

Mit dem Bus bis in die Schweiz

Heinz-Werner Turk und die „Mark-Sauerland“

LÜDENSCHIED ■ Nein, ein Schweineschnäuzchen befand sich nicht unter den Bussen des Beförderungsunternehmens „Mark-Sauerland“. Dafür aber ein „Plattschnauzer“ und ein „Anderthalbdecker“, und auch die konkurrierende Kreis-Altenaer-Eisenbahn (KAE) hatte ja ihren Kosennamen: „Schnurre“.

Dass Menschen – bis auf berechnete Ausnahmen – durchaus verbunden sind mit jenen Fahrzeugen, die ihnen das Selberfahren ersparen, zeigte sich beim jüngsten Forums-Vortrag des Geschichts- und Heimatvereins. Denn der große Saal der Stadtbücherei war erneut ordentlich gefüllt. Heinz-Werner Turk aus Neuenrade erzählte die Geschichte von 50 Jahren Kraftverkehr Mark-Sauerland (1925 bis 1975) vor allem auf der Grundlage des MVG-Archivs.

Die Anfänge der Mark-Sauerland lagen in Neuenrade, wo 1924 über einen Anschluss des dortigen Endbahnhofs der Hönnetalbahn an den Bahnhof in Werdohl nachgedacht wurde. Im Mai 1925 nahm die neugegründete Busgesellschaft „Mark-Sauerland“ den Betrieb zwischen Werdohl und Neuenrade mit zwei MAN-Bussen vom Typ NOB auf. Schnell erweiterte sich das Streckennetz. Betriebsstellen wurden in Neuenrade, Lüdenscheid und Kierspe eingerichtet. Frühe Bilder zeigen die Busse in Rudeln am Straßenstern in Lüdenscheid, auf der Knapper Straße, in der Haarnadelkurve zwischen Neuenrade und Werdohl. Der Zweite Weltkrieg brachte Einschränkungen für das expandierende Unternehmen: „1940 war die Gestaltung des Fahrplans eine Treibstofffrage.“ Weniger Busse transportierten mehr Menschen. Heinz-Werner Turk machte auf der Grundlage reichen Bildmaterials mit den wichtigsten Gesichtern des Busunternehmens bekannt. Da gab es die Büssing und MAN-Busse, Mercedes-Benz und Krupp – ein Name, der nach den Material-



Heinz-Werner Turk aus Neuenrade. ■ Foto: Krumm

schlachten der Weltkriege 1945 in Deckung ging. „Südwerke“ (SW) hieß das neue Etikett. Die großen Busse steigerten ihr Fassungsvermögen durch Anhänger, ein oberes Stockwerk und nach dem Verbot der Anhänger durch Gelenkzüge. Kleinbusse vom frühen VW-Bulli bis zum Matador 4000 ergänzten das Programm.

Wie sehr sich die Mark-Sauerland um die Freizeitbedürfnisse ihrer Kunden kümmerte, zeigte das Streckennetz, das bis zu Lister- und Sorpeltalsperre reichte. Mit Mark-Sauerland-Bussen ging es zur Müngstener Brücke, zum Kölner Dom und sogar bis in die Schweiz. 1956 wurde der zentrale Betriebshof am Wehberg eröffnet. Ab 1963 wurden die Schaffner eingespart. Die Fahrer freuten sich über erheblich mehr Geld, und die auf andere Posten verschobenen Schaffner ärgerten sich. Fahrgastsignale und Funk-sprechgeräte wurden eingeführt, und die Werbung hatte noch die Jugend im Blick: Ein Schulbus mit einem Werbebanner für Jägermeister sorgte für Schmunzeln im Saal.

Nach der kommunalen Gebietsreform verschwand die Mark-Sauerland von der Landkarte und blieb doch als Teil der neugegründeten Märkischen Verkehrsgesellschaft präsent. ■ thk