

Von der Fahrpost zum modernen Omnibus-Liniendienst

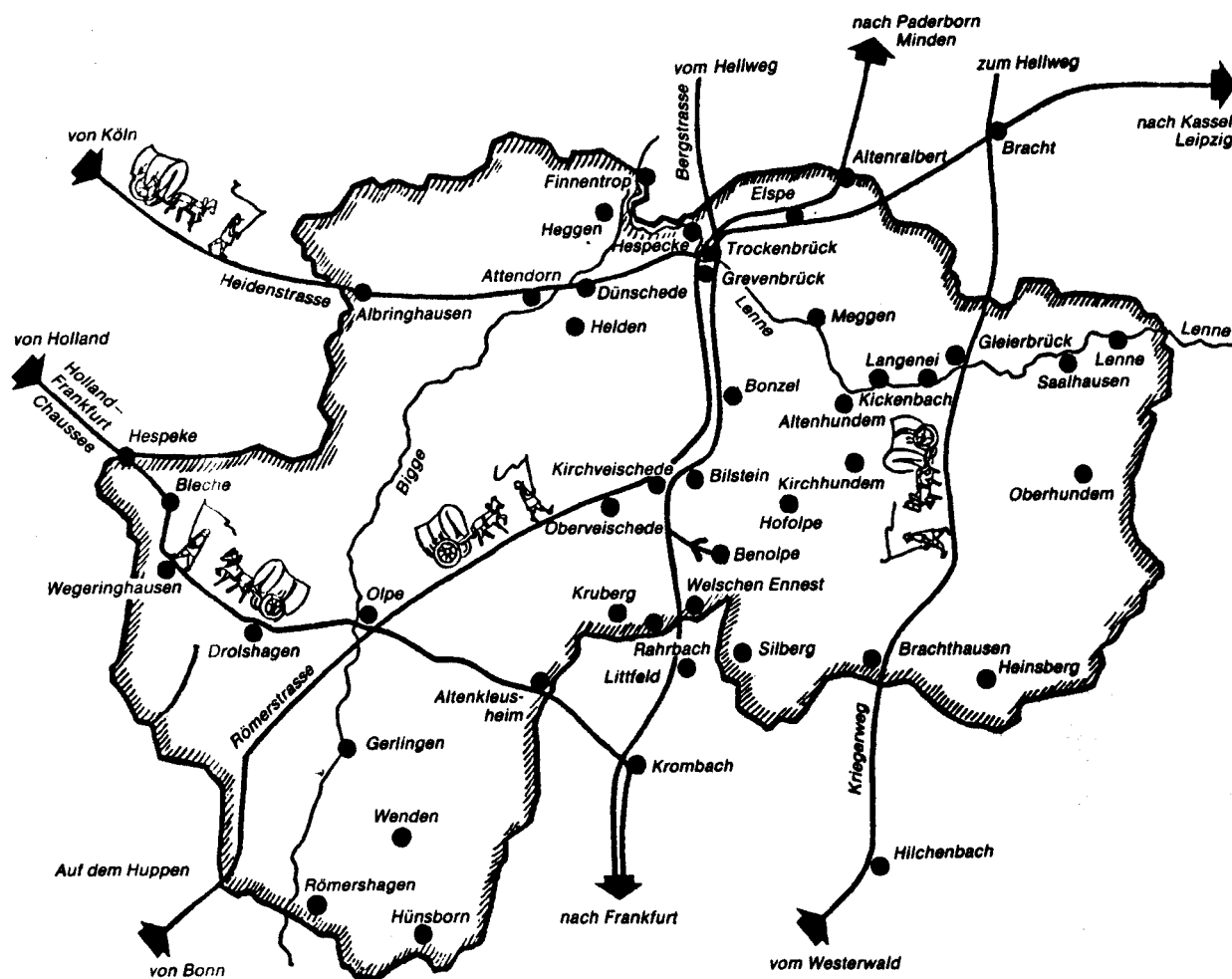
von Karl Heinz Tilke

Seit Jahrhunderten war das Sauerland im Bereich des Kreises Olpe verkehrsmäßig relativ gut erschlossen, was man auf Grund der gebirgigen und waldreichen Landschaft eigentlich nicht erwarten sollte. Wie aus beigefügter Karte zu ersehen ist, führten folgende Verkehrsverbindungen durch unser Kreisgebiet:

1. die Heidenstraße (Köln - Kassel - Leipzig) verlief vom Innetal über Attendorn - Dünschede - Trockenbrück ins Elspetal,
2. die Römerstraße von Olpe über Bilstein und Trockenbrück ins Elspetal,
3. der Kriegerweg, eine Verbindung in Süd - Nordrichtung, überquerte bei Totenohl die Lenne,
4. die Bergstraße, sie kam vom Hellweg, überschritt bei Trockenbrück die Lenne und verlief weiter über Welschen Ennest und Siegen nach Frankfurt am Main.

Die Frachtfuhrleute der im Kreise Olpe und im benachbarten Siegerland ansässigen Eisenindustrie transportierten auf diesen Straßen die vergleichsweise großen Mengen an Erz, Holzkohle und fertigen Eisenprodukten. Ab Beginn des 17. Jahrhunderts belebten in zunehmendem Maße Postwagen die Straßen. Die Postwagen transportierten neben Postsachen auch Personen.

Die damaligen Postwagen waren nicht bequem. Die Wege waren schlecht und die Steigungen für die Pferde mühsam. Meistens mußten 3 bis 4 Pferde den Planwagen ziehen, der nur recht notdürftig für den Personenverkehr eingerichtet war. Der Wagen selbst wurde mit einer Leiter bestiegen. Einen weiteren Einblick in das Reisen mit der Fahrpost vermittelt eine Dienstanweisung für Postillione aus dem Jahre 1851. Darin heißt es:



„..... wird das Publikum davon in Kenntnis gesetzt, daß die Postillione angewiesen sind, das Signal mit der Posttrompete zu geben, sobald sie sich einer solchen Stelle nähern, welche... als Einsteigepunkt genehmigt ist. Die Reisenden müssen sich auf dieses Signal dergestalt an dem Aufnahmepunkt in Bereitschaft halten, daß sie, wenn die Post anhält, sofort einsteigen können. Jedes längere Anhalten ist untersagt. Gepäck darf von solchen Reisenden nur in soweit aufgenommen werden, als dasselbe ohne Belästigung der übrigen Passagiere im Personenraum leicht untergebracht werden kann. Die Packräume des Wagens dürfen dabei nicht geöffnet werden.“

Die großen Postwagenlinien befuhren natürlich nur die Fernstraßen. Aber auch im Kurzstreckenverkehr waren Fahrposten eingesetzt. Die Postexpedition Attendorn bediente mit drei Postillionen und sieben Pferden u.a. die Fahrpost, die nach dem Bau der Bigetalstraße (1841/1846) zwischen Attendorn und Lenhausen verkehrte und eine Haltestelle in Ahausen hatte. Eine andere viersitzige, zweispännige Personenpost befuhr die Strecke Attendorn-Grevenbrück. Sie wurde 1853 in die Linie Arnsberg-Olpe integriert. Auf der Postwagenlinie Attendorn-Plettenberg soll der aus Heggen stammende Johann Wilmes (Vogtes) als Postillion gefahren sein. Die Fahrposten fuhren sehr schnell. Sie benötigten für die Strecke Attendorn-Grevenbrück 1 Stunde 20 Minuten, für die Strecke von

Olpe nach Attendorn 1 Stunde 45 Minuten.

Mit dem Bau der Eisenbahnlinien Hagen-Siegen (1861) und Finnentrop-Attendorn (1874) verlagerte sich der Schwerpunkt der Personenbeförderung auf die Bahn. Abseits der Bahnlinien blieben die Fahrposten im Einsatz, bis etwa 1920 die ersten Autobusse die Personenbeförderung auf der Straße übernahmen.

Um die Jahrhundertwende hatte die verkehrsmäßige Erschließung des Kreises Olpe bereits einen für die damaligen Verhältnisse beachtlichen Stand erreicht. Seit 1861 führte das zu jener Zeit modernste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, auf der Ruhr-Siegstrecke durch das Lennetal. Am 01.04.1874 verkehrte der erste Zug zwischen Finnentrop und Attendorn und im Herbst 1875 über Attendorn hinaus bis Olpe. Heggen erhielt 1890 eine Haltestelle.

Die Buslinien wurden von der Reichspost und auch von privaten Unternehmen betrieben. Ein halbes Dutzend betrieb allein der Autobusunternehmer Becker aus Olpe. Ende 1929 geriet Becker in finanzielle Schwierigkeiten, Mitte Januar 1930 war der Zusammenbruch offenbar nicht mehr zu vermeiden.

Die Kreisverwaltung Olpe machte aus der Not eine Tugend und gründete mit Hilfe der Wupper-Sieg-Gesellschaft in Wipperfürth ein kommunales Nahverkehrsunternehmen, die Kraftverkehr Olpe AG. An der Gesellschaft, deren Aktienkapital zunächst 250.000 Mark betrug, waren der Kreis Olpe, die Stadt Olpe sowie die Ämter Bilstein und Kirchhundem mit zusammen 130.000 Mark, d.h. mit 52% des Gesamtkapitals beteiligt. Der Restbetrag entfiel auf den Kreis Wipperfürth.

Der Kraftverkehr Olpe betrieb im selben Jahr schon 7 Linien mit 360.000 Wagenkilometern, dazu kamen die Linien der Wupper-Sieg-Gesellschaft über die westliche Kreisgrenze in den Raum Valbert und Meinerzhagen.

Die Reichspost betrieb ihre Linien Grevenbrück - Oedingen und Grevenbrück - Bilstein und verlängerte diese bis Meschede bzw. bis Olpe und als 3. Linie Grevenbrück - Attendorn. Die Strecke Attendorn - Heggen - Finnentrop blieb nur durch die Bahn erschlossen, obwohl der Regierungspräsident in Arnsberg mit Schreiben vom 06.12.1930 drei Linien des Unternehmers Becker an die Kraftverkehr Olpe übertragen hatten, u.a. auch für das Teilstück Finnentrop - Heggen - Attendorn - Olpe.

Vom 1. Januar k. J. ab, wird die Personenpost zwischen Meinerzhagen und Attendorn aufgehoben und statt deren eine einspännige Kariolpost mit Personenbeförderung eingerichtet.

Die bisherige Abgangszeit bleibt an beiden Endpunkten unverändert. Das Personengeld beträgt 5 Sgr. pr. Person und Meile.

Von demselben Tage an wird eine tägliche zweispännige Personenpost mit vierfüßigem Wagen zwischen Attendorn und Lenhausen eingerichtet, welche aus Attendorn um 10 Uhr Vormittags nach Lenhausen abgeht, und daselbst 11 Uhr 30 M. eintrifft zum Anschluß an die Altena-Sieger und Siegen-Altenaer Personenpost.

Aus Lenhausen geht diese Post nach Attendorn zurück 15 Minuten nach Durchgang der Siegen-Altenaer Post 1 Uhr 15 Min. Nachm. trifft in Attendorn wieder ein 2 Uhr 55 M.

Die Entfernung beträgt 2 Meilen. Das Personengeld beträgt pr. Person und Meile 6 Sgr., bei 30 Pfd. Freigepäck. Reichsaßen werden nicht gestellt.

Olpe, den 22. Dez. 1848.

P o s t - A m t.



Das Postpaketauto, das hinter dem Fahrersitz eine Sitzbank für Fahrgäste hatte, hier beim Stop vor der Post in Heggen.

Der Ausbruch des 2. Weltkrieges wurde für den Busbetrieb ein schwerer Rückschlag. Einberufung von Mitarbeitern, Rationalisierung von Treibstoff, Beschlagnahme von Omnibussen und schließlich auch die Kampfhandlungen im Sauerland führten zu erheblichen Einschränkungen des Fahrbetriebes und letztlich zum totalen Stillstand des Nahverkehrs. Ende Mai 1945 bestand der Fahrzeugpark der Kraftverkehr Olpe AG noch aus 3 Fahrzeugen, zwei mit Braunkohlengenerator und eines mit Holzgasantrieb.

„Die Ankurbelung des öffentlichen Personennahverkehrs in Gebieten ohne Eisenbahnanschluß sei die unabdingbare Voraussetzung, um die Arbeiterschaft wieder an die Arbeitsplätze zu bringen“, so die Bitte an die Kommandantur der Militärregierung in Olpe. Am 1. Juli 1945 wurde die Genehmigung für die ersten Strecken erteilt und somit der Anfang für eine rasante Entwicklung des Busverkehrs gemacht.

Still und bescheiden hatte die Post die Beförderung von Einzelreisenden in ihren Paketwagen viele Jahre durchgeführt. Nach den Aufzeichnungen von Franz Schulte aus Finnentrop verkehrten diese, von den Benutzern liebevoll „Postauto“ genannt, ab 01.01.1933 auch vom Postamt Finnentrop aus. „Es waren Postpaketwagen, die hinter dem Fahrersitz noch eine Bank für 3 bis 4 Fahrgäste hatte. Vormittags ging von Finnentrop nach Ahausen, Biggen und über Attendorn, Ennest, Heggen nach Finnentrop. Nachmittags wurde die gleiche Strecke in umgekehrter Richtung gefahren, und zwar an jedem Werktag. Sonn- und feiertags verkehrte das Postauto ab Heggen nach der Frühmesse über Ennest, Biggen und Ahausen und war gegen Mittag wieder in Finnentrop.“ Viele Jahre hat Johann Schrage aus Heggen einen dieser Wagen gefahren.

Ende der 40er Jahre wurde auch der Verkehr auf der Linie Olpe - Attendorn - Finnentrop aufgenommen. Im Oktober 1950 verkehrten lt. Fahrplan der Kraftverkehr Olpe AG an Werktagen 5 Busse über Heggen, Ennest in Richtung Attendorn und 4 Busse in umgekehrter Richtung, dazu sonntagnachmittags je ein Bus in jeder Richtung. Bei der Fahrplangestaltung mußte Rücksicht genommen werden auf die Arbeitszeiten der Betriebe, die Öffnungszeiten der Geschäfte und die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge an den Knotenbahnhöfen Olpe und Finnentrop.

1966 wurden die ersten Gespräche zwischen DB und Kraftverkehr Olpe geführt, um in einem Verkehrsverbund gemeinsame Fahrpläne, einheitliche Tarife, wechselseitiges Anerkennen der Fahrkarten u.v.m. in der hiesigen Region einzuführen. Nach zwei Jahren Verhandlung waren unterschiedliche Interessen und Auffassungen überbrückt, und die Reisenden konnten nun mit einer Fahrkarte der Bundesbahn auch die Busse der Kraftverkehr Olpe AG benutzen.

Im Laufe der Jahre wurde der Busverkehr immer umfangreicher. So gab es 1968 an Arbeitstagen insgesamt 24 Verbindungen, von denen die DB und der Kraftverkehr jeweils 12 bedienten. Die Busse der DB fuhren über Biggen, die des Kraftverkehrs über Ennest nach Attendorn. Hülschotten wurde freitags vormittags mit 2 Hin- und 2 Rückfahrten durch die Kraftverkehr Olpe AG angefahren, die von Attendorn über Heggen und Sange bzw. umgekehrt führten. Durch Einrichtung der Haltestellen Lindenbaum, Altfinnentrop, Heggen Bahnhof, Heggen Dorf, Heggen Ahauser Straße, Heggen Lüdenstein, Heggen Dünscheder Weg und Sange hatten die meisten Dorfbewohner nur einen kurzen Weg von ihrer Wohnung zur Abfahrtstelle.

Jahr	Beförderungskosten DM	Schüler insgesamt	Fahrschüler				Kosten pro Schüler DM	Kosten pro Fahrschüler DM	
			insgesamt	davon					
				GS	HS	RS	SS		
1979	538.953,92	2.394	1.188	244	553	361	30	225,13	453,66
1980	571.245,00	2.307	1.126	190	521	377	38	247,61	507,32
1981	590.463,00	2.272	1.110	210	531	344	34	259,89	531,95
1982	683.100,00	2.203	1.078	203	525	319	31	355,47	726,44
1983	641.995,00	2.121	1.024	191	501	305	27	302,69	626,95
1984	659.559,00	2.033	965	165	501	273	26	324,43	683,48

GS = Grundschüler, HS = Hauptschüler, RS = Realschüler, SS = sonstige Schüler.

Mit Schließung der einklassigen Volksschule in Hülschotten im Jahre 1968 begann der Schülerfahrverkehr, zunächst für die Schüler aus Hülschotten nach Heggen, später auch für die Hauptschüler aus Heggen nach Finnentrop. Wurden diese Fahrten zuerst von privaten Busunternehmen im Auftrag der Gemeinde durchgeführt, so beteiligten sich später auch VWS und Bundesbahn an der Schülerbeförderung. Als dann die Bundesbahn für diesen Linienbereich zuständig wurde, konnte auf Drängen des damaligen Gemeindevertreters aus Hülschotten der Schülerverkehr in einen Linienverkehr umgewandelt werden. Damit durften auch andere Fahrgäste gegen Bezahlung des üblichen Fahrpreises diese Busse benutzen. Die Beförderungskosten für alle Fahrschüler der Gemeinde Finnentrop (ausgenommen die Besucher der weiterführenden Schulen in Attendorn und Plettenberg) betrug 1977 bei insgesamt 1.264 Schülern 484.742,21 DM, 1984 waren es bei 965 Schülern 659.599 DM.

1970 entstand aus dem Zusammenschluß der Kraftverkehr Olpe AG und der Siegener Kreisbahn die „Verkehrsbetriebe Westfalen Süd AG“, abgekürzt VWS. 1974 wurde zwischen VWS, Bundesbahn und Bundespost ein einheitlich geltender Tarif eingeführt. Dies galt als Vorstufe für die am 01. Januar 1975 gegründete „Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd“. Die Verkehrsträger versprachen sich davon u.a. auch eine rationellere Betriebsführung. Es mußten Kosten gespart werden. Steigende Löhne, die hohen Kosten für einen modernen Fahrzeugpark und der Rückgang der Fahrgäste abends und an Wochenenden zwangen dazu. Die steigende Zahl der PKW-Benutzer und der wachsende Individualverkehr setzen den Busunternehmen hart zu.

Am 01. Juni 1982 wurde der Postreisedienst - die gelben Busse der Bundespost - des Stützpunktes Grevenbrück von der Deutschen Bundesbahn, Geschäfts-

bereich Bahnbus Westfalen, übernommen und personal- und fahrplanmäßig voll integriert. Ab 1990 fahren die Busse der DB und ihrer Auftragnehmer unter der Bezeichnung „Westfalenbus“. Sitz der Verwaltung ist Münster.

1990 betrug der Fahrpreis von Heggen nach Finnentrop einfache Fahrt DM 1,50, Hin- und Rückfahrt DM 3,00, von Heggen nach Attendorn einfache Fahrt DM 2,50, Hin- und Rückfahrt DM 4,50.

Quellen und Literatur:

- Ruegenberg/Koch: Olper Land im Aufbruch
- Th. Rademacher: Betrachtungen zur Geschichte des Dorfes Heggen
- Heimatblätter des Kreises Olpe, Bd.2, Jahrgang 5 u.6, 1927-29
- VWS - Partner des Bürgers, Beiträge zur Geschichte und Gegenwart des öffentlichen Nahverkehrs im südlichen Westfalen, Ausgabe Sommer 1980
- Dr. Otto Lucas: „Der Kreis Olpe“ in Kreis- und Stadthandbüchern des Westfälischen Heimatbundes, Bändchen 16
- Fahrpläne der Deutschen Bundesbahn und der Verkehrsgemeinschaft WESTFALEN SÜD AG
- Auszug aus den Verwaltungsberichten der Gemeinde Finnentrop 1969-1979 und 1980-1984