

Christoph Riedel zeigt beim GHV die Eisenbahngeschichte auf

VON THOMAS KRUMM

Lüdenscheid – Eisenbahngeschichte ist ein reizvolles Thema im Veranstaltungsprogramm des Geschichts- und Heimatvereins: Der große Saal der Stadtbücherei war bestens gefüllt, als der Lüdenscheider Eisenbahnexperte und Fotograf Christoph Riedel den zweiten Teil seines Vortrags über die Geschichte der Eisenbahn im Raum Lüdenscheid von 1860 bis 1918 präsentierte.

Die Fortsetzung begann um 1910, als noch weite Teile der Eisenbahn-Infrastruktur gebaut werden mussten: Brügge bekam bis 1915 ein Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen und das bis heute erhaltene Reiterstellwerk, das nach der jüngsten Inbetriebnahme eines modernen Stellwerks zur leeren Hülle geworden ist. Mitte der 20er-Jahre entstanden in Brügge die Bahnsteige mit Unterführung, deren Überreste erst vor dem jüngsten Umbau des



Eisenbahnexperte Christoph Riedel referierte beim Geschichtsverein.

Geländes beseitigt wurden. Immer wieder kehrte Christoph Riedel mit historischen Fotos zurück zu einem Bahnhofsgelände, das auch für die damalige Zeit recht groß war. Die Gegenüberstellung einer historischen und einer aktuellen Karte mit den vorhandenen Bahnstrecken machte die Verluste sichtbar, die das heimische Streckennetz seit dem Beginn der Stilllegungen erlitten hat.

„Die als letzte eingeweiht-

ten Strecken wurden als erste stillgelegt.“ Natürlich wurde der Autoverkehr als Ursache dieser Entwicklung gestreift. Von Brügge aus ging der Blick in vier Richtungen, die ein Bild aus dem Jahr 1964 dokumentierte: „Das war das letzte Jahr, in dem man von Brügge aus in vier Richtungen fahren konnte: nach Hagen, Lüdenscheid, Dieringhausen (bei Gummersbach) und mit einem Schienenbus nach Wuppertal.“ Die Strecke ging damals noch über Halver und Radevormwald, und die Züge endeten nicht unbedingt in Wuppertal: Es gab vorübergehend sogar eine Direktverbindung von Lüdenscheid nach Düsseldorf.

In Eilzugtriebwagen konnte man von Hagen über Brügge bis Köln durchfahren. All diese Verbindungen wurden aber 1957 von einer Direktverbindung „Lüdenscheid - Amsterdam“ übertroffen. „Bereits nach einem Jahr beendete die Bundesbahn dieses Gastspiel.“

Historische Fotos zeigte Christoph Riedel auch vom sich immer wieder wandelnden Bahnhof Lüdenscheid. Eine Zeichnung zeigte aus dem Jahr 1938 stammende Pläne für einen repräsentativen Stadtbahnhof, der allerdings nie realisiert wurde. Der 2. Weltkrieg kam dazwischen.

1958 war der Umbau des alten Bahnhofsgebäudes abgeschlossen. Inzwischen wurde auch dieses Gebäude abgerissen. Da Christoph Riedel seine Geschichte der heimischen Eisenbahn bis zur Gegenwart ausdehnte, erzählte er auch noch von der Verlegung des einen verbliebenen Lüdenscheider Gleises. Der einstige Bahnhof ist nun kein Bahnhof mehr, sondern nur noch ein Haltepunkt. Aber immerhin ist er seit Dezember 2017 wieder Ausgangspunkt für eine Direktverbindung nach Köln über die Volme-Agger-Strecke.

Christoph Riedel erklärte, warum es seitdem so viele Probleme auf der Strecke gibt

und bedauerte die noch vorhandene Unzuverlässigkeit. Viele potenzielle Kunden seien dadurch gezwungen, weiterhin mit dem Auto nach Köln zu fahren.

Dem Publikum machten die historischen Bilder von der Dampflokkära über Diesellokk-bespannte Züge bis zu modernen Wendetriebwagen viel Freude. Jene historischen Aufnahmen von Zügen, Stre-

cken, Bahnhöfen und Haltepunkten, die Christoph Riedel noch nicht hatte machen können, stammten von drei verdienstvollen Eisenbahn-Fotografen, die Bahnhöfe, Züge und Bahnstrecken für die Nachwelt festhielten: Carl Bellingroth, Heribert Bickenbach und Hermann Reitz, der dem Platz am Lüdenscheider Haltepunkt seinen Namen gegeben hat.



Das Reiterstellwerk mit einem der seltenen Schotter-Güterzüge.

FOTOS: KRUMM