

■ Notizen

Spuren einer Bahn: Die Friedhofsbahn

aus SIGNAL 09-10/1995 (Januar 1996), Seite 34 (Artikel-Nr: 10001019)
IGEB

Eine Projektgruppe der Volkshochschule Berlin-Mitte präsentierte vom 24. November bis zum 6. Dezember 1995 ihre Arbeitsergebnisse im Kellergeschoß des VHS Berlin-Mitte: Ein Ausstellungsprojekt der Reihe „Peripherien", das als audiovisuelle Installation, das Schicksal einer fast vergessenen, legendären Bahnstrecke zum Inhalt hatte.

Die Stahnsdorfer Bahn, im Volksmund auch „Leichen-" oder „Friedhofsbahn« genannt, deren fahrplanmäßiger Betrieb am 3. Juni 1913 zwischen Berlin-Wannsee und Stahnsdorf aufgenommen wurde, diente in erster Linie als Verbindung zum dortigen Süd-West-Kirchhof, einem der größten Kirchhöfe in Deutschland überhaupt. Auf dem Süd-West-Kirchhof sind seit 1909 bis heute ca. 105.000 Personen beigesetzt worden. Davon ca. 35.000 Umbettungen, die im Rahmen der Speer-Planungen (Germania) in den Jahren 1938/39 vorgenommen wurden.

Unabhängig davon, entsprach die Einrichtung von Friedhöfen an peripheren Bereichen der Stadt dem damaligen Trend. So sind dort große Gräberfelder für die einzelne Berliner Stadtbezirke eingerichtet worden. Ab 1943 wurden hier auch Bombenopfer - auch aus anderen Stadtteilen in Berlin - beerdigt.

Vor dem Bau der Bahn mußte eine relativ teure Beförderung der sterblichen Überreste, wie auch der Besucher, mit Kutschen oder Autos vom Bf. Wannsee aus unterhalten werden. Die Einrichtung einer guten Verkehrsverbindung war daher notwendig. Der Berliner Stadt-Synodalverband finanzierte den Streckenausbau mit 2,5 Mio. Mark. Auf dem hinteren Teil des Bahnhofs Stahnsdorf entstand ein Extragebäude zur vorübergehenden Aufnahme der von der zentralen Verladestation im Bahnhof Halensee herantransportierten Särge. Von hier aus wurde diese auf den „Pastorenweg" der Kapelle zugeführt. An Gedenktagen fuhren zehntausende Berliner nach Stahnsdorf. Es fuhren Direktzüge ab Charlottenburg und Schöneberg, und später verkehrten hier sogar die elektrischen Züge der Berliner S-Bahn über Wannsee und Dreilinden nach Stahnsdorf.

Das Ende dieser Bahnstrecke markieren die Jahre 1961 und 1976. Mit dem Bau der Mauer am 13. August 1961 endete hier jeglicher Zugbetrieb und im Sommer 1976 verschwand das Bahnhofsgebäude Stahnsdorf durch Abriß. Den Rest besorgte die Natur. Nur wer genauer hinsieht, findet heute noch Fragmente, letzte Reste der Bahn nach Stahnsdorf.

Etwas davon wurde durch die Ausstellung gezeigt und auch mit wenigen Worten deutlich gemacht. Leider aber war die Ton-/Videoschau während der zweiten Ausstellungswoche außer Betrieb, was die Macher der kleinen Schau vielleicht ebenso geärgert haben dürfte, wie die Besucher. Die wiederum dürften kaum geahnt haben können, daß die Ausstellung nur ganze zwei Wochen dauerte und damit wohl von etwas recht kurzer Dauer war. Diejenigen, die die Ausstellung noch besuchen wollten oder wollen, haben (wie die VHS Mitte auf Anfrage mitteilte) im Frühjahr beim Heimatverein Stahnsdorf Gelegenheit dazu, wenn die Ausstellung dort neu installiert



Bahnhofsschild wie Abfall im Unterholz. (Foto: (1975) von der Ausstellung)



Verrottes Gleis unter einer Brücke zwischen Berlin und Brandenburg (Foto: Ausstellung)

sein wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001019>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten