Bergische Landeszeitung
WIPPERFÜRTH LINDLAR
DONNERSTAG, 13. DEZEMBER 2012
NUMMER 290

Die langersehnte Verbindung in die Welt

Vor 100 Jahren wurde die Sülztalbahn eingeweiht – Ein halbes Jahrhundert rollten die Züge

von LARS STROMBACH

LINDLAR/LINDE. Früher pulsierte auf den Bahnhöfen von Lindlar und Linde das Leben: Bedeuteten doch die Bahnhöfe der vor 100 Jahren am 16. Dezember 1912 eröffneten Sülztalbahn Anschluss an die Welt. Über Linde und Hommerich führte die Strecke nach Köln. „Wir möchten nun daran erinnern, dass Lindlar vor 100 Jahren einen Bahnanschluss bekommen und vor rund 50 Jahren wieder verloren hat“, sagt Robert Wagner vom Rösrather Geschichtsverein, der dazu einen Bildband herausgegeben hat.

Gestern und heute: Der Bahnhof Lindlar kurz nach seiner Einweihung im Dezember 1912 und heute, im Dezember 2012. Heute ist in dem Gebäude eine Spedition untergebracht, am Sonntag kann der Bahnhof besichtigt werden. (Repro: Geschichtsverein Rösrath/Foto:Gies)

Die Bahnhofsgebäude blieben erhalten

Steinerne Zeugen der Eisenbahnzeit gibt es noch heute. So die schmucken Bahnhofsgebäude in Lindlar und Linde, das Viadukt bei Bruch und der Wasserturm in Altenlinde.

Erwin Overödder vom Förderverein „Sülztalbahn - Bahnstrecke und Landschaft erleben“ steht mit Robert Wagner und dem heutigen Eigentümer Willi Kellershohn am Lindlarer Bahnhof. Gemeinsam betrachten die drei Männer den ehemaligen Bahnsteig, heute Teil des Speditionsgeländes der Firma Kellershohn.

„Es ist ein Glücksfall, dass der ehemalige Bahndamm zum Radweg ausgebaut werden konnte“, sagt Erwin Overödder. Robert Wagner und Erwin Overödder wünschen sich, dass der neue Radweg von Lindlar nach Hommerich beliebt wird in der ganzen Region. Beide setzen dabei große Hoffnungen auf die Naturarena, die in ihren Publikationen den Radweg bekannter machen könne. Außerdem sollte, so wünschte es sich Overödder, der neue Radweg vernetzt werden mit Wanderwegen und künftigen Radwegen, die sich derzeit noch in der Planung befinden.

Bahnhofsbesitzer Willi Kellershohn erzählt: „Mein Vater Egon Kellershohn hat den Lindlarer Bahnhof und das Gelände 1968 von der Bundesbahn gekauft und den Speditionsbetrieb 1971 von der Kölner Straße hierher verlegt.“

Die Bahnhofsgaststätte existierte zunächst weiter. Die Kneipe wurde von zwei älteren Damen betrieben. Egon Kellersohn eröffnete im ehemaligen Bahnhof 1971 die „Old Station Disco“. „Die Disco lief eine Zeit lang sehr gut, es kamen viele Gäste aus Köln, Gummersbach und Bergisch Gladbach“, erinnert sich Kellersohn. 1979 kam ein neuer Mieter aus Wuppertal, der im Bahnhofsgebäude Schritt für Schritt einen Rotlichtbetrieb etablierte, der 28 Jahre lang existierte.

2003/2004 wurden das Gebäude aufwendig renoviert und weitgehend in den Originalzustand zurückversetzt. Im Büro von Willi Kellershohn hängt noch der Original-Bauplan des Bahnhofs-Empfangsgebäudes, datiert vom August 1910. „Die Bahnverwaltung hat diese Baupläne an mehreren Orten eingesetzt. Irgendwo in Deutschland gibt es sicher einen Bahnhof, der dem Lindlarer gleiche. Auch die Bahnhöfe von Obersteeg und Hommerich ähnelten sich stark“, sagt Robert Wagner.

„Wenn wir über den Lindlarer Bahnhof reden, dürfen wir den Bahnhof in Linde nicht unerwähnt lassen. Hier gebührt der Familie Haeck großer Dank, dass sie das Gebäude und das Gelände so gut erhalten haben“, so Overödder.

Zum weiterlesen: Geschichtsverein Rösrath (Hrsg.), Bernd Franco Hoffmann: „Die Sülztalbahn “, 1. Auflage vergriffen, 2. Auflage im Druck, ab 30. Januar 2013 erhältlich in den Buchhandlungen, 19,80 Euro.

ZEITLEISTE

August 1909: **Beginn der Bauarbeiten.** Den Abschnitt **Immekeppel – Hommerich** baut die Firma Lieser & Bastgen aus dem Elsass, der Abschnitt **Hommerich – Lindlar** wird von der Firma Spielmann aus Vorwinkel erstellt.

2. Januar 1912: Die Stationen **Obersteeg und Hommerich** werden eröffnet.

16. Dezember 1912: Der Abschnitt **Hoffnungsthal – Lindlar** und die Bahnhöfe Linde und Lindlar werden eröffnet.

1914 bis 1930: Der geplante **Weiterbau** von Lindlar über Dohrgaul **nach Wipperfürth** unterblieb wegen des Ersten Weltkrieges, Inflation und Weltwirtschaftskrise.

Ab 1929: Mit dem Bau der Sülztalstraße und der Zunahme des Kraftverkehrs beginnt der Niedergang.

15. Oktober 1946: Wegen der langwierigen **Behebung der Kriegsschäden** kann die Strecke erst knapp anderthalb Jahre nach Kriegsende wieder eröffnet werden.

1950 bis 1959: Die **Fahrgastzahlen** nehmen kontinuierlich ab, **Schienenbusse** sollen den Verkehr wirtschaftlicher machen.

1. Oktober 1960: Der **letzte Personenzug** aus Bergisch Gladbach erreicht und verlässt Lindlar.

22. Mai 1966: Der **Güterverkehr** nach Lindlar wird eingestellt.

1972: Der Wirtschaftsprüfer Hermann Haeck erwirbt den **Bahnhof Linde, den Viadukt und fünf Kilometer des Bahndamms** Richtung Lindlar und hegte ab 1975 den nicht mehr realisierten Plan, die Strecke wiederzubeleben und ein **Eisenbahnmuseum** in Lindlar einzurichten.

ERINNERUNGSTOUR

Die Erinnerungstour **„Geschichte zum Anfassen, Befahren und Erwandern“** findet am **Sonntag, 16. Dezember**, statt und beginnt um 11 Uhr am ehemaligen Bahnhof Linde, Am Bahnhof 9.

Das frühere Bahnhofsgelände, wird frei zugänglich sein für die Besucher. **Zu Fuß** oder mit dem **Fahrrad** können historisch interessierte Teilnehmer die **Bahnfahrt von Linde nach Lindlar** auf der ehemaligen Bahn-Trasse nachempfinden.

Um 12 Uhr wird die Gruppe am ehemaligen **Lindlarer Bahnhof**, Bahnhofstraße 25, von **Bürgermeister Dr. Georg Ludwig** begrüßt. Hier wird Robert Wagner auch einen kurzen **Bildvortrag zur Geschichte** der Sülztalbahnstrecke halten.

Einladung
zur Erinnerung an die Eröffnung der Bahnstrecke Hommerich-Lindlar am 16. Dezember 1912
Sonntag - 16. Dezember 2012
11:00 Bhf. Linde
Nachempfindung der Fahrt von Linde nach Lindlar zu Fuß oder per Fahrrad
12:00 Bhf. Lindlar
Geschichte zum Anfassen, Befahren und Erwandern
Nostalgisches Arrangement der Gemeinde Lindlar und des Fördervereins "Sülztalbahn - Bahnstrecke und Landschaft erleben e.V."
www.suelztalbahn-lindlar.de