einem Herbsttag des Jahres 1906 verließ der Chef der Übungsplatzabteilung im preußischen Kriegsministerium in der Berliner Wilhelmstraße das Dienstzimmer des Kriegsministers, General der Kavallerie von Einem, mit dem Auftrag, für die Berliner Regimenter der Garde und des III.Armeekorps einen neuen Truppenübungsplatz auszukunden und anzulegen. Döberitz, der bisher genutzte Platz war zu klein geworden und das Tempelhofer Feld - von der sich räumlich ausweitenden Hauptstadt zusehends bedrängt - nur noch als Aufmarsch- und Paradeplatz nutzbar. Außerdem hatten hier inzwischen die preußischen Eisenbahntruppen ihre Garnison gefunden. Für die inmitten des städtischen Ballungsgebietes garnisonierenden Truppenteile, die überdies im Rahmen der Heeresverstärkung zahlenmäßig größer geworden waren, reichten die Ausbildungsmöglichkeiten nicht mehr aus. Und in zunehmendem Maße kollidierten die aus dem Schlieffenplan resultierenden neuen Forderungen der Militärführung nach besserer Geheimhaltung aller Mobilmachungsvorbereitungen auch mit den militärpolitischen Auffassungen der Opposition im Reichstag.

Noch lange klangen dem Oberst die Worte seines Chefs in den Ohren: Der neue Platz sollte groß genug sein, um den gewachsenen Ansprüchen an die Gefechtsausbildung der Truppen genügen und als geheime Mobilmachungsbasis dienen zu können. Er sollte aber auch zur Vermeidung hoher Transportkosten für die häufigen Verlegungen der Truppenteile nicht allzu weit von Berlin entfernt sein! Und diese Forderungen waren es, die in den darauffolgenden Wochen die Arbeit der Übungsplatzabteilung bestimmten. Ende November stand ihr Chef erneut vor dem Kriegsminister und schlug vor, den neuen Truppenübungsplatz im Raum Zossen-Zehrendorf-Wünsdorf im Teltower Kreis - etwa 40 Kilometer südlich von Berlin - anzulegen. Ausschlaggebend für diesen Vorschlag und für die nachfolgende Genehmigung durch den Kaiser, Wilhelm I., war unstrittig die Königliche Militäreisenbahn (K.M.E.), die seit 1875 Berlin-Schöneberg mit dem Schießplatz der Artillerie-Prüfungskommission in Kummersdorf verband und deren Trasse das kleine Landstädtchen Zossen berührte.

In der vorliegenden Dokumentation wird die Entstehung und Nutzung dieser spezifischen Militärbahn im ursächlichen Zusammenhang mit der Formationsgeschichte der deutschen Eisenbahntruppen dargestellt. Ursprünglich als Ausbildungsbahn für die Militäreisenbahner gedacht, entwickelte sie sich in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts zu einem Wahrzeichen und Aushängeschild der Hauptstadt des deutschen Kaiserreiches. Mit unverhohlenem Stolz sprachen damals die Berliner von ihrer Militärbahn. Unbestritten ist auch ihre wirtschaftliche Bedeutung für die im Süden an Berlin angrenzende Region der Mark und für die damalige kaiserliche Hauptstadt selbst. Ein großer Teil der Baumaterialien - insbesondere gebrannte Ziegel - die der städtische Bauboom in den Jahren nach dem Deutsch-Französischen Krieg beanspruchte, wurde im Teltower Kreis hergestellt und mit der K.M.E. in die Stadt gebracht. Der verlorene Erste Weltkrieg und der Vertrag von Versailles bedeuteten zwar das Ende der preußischen Eisenbahntruppen und den Abbau der Königlich-