Der Reidemeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.

Nr. 204 4. November 2015

50 Jahre Kraftverkehr Mark-Sauerland

1925 – 1975

Heinz-Werner Turk

1. Vorbemerkung

Wer heute im modernen Niederfluromnibus über die Straßen unserer heimischen Landschaft fährt, denkt wohl kaum daran, wie beschwerlich das Reisen in früherer Zeit war. Da war man überwiegend auf Schusters Rappen unterwegs, nur wenigen Privilegierten war es vergönnt, mit Pferd und Wagen oder gar mit der Postkutsche zu fahren.

Wenn ein Fleckchen Erde mit industrieller Entwicklung im Sauerland unter ungünstigen Verkehrsverhältnissen zu leiden hatte, so waren es der damalige Kreis Altena und die Landgemeinde Lüdenscheid. Weitab von großen Verkehrsadern, wurde es immer schwerer, im Wettbewerb mit anderen Orten, denen das Glück eine Eisenbahn beschert hatte, nicht zu unterliegen. Durch die Zunahme der Industrie in Lüdenscheid und in den heimischen Tälern der Lenne, Verse und Rahmede kam die Idee, nach dem Bau der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen durch die Bergisch-Märkische-Eisenbahn 1861 und der Volmetalbahn 1880 bis Lüdenscheid Bahnverbindungen von Altena nach Lüdenscheid und von Werdohl nach Lüdenscheid zu schaffen. Dem Lüdenscheider Amtmann Emil Opderbeck gebührt Dank für die unermüdliche Initiative und Verhandlungen im „Gründungs-Comité“ der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Gesellschaft (KAS), das die Planungen trotz großer Schwierigkeiten so vorantrieb, dass bei der preußischen Staatsregierung in Berlin Ende 1883 der Bau einer schmalspurigen Eisenbahn gestellt und genehmigt werden konnte. Das Zeitalter des modernen öffentlichen Güter- und Personenverkehrs läutete dann am 1. Oktober 1887 die Schmalspurlokomotive namens „Otto“ der KAS laut und vernehmlich ein. Am 1. Oktober 1887 konnte die Strecke Altena-Lüdenscheid in Betrieb genommen werden. Weiter folgten die Strecken Werdohl-Augustental, die erst 1905 bis Lüdenscheid verlängert wurde und Schalksmühle-Halver zu einer Gesamtstreckenlänge von 38 Kilometern. 1895 wurde das Bahnnetz durch die Plettenberger Straßenbahn Aktiengesellschaft ergänzt.

Doch es zeigte sich, dass mit der „Schnurre“ nicht alle Verkehrsprobleme gelöst werden konnten.

Abb. 1) Plakat der Mark-Sauerland, gestaltet von dem Lüdenscheider Grafiker Willi Gauchel, 1949

Im Personenverkehr wurden die Lücken immer deutlicher, im innerstädtischen wie im ländlichen Bereich. Doch der Erste Weltkrieg brachte weitere Verkehrsplanungen zum Erliegen. Erst danach dachte man im Sauerland an eine Erweiterung des „Verkehrssystems". Die Kraftpost schloss einige Marktlücken. 1922 wurden die alten Postkutschenlinien im Lüdenscheider Raum auf Busbetrieb umgestellt. Die ehemaligen Postillione Ludwig und Josef Meyer machten den Busführerschein und stiegen vom gelben, rossbespannten Wagen auf das Automobil um. War das ein Fest, als der erste festlich geschmückte Omnibus, ausgerüstet mit Vollgummireifen und Karbidbeleuchtung, von der Reichspost in Lüdenscheid auf die erste Fahrt nach Herscheid, Heedfeld und Neuemühle ging.

In Lüdenscheid nahmen sich auch private Kraftomnibus-Unternehmer des Verkehrsproblems an, sie zeigten, dass die Zeit reif war für eine grundsätzliche, umfassende Lösung des Problems, für ein leistungsfähiges kommunales Verkehrsunternehmen. Mit der Ringbahn (Stadtverkehr in Lüdenscheid) wurde der eigentliche Busverkehr in Lüdenscheid eröffnet. Dieser Bus gehörte der Firma Busch und Alte, einer der ersten Wagen mit Ballonreifen und Rechtssteuerung.

Abb. 2) Erste Fahrt der Kraftpost Heedfeld-Lüdenscheid-Neuemühle-Herscheid am 15. August 1922 vor dem Postgebäude an der Altenaer Straße

2. Die Gründung der Mark-Sauerland

Erst mit der Gründung der „Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH" begann dann der wirklich moderne öffentliche Personennahverkehr im Kreis Altena und Umgebung. Zum Jahresende 1924 stand in der Neuenrader Stadtverordnetenversammlung wieder einmal die Einführung einer Omnibuslinie Neuenrade-Werdohl zur Diskussion, schon konkreter mit dem Plan zum Bau einer Wagenhalle. Im März 1925 war hierzu der Gesellschaftsvertrag für die Kraftverkehr Mark-Sauerland in Neuenrade spruchreif. Am 22. Mai 1925 wurde in Neuenrade, vor allem auf Initiative des Landrates Dr. Fritz Thomée und des Lüdenscheider Oberbürgermeisters Dr. Wilhelm Jockusch, das Verkehrsunternehmen gegründet. Gesellschafter waren der Kreis Altena, die Stadt Lüdenscheid, die Stadt Neuenrade sowie die Ämter Werdohl, Lüdenscheid, Halver und Kierspe.

Nunmehr war die „Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH" mit dem Sitz in Neuenrade gegründet. Später wurde der Sitz der Gesellschaft nach Lüdenscheid verlegt. Als neue Gesellschafter kamen im Jahre 1926 das Amt Herscheid und die Landgemeinde Plettenberg hinzu. Der Gesellschaftsvertrag gab dem Unternehmen die Verfassung, bestimmte seine Organe, die Geschäftsführung, Verwaltungsrat und Gesellschafterversammlung, und legte Beteiligung, Rechte und Pflichten der einzelnen Gesellschafter fest und bestimmte, dass jeweils der Landrat des Kreises Altena den Vorsitz und der Oberbürgermeister der Stadt Lüdenscheid als Stellvertreter den Verwaltungsrat führen solle.

Die Gesellschaft wurde als rein kommunales Unternehmen gegründet. Nur die Kreis Altenaer Eisenbahn AG (KAE) wurde, da ihr als dem im Kreise Altena vorhandenen größeren Verkehrsunternehmen die Geschäftsführung der neuen Kraftverkehrsgesellschaft durch besondere Vereinbarung übertragen werden sollte, in der Form als Darlehensgeber mit aufgenommen, unter Zubilligung eines Verwaltungsratssitzes für ihren Aufsichtsratsvorsitzenden. Neben dem Gesellschaftsvertrag wurden noch nachstehende Verträge abgeschlossen:

1. Sondervertrag vom 22. Mai 1925 zwischen der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH und ihren Gesellschaftern sowie der Kreis Altenaer Eisenbahn AG, betreffend Ausfall- und Betriebsgarantie, Steuerfragen, Hallenbau und Beteiligung an der Kraftverkehr AG Westfalen in Dortmund. Zu diesem Sondervertrag wurde am 22. Oktober 1926 ein Nachtrag – nur über Steuerfragen handelnd – vereinbart.

2. Vertrag vom 22. Mai 1925 zwischen der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH und der Kreis Altenaer Eisenbahn AG betreffend Darlehensbewilligung, Gewinnbeteiligung, Übernahme der Geschäftsführung durch den Vorstand und Bewilligung eines Verwaltungsratssitzes für den Aufsichtsratsvorsitzenden der gen. Eisenbahngesellschaft während der Vertragsdauer.

3. Vertrag vom 25. Oktober 1925 zwischen der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH und der Kraftverkehr AG Westfalen in Dortmund betreffend deren Darlehensbeteiligung unter Zubilligung eines Verwaltungsratssitzes für ihren Vorstand während der Vertragsdauer.

4. Vertrag vom 16. Mai 1926 zwischen der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH und der Reichspost betreffend Übernahme der Kraftpostlinien Lüdenscheid-Herscheid, Lüdenscheid-Versetalsperre, und Lüdenscheid-Heedfeld gegen eine Abfindung von 16.000 RM bei Übernahme der kostenfreien Postbeförderung – mit gewissen Einschränkungen – auf den Linien der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH, unter Verzichtleistung auf die Aufnahme neuer Kraftpostlinien innerhalb des Kreises Altena.

Dieser Vertrag erhielt am 9. Mai 1928 einen Nachtrag, der die Übernahme der Kraftpostlinie Kierspe-Kierspe Bahnhof durch die Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH gegen Zahlung einer einmaligen Abfindung von 20.000 RM zum Gegenstadt hatte. Hierdurch wurde der Kreis Altena

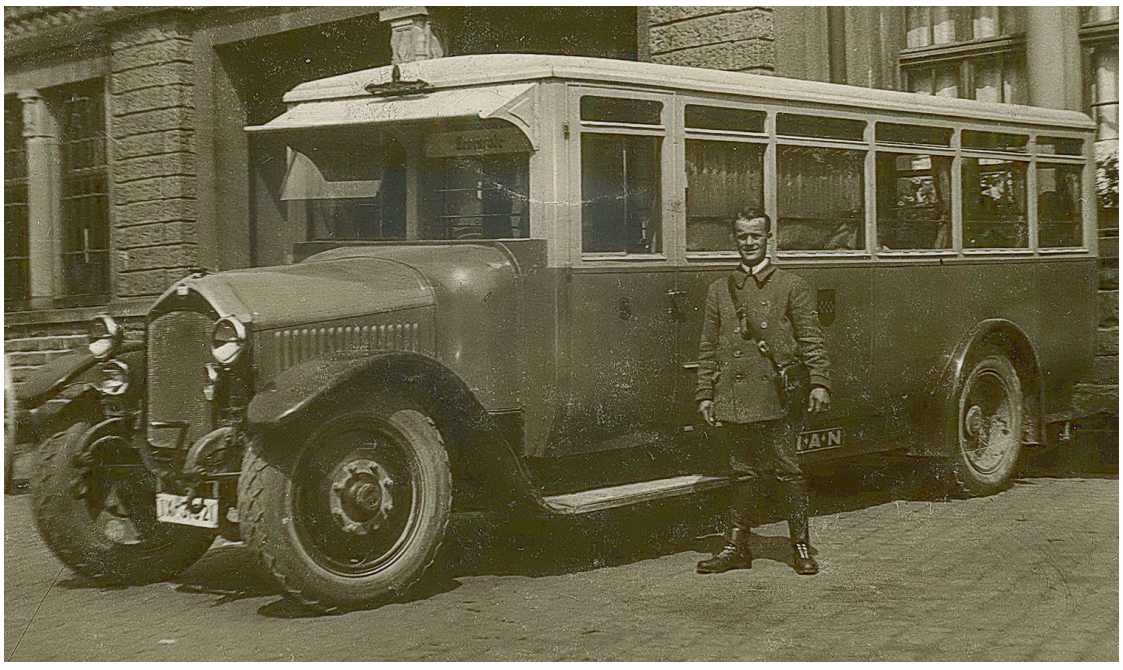

Abb. 3) Einer der ersten beiden Fahrer der „Mark-Sauerland", Wilhelm Dickehage, mit seinem M.A.N.-Omnibus vor dem Bahnhof Werdohl (1925)

endgültig von jeglichem Kraftpostlinienverkehr frei.

Der erste Verwaltungsrat der Mark-Sauerland GmbH wurde am 3. Juli 1925 gewählt. Er setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Landrat, Geheimrat Dr. Thomée in Altena,
- Regierungsrat Dr. Ernst Kühl aus Altena (später Landesrat in Münster),
- Oberbürgermeister Dr. Jockusch aus Lüdenscheid, (später Generaldirektor des Elektrizitätswerks Mark in Hagen)
- Fabrikant Richard Hueck aus Lüdenscheid (als Stadtverordneter),
- Amtmann Fritz Kirchhoff aus Neuenrade,
- Amtmann Krumm aus Lüdenscheid,
- Direktor Rudolf Berg aus Eveking (von der KAE),
- Reg.-Ass. a. D. Reinhold von Bornhaupt in Dortmund (von der Kraftverkehr AG Westfalen).

Den Vorsitz übernahm, wie vertraglich festgelegt, Geheimrat Dr. Thomée.

Bereits am 22. März 1925 waren alle Vorbereitungen abgeschlossen. Die Linie Neuenrade-Werdohl konnte in Betrieb genommen werden und zwar mit zwei geliehenen 55 PS starken und mit 25 Sitzplätzen ausgestatteten Omnibussen der Firma M.A.N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg). Die ersten Omnibusfahrer waren die Neuenrader Wilhelm Dickehage und Franz Rieke, nachdem sie zuvor eine vierwöchige Ausbildung und die Führerscheinprüfung in dem M.A.N.-Werk in Nürnberg absolviert hatten.

Am 10. Juli 1925 meldete die Lüdenscheider Lokalpresse, dass die KAE auf einem Grundstück an der Altenaer Straße ein kombiniertes Haus zu errichten gedenke. Der Omnibusverkehr der Mark-Sauerland, dessen Erweiterung die Einstellung von sechs der damals schon bekannten blau-beigen Wagen erforderte, machte diesen Neubau in Lüdenscheid notwendig. Im unteren Teil sollten Einstellhallen geschaffen werden, während darüber Wohnungen für das Personal vorgesehen waren. Die Geschäftsführung der Mark-Sauerland übernahm vertragsgemäß die Direktion der Kreis Altenaer Eisenbahn in Personalunion. Es wurde dadurch die Einrichtung eines eigenen Verwaltungsapparats für Mark-Sauerland vermieden. Die besonders vereinbarten Kosten der Geschäftsführung waren in den Betriebsausgaben enthalten, sie betrugen seit 1927 jährlich 9.000 RM. Die Geschäftsführung umfasste die büromäßige Bearbeitung aller Angelegenheiten der Verwaltung und des Verkehrs sowie die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes.

Die neue Organisation war Mitglied des Verbandes Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften in Dortmund als Mitgründer. Dieser Verband, der der als westfälische Dachgesellschaft bestehenden „Kraftverkehr AG Westfalen“ angegliedert und inzwischen über ganz Deutschland verbreitet war, hatte es sich zur Aufgabe gemacht, die Interessen der angeschlossenen Kraftverkehrsgesellschaften in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht wahrzunehmen. Ferner bestand eine Mitgliedschaft bei dem Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen in Berlin, welcher die angeschlossenen Verwaltungen in gesetzlicher verwaltungsrechtlicher und steuerlicher Hinsicht betreute. Für Personalangelegenheiten bestand die Mitgliedschaft bei dem Arbeitgeberverband rheinisch-westfälischer Gemeinden in Dortmund.

	Kraftfahrlinie	Länge der Linie in km		Tag der Betriebsaufnahme
1	Neuenrade — Werdohl	—	6,7	22. 3. 1925
2	Werdohl — Dresel	5,6	—	1. 5. ,,
	— Altena	—	15,9	15. 5. 1927
3	Werdohl — Eveking	—	5,9	1. 5. 1925
4	Lüdenscheid — Rummenohl . .	17,6	—	1. 6. ,,
	— Schalksmühle . .	—	13,9	1. 2. 1926
5	Lüdenscheid Stadtlinie	—	4,6	15. 3. 1926
6	Lüdenscheid — Herscheid . . .	—	12,4	16. 5. ,,
7	Herscheid — Altenmühle	—	8,0	15. 5. 1927
8	Lüdenscheid — Versetalsperre .	12,5	—	16. 5. 1926
	— Meinerzhagen . .	—	21,7	15. 5. 1930
9	Lüdenscheid — Heedfeld	—	6,3	16. 5. 1926
10	Lüdenscheid — Augustenthal . .	—	11,9	15. 5. 1927
11	Kierspe — Kierspe Bahnhof . . .	—	3,3	1. 5. 1928
	— Breckerfeld	18,7	—	,,
	— Hagen	—	34,4	14. 12. 1929
12	Lüdenscheid — Altena	—	15,7	1. 7. 1930
	Gesamtlänge aller Linien am 31. 12. 30. = 160,7 km			

Abb. 4) Liniennetz der Mark-Sauerland im Jahre 1930

		Länge der Linie in km	Genehmigt am	Betriebsführer
1	Meinerzhagen—Valbert—Kraghammer . .	19,4	10. 9. 1925	Alte, Valbert
2	Plettenberg – Lichtringhausen—Attendorn .	17,0	30. 9. 1925	Braun, Plettenberg
3	Meinerzhagen—Olpe	26,0	,,	Kraftverkehr Olpe
4	Lüdenscheid –Kierspe—Rönsahl	27,0	,,	Kraftverkehr
5	Lüdenscheid—Halver—Anschlag	18,3	15. 10. 1926	Wupper—Sieg
6	Plettenberg— Pasel	7,2	19. 6. 1929	Braun, Plettenberg
	Gesamtlänge	**114,9 km**		

Abb. 5) Übersicht über die von anderen Betreibern geführten Linien im Streckennetz der Mark-Sauerland, 1930

Die Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH hatte es sich zur Aufgabe gemacht, den Kreis Altena und die Stadt Lüdenscheid für den Kraftverkehr aufzuschließen, vorerst aber nur Personenverkehr zu betreiben. Der Ausflugs- und Sonderverkehr, der im Jahre 1925 bei dem Aufkommen des Kraftverkehrs von verschiedenen Seiten als eine sehr wichtige Aufgabe vorgesehen wurde – was manche Kraftverkehrsgesellschaften veranlasste, sich für diese Zwecke einen mehr oder weniger großen Wagenpark anzuschaffen – wurde von Mark-Sauerland nur insoweit ausgeübt, als er neben der Befriedigung des fahrplanmäßigen Linienverkehrs mit den vorhandenen Kraftwagen möglich war. Besondere Omnibusse zum Zwecke des Ausflugs- und Sonderverkehrs wurden nicht beschafft. Mit der Zeit stellte es sich heraus, dass diese Einstellung der Mark-Sauerland richtig war, denn mit der kräftig ansteigenden Zunahme der Lastkraft- und Lieferwagen entstand und wuchs das Bestreben seitens deren Besitzer, diese Wagen an freien Tagen für den Personenverkehr herzurichten und gegen billiges Entgelt Ausflugs- und Sonderverkehr zu betreiben. Einer behördlichen Genehmigung hierzu bedurfte es nicht, und so wanderte sehr bald ein großer Anteil des Ausflugs- und Sonderverkehrs von den Omnibussen auf die Lastkraft- und Lieferwagen über, da die Kraftverkehrsgesellschaften aus wirtschaftlichen Gründen auf die Dauer nicht imstande waren, der einsetzenden Preisunterbietung zu folgen. Hinzu kam, dass die Reichsbahn die Einrichtung ihrer Sonntagskarten und Gesellschaftsfahrten ganz erheblich ausbaute, dass ferner Privatautobusbesitzer sich in steigendem Maße in den Sonderverkehrs-Wettbewerb einschalteten, so dass aus all diesen Gründen viele Kraftverkehrsgesellschaften im Interesse ihrer Wirtschaftlichkeit Ausflugs- und Sonderfahrten in erheblichem Umfange nicht mehr ausüben konnten. Neben diesen in eigener Betriebsführung befindlichen Kraftfahrlinien waren von der Mark-Sauerland noch weitere Linien konzessioniert, die von fremden Betriebsführern betrieben wurden. Es handelte sich hierbei um Linien vorwiegend im Randgebiet des Kreises Altena, deren Verkehrsaufnahme infolge des inneren Netzausbaues zunächst nicht erfolgen konnte, sowie um die Linie Lüdenscheid-Halver-Anschlag, welche als Durchgangslinie von Lüdenscheid nach Köln im allgemeinen Verkehrsinteresse ohne Unterbrechung an der Kreisgrenze durchgeführt werden musste und deren Betriebsführung demjenigen Verkehrsteilnehmer zu überlassen war, in deren Bezirk die weitaus größere Streckenlänge der Linie lag.

3. Fortschritte im Fahrzeugbestand und Betriebsablauf

Zur Bewältigung des Verkehrs stand dem Unternehmen ein Kraftwagenpark zur Verfügung, der im allmählichen Ausbau bis zum 5. Juni 1929 auf insgesamt 19 Omnibusse angewachsen war und der im weiteren Verlauf bis zum 31. Dezember

1930 unverändert blieb. Am 31. Dezember 1930 waren 18 zweiachsige M.A.N.-Niederrahmen-Omnibusse einheitlicher Bauart mit 24 Sitz- und 10 Stehplätzen vorhanden, deren Motor bei den ersten sechs Wagen eine Leistung von 50/55 PS und bei den restlichen zwölf Wagen eine solche von 55/65 PS hatte. Diese Wagen, welche mit einer besonderen Motorbremse ausgerüstet waren, hatten sich bei den schwierigen Betriebsverhältnissen im Sauerland bestens bewährt und trotz der außerordentlich starken Inanspruchnahme keine Schäden von Bedeutung erlitten. Zusätzlich wurde 1927 ein Mercedes-Bus angeschafft. Dieser Bus hatte schon elektrische Scheibenwischer und einen Fahrtrichtungsanzeiger.

Wenn auch im Lauf der Zeit noch mancher Strauß am Verhandlungstisch auszufechten war, um das Unternehmen hinsichtlich seiner Liniengestaltung zu formen, so soll die Tatsache nicht vergessen sein, dass aus den damaligen Verhältnissen heraus Neuenrade der Ausgangspunkt der Mark-Sauerland gewesen ist.

Für die Berechnung der Fahrpreise wurde gleich zu Anfang das Teilstreckensystem eingeführt. Hierbei entsprach eine Teilstrecke der Streckenlänge von einem Kilometer. Die einzelnen Linien wurden in Teilstrecken aufgeteilt und der Fahrpreiserrechnung ein Einheitssatz von 0,10 RM je Teilstrecke zugrunde gelegt. Der Mindestfahrpreis betrug 0,20 RM. Eine Ermäßigung des Teilstreckenpreises bei längerer Fahrt fand zunächst nicht statt. An Fahrausweisen mit ermäßigten Preisen wurden zunächst nur Wochenkarten und Kinderkarten ausgegeben. Im Laufe der Zeit fand aber eine erhebliche Senkung der Preise für längere Fahrstrecken statt, ebenso eine Ermäßigung der Fahrpreise für Sonderfahrten. Weiter gab es Fahrscheinhefte. Dieselben erhielten je 20 Fahrscheine für je eine Teilstrecke, kosteten 1,50 RM und galten nur im Stadtverkehr Lüdenscheid, Stadtverkehr Altena und im Ortsverkehr Kierspe. Die Fahrpreisermäßigung betrug 25 Prozent. Die Hefte hatten drei Monate Gültigkeit und waren übertragbar innerhalb der Familie des Käufers und seiner Hausangestellten. Zehnerkarten berechtigten zu zehn einfachen Fahrten auf der gewählten Strecke und kosteten je Teilstrecke 0,50 RM, mindestens 1,30 RM. Die Fahrpreisermäßigung betrug 50 Prozent. Die Zehnerkarte war nicht übertragbar und hatte eine Geltungsdauer von einem Monat. Wochenkarten berechtigten zu beliebigen Fahrten auf der gewählten Strecke innerhalb einer Kalenderwoche und kosteten für jede Teilstrecke 0,70 RM, mindestens 1,80 RM, sie waren nicht übertragbar. Die Fahrpreisermäßigung betrug 60 Prozent bei täglich vier Fahrten. Daneben wurde im Stadtverkehr Lüdenscheid noch eine besondere Wochenkarte ausgegeben, die zu beliebigen Fahrten innerhalb einer Kalenderwoche auf sämtlichen Linien innerhalb des Stadtgebiets Gültigkeit hatte, nicht übertragbar war und 2,30 RM kostete. Schülerkarten galten für zehn einfache Fahrten nach und von der Schule an Schultagen. Sie kosteten für jede Teilstrecke 0,40 RM, mindestens 1,20 RM und hatten eine Gültigkeitsdauer von drei Kalendermonaten.

In einer Verwaltungsratssitzung 1930 wurden Überlegungen für Omnibusfahrten zwischen Lüdenscheid und Altena angestellt. Probefahrten waren bereits unternommen worden. Gespräche mussten noch mit der KAE bezüglich der Verteilung der Einnahmen geführt werden, da diese das Monopol auf dieser Strecke besaß.

Für die Durchführung des Linienverkehrs standen

Abb. 6) Die Belegschaft der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH am 1. Oktober 1929

1930 die 19 zuvor genannten Omnibusse zur Verfügung. Da die Beförderungsleistungen stiegen, musste man sich Gedanken um neue Fahrzeuge machen, aber erst 1936 wurden dann drei Krupp OD 5-Omnibusse mit den Betriebsnummern 20-22 angeschafft. Diese Fahrzeuge hatten 125 PS, 34 Sitz- und zehn Stehplätze. Weitere fünf Krupp-Omnibusse vom Typ OD4,1 mit den Nummern 23-26 wurden 1937 beschafft, zwei weitere 1938 und die Nummern 30-41 im Jahre 1940. Diese OD 4,1 waren etwas kleiner als die OD 5, hatten 90 PS, 27 Sitz- und 18 Stehplätze. Diese Omnibusse waren sehr robust, erst 1957 wurde der letzte Krupp mit der Nr. 41 ausgemustert.

1938 war die Zahl der Omnibusse auf 25 gestiegen, die folgendermaßen eingesetzt wurden:

- Betriebsstelle Lüdenscheid = 17 Omnibusse
- Betriebsstelle Neuenrade = 3 Omnibusse
- Betriebsstelle Kierspe = 3 Omnibusse
- Ersatzbusse = 2 Omnibusse

Die verstärkte Wagenzahl in Lüdenscheid bedingte den Bau einer neuen Wagenhalle neben der Betriebsstelle an der Altenaer Straße.

4. Schwieriger Verkehr in Kriegszeiten

Bedingt durch verminderte Treibstoffmengen nach Ausbruch des Krieges gab es erhebliche Einschränkungen in den Fahrplänen. Der Gelegenheitsverkehr wurde auf „wehrwirtschaftliche“ Fahrten beschränkt. Vom Gesamtbestand der 29 Omnibusse wurden vier mit Fahrern der Mark-Sauerland für den Verkehr am Westwall entzogen. Man kam zu Überlegungen, einzelne unrentable Linien einzustellen, wie z.B. die Linie Werdohl-Altena. Das Interesse der Elektromark in Elverlingsen für ihre Belegschaftsmitglieder war jedoch recht groß, so dass hier nichts verändert wurde. Weiter sollte dem Verkehr zwischen Werdohl und Neuenrade mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Wohnungsfrage in Neuenrade wurde erörtert und man sprach davon, dass die Bevölkerung das Vertrauen in die Mark-Sauerland verliere, wenn die Wagen weiterhin so überfüllt seien, dass häufig Fahrgäste wegen Überfüllung zurückbleiben müssten. 1940 bemerkte man auch bei Mark-Sauerland den Kriegszustand immer mehr. Die Gestaltung des Fahrplans war eine Treibstofffrage. Die Wagenkilometer gingen gegenüber 1939 um fast 20 Prozent zurück, gleichzeitig stiegen die Verkehrseinnahmen um 27 Prozent. Die Erklärung hierfür waren die restlos überfüllten Wagen. Verstärkungswagen konnten infolge des Treibstoffmangels nicht eingesetzt werden und viele Fahrgäste mussten gerade in den Stoßzeiten zurückgewiesen werden.

Nach dem Erlass des Reichsverkehrsministers verfügte der Regierungspräsident 1941 die Beschränkung des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen der Mark-Sauerland insofern, als dass künftig alle Fahrten an Sonn- und Feiertagen bis auf den kriegswichtigen und lebensnotwendigen Berufsverkehr einzuschränken sind. Es wurden weitere Betriebseinschränkungen durchgeführt, teilweise wurden ganze Verkehrstage gestrichen. Da die Einschränkungen in der Folgezeit weitergeführt wurden, machte man sich im Verwaltungsrat Gedanken, die Omnibusse mit Treibgas auszurüsten. Dieses wäre aber mit großen Schwierigkeiten verbunden gewesen.

In der Sitzung des Verwaltungsrates am 15. Mai 1942 berichtete Direktor Paul Lockert, dass bereits vier Omnibusse auf Treibgas umgestellt wurden und zwei weitere Omnibusse umgestellt würden. Ob es aber möglich sei, das erforderliche Treibgas zu erhalten, sei noch fraglich. Er bemühe sich um die Zuweisung von Treibstoff, aber die endgültige Entscheidung liege bei dem Bevollmächtigen des Nahverkehrs in Düsseldorf, der wiederum auf die Zuteilung vom Landwirtschaftsamt in Münster angewiesen sei. Der Omnibusbestand betrug 1942 noch 36 Fahrzeuge.

Nach dem Krieg begann die härteste Zeit für die Mark-Sauerland. Der Fahrzeugpark war überaltert. Ein großer Teil der Fahrzeuge war beschlagnahmt worden und musste mühsam wieder „losgeeist“ werden, um den Betrieb Linie für Linie wieder aufnehmen zu können. Treibstoff, Ersatzteile, Reifen, alles war knapp. Der Fahrzeugbestand betrug zwar nominell noch drei Omnibusse, davon konnte aber nur ein knappes Drittel wirklich eingesetzt werden. Dabei war der öffentliche Personenverkehr so wichtig wie nie zuvor, denn private PKW, die vor dem Krieg schon einen beträchtlichen Teil des Verkehrsaufkommens ausgemacht hatten, gab es nicht mehr. Auf leeren Straßen startete Mark-Sauerland in eine damals sehr ungewisse Zukunft. Die jährliche Kilometerleistung lag auf dem Niveau von 1926/27. Die Belegschaft war auf etwa fünfzig Leute zusammengeschmolzen und Fahrer wurden dringendst benötigt.

Einer der Fahrer, die in amerikanische Kriegsgefangenschaft geraten waren, war der Neuenrader Ernst Fischer. Zusammen mit Wilhelm Dickehage war er nicht eingezogen

worden, sondern tat weiter seinen Dienst als Omnibusfahrer der Mark-Sauerland. Sie waren die einzigen Busfahrer im Bereich Werdohl-Neuenrade und deshalb unabkömmlich. Im Frühjahr 1945 mussten beide doch noch einen Militärdienst übernehmen: Derjenige, der Freizeit hatte, musste mit einem Omnibus der Mark-Sauerland Soldaten an die Front bringen, die sich zu der Zeit schon am Rande des Sauerlandes befand. Die Fahrten gingen meistens nach Olsberg und Arnsberg. Die Eingezogenen waren ganz junge Männer aus dem hiesigen Gebiet, aber auch Genesende aus dem Truppenverbandsplatz in Neuenrade-Berentrop. Die Front erreichte auch Neuenrade und amerikanische Truppen nahmen viele Männer in Berentrop in Gefangenschaft, auch den Neuenrader Omnibusfahrer Ernst Fischer. Dieser wurde aber dringend bei der Mark-Sauerland gebraucht und so wurde der Neuenrader Amtsbürgermeister Erich Morlinghaus seitens der Mark-Sauerland gebeten, sich beim Deutschen Roten Kreuz für die Freilassung des Fahrers Ernst Fischer einzusetzen.

In den Folgejahren war es schwer, den Linienverkehr wieder in normale Formen zu bringen. Weniger Omnibusse und schlechte Wegeverhältnisse hinderten an einer ordnungsgemäßen Durchführung der Fahrpläne. Aber schon bald wurden die Verhältnisse wieder besser. Die Linie Neuenrade-Werdohl-Dresel sollte bis Altena verlängert werden, die Linien Langenholthausen-Mellen-Balve und Altena-Eggenscheid-Großendrescheid wurden neu eingerichtet.

1940 war die gesamte Lkw- und Omnibusproduktion von Krupp (von einigen Militärmodellen abgesehen) eingestellt worden. Deshalb wurde die „Krawa" (Krupp-Kraftwagen- und Motorenbau) nach Unterfranken verlegt – eine Maßnahme, die sich nach dem Krieg auszahlen sollte. 1946 wurde mit amerikanischer Genehmigung die Produktion von Lkw und Omnibussen wieder aufgenommen. Allerdings nicht unter dem Namen Krupp, der war wegen der Rüstungsproduktion verboten, sondern unter dem Namen „Südwerke".

5. Neuaufbau nach dem Krieg

1948/49 wurden sieben neue Busse des Typs Büssing NAG 5000 T angeschafft. Optimistischer konnte die Belegschaft der Kraftverkehr Mark-Sauerland aber bereits 1950 wieder in die Zukunft schauen. Enormes war geleistet worden. Praktisch aus dem Nichts war der Vorkriegszustand unter schwierigsten Bedingungen nicht nur eingeholt, sondern sogar übertroffen worden. Die Fahrleistung war gegenüber 1939 verdoppelt worden, und das mit Fahrzeugen, die zum Teil zwanzig Jahre und älter waren. Von den rund vierzig im Einsatz befindlichen Omnibussen stammten mehr als die Hälfte aus der Vorkriegszeit. Nur der Einsatz von Anhängern hatte überhaupt den enormen Leistungszuwachs möglich gemacht.

Die Büssing-Fertigungsstätten in Braunschweig waren nach Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt worden und das unversehrte Werk in Elbing stand nicht weiter zur Verfügung. Durch den Wegfall der bis dahin in Elbing gefertigten Karosserien wurden verstärkt Aufbauten von anderen Unternehmen wie beispielsweise Ludewig auf Büssing-Fahrgestellen hergestellt. Die Fahrgestelle wurden von Büssing in Braunschweig gefertigt und fuhren mit eigener Kraft selbstständig zu den Karosseriewerken.

Noch etwas zu den Omnibusanhängern: Bereits 1949 wurden bei der Düwag (Düsseldorfer Waggonfabrik AG) vier Anhänger mit den Wagen Nr. 101-104 angeschafft. Weitere drei Anhänger mit den Nr. 105-107 kamen 1952 dazu. Diese Anhänger wurden vorwiegend im Stadtverkehr eingesetzt.

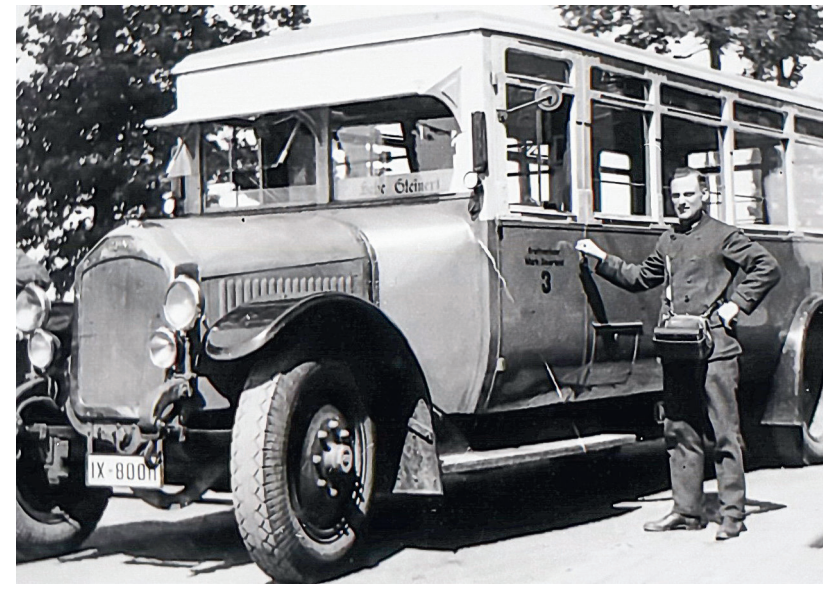

Abb. 7) Fahrtziel Hohe Steinert – der Wagen Nr. 3 der Mark-Sauerland (um 1930)

20. Mai 1950 – Jubiläumsfeier anlässlich des 25-jährigen Bestehens

Wenn ein öffentliches Unternehmen wie die Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH auf ein 25-jähriges Bestehen zurückblicken kann, dann ist das sicherlich ein Grund nicht nur zu Freude, sondern auch zum Feiern. Und Mark-Sauerland feierte ein Jubiläumsfest, das in jeder Beziehung der Bedeutung des Tages gerecht wurde. Eine bedeutende Anzahl Ehrengäste war in den reich geschmückten Saal der Lüdenscheider Concordia zur Feststunde in Erinnerung an die Gründung am 25. Mai 1925 eingeladen. Nach der Begrüßung durch den stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsrates, Oberstadtdirektor Born, hielt Direktor Dipl.-Ing. Ellendorf die Festrede. Er berichtete aus den vergangenen 25 Jahren über Erfolge und Rückschläge und den augenblicklichen Stand des Unternehmens. Der gesamte Überschuss des Geschäftsjahres 1949 sollte für den Bau von Wohnungen für Mitarbeiter zur Verfügung gestellt werden.

Anschließend überbrachten Gratulanten für ihre Verbände und Gesellschaften Glückwünsche: Oberbürgermeister Kimmig für die Stadt Lüdenscheid, Baurat Böhmer für den Verkehrsminister des Landes NRW, Verkehrsdezernent Dolle für den Regierungspräsidenten, Amtsdirektor Nillius für die Gemeinden und Ämter des Kreises Altena, Assessor Kirstein für die Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen, Reichsbahnrat Dr. Stille für die Bundesbahndirektion Wuppertal, Direktor Borbeck für die Kreis-Altenaer-Eisenbahn, Dr. Labs für den Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Direktor Osterloh (Hagen) für die benachbarten und befreundeten Verkehrsbetriebe, der 1. Vorsitzende des Rates der Mark-Sauerland, Fabrikant Richard Hueck, Beigeordneter Schweißfurth für die Arbeitsrechtliche Vereinigung, Gewerkschaftssekretär Runkel für die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, der 87-jährige Ehrenbürger der Stadt Lüdenscheid, Theodor Schulte, und Fräulein E. Winkhaus als Vertreterin der Fahrgäste.

Nach der Feststunde und dem anschließenden gemeinsamen Mittagessen standen für die Ehrengäste drei der modernsten Omnibusse vom Typ Büssing NAG 5000 T bereit, mit denen am Nachmittag die Schönheiten des Märkischen Sauerlandes kennengelernt und erlebt werden sollten.

Die Fahrt führte von Lüdenscheid über den Höhenweg mit herrlichen Ausblicken über das Rahmede- und Versetal, vorbei an Brunscheid bis Werdohl, weiter in steilen Serpentinen zum Gründungsort der Mark-Sauerland nach Neuenrade und zum Ehrenmal des SGV auf dem Kohlberg. Während der Kaffeetafel im Kohlberghaus nahm der Neuenrader Amtsdirektor Morlinghaus das Wort, um die Reisegesellschaft zu begrüßen. Weiter fuhr die Reisegruppe durch das untere Versetal und das durch seine Anmut und Lieblichkeit bekannte Tal der Schwarzen Ahe nach Herscheid. Hier riss die Wolkendecke endlich auf und ließ die Frühlingslandschaft noch üppiger, noch mannigfaltiger erscheinen. Weiter fuhren die Omnibusse durch das Herfeltal, am Fuße des Ebbegebirges vorbei zur Fürwiggetalsperre, dann über die Höhenstraße mit phantastischen Ausblicken über Drögenpütt und Lengelscheid ins Volmetal nach Meinerzhagen, wo ein Abendimbiss eingenommen wurde.

Meinerzhagens Amtsdirektor Sichelschmidt brachte hier in launigen und originellen Ausführungen Willkommen und Glückwünsche zum Ausdruck.

Der letzte Abschnitt der einzigartigen Reise wurde in der Dämmerung des Abends angetreten und führte über Kierspe nach Halver, wo im festlich geschmückten Saal der Karlshöhe das Jubiläumsfest des Gesamtbetriebes stattfand. Amtsbürgermeister Stamm als Gastgeber begrüßte die Jubiläumsgesellschaft und schloss seine Rede mit dem Wunsch, dass auch bei weiteren Planungen der Mark-Sauerland im Interesse der Allgemeinheit der Mensch im Mittelpunkt stehen möge. Weiter konnte Direktor Ellendorf zahlreiche Jubilare mit der Überreichung einer goldenen Uhr und einer Urkunde ehren. Als Vertreter des Betriebsrates sprach der 2. Vorsitzende Vollmer das gute Verhältnis zwischen Belegschaft und Betriebsleitung an und betonte den ernsten Willen aller Kollegen, das Beste für die Erhaltung des Arbeitsplatzes und die Weiterentwicklung des Unternehmens zu tun. Seine Glückwünsche an die Jubilare: „Gute Fahrt und viel Schaffensfreude für die weitere Zukunft!" Betriebsratsvorsitzender Lessmann überreichte anschließend den Jubilaren eine Ehrengabe von 100 DM.

(Auszug aus dem Geschäftsbericht der Kraftverkehr Mark-Sauerland aus dem Jahre 1950)

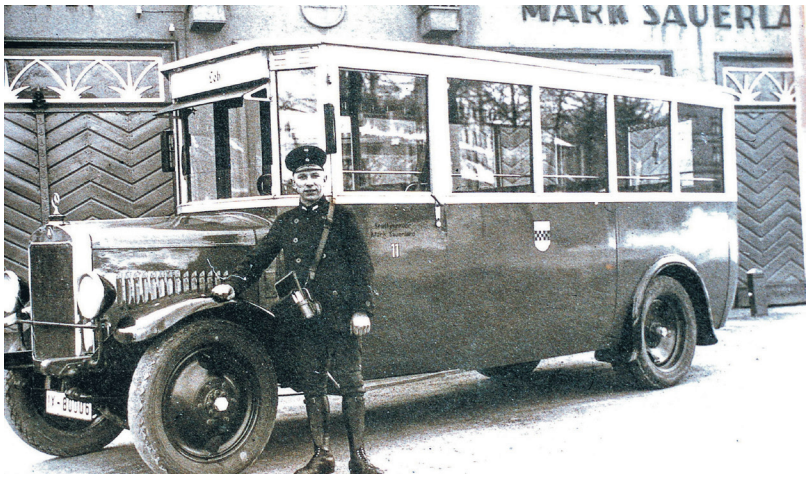

Abb. 8) Der 1927 angeschaffte Mercedes-Bus der Mark Sauerland mit dem Fahrer Alfred Michels vor dem Betriebsgebäude in Lüdenscheid (Altenaer Straße)

Abb. 9) Der 1940 angeschaffte Wagen Nr. 38 der Marke Krupp auf der Strecke Werdohl-Brunscheid-Lüdenscheid

6. Moderner Betrieb mit Büssing-Omnibussen

Mit der Indienststellung der ersten modernen Büssing-Omnibusse hatte man bereits die alte Tradition wieder aufgegriffen: Öffentlicher Personennahverkehr mit modernsten Mitteln.

Am 8. Oktober 1950 trat der neue Winterfahrplan in Kraft. So war zwischen Altena und Lüdenscheid auch tagsüber der Einsatz von Omnibussen vorgesehen, um bislang nur schwach besetzte Zugverbindungen der KAE zu ersetzen. Die Frage, ob der Schienenbetrieb der Kreis Altenaer Eisenbahn bestehen bleiben sollte, war im Jahre 1954 noch nicht entschieden. Die Mark-Sauerland war daher noch nicht in der Lage, die zu einer eventuellen Übernahme des Personenverkehrs der KAE erforderlichen Fahrzeuge bereits jetzt in Auftrag zu geben. Sie musste aber trotzdem Vorsorge dafür treffen, den Verkehr aufzufangen, wenn der Schienenbetrieb plötzlich zum Erliegen kommen sollte. Dieses, so hieß es, wäre unter Inkaufnahme gewisser vorübergehender Schwierigkeiten, die durch zusätzliche Anmietung einiger Fremdfahrzeuge überbrückt werden könnten, möglich, wenn das für die Jahre 1955 bis 1957 geplante Wagenbeschaffungsprogramm bereits in diesem Jahr durchgeführt werden könnte. Danach kämen zur Beschaffung drei Büssing Trambusse Typ 6000 T und zwei Büssing Trambusse Typ 4000 T oder an deren Stelle drei Anhänger in Frage.

Der Wagenbestand betrug am 28. Februar 1951 48 Fahrzeuge, einschließlich vier Anhänger. Zu diesem Bestand kam noch ein weiterer Wagen, welcher sich seinerzeit in der Herstellung befand. Zwei Omnibusse ältester Bauart, die eine Lebensdauer von rund 22 Jahren aufweisen konnten, sollten außer Betrieb gesetzt werden, vier weitere Wagen sollten folgen. Der Bestand reichte augenblicklich wohl aus, doch es hatte sich gezeigt, dass durch neue Verkehrswünsche weitere Fahrzeuge angeschafft werden mussten.

Der Plettenberger Kleinbahn wurde die Zustimmung zur Errichtung einer Linie Affeln-Plettenberg erteilt, die jedoch wegen Unrentabilität wieder eingestellt wurde. Die Mark-Sauerland war an einer Übernahme nicht interessiert, da mit den erheblichen Steigungen innerhalb des gesamten Streckenstückes ein erheblicher Wagenverschleiß verbunden war.
Auf Grund einer Regelung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und den Besatzungsmächten konnten uniformierte Besatzungsangehörige und zivile Besatzungsangehörige mit Ausweis alle Omnibusse den öffentlichen Personennahverkehr kostenlos benutzen.

Im Rahmen der Gemeinschaftsverkehre mit angrenzenden Gesellschaften wurden Gemeinschaftstarife geprüft. Ein solcher Gemeinschaftsvertrag bestand bereits mit der Kraftverkehr Wupper-Sieg A.G. und der Hagener Straßenbahn. Bei der Kraftverkehr Wupper-Sieg wurden auf den gemeinsam befahrenen Strecken Wochenkarten ausgegeben. Im Verkehr mit der Hagener Straßenbahn erfolgte die Ausgabe von Gemeinschaftswochenkarten auf der Strecke Schalksmühle-Hagen.

Mit dem Anstieg des Fahrzeugbestandes war auch eine Erweiterung der Unterstellmöglichkeiten notwendig geworden. Es bestand in Hellersen mit der Krankenhausverwaltung ein Mietvertrag des Inhalts, in den dortigen Hallen mehrere Omnibusse unterzustellen. Um die hierzu täglich gefahrenen Leerkilometer zu vermeiden, wurden Gelegenheiten genutzt, andere Unterbringungsmöglichkeiten zu erkunden. In Betracht kamen Betriebsstellen in Herscheid und Halver. Der Bau einer größeren Wagenhalle in Lüdenscheid musste auch in Betracht gezogen werden.

Die Hauptwerkstatt der KAE in „Zum Hohle", welche bei den Omnibussen die Reparaturen und laufenden Untersuchungen durchführte, reichte bei einer Aufstockung des Wagenbestandes ebenfalls nicht mehr aus.

Die Belegschaftsstärke, die Mitte 1948 57 Mitarbeiter betrug, hatte sich bis 1951 auf 150 gesteigert, was weniger war, als benötigt wurde.
Die Gesellschafterversammlung Mitte 1951 hatte folgende Mitglieder:

- **Stellvertretender Landrat Kirchhoff**
  Kreisverwaltung Altena
- **Stadtdirektor Domann**
  Stadtverwaltung Altena
- **Amtsdirektor Lohoff**
  Amtsverwaltung Halver
- **Bürgermeister Herfel**
  Gemeindeverwaltung Herscheid
- **Assessor Dr. Gohlke**
  Stadtverwaltung Lüdenscheid
- **Amtsbürgermeister Steinbach**
  Amtsverwaltung Lüdenscheid
- **Amtsdirektor Barthold**
  Amtsverwaltung Kierspe
- **Bürgermeister Koopmann**
  Gemeindeverwaltung Meinerzhagen
- **Bürgermeister Wegener**
  Gemeindeverwaltung Neuenrade
- **Stellv. Oberkreisdirektor Feuring**
  Stadtverwaltung Plettenberg
- **Bürgermeister Dr. Schmidt**
  Stadtverwaltung Werdohl

Abb. 10) Ein M.A.N.-Bus der Mark-Sauerland mit Schneeketten – während des Krieges auch zum Transport von Soldaten

Abb. 11) Lebhafter Busverkehr am Lüdenscheider Straßenstern im Jahre 1949, darunter auch mit einem Anhänger. Im Hintergrund das damalige „Kaufhof"-Gebäude mit der rechts abgehenden Kölner Straße.

Abb. 12) Busverkehr an der vorderen Knapper Straße Richtung Christuskirche (1949) – zwischen einem Offizierslokal der belgischen Streitkräfte (links) und dem Hotel zur Post (rechts)

Abb. 13) Begegnungsverkehr in der Lüdenscheider Oberstadt im Winter 1952

Für Unverständnis sorgte Mitte 1951 ein Schreiben der Mark-Sauerland an die Gemeindeverwaltung Neuenrade. Es war geplant, eine Omnibusverbindung von Lüdenscheid zur Sorpetalsperre einzurichten. Diese Linie, die mitten durch Neuenrade führte, sollte nicht in Neuenrade halten. Die Oberpostdirektion erhob Einwand, da angeblich Neuenrader Bürger, um an die Sorpetalsperre zu gelangen, die Eisenbahn von Neuenrade bis Balve nutzten und dann mit dem Postomnibus zur Sorpetalsperre führen. Gegen den Einwand der Oberpostdirektion erhob die Neuenrader Gemeindeverwaltung „schärfsten Protest".

Nach den Kriegswirren konnte Lüdenscheids Oberstadtdirektor Hans Born, stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrates der Gesellschafterversammlung, die D-Mark-Eröffnungsbilanz vorlegen. Der Währungsstichtag lag auf dem 20. Juni 1948. Der Omnibusbestand betrug 24 Omnibusse. Direktor Ellendorf von der Verwaltung gab einen Bericht über die Entwicklung des Unternehmens seit der Währungsreform. Der Entwicklungsbericht über die Anzahl der beförderten Personen, Wagenkilometer, Einnahmen und Ausgaben zeigte, dass die Mark-Sauerland nach der Währungsreform einen erfreulichen Aufschwung in der Verkehrsleistung genommen hatte.

7. Moderner Fahrzeugpark mit 24 neuen Omnibussen

Durch die vierundzwanzig neuen Omnibusse (Wagen Nr. 42-48: Büssing NAG 5000 T, Wagen Nr. 49-53 Südwerke TD 50, Wagen Nr. 54-56 Büssing 5000 TU, Wagen Nr. 57-66 Büssing 4000 T und 6000 T) mit einem wesentlich größeren Fassungsvermögen konnten mehr Fahrgäste befördert werden. Das Liniennetz wurde seit 1948 von 220 km auf 350 km erhöht.

Im Mai 1952 erschien in der Presse ein Artikel mit der Überschrift: „Mit 50 Bussen geht die Mark Sauerland in den Sommerfahrplan". Durch neue Büssing-Omnibusse wurde die Fahrzeugflotte modernisiert, dazu gab es noch einen speziellen Bus für Überlandfahrten.

Durch Erhöhung des Gesellschafterkapitals konnten 1953 kurzfristig zwei Büssing-Trambusse Typ 6000 beschafft werden und die Hauptwerkstatt „Zum Hohle" in der Rahmede von der KAE erworben werden.

Am Ende des Jahres 1953 wurde unter Einsatz von 56 Omnibussen, fünf Kleinstbussen und zehn Omnibusanhängern ein Liniennetz von 476 Kilometern betrieben. Betriebsstellen bestanden in Lüdenscheid, Neuenrade und Kierspe. Die Belegschaft bestand aus 18 Gehalts- und 175 Lohnempfängern. Neben dem Linienverkehr wurde für die KAE Schienenersatzverkehr auf den Strecken Lüdenscheid-Altena, Lüdenscheid-Werdohl und Halver-Schalksmühle gefahren und auch Gelegenheitsverkehr (Sonderfahrten) durchgeführt.
Mitte 1954 stand endgültig fest, dass der Personenverkehr auf der Strecke Werdohl-Lüdenscheid von der KAE stillgelegt und von der Kraftverkehr Mark-Sauerland übernommen werden sollte. In der Gesellschafterversammlung wurde eine Erhöhung des Gesellschaftskapitals vorgeschlagen, um folgende Vorhaben durchführen zu können: Kauf von fünf Büssing-Omnibussen Typ 6000 T, Kauf von vier Omnibusanhängern, Umbau des Güterbahnhofes der KAE in Werdohl, Umbau des Bahnhofes der KAE in Halver.
Als wichtigstes Ereignis 1954 ist der Abschluss eines Freundschaftsvertrages mit der Kreis Altenaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu erwähnen. Dieser regelte die Beziehungen zwischen beiden Unternehmen dergestalt, dass ein gegenseitiger Wettbewerb ausgeschlossen wurde. Soweit die Bedienung des Personenverkehrs als Zubringer oder Schienenersatzverkehr für die KAE in Frage kam, sollte diese durch die Fahrzeuge der Kraftverkehr Mark-Sauerland erfolgen. In Erfüllung dieses Vertrages befuhr die Mark-Sauerland seit Oktober 1954 in verstärktem Umfang im Auftrag der KAE die Strecke Werdohl-Lüdenscheid. Nach völliger Stilllegung des Personenverkehrs auf dieser Schienenstrecke sollte Mark-Sauerland diesen im Auftrag der KAE bedienen.

8. Zusammenarbeit mit der Iserlohner Kreisbahn und der Kreis Altenaer Eisenbahn

Am 16. Februar 1955 richtete die KAE eine Omnibuslinie vom Altenaer Bahnhof zum Breitenhagen ein und betrieb sie zusammen mit der Iserlohner Kreisbahn, die Altena durch das Nettetal und von Letmathe-Einsal her bediente. Die Zusammenarbeit mit der IKB war jedoch für alle Beteiligten – einschließlich der Fahrgäste – keine reine Freude, weil Fahrplangestaltung, Tarifbildung sowie der Einsatz des Personals und der Fahrzeuge nicht in einer Hand lagen. Die KAE sah sich aus diesen Gründen veranlasst, mit der Mark-Sauerland ein Abkommen dahingehend zu treffen, dass diese Gesellschaft ab dem 1. August 1956 im Auftrage der KAE den Personenverkehr Werdohl-Lüdenscheid für eigene Rechnung übernahm. Jetzt konnte die Mark-Sauerland allein ihren Fahrplan und die Tarife bestimmen, konnte sämtliche Einnahmen verrechnen, musste dafür auch sämtliche Betriebskosten tragen. Als Entschädigung erhielt die KAE für ihre Ausfälle einen Anteil an den Bruttoeinnahmen. Eine ähnliche Abmachung wurde 1956 mit der Iserlohner Kreisbahn für den Stadtverkehr Altena-Breitenhagen getroffen. Das Liniennetz vergrößerte sich um 41 Kilometer auf 527 Kilometer. Erweiterungen waren die Strecken: Stadtlinien E und F, Lüdenscheid-Silberg-Holte-Herscheid und Breckerfeld-Dahlerbrück.

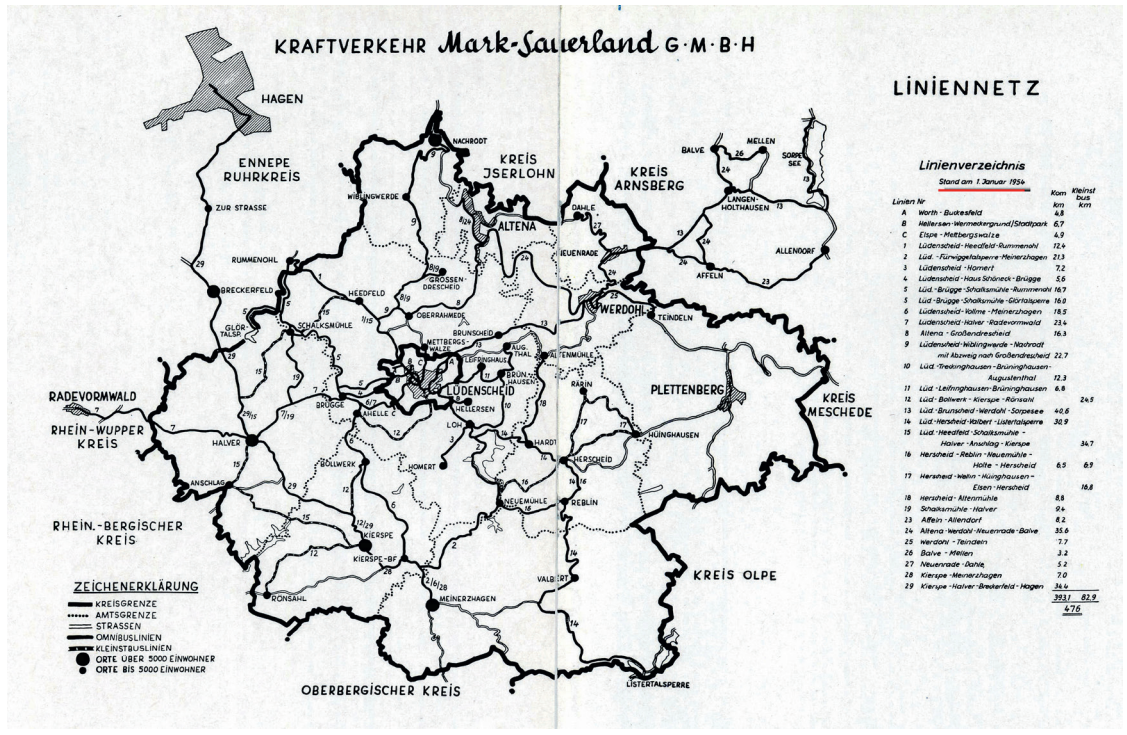

Abb. 14) Das Streckennetz der Mark-Sauerland im Jahre 1954.

Abb. 15) Ein „Büssing 6000-T“ der Mark-Sauerland in den 1950er Jahren

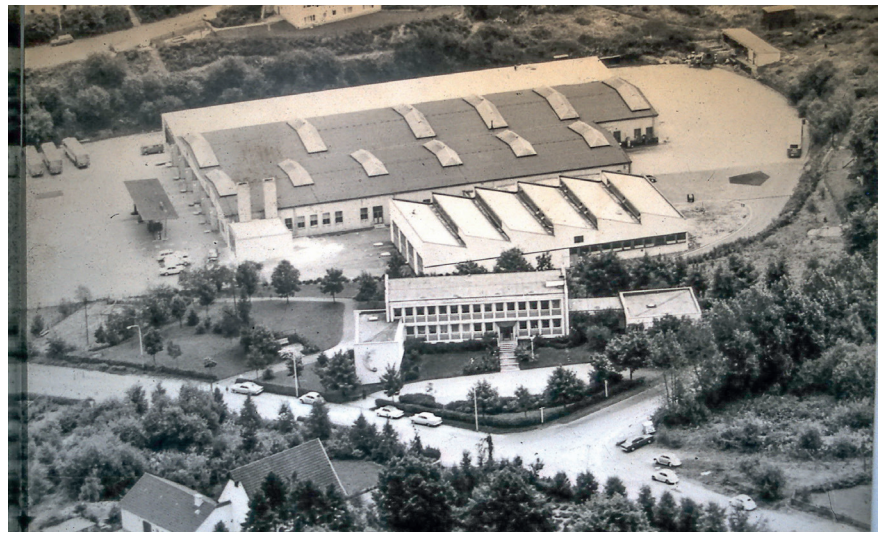

Abb. 16) Der 1956 bezogene Betriebshof mit Verwaltungsgebäude am Wehberg

Folgender Fahrzeugbestand war 1955 vorhanden: Infolge Zugangs von sieben und Abgang von sechs Omnibussen erhöhte sich der Bestand auf 62, außerdem befanden sich vier angemietete Omnibusse ständig im Einsatz. Der Bestand an Kleinstbussen für den Überlandverkehr blieb mit fünf und an Anhängern mit 14 unverändert.

1955 präsentierte die Firma Ludewig auf der Frankfurter IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) den neuen Komplettomnibus H 4000. Er ist in Verbund-Bauweise mit schwachem Chassis und mittragender Karosserie konzipiert. Das Gerippe aus Leichtstahlprofilen wird mit Rahmenleistungsträgern und den Rohrtraversen verschweißt. Alle Karosserieteile sind nach dem Aero-Prinzip leicht auswechselbar. Der Kämper 108 PS-Diesel ist im Heck installiert. Achsen und das lenkradgeschaltete Viergang-Synchrongetriebe stammen von Daimler-Benz. Der H 4000 wird als Linienbus für Einmannbetrieb mit einer Kapazität bis zu 68 Personen angeboten. Dieser Omnibus verkehrte auch mit Anhänger.

9. Neue Betriebsstellen am Wehberg und in Werdohl

Infolge der Inanspruchnahme der in Hellersen angemieteten Unterstellhallen durch die belgische Besatzungsmacht wurde die Errichtung eigener Hallen auf einem von der Stadt Lüdenscheid erworbenen ca. 37 000 qm großen Gelände am Wehberg erforderlich. Diese Anlagen wurden so rechtzeitig fertiggestellt, dass sie bereits vor Eintritt der Frostperiode in Benutzung genommen werden konnten. Die Errichtung und die im Januar 1956 erfolgte Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes am Wehberg hatte sich in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht günstig ausgewirkt.

1956 konnte der größte Teil der überalterten Omnibusse ausgemustert und durch neue ersetzt werden. Insgesamt schieden 12 Omnibusse aus, während 13 Omnibusse beschafft wurden, so dass sich der Bestand auf 63 Omnibusse erhöhte. Ebenfalls wurde ein Kleinstbus ausgemustert, während der Bestand an Anhängern blieb. Vier ältere Omnibusse wurden durch Mark-Sauerland umgebaut und dadurch modernisiert.

Infolge Stilllegung oder Einschränkung völlig unwirtschaftlicher Linien verringerte sich das Liniennetz 1956 auf nur noch 338 Kilometer.

Die 1955 durchgeführte Bedienung auf der Linie Werdohl-Lüdenscheid für Rechnung der KAE endete am 31. Juli 1956. Vom folgenden Tag an übernahm die Mark-Sauerland die Verkehrsbedienung auf eigene Rechnung gegen Zahlung eines angemessenen Entgeltes an die KAE.

Im Bericht über das Geschäftsjahr 1957 stehen folgende Personen im Verwaltungsrat:

- Vorsitzender Oberkreisdirektor Adolf Feuring, Altena
- Stellv. Vorsitzender Oberstadtdirektor Hans Born, Lüdenscheid
- Landrat Fritz Hesse, Altena
- Ratsherr Karl Jung, Neuenrade bis 28.06.1957
- Ratsherr Fritz Jung, Neuenrade ab 28.06.1957
- Amtsdirektor Josef Lohoff, Halver
- Erster Landrat Dr. Helmut Naunin, Münster
- Oberbürgermeister August Schlingmann, Lüdenscheid
- Amtsbürgermeister Albert Steinbach, Lüdenscheid

Geschäftsführung:

- Direktor Heinrich Bachmann, Lüdenscheid
- Direktor Friedrich Biermann, Lüdenscheid

Der Fahrzeugbestand verringerte sich im Jahre 1957 durch Ausmusterung überalterter Fahrzeuge auf 59 Omnibusse und einen Kleinstbus. Der Bestand an Anhängern blieb unverändert.

Der ehemalige Werdohler Güterbahnhof der KAE in Werdohl wurde nach der Stilllegung des Bahnverkehrs von der Kraftverkehr Mark-Sauerland übernommen und als Busdepot genutzt. 1957 entstand hier, unmittelbar neben den Gleisen der Deutschen Bundesbahn, ein Hallenneubau, der acht Omnibussen, einem Büro- und Abrechnungsraum und einer kleinen Wohnung Platz bot. Unter Mitbenutzung des alten Lokschuppens (Platz für zwei Omnibusse) wurden Werdohl und die umliegenden Städte bedient. Die Anlagen wurden am 22. Juli 1957 in Benutzung genommen. Dadurch erhöhte sich die Zahl der Betriebsstellen auf fünf: Lüdenscheid, Neuenrade, Kierspe, Halver und Werdohl.

Durch Gewährung mittelfristiger Darlehen an Wohnungsgesellschaften vermochte die Mark Sauerland 1957 24 Familien von Belegschaftsmitgliedern neuen Wohnraum zu verschaffen. Außerdem wurde durch Beteiligung an dem neu erbauten Ledigenheim der Arbeiterwohlfahrt in Lüdenscheid unverheirateten Belegschaftsmitgliedern Unterkunft geboten.

10. Anderthalbdecker und Gelenkzüge

In 1958 wurden sechs Anderhalbdecker beschafft. Zunächst wurden die Großomnibusse von Montag bis Samstag im Überlandverkehr eingesetzt, anschließend versuchsweise bis Sonntagabend im Lüdenscheider Stadtverkehr. Man wollte sich orientieren, wieweit die oberen Sitzplätze auf den verhältnismäßig kurzen Strecken von den Fahrgästen angenommen wurden. Jeder Bus hatte 52 Sitz- und 98 Stehplätze. Durch den zukünftigen Wegfall der Anhänger musste sich Mark-Sauerland zwischen Gelenkzügen und Großbussen entscheiden. Mit Einführung der Anderthalbstöcker konnten Vorteile gleich genutzt werden. Da wurde der Schaffner für den Anhänger eingespart. Der Schaffner im Großbus hatte einen festen Sitzplatz, von dem er aus kassiert und das Fahrprogramm regelte. Eine kleine Statistik: Im Lüdenscheider Stadtverkehr werden täglich bei 436 Fahrten ca. 15000 Personen befördert, bei 60 Überlandfahrten werden zwischen Lüdenscheid und Werdohl 2200 Personen befördert und in Werdohl bei 66 Stadtfahrten 1600 Fahrgäste. Die Mark-Sauerlandbusse fahren innerhalb von 24 Stunden 7300 Kilometer im Überland- und Stadtverkehr.

1960 wurden sieben überalterte Omnibusse durch neue ersetzt und im Hinblick auf die bevorstehende Außerdienststellung der Anhänger zwei weitere Anderthalbdecker beschafft, somit betrug der Bestand 62 Omnibusse und noch fünf Anhänger. Weiter wurde das neue Verwaltungsgebäude in Lüdenscheid errichtet.

Am 25. April 1960 verstarb der frühere Direktor Paul Lockert. Die Gesellschafter des Unternehmens waren in diesem Jahr:

Vertreten durch

- Landkreis Altena – Kreistagsabgeordneter Bremicker
- Stadt Lüdenscheid – Ratsherr Bernau
- Amt Lüdenscheid – Amtsbürgermeister Kniep
- Stadt Neuenrade – Bürgermeister Wegener
- Stadt Werdohl – Stadtdirektor Burghardt
- Stadt Altena – Oberamtmann Funke
- Amt Halver – Amtsbürgermeister Turck
- Gemeinde Kierspe – Amts- und Gemeindebürgermeister Ruhe
- Gemeinde Herscheid – Bürgermeister Herfel
- Gemeinde Meinerzhagen – Bürgermeister Koopmann
- Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde – Gemeindedirektor Krüger
- Landschaftsverb. Westf.-Lippe – Landesverwaltungsrätin Dr. Seelheim

Im Jahre 1961 mussten durch gesetzlichen Zwang die im Betrieb befindlichen Anhänger, ohne Rücksicht darauf, ob ihre Lebensdauer erschöpft war, aus dem Verkehr gezogen werden. Sie sollten durch Großraumfahrzeuge, Gelenkzüge ersetzt werden.

Fünf Omnibusse und die letzten fünf Anhänger wur-

den ausgemustert. Sechs Gelenkzüge und neun Omnibusse wurden neu beschafft. Somit war der Fahrzeugbestand am Jahresende 1961: sechs Gelenkzüge, acht Anderthalbdecker und 58 normale Omnibusse.

Als erster Gelenkbus wurde der HS 160 von Henschel eingesetzt. Drei Exemplare wurden davon angeschafft. Er wurde zwischen 1955 und 1963 von den Henschel-Werken in Kassel produziert. Ebenso wurde ein Büssing-Gaubschatt 6500 T Gelenkbus angeschafft.

1961 wurden zwecks Beschleunigung des Abfertigungsverfahrens unter mäßiger Erhöhung der Tarife im Sozialverkehr die Sichtkarten eingeführt, die den Inhaber zu unbeschränkten Fahrten auf der gewählten Strecke berechtigten.
Die Linie Lüdenscheid-Schloss Neuenhof-Bollwerk-Berkenbaum-Kierspe-Rönsahl wurde wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt.

11. Blockumfahrung und andere Neuerungen

In Lüdenscheid wurde die sogenannte Blockumfahrung eingerichtet, die die Änderung verschiedener Stadtlinien mit sich brachte. Es erfolgte eine Verdichtung des Fahrplanes der Stadtlinien A (Worth-Stadtmitte-Buckesfeld) und der Linie B (Hellersen-Stadtmitte-Wermecker Grund) von 15 auf 10 Minuten, so dass auf der am meistfrequentierten Linie Hochstraße-Christuskirche ein Fünfminutenverkehr entstand. Das ist eine Frequenz, die sich mit mancher Großstadt messen konnte.

Durch diese Verdichtung wurden zwei Büssing-Omnibusse Typ Senator mit einem Fassungsvermögen von 104 Personen angeschafft. Diese Busse konnten im Einmannverkehr gefahren werden.

Eine neue Linie Hohe Steinert-Gevelndorf wurde genehmigt, aber wegen der schlechten Straßenverhältnisse noch nicht bedient.

Im Betriebshof Lüdenscheid wurde eine vollautomatische Omnibuswaschanlage in Betrieb genommen, die seinerzeit modernste Waschanlage Deutschlands.

Durch weiteren Ausbau und Errichtung von Wohnungen zu betrieblichen Zwecken konnten auch Arbeitskräfte von auswärts herbeigezogen werden. Viele Verkehrsbetriebe hatten Schwierigkeiten mit ihrem Personal. Es wurde auch auf weibliche Arbeitskräfte als Schaffnerinnen zurückgegriffen.

In Meinerzhagen wurde ein Ortsverkehr eingerichtet. In Werdohl wurde die Linie Ütterlingsen-Rathaus nach Pungelscheid verlängert, wobei jedoch eine Unterwegsbedienung von Werdohl-Bahnhof bis Pungelscheid nicht vorgenommen werden durfte, weil die KAE als Konzessionsträger für die Strecke Werdohl-Kleinhammer-Lüdenscheid die Unterwegsbedienung durch die Mark-Sauerland nicht zugelassen hatte. Für die Stadt Werdohl war das in höchstem Maße unbefriedigend.

1963 wurden acht neue Linienbusse des Fabrikates Daimler-Benz in Dienst gestellt. Die Liebe zu technisch modernster Ausrüstung war bei Mark-Sauerland nie Selbstzweck gewesen, sondern eine unabdingbare Notwendigkeit. Das Sauerland hat schon den alten Fuhrleuten „Saures gegeben". Daran haben moderne Straßen nur wenig ändern können. Die engen Täler mit ihren Kurven, die Ortsdurchfahrten, die steilen Steigungen und Gefällstrecken verlangten mehr Wendigkeit von den Fahrzeugen und mehr Köpfchen von den Fahrern. Viele Omnibuskonstruktionen, die sich im problemlosen Flachland durchaus bewährt hatten, zeigten bei Probefahrten im Sauerland nur zu deutlich ihre Grenzen. Diesen besonderen Anforderungen trug man bei Mark-Sauerland Rechnung durch einen abgestuften Fahrzeugpark, der von großräumigen, 18 Meter langen Gelenkwagen und Anderthalbdeckern für den innerstädtischen Verkehr bis zum 18-sitzigen Kleinbus reichte, mit dem weniger stark benutzte Linien versorgt wurden.

Wie schon in 1962 wurde auch in diesem Jahr eine sogenannte Jahresabschlussvergütung in Höhe von 5 DM pro Beschäftigungsjahr beschlossen, zusätzlich ein Urlaubsgeld von 70 DM für alle über fünf Jahre Beschäftigten.
Der Umsatz des Gelegenheitsverkehrs stieg enorm an. Die Omnibusse wurden für Betriebsausflüge, Sportveranstaltungen usw. vermietet. In den letzten Jahren konnte der Umsatz erheblich gesteigert werden, begründet auch durch die Bereitstellung geeigneter Fahrzeuge.

Linienverzeichnis zur Linienstatistik 1963

1	Lüdenscheid - Heedfeld - Rummenohl
2	Lüdenscheid - Versetalsperre - Meinerzhagen
3	Lüdenscheid - Homert
4	Lüdenscheid - Haus Schöeck - Brügge
5	Lüdenscheid - Lösenbach - Brügge
6	Lüdenscheid - Vollme - Meinerzhagen
7	Lüdenscheid - Brügge - Schalksmühle
9	Lüdenscheid - Wiblingwerde - Nachrodt
10	Lüdenscheid - Treckinghausen - Brüninghausen Schemmerteich
11	Lüdenscheid - Leifringhausen - Brüninghausen (Augustenthal)
13	Lüdenscheid - Brunscheid
13a	Werdohl - Sorpesee
14	Lüdenscheid - Versetalsperre - Herscheid
14a	Lüdenscheid - Herscheid - Valbert - Listertalsperre
15	Spormecke - Schalksmühle - Rotthausen
17/18	Stadtverkehr Meinerzhagen
19	Halver - Schalksmühle
20	Lüdenscheid - Rölvede
21	Lüdenscheid - Werdohl (KAE)
22	Werdohl-Ütterlingsen - Werdohl-Versevörde
23	Werdohl-Ütterlingsen - Werdohl-Rathaus - Werdohl-Pungelscheid
24	Werdohl-Ütterlingsen - Werdohl-Kettling
26	Langenholthausen - Mellen - Balve
27	Neuenrade - Kohlberghaus - Dahle
28	Kierspe Dorf - Meinerzhagen
29	Kierspe Dorf - Halver - Breckerfeld - Hagen
30	Kierspe Dorf - Kierspe Bhf
31	Werdohl-Bärenstein - Werdohl-Bundesbahnhof (KAE)
32	Altena - Werdohl
33	Werdohl - Neuenrade
34	Neuenrade - Balve
35	Neuenrade-Wagenhalle - Neuenrade-Brunnenbach
A - G	Stadtverkehr Lüdenscheid

Am Markt in Lüdenscheid wurde ein Stadtbüro der Mark-Sauerland eingerichtet. Es handelte sich um einen Verkaufspavillon mit Aufenthaltsraum für das Fahrpersonal und eine Verkaufsstelle für Stamm- und Monatskarten, um den Fahrgästen lange Wege zum Kauf in der am Wehberg liegenden Verwaltung zu sparen.

1964 wurden erstmals Werbeflächen an den Omnibussen vermietet. Durch die recht geschmacklose Reklame ging ein Teil der blau-beigen Firmenfarbe an den Omnibussen verloren. Zur Verbesserung der Wirtschaftslage und in Angleichung anderer öffentlicher Verkehrsbetriebe sollte die Verkehrsmittelwerbung jedoch weiter vorangetrieben werden. Obwohl dadurch, dass örtliche Firmen von der Werbung ausgeschlossen waren, der Kreis der interessierten Firmen eingeschränkt war, gelang es der beauftragten Werbegesellschaft mit mehreren Firmen Verträge abzuschließen.

Sämtliche Haltestellen wurden 1963 mit Fahrplankästen ausgerüstet und innerstädtische Haltestellen mit modernen Leuchtsäulen versehen. Wartehallen wurden in Absprache mit den Städten Werdohl und Lüdenscheid eingerichtet.

Für das Fahrpersonal wurden neue graue Uniformen eingeführt. Die alten blauen stammten noch aus der Kriegszeit, als es wenig Stoffe gab.

In den Omnibussen gab es eine neuartige optische Signaleinrichtung zur klaren Verständigung zwischen

Abb. 17) Im dreiachsigen Anderthalbdecker der Firma Büssing fanden weitere Fahrgäste im Aufbau Platz (um 1960)

Abb. 18) Einer der ersten Gelenkbusse auf der Hochstraße vor der 1964 fertiggestellten Aula des Geschwister-Scholl-Gymnasiums – inzwischen auch mit Werbeflächen an der Seite

Fahrgast und dem Fahrer: Der Fahrgast gab seinen Wunsch, aussteigen zu wollen, durch eine Druckknopfbetätigung bekannt, die ein Transparent mit der Schrift „BUS HÄLT“ aufleuchten ließ.

Zur allgemeinen Verkehrssituation war zu sagen, dass sich durch zunehmende Verstopfung der Straßen, insbesondere in den Stadtkernen von Lüdenscheid und Werdohl in Zeiten des Berufsverkehrs, ein schwieriges Problem abzeichnete. Durch weitere Kraftfahrzeugzunahme und die Vorrangregelung für Fußgänger an „Zebra-Überwegen“ wurden die Situationen noch verschärft.

Auf Grund der zunehmenden Unwirtschaftlichkeit der reinen Ausflugslinien an Wochenenden im Sommer zur Lister- und Sorpetalsperre wurden diese Fahrten eingestellt.

Im Interesse einer möglichst geringen Lagerhaltung von Ersatzteilen und rationellen Fahrzeugwartung sollte die Zahl der verwendeten Fahrzeugtypen auf zwei Fabrikate verringert werden. Auch die Henschel-Gelenkwagen sollten in absehbarer Zeit ausgemustert werden, weil Henschel die Produktion von Omnibussen eingestellt hatte.

1963 wurde der 12 Meter lange, im Werk Mannheim gefertigte Mercedes O 317 durch eine kürzere Version mit der Bezeichnung O 317 K ergänzt. Neben kleineren, auch optischen Veränderungen gab es 1964 einen großen Entwicklungssprung. Die Fensterflächen wurden um etwa ein Drittel vergrößert, dafür wurde der Wagenkasten nicht mehr so rundlich ausgeführt und an den Seiten höher gezogen, was dem Wagen ein deutlich moderneres Gepräge gab.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass die Kraftverkehr Mark-Sauerland am 22. Mai 1965 vierzig Jahre bestand. Der Verwaltungsrat beabsichtigte, den Mitarbeitern einen Rechtsanspruch auf eine zusätzliche Altersversorgung zu geben. Ebenso sollte eine „Jubiläums-Zahlung“ an alle Mitarbeiter erfolgen.

Weiter erwarb Mark-Sauerland von der KAE das ehemalige Betriebsgelände in Werdohl mit dem alten Lokschuppen, welches direkt neben dem Gelände der Mark-Sauerland liegt. Dagegen wurde die Betriebsstelle Halver wegen Überalterung und Baufälligkeit der Gebäude aufgelöst.

12. Zusammenschluss mit der Kreis Altenaer Eisenbahn

Weiter wurde eine Basis für den Zusammenschluss der Mark-Sauerland und der KAE gesucht. Die Wirtschaftsberatung AG wurde vom Kreis Altena, der Mark-Sauerland und der KAE beauftragt, die Zweckmäßigkeit eines Zusammenschlusses unter Würdigung betriebswirtschaftlicher, gesellschaftsrechtlicher und steuerrechtlicher Gesichtspunkte zu überprüfen. Die Form einer Fusion wurde bevorzugt mit den drei Möglichkeiten:

1. Fusion durch Bildung einer völlig neuen Gesellschaft, in der die KAE und Mark-Sauerland unter Verzicht auf ihre eigenen Rechtspersönlichkeiten aufgehen,
2. Fusion durch Aufnahme der KAE (unter Verzicht auf ihre Rechtspersönlichkeit) in die Mark-Sauerland,
3. Fusion durch Aufnahme der Mark-Sauerland (unter Verzicht auf ihre Rechtspersönlichkeit) in die KAE.

Da man bei diesen Fusionen erhebliche Schwierigkeiten für die Beteiligten sah, wurde die Form eines

Abb. 19) Die Sauerfelder Straße in Höhe der Sparkasse, 1960er Jahre. Dieser Bereich wurde zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) umgebaut.

Organschaftsvertrages vorgeschlagen und weiter behandelt. Weiter fand am 22. Juni 1965 ein Gespräch beim Landrat Dr. Naunin in Anwesenheit der Herren Molitor (stellv. Bürgermeister Gemeinde Lüdenscheid-Land), Nillius (Vorsitzender Aufsichtsrat der KAE), Plassmann (Mitglied im Aufsichtsrat der KAE) und Zyprian (Mitglied der Landschaftsversammlung) statt. Die Gesprächsteilnehmer unterstützten den Abschluss eines Organschaftsvertrages, der aber nur eine Zwischenstufe für eine dauerhafte Fusion darstellen sollte.

Weiter sollte einmal die Arbeit der Werkstatt vorgestellt werden. Die Arbeit umfasste in erster Linie die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeuguntersuchungen. Im Jahr 1964 wurden 62 Hauptuntersuchungen, 62 Bremssonderuntersuchungen und 193 Zwischenuntersuchungen durchgeführt. Weiter wurden die von den Lieferfirmen vorgeschriebenen Inspektionen der Omnibusse sowie die täglichen Revisionen durchgeführt.

Ein großes Augenmerk lag bei der Personalfortbildung. Abgesehen von Kursen in Erster Hilfe, an denen jeder Fahrer teilnehmen musste, besuchten alle Betriebsangehörigen Kurse als Helfer im Katastrophenschutz und Lehrgänge zur Ausbildung in der Bremsenwartung und zu aktuellen Gegenwartsproblemen.

In einer Pressebesprechung stellte die Mark Sauerland den neuen Jahresfahrplan 1965-66 vor. Nach der Begrüßung durch den Geschäftsführer der Gesellschaft, Oberstadtdirektor a.D. Hans Born, erläuterte Betriebsleiter Dipl. Ing. Lichtenstein auf einer Probefahrt die technischen Neuheiten der acht neuen Büssing Präfekt 13 D-Omnibusse, die vorerst allerdings nur im Stadtverkehr Lüdenscheid zum Einsatz gelangten.

Für Betriebsangehörige wurde von der Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft mbH Werdohl ein zweigeschossiges Wohnhaus in Ütterlingsen erworben.

„MASA 34 bitte kommen“, so schnarrte es 1967 zum Erstaunen der Fahrgäste in Linienbussen der Mark-Sauerland. Die Geisterstimme kam aus einem Funksprechgerät am Fahrersitz. Wie der technische Direktor Dipl. Ing. Lichtenstein erklärte, waren die Erfahrungen gut. Sicherheit und Rationalisierung des Verkehrsablaufes wurden durch die neue Einrichtung entscheidend verbessert. Wenn eine Ablösung ausblieb oder kurzfristige Umdispositionen im Fahrplan zu treffen waren, konnten von der Zentrale schnellstens neue Instruktionen angeordnet werden. Die Zentrale konnte Wetterwarnungen weitergeben und Umleitungsstrecken anordnen. Auch untereinander konnten sich nun die Busfahrer verständigen, beispielsweise wenn bei Verspätungen ein Anschlussbus abgewartet werden sollte. In der Funkleitstelle, die Tag und Nacht besetzt war, wurden sämtliche Gespräche auf Tonband aufgenommen, damit man später erforderlichenfalls Kontrollmöglichkeiten hatte.
Direktor Dipl.-Kaufmann Konrad Lorenzen aus der Geschäftsführung berichtete über den Stand der Zusammenführung mit der KAE. Anfang 1968 wurde eine teilweise Personal-Union zwischen der Geschäftsführung und dem Vorstand beider Unternehmen als erster wichtiger Schritt getan, nach dem diese Angelegenheit seit Jahren stagnierte. Es hatte durch die Personal-Union bereits zu konkreten Verbesserungen geführt. Zwar handelte es sich nur um erste Ansätze, aber sie sollten deutlich machen, welche weitergehenden Möglichkeiten sich hierdurch eröffneten, wenn eine enge finanzielle, organisatorische und wirtschaftliche Verbindung beider Unternehmen hergestellt würde.

13. Die neuen M.A.N.-Omnibusse

1967 erwarb die Mark-Sauerland acht MAN-Omnibusse. Es handelte sich hier um das Model 750 HO-M. Der 150 PS starke Omnibus hatte 34 Sitz- und 74 Stehplätze. Die Busse der 750er Reihe waren bereits luftgefedert und hatten vorne eine Einzelradaufhängung. Der 150-PS-Dieselmotor war unterflur im Heck des Fahrzeuges untergebracht.
Bemühungen bei der Fahrplan- und Dienstplangestaltung um weitere Rationalisierungen wurden dadurch erschwert, dass die Mark-Sauerland immer mehr Schulfahrten übernehmen musste, die die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens beeinträchtigten, weil sie vorwiegend in die Zeiten des Spitzenverkehrs fielen. Soweit wie möglich wurden Schulfahrten an private Unternehmen übertragen, die morgens Arbeiter zu den Firmen brachten und zum wirtschaftlichen Einsatz ihrer Fahrzeuge gerne anschließend Schulfahrten unternahmen.

14. Verbindung mit der Plettenberger Kleinbahn

1971 gelang es der Geschäftsführung der Mark-Sauerland nach langwierigen Verhandlungen, eine einvernehmliche vertragliche Regelung zwischen der Plettenberger Kleinbahn und der Stadt Plettenberg zu erzielen, um eine organschaftliche Verbindung zwischen der Plettenberger Kleinbahn und der Mark-Sauerland herzustellen. Mit Beginn des neuen Fahrplanes im Mai 1972 kam dann der erste durchgehende Omnibus von der Plettenberger Kleinbahn in Lüdenscheid am Sauerfeld an. Direktor Lorenzen und Ingenieur Löber von der Mark-Sauerland begrüßten den ersten Bus mit einem „Glück auf“. Mit dieser nun durchgehenden Linie wurde am deutlichsten der neue Verkehrsverbund dokumentiert. Diese neue Linie 14 mit ca. 50 Haltestellen begann in Lüdenscheid-

Wehberg, führte über den Christuskirchen-Stern zum Schlachthofkreuz, über Piepersloh zum Silberg nach Herscheid und weiter über Grünenthal nach Hüinghausen und Holthausen, durch Plettenberg nach Ohle und schließlich zur Ohler Burg.

Wer sich das neue Fahrplanbuch für Kreis und Stadt Lüdenscheid kaufte, war über den Umfang erstaunt. Auf rund 250 Seiten waren neben den bekanntesten Eisenbahnstrecken und -anschlüssen, sowie neben den Linien der „Kraftverkehr Wupper-Sieg“ und der „Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd“ noch 45 Buslinien der Mark-Sauerland eingetragen. Aber nicht nur ein einheitliches Fahrplansystem, sondern auch einheitliche Beförderungsbedingen waren neu. So konnte man z.B. von Affeln nach Meinerzhagen mit einer Fahrkarte fahren. Der höchste Fahrpreis, der für Umsteiger zu zahlen war, betrug 2,00 DM.

Während der Güterverkehr in der Hand eines Plettenberger Spezialisten lag, war die Personenbeförderung Sache der Lüdenscheider. Im Düsseldorfer Ministerium sah man diese Art Zusammenschluss aller Verkehrsbetriebe im Kreisgebiet als Modellfall an, der als beispielhaft für eine allgemeine Zentralisierung und Rationalisierung der öffentlichen Verkehrsbetriebe gelten sollte.
Der Bau eines Werkstattergänzungsbaues konnte fertig gestellt werden. Hierdurch war die Möglichkeit gegeben, die Fahrzeuge der Mark-Sauerland und der KAE in einer modernen Werkstatt zu warten.

Der Kreis der Gesellschafter mit ihren Beteiligungen setzte sich 1972 wie folgt zusammen:

Kreis Lüdenscheid	37,20 %
Stadt Lüdenscheid	32,40 %
Stadt Plettenberg	11,90 %
Stadt Altena	6,29 %
Stadt Werdohl	3,36 %
Stadt Meinerzhagen	2,97 %
Gemeinde Schalksmühle	1,93 %
Stadt Neuenrade	1,48 %
Stadt Halver	0,93 %
Stadt Kierspe	0,88 %
Gemeinde Herscheid	0,36 %
Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde	0,29 %

Ein Blick auf den Fahrzeugpark der Mark-Sauerland zeigte, dass es sich um einen modernen, jungen Fahrzeugpark handelte. Das Durchschnittsalter der Omnibusse lag mit dreieinhalb Jahren an der Spitze aller öffentlichen Verkehrsträger. Auch die baulichen Anlagen und Ausrüstungen waren weitestgehend auf einem modernen Stand. Lediglich in Neuenrade und Plettenberg waren Planungen für neue Betriebshöfe, da die vorhandenen nicht mehr ausreichend waren.

1973 musste sich Mark-Sauerland erstmals mit einem Sonntagsfahrverbot für Privat-Fahrzeuge auseinandersetzen. Man befürchtete wegen der Ölkrise auch für die Zukunft Fahrverbote an Werktagen. Daher wurden 30 ausgemusterte Omnibusse des Typs Mercedes-Benz O 317 K und Büssing Senator aus dem Jahre 1964/65 als mögliche Reserve im Betriebshof „eingemottet“. Man sah für den „autofreien Sonntag“ noch nicht den kompletten Werktagsverkehr vor, sondern nur schwerpunktartige Verstärkung der „Krankenhauslinien“.

15. Neue Mercedes-Omnibusse

Acht neue Busse vom Typ Mercedes OM 407 wurden 1974 angeschafft. 210 PS wurden frei, wenn der Busfahrer mal kräftig aufs Gaspedal drückte. Mussten die Fahrer bisher an den Endhaltestellen endlos kurbeln, damit das richtige Fahrtziel in den Hinweiskästchen an der Front erschien, so genügt hier nur noch ein Knopfdruck. Zielbildautomatik hieß das neue System.

Auch rein äußerlich fielen die neuen Omnibusse auf: Zwar blieb das Blau-Beige, doch die Farben wurden heller, freundlicher. Zudem wurde etwa in Radhöhe ein weißer Zierstreifen angebracht. Neue schlauchlose Reifen mit einem Ganzjahresprofil machten eine Winterbereifung überflüssig. Noch Ende 1974 sollten drei dieser Busse mit Automatik-Getriebe angeschafft werden. Falls die Tests mit diesen Wagen gut ausfallen würden, sollten zukünftig vielleicht nur noch Automatikbusse eingesetzt werden. Weitgehend standardisiert wurde der Wagenpark durch diese Omnibusse, die den offiziellen Namen „Standard-Linienbus“ trugen. So waren neben vielen Ausrüstungsgegenständen auch der Motor und die Hinterachse mit den MAN-Omnibussen austauschbar. Auf diese Weise konnte das Ersatzteillager kleiner gehalten werden.

16. Eröffnung des Rathaustunnels in Lüdenscheid

1974 gab es eine gravierende Änderung im Lüdenscheider Stadtverkehr: Da die Omnibusse laut Ratsbeschluss nicht mehr über den Straßenstern fahren durften, sollte zukünftig das Sauerfeld Lüdenscheids großes „Umsteigekreuz“ werden. Alle Linien, die bisher vom Sauerfeld her den Straßenstern überquerten, mussten jetzt den Rathaustunnel benutzen. Hinter dem Rathaustunnel Richtung Bahnhof und Christuskirche wurde eine neue Haltestelle mit dem Namen „Hauptpostamt“ eingerichtet. Geschäftsführer Konrad Lorenzen erläuterte zu vorausgegangenen emotionsgeladenen Debatten zum Thema „Busse am Straßenstern“, dass die Neuregelung der Mark-Sauerland erhebliche zusätzliche Aufgaben bringen würde. Der Ausbau der zahlreichen Haltestellen am ZOB Sauerfeld war von der Stadt Lüdenscheid zügig vorangetrieben worden. Die Haltestellen staffelten sich zwischen der Sparkasse und dem Rathaus-Tunnel. Nach einem ausgeklügelten Plan hatte sich Mark-Sauerland bemüht, Umsteigewege zwischen den meistbenutzten Linien möglichst kurz zu halten.

17. 50 Jahre Mark-Sauerland

Im Jahre 1975 fand eine Feier anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Mark-Sauerland statt. Bereits im Mai hatte es einen Tag der offenen Tür im Betriebsgelände Wehberg gegeben. Statt eines symbolischen Schlüssels zu benutzen, drückte Lüdenscheids stellvertretender Bürgermeister Herbert Weigert am 25. Mai 1975 aufs Knöpfchen – und die Toranlage des Betriebshofes der Mark-Sauerland öffnete sich automatisch den interessierten Bürgern, die ausgiebig und unter fachkundiger Führung die Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge besichtigen konnten. Zu den Gästen zählten auch Landrat Dr. Walter Hostert, Bürgermeister Jürgen Dietrich, Oberkreisdirektor und Verwaltungsratsvorsitzender der Mark-Sauerland Dr. Jürgen Albath und Kreisdirektor Karl-Ludwig Schiffer. Schlicht, bürgernah und innerbetrieblich familiär wurde dieses Jubiläum gefeiert.

Geschäftsführer Konrad Lorenzen nutzte den Anlass, ein Wort des Dankes zu sagen für das entgegengebrachte Verständnis und das behördliche Wohlwollen für die Existenz des öffentlichen Nahverkehrs. Landrat Dr. Walter Hostert bekräftigte, dass man die Probleme des Nahverkehrs im Märkischen Kreis mit seinen rund 440 000 Einwohnern in einem solchen Sinne lösen werde, den Menschen zu dienen und ihren Vorstellungen gerecht zu werden. Hostert erklärte: „Wir alle stehen zu Mark-Sauerland. Wir werden im Hinblick auf die Zukunft zu guten Lösungen kommen.“

Auf der Gesellschafterversammlung am 19. September 1975 berichtete der Vorsitzende des Verwaltungsrates, Oberkreisdirektor Dr. Jürgen Albath, dass zum Zwecke der Bildung eines einheitlichen Nahverkehrssystems im Märkischen Kreis die beiden Verkehrsträger Mark-Sauerland und Iserlohner Kreisbahn eine gemeinsame Koordinierungs- und Trägergesellschaft, die Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG) gegründet hätten. Er berichtete weiter, dass alle Anteile beider Gesellschaften auf die MVG übertragen werden sollten.

Die Gründung der Märkischen Verkehrsgesellschaft MVG erfolgte dann nach der kommunalen Gebietsreform 1975. Mit Wirkung vom 1. Januar 1976 bildete die Märkische Verkehrsgesellschaft mit ihren Tochtergesellschaften, der Iserlohner Kreisbahn AG und der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH, sowie mit deren vereinheitlichter Güterverkehrsgesellschaft, der Märkischen Eisenbahngesellschaft AG und der Mark-Sauerland Touristik GmbH einen Konzern, der die öffentlichen Verkehrsaufgaben im neuen Märkischen Kreis einheitlich und auf einer neuen wirtschaftlichen Basis durchführen konnte.

Hier soll der Bericht beendet werden. Über die Ära Märkische Verkehrsgesellschaft wird sicher ebenso viel geschrieben wie über die 50 Jahre der Kraftverkehr-Mark Sauerland.

Abb. 20) Die Diesellok V15 und ein Bus der KAE in Schafsbrücke um 1965. Das Nebeneinander von Bus und Bahn endete in Lüdenscheid im Personenverkehr 1961, im Güterverkehr 1967.

Abb. 21) Ein M.A.N.-Bus der Mark-Sauerland in seinem typischen Blau im Jahre 1974

Diese Dokumentation zur Geschichte der Kraftverkehr Mark-Sauerland konnte nur durch das Zusammenwirken vieler Institutionen, ehemaliger Mitarbeiter der Mark-Sauerland und Privatpersonen erstellt werden. Angesichts der Fülle der zur Verfügung gestellten Fotos und Dokumente bedanke ich mich bei allen Beteiligten, ohne deren Mithilfe diese Dokumentation nicht hätte realisiert werden können. Im neu eröffneten Stadtmuseum Neuenrade sind viele Exponate zur Geschichte der „Mark-Sauerland" ausgestellt.

Quellennachweis

- Otto Budde: Die Kreis Altenaer Eisenbahn 1887-1962, Lüdenscheid 1962
- Kraftverkehr Mark-Sauerland G.m.b.H. (Hrsg.): Fünf Jahre Kraftverkehr im Kreise Altena und in der Stadt Lüdenscheid. 1925-1930, Lüdenscheid 1931
- Kraftverkehr Mark-Sauerland (Hrsg.): 25 Jahre Kraftverkehr G.m.b.H. Lüdenscheid, Lüdenscheid 1950
- Kraftverkehr Mark-Sauerland (Hrsg.): Mit der Eisenbahn fing alles an. 50 Jahre 1925-1975 Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH, Lüdenscheid 1975
- Lüdenscheid – Damals. 1952-1960. Die Stadt und ihre Menschen. Die Bilder von Theo Schulte. Ausgesucht von Jochen Schulte. Texte von Jürgen Braun, Lüdenscheid 1999
- Kraftverkehr Mark-Sauerland, Geschäftsberichte und Protokolle der Verwaltungsratssitzungen (Archiv der MVG)
- Lüdenscheider Nachrichten
- Süderländer Volksfreund
- Westfälische Rundschau

Abbildungsnachweis

- Archiv Heinz-Werner Turk: Abb. 1-3, 9, 14, 20-21
- Festschrift „Fünf Jahre Kraftverkehr Mark-Sauerland": Abb. 4-5
- Archiv Gerhard Heist: Abb. 6-7, 10, 22
- Archiv der Märkischen Verkehrsgesellschaft, Lüdenscheid: Abb. 8, 11-12, 15-18
- Sammlung Wolfgang Schumacher: Abb. 13, 19

Der Autor:
Heinz-Werner Turk
Wieser Weg 26
58809 Neuenrade

Abb. 22) Seit 1976 findet der Öffentliche Personennahverkehr im Märkischen Kreis seine Fortsetzung in der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG). Hier Busse auf dem Lüdenscheider Betriebshof zusammen mit alten Fahrzeugen der Mark-Sauerland und der Iserlohner Kreisbahn.

TMS Traditionsbus Mark-Sauerland e.V.

Wir sind der Traditionsbus Mark-Sauerland e. V. Unser Ziel ist es, die Verkehrsgeschichte im märkischen Sauerland durch Ausstellungen, Präsentationen und Sonderfahrten mit zeitgenössischen Linienbussen für Sie interessant und erfahrbar zu machen.
Dazu planen wir langfristig die fachgerechte Aufarbeitung und Inbetriebnahme eines alten Linienbusses, welcher mit seinen typischen Farben ein Stück der märkischen Verkehrsgeschichte fassbar repräsentieren wird und für Sonderfahrten sowie besondere Anlässe zur Verfügung stehen soll.
Haben Sie handwerkliches Geschick und möchten uns hierbei unterstützen?
Wir freuen uns über jede helfende Hand!
Vielleicht haben Sie ja auch noch alte Fahrpläne, Dokumente, Uniformteile, Bilder oder Sonstiges aus früheren Tagen im Keller oder auf dem Dachboden? Oder kennen Sie jemanden, der bei den genannten Betrieben gearbeitet hat? Wir freuen uns über jedes weitere Stück Verkehrsgeschichte!

Sie sind Zeitzeuge und haben noch so manches „Döneken" zu erzählen? Dann wäre unser Stammtisch etwas für Sie. Am 2. Dienstag im Monat treffen wir uns in der Gaststätte „Reidemeister" in der Werdohler Straße in Lüdenscheid zu einer gemütlichen Runde. Wenn Sie teilnehmen möchten, melden Sie sich bitte vor vorher bei uns an. Wir freuen uns auf Sie!

0 23 51 / 3 79 00 46
www.traditionsbus-ms.de
Tradition verpflichtet.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung
Herausgeber: Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.
Rathausplatz 2, 58507 Lüdenscheid, Telefon 02351/17-1599
www.ghv-luedenscheid.de
Schriftleiter: Dr. Dietmar Simon
Druck: Märkischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG