

Technisches Kriegspotential

1875 - zugleich mit der Berlin-Dresdener Eisenbahn - wurde die Strecke der Königlich Preußischen Militäreisenbahn von Schöneberg zum Schießplatz Kummersdorf erbaut. In Marienfelde hat man auch eine Station der Militäreisenbahn errichtet und eine kleine Mannschaft vom Eisenbahnregiment aus Schöneberg stationiert. Bald schuf man noch eine Verbindung für Truppentransporte nach Jüterbog. Dadurch erhöhte sich die Operationsfähigkeit des Militärs. In dem Zusammenhang ist auch auf die von 1902 bis Kriegsbeginn erfolgten Versuche mit "Schnellbahnen" (Dampf- und E-Lok) auf der Strecke Marienfelde-Zossen hinzuweisen. Mit den drehstrombetriebenen Lokomotiven erreichte man bereits 1903 eine Geschwindigkeit von 210,2 Stundenkilometern, was weltweites Aufsehen erregte. Jedoch mußten nach dem verlorenen 1. Weltkrieg diese Versuche eingestellt und die Militäreisenbahnstrecke abgebaut werden. Heute erinnern uns daran einige Gebäude in der Bahnstraße und das 1985 gesetzte Denkmal für Hochgeschwindigkeitsversuche.



Seit 1902 ist das Daimler Motorenwerk in Marienfelde ansässig. Der Bau von Güterbahnhof und Gleisanschlüssen begünstigten weitere Industrieansiedlungen. Sie dienten vor allem in den Kriegen der Rüstung. In den Firmen Fritz Werner und R. Stock wurden Waffen und Munition fabriziert. Daimler blieb im 1. Welt-



krieg nicht beim Lastwagenbau. In der fortgeschrittenen Kriegsphase wurden U-Bootsmotoren und Tanks (Panzer) gebaut. Bei dem Werks- und Bahngelände hatte die Militärverwaltung auch ein Gelände als Pionierversuchssplatz gepachtet, auf dem Panzerfahrzeuge erprobt worden sind. An den Werkbänken mußten meistens Frauen und Jugendliche neben wenigen vom Frontdienst freigestellten Männern unter starkem Leistungsdruck arbeiten.

Im südlichsten Teil der Marienfelder Gemarkung, an der Grenze zu Lichtenrade und Birkholz, war zu Kaisers Zeiten die "Schleppversuchsanstalt des Reichsmarineamts". Es sollen dort erste Versuche mit U-Bootsmodellen stattgefunden haben. Auf diesem seit 1936 zu Lichtenrade gehörenden Gebiet an der Blohmstraße produzierten danach: 1. Lindcar (Fahrräder), 2. jetzt Herdegen (Büroartikel).

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen: Das Daimler (Benz) Werk steht zum Teil auf früherem Kirchenland. Diese Pfarrhufe war jahrhundertelang in Erbpacht gegeben und kam als Gut „Horstenstein“ in den Besitz der Familie Wilke, die 1872 an die Kirchengemeinde eine Abfindungssumme in Höhe von 1601 Talern gezahlt und damit das freie Verfügungsrecht erkauft hatte. Von diesem Gut wurde ein Teil für den Bahnbau benötigt. Das nordöstlich des Bahnkörpers gelegene Land (33 Morgen) erwarb das Messingwerk Schulz & Co. Dessen Nachfolger wurde Daimler.

Text mit freundlicher Genehmigung von Hans-Werner Fabarius, publiziert in seinem Buch: MARIENFELDE IN ZWEI WELTKRIEGEN, herausgegeben vom Gemeindekirchenrat der Evangelischen Kirche Marienfelde, Berlin 1995



Abbildungen aus dem Foto-Archiv des

Arbeitskreis Historisches Marienfelde

www.mein-marienfelde.de

