

Von der Postkutsche zu Eisenbahn und Autobus

Umbruch in der oberbergischen Verkehrsinfrastruktur um die Jahrhundertwende

Der Wandel in der Verkehrsinfrastruktur durch den Bau neuer Eisenbahnstrecken löste um 1900 in den Städten und Gemeinden des Aggertals einen enormen Wachstumsschub aus. Mit der Beförderung ihrer Waren durch die Eisenbahn konnten die oberbergischen Unternehmen, insbesondere die Textil- und die Steinindustrie, dank verbesserter Logistik neue Absatzmärkte erschließen. Industrielle Ansiedlungen expandierten und viele neue Arbeitsplätze entstanden. Wachstum und Wohlstand nahmen zu, und in der Folge stiegen auch die Einwohnerzahlen vor allem in den Standorten der Betriebe im Aggertal. So nahmen die Einwohnerzahlen z.B. in Runderoth zwischen 1890 und 1910 um fast 20 % auf 3.780 zu. In Bergneustadt betrug der Zuwachs im gleichen Zeitraum 40 % auf 3.910, und in Gummersbach stiegen die Einwohnerzahlen sogar um mehr als das Doppelte auf 16.050 (+107 %).¹

Gewerbetreibende und der Landrat des Kreises Gummersbach hatten schon 1852 versucht, im Rahmen der »Rhein-Wupper-Süd- und Ostbahn« eine Eisenbahn ins Oberbergische zu bekommen. Noch einmal beim 1864 genehmigten Projekt Köln-Kassel bestand die Aussicht, den Kreis mit der Bahn zu erschließen.² Doch es sollte schließlich noch 20 Jahre dauern, bis die Aggertalbahn die Kreisgrenze überschritt.

Die Eisenbahnstrecken wurden zunächst von privaten Aktiengesellschaften gebaut, die vorzugswei-

se nur solche Verbindungen realisierten, die späteren Gewinn versprachen. Zwar hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) mit Sitz in Elberfeld, eines der drei großen privaten Eisenbahnunternehmen, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts das Rheinland, das Ruhrgebiet und Teile Westfalens erschlossen, bereits 1871 die Konzession zur Verwirklichung einer Strecke Köln-Deutz nach Runderoth erhalten. Aber bei der Umsetzung des Plans stand sie jahrelang auf der Bremse. Denn wegen der »buckeligen« Topographie des Oberbergischen Landes veranschlagte sie hohe Baukosten, und die dünne Einwohnerdichte sowie das erwartete geringfügige Frachtaufkommen aufgrund noch bescheidener industrieller Produktion dämpften ihre Gewinnerwartungen.

Das Projekt verzögerte sich auch deshalb, weil der Plan lange am Widerstand der Militärverwaltung scheiterte, da die Bahn das Deutzer Festungsgelände durchschneiden sollte. Erst als die BME verstaatlicht wurde, und die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld mit Wirkung vom 01.01.1882 die Betriebsführung übernahm, kam es noch im gleichen Jahr, nun unter preußischer Regie, zum Baubeginn der Aggertalbahn von Siegburg über Overath nach Runderoth. Am 29.09.1884 konnte der erste Zug die Strecke befahren, und schon zwei Wochen später, am 15.10.1884, lief in Runderoth der erste Zug aus Deutz ein.³

Knapp drei Jahre später, am 01.05.1887, wurde die Strecke bis Derschlag eröffnet, und die Station Niedersessmar erhielt – bis 1893 – die Bezeichnung »Bahnhof Gummersbach«. Aber erst fast ein Jahrzehnt später (1896) dampfte der Zug bis nach Bergneustadt, und weitere sieben Jahre gingen ins Land, bis 1903

Olpe erreicht wurde. Dazu musste die Wasserscheide zwischen Agger und Bigge mit einem 724 m langen Tunnel 50 m unter dem Ort Wegeringhausen überwunden werden. Nach zweijähriger Arbeit, bei der hauptsächlich italienische Wanderarbeiter mehr als 15.000 m³ Gestein aus dem Berg schafften, konnte der Tunnel am 11.02.1903 eröffnet werden.⁴



Abb. 1: Festschrift zur Eröffnung der Eisenbahnstrecke Bergneustadt-Olpe am 31.08.1903. Federzeichnung: Tunnelausfahrt bei Wegeringhausen und letzter Postillon August Becker

Bereits Ende der 1880er Jahren hatte es für die Zugverbindung aus dem Oberbergischen nach Norden zwei Projekte gegeben: Interessenten aus Bergneustadt, Derschlag und der Gemeinde Lieberhausen dachten 1887 an eine Eisenbahnlinie, die von Derschlag über Koverstein und Meinerzhagen den Weg nach Hagen eröffnen sollte. In Gummersbach – mit den gewichtigen Stimmen einflussreicher Unternehmer – präferierte man eine Linie über Marienheide nach Wipperfürth mit Anschluss an die schon bestehende Bahnstrecke nach Lennep und Elberfeld. Weil sich das erste Projekt nicht rechnete, fand es keine Gegenliebe bei der preußischen Eisenbahnverwaltung. Aber auch das zweite Projekt wurde zugunsten der Verbindung von Hagen nach Meinerzhagen zunächst zurückgestellt.

Erst am 01.12.1892 konnte die Strecke Meinerzhagen-Marienheide eröffnet werden, womit der Anschluss an die Volmetalbahn von Hagen hergestellt wurde.⁵ Ab dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Strecke, so berichtete die Lokalpresse einige Tage vorher, wurde der Betrieb der *Personenposten* (Postkutschen zur Personenbeförderung) mangels Rentabilität reduziert: »Die gegenwärtig zwischen Gummersbach und Wipperfürth vier Mal täglich verkehrenden *Personenposten* gelangen zur Aufhebung. Als Ersatz für dieselben werden zwischen Gummersbach und

*Marienheide drei Mal täglich Personenposten verkehren. Zwischen Wipperfürth und Marienheide wird von dem gleichen Zeitpunkte ab ein drei Mal täglich verkehrendes Privat-Personenfuhrwerk eingerichtet.*⁶ Ein halbes Jahr danach, am 01.07.1893, war die Verlängerung nach Gummersbach geschafft und weitere drei Monate später der Anschluss an die Aggertalbahn in Dieringhausen. Die Bahnlinie von Marienheide nach Wipperfürth wurde erst 1902 fertiggestellt.

Darüber hinaus gab es ab 1906 eine durchgehende Eisenbahnverbindung von der Agger bis zur Sieg: die Wiehltalbahn von Osberghausen nach Wiehl ab 1897, weiter über Denklingen nach Waldbröl. Dort bestand Anschluss an das »Brölbähnchen« nach Hennef, das bereits seit 1862 für den Kalktransport aus den Schönenberger Grubenfeldern bei Ruppichteroth zunächst noch ein Jahr als Pferdebahn und ab 1872 auch als Personenzug bis Waldbröl betrieben wurde. Das Brölbähnchen gilt als die erste Schmalspurbahn Deutschlands.⁷

In den Kommunen abseits dieser Hauptstrecken liebäugelte man ebenfalls mit Eisenbahnlinien, aber abgesehen von einigen Kleinbahnen wurden sie beim Ausbau des Verkehrsnetzes im Oberbergischen Kreis weitgehend links liegen gelassen. Im Laufe der Zeit wurden zumindest einige Kleinbahnstrecken gebaut, die vor allem zum Rohstoff-Transport aus Steinbrüchen und Erzgruben auf Güterzügen eingesetzt wurden. So die schmalspurige Leppetalbahn (Engelskirchen-Marienheide, 1897), deren Dampflok im Volksmund »Feuriger Elias« genannt wurde, die Wissertalbahn (Wissen-Morsbach-Hermesdorf-Waldbröl, 1908), das »Hütter Bähnchen« (Brüchermühle-Wildbergerhütte, 1910), die Kleinbahn Bielstein-Nümbrecht-Waldbröl

(1915), im Volksmund »Rasender Homburger« genannt, sowie die elektrifizierten Gummersbacher Kleinbahnen (Derschlag-Genkelmündung und Niedersessmar-Talbecke, beide 1915).⁸

Die positive Entwicklung des Güterverkehrs auf den ersten Eisenbahnlinien im Agger- und Volmetal Ende des 19. Jahrhunderts animierte Fabrikanten und Politiker zu immer neuen Plänen des Eisenbahnausbaus. Weil sich vor allem die Betriebe in entlegenen Orten wegen der erheblich höheren Kosten für ihren Gütertransport benachteiligt sahen, verlangten sie lautstark nach weiteren Eisenbahnstrecken. Fast jede Gemeinde wollte nun an eine Bahnlinie angeschlossen werden. Vielerorts bildeten sich sogenannte Eisenbahn-Komitees, die einen Bahnbau durch ihre Gemeindegebiete forderten. Aber sie waren in der Regel nur Bittsteller, die keinen Einfluss auf die Entscheidung hatten. Und so scheiterten die meisten Pläne. Sie wurden wegen mangelnder Rentabilität von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt und versanken in den Archiven.⁹

Lieberhausen beantragt eine Bahnlinie Meinerzhagen-Niedersessmar

Exemplarisch für die Beharrlichkeit, mit der die Komitees ihre Anträge an die Preußische Regierung in Berlin herantrugen, sei hier der erneute Vorstoß der Gemeinde Lieberhausen näher beschrieben: Trotz aller Rückschläge versuchte sie es immer wieder aufs Neue. Nachdem die ersten Überlegungen von 1887 für eine Bahnlinie Derschlag-Koverstein-Meinerzhagen, die durch ihr Gemeindegebiet geführt hätte, keine Berücksichtigung gefunden hatten, verfolgten die Lieberhäuser und ihre Mitstreiter hartnäckig einen nun etwas abgeänderten Plan.

Zehn Fabrikanten, Guts- und Steinbruchbesitzer aus Lieberhausen, Unnenberg, Frömmersbach, Niedersessmar und Gummersbach hatten sich zu einem »Comité« unter dem Vorsitz des Lieberhausener Bürgermeisters Ferdinand Pfeiffer zusammengeschlossen. Am 03.07.1902 richtete das Comité eine Eingabe an »Euer Excellenz«, den damaligen königlichen Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Hermann Budde. Der gebürtige Bensberger, der 1904 geadelt und zum ersten Ehrenbürger seiner Heimatstadt (heute Bergisch Gladbach) ernannt wurde, sollte seine Zustimmung zum Bahnbau Meinerzhagen-Redlendorf-Grünenthal-Lantenbach-Becke-Mühlensessmar-Niedersessmar erteilen.¹⁰

In einer Abschrift der Eingabe bat Pfeiffer den Meinerzhagener Gemeindevorsteher Wilhelm Schulte um Mitwirkung an dem Vorhaben, und zwar in einer bemerkenswert unterwürfigen Diktion, mit der er vermutlich seiner Bitte um Unterstützung Nachdruck verleihen wollte: »Euer Hochwohlgeboren, gestatte ich mir hierdurch im Auftrage des Comité's für die Erbauung einer Eisenbahn von Niederseßmar, Frömmersbach, Lantenbach, Grünenthal, Haus Listringhausen nach Meinerzhagen eine Abschrift der Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten anbei mit der Bitte ganz ergebenst zu überreichen, das Projekt wohlwollend beurtheilen und ihm zur Durchführung Ihre geschätzte Mitwirkung gütigst zu Theil werden lassen zu wollen. Hochachtungsvoll Pfeiffer, Bürgermeister.«¹¹

Ein halbes Jahr später ging dem Bürgermeisteramt von Meinerzhagen eine unaufgeforderte Offerte des Eisenbahn-Unternehmens Schollmeyer & Mahler aus Hagen zu, das von dem Projekt in der Zeitung gelesen

hatte und seine Produkte wie »Lokomotiven, Güter- und Personenwagen, 130.000 lfd. Meter Stahlschienen, Weichen und Drehscheiben« anbot. Die Meinerzhagener verwiesen zuständigkeithalber an die Kollegen aus Lieberhausen.¹²

Die Bahnlinie sollte am Bahnhof Meinerzhagen beginnen, zunächst hinter dem Tunnel bei Güntenbecke in Richtung Südwesten führen und nach einer Schleife Redlendorf nahe der Genkelquelle erreichen. Danach führte der Streckenverlauf ins obere Aggertal bis zum Bahnhof Grünenthal, folgte dann dem Lauf der Agger bis Bredenbruch und gelangte zu einer weiteren Bahnstation in Lantenbach. Der Streckenplan führte vorbei an Frömmersbach zur Station Becke, weiter über den Bahnhof Mühlensessmar nach Niedersessmar mit dem Anschluss an die Aggertalbahn Dieringhausen-Olpe.¹³ Aus der im Antrag enthaltenen Skizze ergeben sich die Linienführung mit den vorgesehenen Stationen sowie die Standorte der industriellen Betriebe und von Steinbrüchen mit Grauwacke-, Zementstein- und Tonvorkommen.

In der Eingabe an den preußischen Minister wurde darauf hingewiesen, dass unter Vorsitz des Gummersbacher Landrats Dr. Paul Kirschstein im Laufe des Jahres 1901 mehrere Versammlungen von Interessenten für den Bau dieser Eisenbahnstrecke stattgefunden hätten. Hierbei sei auch das »ergebenst unterzeichnete Comité« beauftragt worden, die notwendigen Schritte zur Erreichung dieses Zieles einzuleiten. Das Comité machte auf die »mißliche und drückende wirtschaftliche Lage aufmerksam, in welcher sich die Gemeinde Lieberhausen und angrenzende Theile der Gemeinden Meinerzhagen, Marienheide und Gummersbach ...

befinden, die hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß der Anschluß an das Staatseisenbahnnetz fehlt.«¹⁴

Wie viele andere Antragsteller wiesen auch die Lieberhäuser auf die besondere Notlage ihrer Region hin und listeten die Vorteile der beantragten Bahnstrecke

akkurat auf. So hieß es, dass die Bewohner im allgemeinen Wettbewerb nicht Schritt halten könnten, weil sie ihre Erzeugnisse auf steilen, über Berg und Tal führende Wegen den weit entfernten Eisenbahnstationen Meinerzhagen, Derschlag und Gummersbach zuführen müssten. »Gerade die rüstigsten Arbeitskräfte« hätten andernorts Arbeit gesucht, und Jahr für Jahr seien »hunderte fleißiger Männer nach den Industriegebieten des Niederbergischen gezogen, um dort als Pflasterer, Maurer, Bergleute, Stuckateure und Fabrikarbeiter ihren Lebensunterhalt zu verdienen, den sie in der Heimath nicht finden konnten.«¹⁵

Man war überzeugt, es gebe »nur eine Hülfe, und diese ist der Anschluß an den Weltverkehr, der Bau von Eisenbahnen, und zwar müßte hier die Bahn mit Rücksicht auf die vielen Steinbruchbetriebe bei Frömmersbach und Becke von Meinerzhagen über Grünenthal-Lantenbach-Mühlenseßmar nach Niederseßmar führen und als normalspurige Bahn gebaut werden«. Durch die Bahn würden »die Bewohner wieder zu Wohlstand gelangen, und auch der Fiscus wird hier seine Rechnung finden...«¹⁶

Neben der Aussicht auf zusätzliche Steuereinnahmen lockte das Comité die Genehmigungsbehörde mit einer – angeblich – zweifelsfreien Rentabilität des Unterfangens: »Aus den zahlreich erfolgten Muthungen auf Eisen,

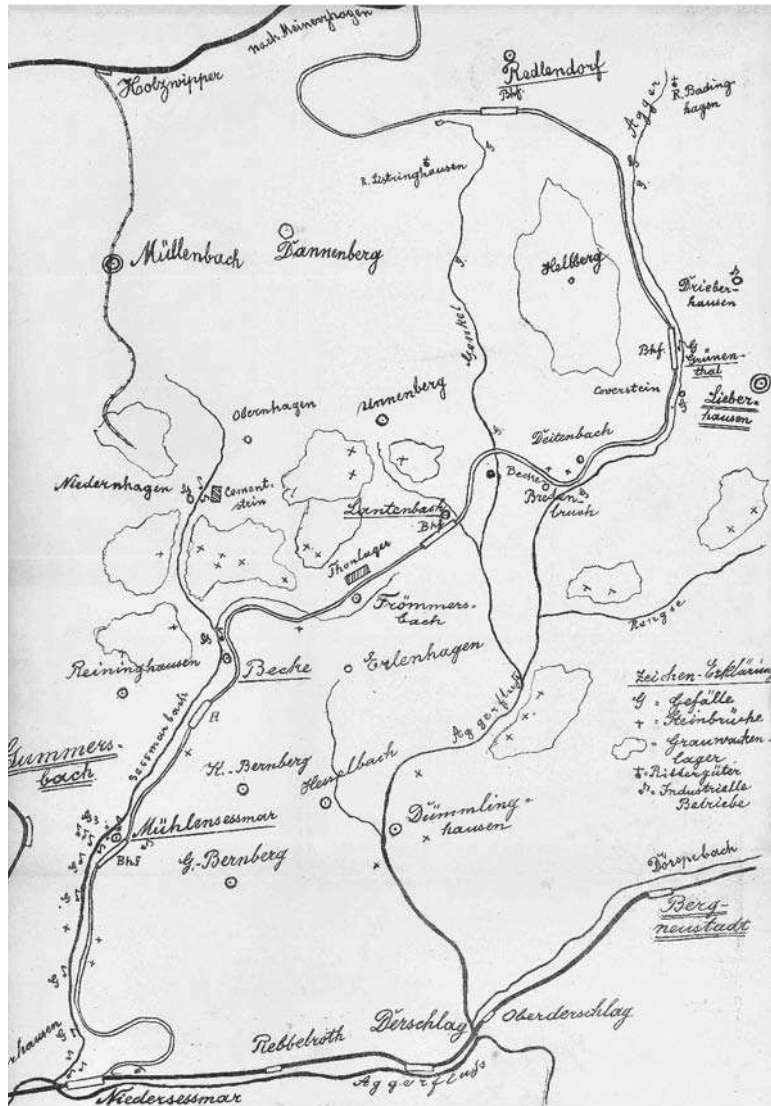


Abb. 2: Skizze zum Antrag des Comité für den Bau der Eisenbahnstrecke Meinerzhagen-Niedersessmar von 1902

Blei, Blende und Kupfer dürfte hervorgehen, daß man es hier mit einer an Erzen reichen Gegend zu thun hat. Allerdings sind z.Zt. fast keine dieser Gruben im Betrieb, aber nicht weil dieselben des Abbaus nicht würdig wären, sondern weil bei dem gegenwärtigen Mangel an geeigneter Bahnverbindung und den dadurch bedingten hohen Landfrachten ein rationeller Betrieb nicht möglich ist.«¹⁷ Falls die Bahn gebaut werde, könne der Betrieb auf der Grube Helberg bei Grüenthal mit einer größeren Belegschaft aufgenommen werden.

Mehr noch als die Bergwerke würden die zahlreichen Steinbruchbetriebe nach dem Bau der Eisenbahn expandieren können. Schon jetzt gebe es auf dem südlichen Streckenteil eine Anzahl Betriebe, »die nicht unbedeutende Mengen vorzüglicher Pflastersteine verfrachten.«¹⁸ Fachleute hätten außerordentlich reiche Schätze an Steinen im Bereich Niedersessmar bis Meinerzhagen bestätigt. Bei den Eisenbahnstationen Gummersbach, Niedersessmar und Derschlag seien im Jahr 1900 bereits 4.850 Doppelwagen verfrachtet worden.

Weiter wies der Antrag auf die reichlich vorhandene, aber bisher nicht genutzte Wasserkraft der oberen Agger hin, die zusammen mit dem Holzreichtum und dem preiswerten Grund und Boden günstige Voraussetzungen für industrielle Betriebe biete. Außer den in der Nähe von Gummersbach gelegenen »Etablissements« gebe es bisher nur eine Papierfabrik in Grüenthal und eine Kornbranntwein-Brennerei in Drieberhausen. Mit dem Bau der Eisenbahn werde auch eine Anzahl neuer gewerblicher Betriebe entstehen. So sei die Anlage einer Zementfabrik in Niedernhagen und einer großen Ringofen-Ziegelei und Tonwarenfabrik in Frömmersbach geplant.

Neben der Steinindustrie und dem Bergbau würden auch die Land- und Forstwirtschaft vom Ausbau der Bahn Nutzen ziehen: »Insbesondere würden Kartoffeln, Hafer, Heu und Stroh, namentlich auch Vieh in nicht geringen Mengen, sowie Lohrinde, Bau- und Grubenholz zum Versandt gelangen, da auch die großen, mit reichem Holzbestande versehenen Rittergüter Badinghagen und Listringhausen günstige Abfuhrgelegenheiten erhalten.« Umgekehrt profitiere die Region, indem sie »Kohlen, künstlichen Dünger, Saatkorn, Rohmaterial und Halbfabrikate für die Industrie, Baumaterialien, Colonialwaaren u.s.w. durch die Bahn«¹⁹ beziehen könne.

Das Comité ging davon aus, dass sich die Menge der im Jahr 1900 aus den Steinbrüchen verfrachteten 4.850 Doppelwagen mindestens verdreifachen, möglicherweise sogar verfünffachen werde, und rechnete eine durchschnittliche tägliche Streckenfrequenz von 78 Doppelwagen vor. Im Antrag wurde die Regierung moralisch in die Pflicht genommen: »Wir glauben nicht irre zu gehen, wenn wir annehmen, daß beim Bau von Eisenbahnen bei der Königlichen Regierung durchweg der Gesichtspunkt maßgebend ist, wirthschaftlich schwachen Gegenden durch Bahnanlagen aufzuhelfen und dadurch zu verhindern, daß eine fleißige und strebsame Bevölkerung mangels geeigneter Verkehrswege zu Grunde geht.« Abschließend gab sich das Comité zuversichtlich: »Gelangt die erbetene Bahn ... zur Ausführung, so wird sich in der jetzt vernachlässigten Gegend sehr bald ein gewaltiger Umschwung zeigen und die hohe Königliche Staatsregierung würde sich unsere Landwirthe und Industriellen, sowie eine zahlreiche Arbeiterschaft, der dann hier in unseren Bergen reichlich Arbeitsgelegenheit geboten sein würde, zu großem Danke verpflichten.«²⁰

Die Bahnverwaltung verfuhr nach dem bewährten Prinzip »Papier ist geduldig«, und der Antrag verschwand letztlich in der Schublade. Möglicherweise wurde er auch Opfer der vielen anderen geforderten Bahnprojekte, denn die Behörden sahen sich genötigt, die Flut der Anträge zu steuern, damit sie im Berliner Staatsministerium überhaupt ernst genommen wurden. Im Jahr 1904 stand aber der Plan einer Verbindung von Derschlag über Coverstein (damalige Schreibweise) nach Meinerzhagen wiederum ernsthaft zur Debatte. Der Gemeinderat von Lieberhausen beschloss, die Grunderwerbskosten der vorgeschlagenen Linie innerhalb des Gemeindebezirks bis zum Höchstbetrage von 3.000 Mark zu tragen, falls der Kreis und die Hauptinteressenten je 20 % dieser Summe übernehmen würden. Doch die Eisenbahnverwaltung versagte auch jetzt ihre Zustimmung, ebenso dem Plan von 1907, eine Nebenbahn Niedersessmar-Becke-Frömmersbach-Lantenbach-Bruch errichten zu lassen.²¹

Schließlich ließ die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld verlauten, die Baupläne über nach Norden führende Abzweigstrecken von der Aggertalbahn durch die Seitentäler nicht mehr zu genehmigen. Sie war der Meinung, dass die Verkehrswünsche der Gemeinde Lieberhausen am besten durch eine Kleinbahn befriedigt werden könnten. »Damit waren Projekte von Niedersessmar über Lantenbach nach Meinerzhagen [von 1902] sowie von Derschlag über Coverstein, ebenfalls mit dem Zielort Meinerzhagen [von 1887 und 1904], endgültig vom Tisch. Umso dringlicher forderten nun die Industriebetriebe in diesen Tälern, an der Spitze die Steinbruchunternehmer, den Anschluss an die Kleinbahn. Besonders die Gemeinde Lieberhausen sah nur diesen Ausweg zur Verbesserung der

wirtschaftlichen Bedingungen der auf diesem Gebiet ansässigen Firmen.«²²

Lieberhausen lässt nicht locker und fordert eine Kleinbahn Genkelmündung-Coverstein

Nachdem die Träume von einer Eisenbahn im oberen Aggertal ausgeträumt waren, fokussierte die Gemeinde Lieberhausen ihre Anstrengungen auf die Verwirklichung wenigstens einer Kleinbahnstrecke aus dem Aggeraum in ihr Gemeindegebiet. In der Sitzung des Gemeinderats Lieberhausen am 21.10.1911 »bestand Einstimmigkeit darüber, daß aus mancherlei Gründen unter allen Umständen erlaubt werden müsse, daß die [von Derschlag bis zur Mündung der Genkel in die Agger] projektierte Kleinbahn von vornherein bis nach Coverstein gebaut wird. Der Vorsitzende [Bürgermeister Brockmeier] wurde beauftragt, dem Kreistage eine entsprechende Eingabe einzureichen«.²³

Die Eingabe vom 25.10.1911 erinnerte an die vergeblichen Hoffnungen, die früheren Projekte verwirklicht zu sehen, und setzte voll auf die Kleinbahnlinie von Derschlag ins Aggertal: »...vorausgesetzt, daß die Bahn nicht nur, wie projektiert, bis zum Genkeltal gebaut, sondern bis nach Coverstein, dem Herz der Gemeinde, durchgeführt wird.«²⁴ Die Bahn sollte in Coverstein enden, da sie den steilen Anstieg nach Lieberhausen nicht geschafft hätte.

Die Eingabe zeichnete ein düsteres Szenario, falls die jahrelang gehegten Wünsche wiederum enttäuscht würden. Denn die Einwohnerzahl der Gemeinde habe weiter abgenommen. Die meisten Steinbrüche seien wegen der ungünstigen Verkehrsverhältnisse außer

Betrieb gesetzt, sodass Arbeitskräfte in die märkischen Industriegebiete oder ins Niederbergische abzuwandern gezwungen gewesen seien. Ein Teil der Arbeiter kehre sonntags nach Hause zurück oder lebe im Sommer an der Arbeitsstelle und im Winter in der Heimatgemeinde. Dadurch würden die Lebenshaltungskosten teurer, das Familienband werde gelockert und die Erziehung

der Kinder leide. In immer stärkerem Maße entgingen der Gemeinde Lieberhausen Steuern, die Einnahmen schrumpften zusammen, und schließlich verblieben der Gemeinde nur die alten und erwerbsunfähigen Leute.²⁵

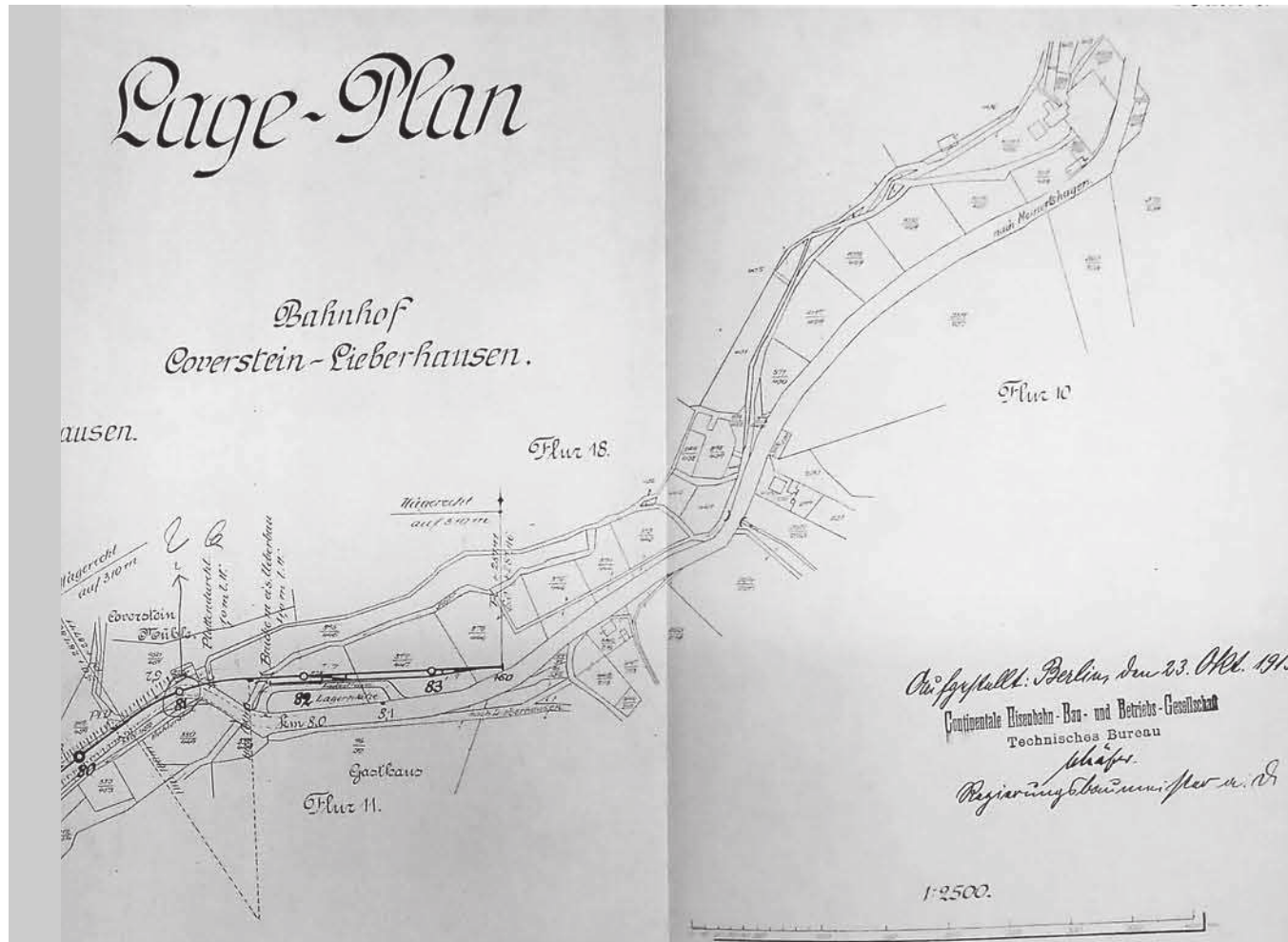
Schließlich dramatisierte die Eingabe der Gemeinde die wirtschaftlichen Folgen im Falle einer erneuten



Verweigerung des Bahnbaus: »Für die Firma Ferd. Rath zu Grüenthal, welche sich in dankenswerter Weise entschlossen hat, ihre Kartonagenfabrik von Barmen nach hier zu verlegen, ist die Anlage einer Bahn eine Lebensfrage. Kommt die Bahn nicht zu Stande, dann ist dieses einzige, vielversprechende industrielle Unternehmen der Gemeinde auf die Dauer in seiner Existenz gefähr-

det; mit seinem Fortfall müßten die Steuern der Gemeinde um mindestens 30 % steigen.«²⁶ (Anm. d. Verf.: Obwohl die Bahn nie zustande kam, bestand das Unternehmen noch mehr als 60 Jahre.)

Der Kreistag beschloss daraufhin am 30.01.1912 grundsätzlich den Bau einer Kleinbahn von Derschlag



bis zur Genkelmündung durch den Kreis, unter Mitbeteiligung der Stadtgemeinde Gummersbach an der Verwaltung und am Risiko des Unternehmens in Höhe von 50 %. Der Antrag des Gemeinderats von Lieberhausen, die Kleinbahn bis Coverstein auszubauen, wurde allerdings einem späteren Beschluss vorbehalten.²⁷ Als dieser jedoch ausblieb, wurde Bürgermeister Brockmeier am 11.06.1913 nochmals »beauftragt, erneut bei dem Kreistage dahin vorstellig zu werden, die Kleinbahn bis Coverstein durchzuführen«. Die Gemeinde sei bereit, einen Zuschuss von 80.000 Mark zu den entsprechenden Kosten zu gewähren. Außerdem würden die Anliegerfirmen Reininghaus in Drieberhausen und Rath in Grünenthal 25.000 Mark aus Frachtersparnissen beisteuern.²⁸

Für den Ausbau der Aggertal-Kleinbahn bis zum Bahnhof Coverstein erstellte die 1898 in Berlin unter Beteiligung der Dresdner Bank gegründete Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft 1913 sogar zwei Lagepläne mit Höhenprofilen und Querschnitten (siehe vorhergehende Doppelseite).

Die allenthalben grassierende Euphorie für die neue Mobilität erfuhr durch den Ersten Weltkrieg eine jähe Zäsur für fast alle Eisenbahnverkehrswege, und auch die Kleinbahn-Diskussion rückte in den Hintergrund. So spricht der Kreistag 1916 von unvorhergesehen hohen Kosten des Baus, die zusammen mit der Kriegsbewirtschaftung den Kreis stark belastet hätten.²⁹ Die Kriegsfinanzierung hatte absolute Priorität, und nach dem Krieg fehlte dem preußischen Staat aufgrund der Reparationszahlungen mit nachfolgender Hyperinflation und Wirtschaftskrise schlicht das Geld für Neubauprojekte. Als dann Anfang 1922 nach einem Bericht

des amtlichen Kreisblatts der Bau der Aggertalsperre konkreter wurde, kamen die Planspiele einer Kleinbahn von Derschlag ins Aggertal komplett zum Erliegen. Der anschließende Bau der Aggertalsperre zerstörte die Hoffnungen der Gemeinde Lieberhausen endgültig.

Auf Nebenstrecken verrichtete die Postkutsche noch lange ihren Dienst

Die Vernachlässigung der oberbergischen Verkehrswege abseits der wenigen funktionierenden Hauptbahnstrecken zwang viele kleinere Kommunen dazu, die gute alte Postkutsche noch bis in die zweite Hälfte der 1920er Jahre hinein ihren Dienst verrichten zu lassen. In der Gemeinde Lieberhausen, deren Bahnamitionen immer wieder enttäuscht wurden, wurde die letzte Postkutsche im Oberbergischen als das einzige öffentliche Verkehrsmittel zur Kreisstadt Gummersbach betrieben. Auch der Umstieg auf den Autobus gelang in Lieberhausen nicht so schnell wie anderswo, weil die relativ arme Kommune die horrenden finanziellen Garantieleistungen der Busbetreiber nicht aufbringen konnte. Daher kam es nicht von ungefähr, dass die Verbindung Lieberhausen-Gummersbach erst am 28.04.1926 eingestellt und die Postkutschen-Romantik endgültig von der »neuen Zeit« und ihren Errungenschaften abgelöst wurde.

Bis ein Jahr zuvor war die Postkutsche auch noch zwischen Wiehl und Nümbrecht unterwegs, bevor hier am 01.03.1925 die Kraftpostlinie eröffnet wurde. Dies war u.a. der besonderen Verkehrssituation im Homburger Land geschuldet. Denn weder die Bahnverbindung von der Agger zur Sieg (Osberghausen-Wiehl-Brüchermühle-Waldbröl-Hennef: ab 1906) noch die Kleinbahn

des »Rasenden Homburgers« (Bielstein-Nümbrecht-Waldbröl: ab 1915) schloss die Lücke zwischen Nümbrecht und Wiehl.

Ein Beleg dafür, dass wegen der bis 1915 fehlenden Eisenbahnverbindung zwischen Nümbrecht und Waldbröl noch die Postkutsche benutzt werden musste, ist die Episode eines weltbekannten Schriftstellers, die sich im Mai 1912 auf dieser Strecke zugetragen hat.

Exkurs: Prickelndes Intermezzo eines Weltautors in oberbergischer Postkutsche

Der Schriftsteller David Herbert Lawrence, besser bekannt als D.H. Lawrence (1885-1930), war zu seiner Zeit ein Skandalautor. Sein bekanntestes Buch, der Erotik-Klassiker »Lady Chatterley's Lover«, wurde bei seinem Erscheinen 1928 verboten. Lawrence' großer Einfluss auf die europäische Literatur ist heute unbestritten – nur was hat dieser Autor von Weltruhm mit dem Oberbergischen Land zu tun? Der englische Schriftsteller schrieb nicht nur erotische Texte, er war wohl auch ein Schwerenöter, dem wenige Frauen widerstehen konnten. Zumindest eine konnte es – aber dazu später. Im Mai 1912 besuchte er für zwei Wochen Verwandte in Waldbröl. Hier hat er auch seinen Roman »Sons and Lovers« (Söhne und Liebhaber) fast fertiggeschrieben. Dennoch muss ihm die Arbeit Muße zu mindestens einem längeren Spaziergang gelassen haben.

»Hagel im Rheinland« wurde in England im August des Jahres 1912 in der Saturday Westminster Gazette, einer einflussreichen liberalen Zeitung in London, unter dem Generaltitel »German Impressions« (Deutsche Impressionen) veröffentlicht und beschreibt die Wanderung

von Waldbröl nach Nümbrecht mitsamt der Rückkehr unter erschwerten Bedingungen: der Rückfahrt mit einer Droschke bei einem heftigen Hagelsturm.³⁰

Lawrence war im Frühjahr 1912 aus Metz angereist, das damals zu Deutschland gehörte und erst nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg im Versailler Vertrag 1919 wieder zu Frankreich kam. Dort hatte er seine Geliebte, die verheiratete Frieda Weekley, geb. Freiin von Richthofen (1879-1956), treffen wollen. Aber die beiden konnten sich kaum sehen. Bei einem der seltenen gemeinsamen Spaziergänge gerieten sie auf militärisches Sperrgebiet, Lawrence wurde als englischer Spion verhaftet. Friedas Vater, Friedrich von Richthofen, ein Ingenieur der deutschen Armee, bekam ihn frei, allerdings musste Lawrence sofort abreisen. Nach einem Zwischenstopp in Trier fuhr der unglücklich verliebte Engländer nach Waldbröl. Dort stieg er nach neunstündiger Fahrt und einem längeren Aufenthalt in Hennef wie verabredet am 11. Mai aus der Bröltalbahn.

In Waldbröl besuchte er Johanna Krenkow, die verheiratete Schwester eines angeheirateten Onkels. Ihr Mann Karl war Justizsekretär beim Amtsgericht Waldbröl. Das kinderlose Ehepaar Krenkow wohnte in einer Wohnung im Haus von Gustav Hartmann an der Hauptstraße (der späteren Kaiserstraße), dessen Sohn Heinrich Gustav seit 1909 die erste Waldbröler Autowerkstatt betrieb. Dessen jüngste Tochter war übrigens Martha Helene, die Mutter des späteren Bundespräsidenten Johannes Rau.

Mit Johanna Krenkow verstand sich Lawrence bestens. Er beschrieb sie in einem Brief vom 13. Mai als heiter

und sehr klug – aber vollkommen ehrenhaft. Auch deshalb gilt es in der literaturwissenschaftlichen Forschung als umstritten, ob sich mit ihr ein Flirt entwickelte, wie ihn Lawrence in einer Erzählung schilderte.

Lawrence berichtete von einer Wanderung: *»Der Nachmittag war wirklich sonnig, sehr heiß und schön. Johanna trug den einzigen Sonnenschirm, den ich in Waldbröl gesehen habe, und ich bin der einzige Engländer, dessen sich eine Frau im Umkreis von Meilen rühmen konnte. So brachen wir auf. Wir wollten nach Nümbrecht wandern, etwa fünf bis sechs Meilen weit. Johanna bewegte sich ausgesprochen würdevoll, und ich hielt den Sonnenschirm. Jeder Mann verbeugte sich tief vor uns, und jede Frau warf uns sehnsuchtsvolle Blicke zu.«³¹*

In Nümbrecht angekommen, kehrten sie in einem Gasthaus ein. Mit einer riesigen schwarzen Wolke kündigte sich ein Unwetter an. Es gab keine Eisenbahnverbindung, und für den Rückweg wurden sie vom Wirt auf einen »Omnibus« aufmerksam gemacht. In der Tat wurden gegen Ende der Postkutschenzeit zuweilen auch sogenannte Pferdeomnibusse eingesetzt, ein eigentlich für den Stadtverkehr konzipierter Wagentyp, bei dem der Kutscher meist auf dem Dach saß. Die letzten Pferdeomnibusse wurden erst in den 1920er Jahren stillgelegt.

»Es war eine alte braune Droschke, ein vierrädriger Hansom«, beschrieb Lawrence den Omnibus. Während der Fahrt prasselten Hagelkörner nieder, groß wie *»Naphtalin-Kugeln«* (Mottenkugeln). Das beängstigende Erlebnis brachte die beiden Hauptfiguren näher zusammen: *»Johanna und ich saßen in angespanntem Schweigen nebeneinander. Mein Herz schlug, und ich*

legte meine Hand auf ihre. Sie tat so, als merkte sie es nicht, und das ließ mein Herz noch höher schlagen. Ich weiß nicht, wie es ausgegangen wäre«, gestand Lawrence, und als der Hagelsturm überstanden war, sagte er zu sich selbst: *»Ich habe ja nur mit Johanna geflirtet. Aber beim Jupiter, ich wäre beinahe geliefert gewesen. Vielleicht hätten wir uns für immer unglücklich gemacht, wenn dieses Unwetter nicht gewesen wäre.«³²*

Ogleich das Intermezzo in der Droschke letztlich harmlos war, ist aus Lawrence' Schlusssatz zu entnehmen, dass es zwischen den beiden heftig »gefunkt« hat: *»Uns hatte es den Atem verschlagen. Aber ich war noch einmal davon gekommen, und Johanna war noch einmal davon gekommen, und wir beide wissen das und danken dem fürchterlichen Hagelsturm, obwohl sie momentan verärgert ist – aus Eitelkeit, nehme ich an.«³³*

Unterm Strich hat es D.H. Lawrence in Waldbröl so gut gefallen, dass er fest vorhatte, wiederzukommen. Der



Abb. 4: So ähnlich könnte die alte Droschke, ein vierrädriger Hansom, die zwischen Nümbrecht und Waldbröl verkehrte, ausgesehen haben.

Anglist Prof. Viktor Link meinte dazu: »Hatte er in Metz einen eher negativen Eindruck vom militaristischen und nationalistischen Deutschen bekommen, so lernte er in Waldbröl die gemüthafte und gemütliche Seite Deutschlands kennen.« In einem Brief an Frieda bezeichnete er Waldbröl, das damals ca. 2.000 Einwohner hatte, »ein stilles, totes, kleines Örtchen, meilenweit von der übrigen Welt, auf eine zahme Art recht hübsch, ein bisschen englisch«.³⁴



Abb. 5: Die Postkutsche Gummersbach-Lieberhausen vor der Posthilfsstelle Koverstein, Foto ca. 1895. Sitzend: Eduard Rath

Der Engländer schrieb, dass er am 25.05.1912 nach München fahren wolle. Dorthin hatte sich seine künftige Ehefrau Frieda von ihrem Geburtsort Metz aus begeben, weil ihr Vater ihr wegen der Beziehung zu ihm Schwierigkeiten machte. »Dies wird immer das Land der langsamen Ochsen für mich sein«, schrieb Lawrence zum Abschied aus dem Oberbergischen Land.³⁵

Die Geschichte der letzten Postkutsche in Oberberg

Nach 1864 verkehrte zwischen Gummersbach und Lieberhausen regelmäßig eine Postkutsche. Im Protokoll der Presbytersitzung in Lieberhausen vom 20.10.1912 wird der frühere Bürgermeister Held zitiert, dieser habe am 18.04.1864 »gütig beantragt, zum Zwecke der Einrichtung einer Postverbindung zwischen Lieberhausen und Gummersbach die Genehmigung des Presbyteriums dazu, dass der Postwagen sich auf dem Kirchplatz drehen und zum Zweck des Vorfahrens vor das Postgebäude die Abnehmung eines Teiles des Kirch-

platzes gestattet werde«.³⁶ Dies wurde genehmigt und damit der Weg für die Postkutsche freigemacht.

Die letzte Haltestelle vor dem Anstieg nach Lieberhausen befand sich in Koverstein, wo Eduard Rath eine Gastwirtschaft mit angeschlossener Posthilfsstelle betrieb. Täglich fuhr hier morgens um 8 Uhr die zweispännige Postkutsche aus Gummersbach vor. Sie konnte fünf Personen befördern, eine musste neben dem Postillon auf dem Kutschbock Platz nehmen.

Abends gegen 18 Uhr traf zusätzlich die einspännige Karriolpost in Koverstein ein. Die Abendpost nahm regelmäßig Fracht aus der Nachbarschaft mit zur Bahnstation nach Derschlag, die 1887 eröffnet worden war: Pakete mit Hefe der Brennerei Wilhelm Reininghaus aus Drieberhausen und kleinere Frachtstücke der Pappenfabrik Ferd. Rath aus Grünenthal.

Von Koverstein nahm die Postkutsche den steilen – auch heute im Volksmund noch so genannten –

»Polzeiweg« (offiziell: Homertstraße) in Angriff und quälte sich nach Lieberhausen hinauf. Sobald die Kutsche das Waldstück »Buchhagen« verlassen hatte und an der »Tewes-Wiese« das Dorf in Sicht kam, ließ der Postillon sein Posthorn ertönen. Dies weckt Erinnerungen an den Liedtext, den Otto Alterauge aus Drolshagen dem Ende der Postkutschenlinie von Bergneustadt nach Olpe und dem letzten Postillon auf dieser Strecke, August Becker aus Derschlag, gewidmet hat.³⁷ Nachdem der Gleisanschluss Köln-Bergneustadt-Olpe fertig gestellt war, konnte die Beförderung mit der Postkutsche eingestellt werden. Feierlich geschmückt wurde sie vor dem Kaiserlichen Postamt in Bergneustadt von zahlreichen Bürgern am 31.08.1903 verabschiedet.



Abb. 6: Karriolpost (andernorts: Karrenpost) nannte man einen ein- oder zweiachsigen Briefpostwagen, der auch Personen befördern durfte. Er wurde von einem Pferd gezogen und auf Nebenstrecken im Preußischen Postwesen eingesetzt (Deutsche Bundespost, Sonderbriefmarke 1952).

Postillons-Klage

(nach der Melodie „Wohlauf, die Luft geht frisch und rein...“)

1. *Hell klingt herauf durch's grüne Tal
des Posthorns weiches Schallen,
der Schwager grüßt zum letzten Mal
das Land mit Peitschenknallen.
Sein Wagen ist geschmückt mit Grün
zu seiner letzten Reise,
bedächtig zieh'n die Rosse hin
auf wohlbekanntem Gleise.*
2. *Gar manches »Lebewohl« erklingt
dem lieben alten Kasten,
die Maid am blum'gen Fenster winkt
dem Postillon zum Rasten.*

*Doch dieser fährt auf luft'gem Bock
in stillem Trab von dannen,
ein Seufzer hebt den bunten Rock,
sein Herzleid muß er bannen.*

3. *Und als die Höhe ist erreicht,
den Wegringhauser Hügel,
durch den der Eisenmaulwurf streicht,
da zieht er straff die Zügel.
Hier kann das grüne Dörspetal
er noch mal überschauen,
hier sucht sein Aug' mit warmem Strahl
auch die westfäl'schen Gauen.*

*Hier hält er an und blicket lang
ins Land ringsum und sinnet,
und über seine braune Wang
ihm eine Träne rinnet.*

*»Oh Heimatland, so duftig grün,
dich muß ich nun verlassen,
ich muß in fremde Gegend zieh'n
und fahren andere Straßen.*

4. *Zum letzten Male fahr ich heut'
die Post vom Rhein herüber,
zum letzten Mal, die schöne Zeit
ist nun für mich vorüber.
Man baute eine Eisenbahn
und schob mich sacht zur Seite.
Das Dampfross brauset jetzt heran
und pfeift mir's Grabgeleite.*
5. *So manchen Brief von Freundeshand,
vom Schatz die süße Zeile,
bracht' wohlgenut von Land zu Land
ich in der größten Eile.
Und war ich unterwegs allein,
wie hell mein Horn erschallte,
dann lauschte alles, groß und klein,
wenn's Echo widerhallte.*

*Auch Passagiere lud ich zu,
so viel ich eben konnte.
Nahm sie sogar zum Bock herauf,
damit die Fahrt sich lohnte.
Ja, manchen Fahrgast hab' ich wohl
zum Wagen rein geschoben.
Es kam ja vor, dass einer voll,
wenn er zu viel gehoben.«*

[Text: Otto Alterauge, Drolshagen;
Sammlung Horst Jaeger, Bergneustadt]³⁸

Gegen 8:30 Uhr erreichte die Postkutsche die Endhaltestelle an der Gastwirtschaft Friedrich Schürmann in Lieberhausen (heute Landgasthof Reinhold). In einem Anbau befand sich der Postraum (unterhalb des auf dem rechten Teil des nachstehenden Fotos erkennbaren Schildes »Postagentur«).



Abb. 7: Die Postkutsche 1920 vor der Gastwirtschaft Schürmann (heute Landgasthof Reinhold) gegenüber der »Bunten Kerke« Lieberhausen. Links: Johanna und Ida Schürmann, rechts in weißen Hosen die Briefträger Albert Bremicker und Adolf Lienenkämper. Auf dem Kutschbock sitzend: Postillon Obernier. Die übrigen Personen sind Sommergäste.

Angeblieh wurde in Lieberhausen bereits in den 1830er Jahren eine sogenannte Brief-Sammelstelle eingerichtet. 1839 bekam das Dorf (mit damals 230 Einwohnern) dann eine Poststelle. Der Lehrer Wilhelm Lamberti wurde 1847 zum Leiter der Poststelle ernannt. 1851 wurde die Poststelle vorübergehend geschlossen und 1864 als Postexpedition II. Klasse wiedereröffnet. 1871 wurde sie zur Postexpedition, 1876 zum Postamt III. Klasse und einige Jahre später

zur Postagentur »befördert«. Von hier aus trugen zwei Postboten Briefe und Pakete täglich zweimal zu Fuß über Land. Die Zeitungen trafen nachmittags ein und

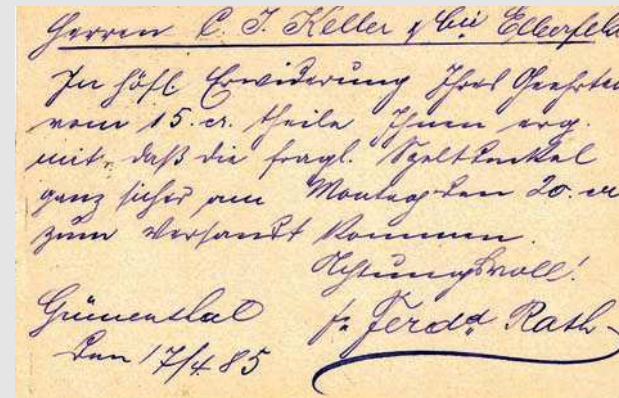
wurden dann auf dem Postbüro an die Abholer ausgegeben. Die übrigen Abonnenten erhielten sie erst am nächsten Morgen durch die Briefträger.

Abb. 8: Postbeförderungsweg von Lieberhausen

Am Beispiel einer Postkarte, die am 17.04.1885 in Lieberhausen abgeschickt und nach Elberfeld adressiert wurde, lässt sich der Beförderungsweg vom Absender zum Empfänger nachzeichnen:



Entwertung der 5 Pfennig-Marke
(Erstausgabe 1882):
LIEBERHAUSEN, 17(Tag), 4(Monat), 85(Jahr).
Absenderstempel: FERD. RATH
Fabriken in allen Sorten Maschinenpappen.
Specialität: Beklebte Stroh- und Speltdeckel.
Grünenthal b/Lieberhausen (Cöln)



Herren C. J. Keller & Cie. Elberfeld.
In höflicher Erwiderung Ihres Geehrten vom
15. d.M. theile Ihnen ergebenst mit, daß die
fraglichen Speltdeckel ganz sicher am Montag
den 20. d.M. zum Versandt kommen.
Grünenthal Achtungsvoll!
den 17.4.85 Fa. Ferdd. Rath

»In der Zeit vom 1872 bis 1912 betrug das Porto für eine »Fern«-Postkarte 5 Pfennige. Dem gegenüber stand eine »Orts«-Postkarte, die 2 Pfennige (1885) kostete. Ab 1864 verkehrte eine Personenpost mit einem zweisitzigen Wagen von Lieberhausen nach Gummersbach. Es war üblich, dass dieser Briefe und in gewissem Umfang auch Pakete mitnahm. Die Fahrt ging morgens 10 Uhr von Lieberhausen über Bredenbruch, Lantenbach, Frömmersbach, Becke, Mühlensessmar nach Gummersbach. Ab Mitte 1865 verkehrte eine Personenpost von Gummersbach nach Lennep über Wipperfürth und Hückeswagen.

Sie verließ Gummersbach vormittags um 11:45 Uhr. Vermutlich wartete sie vorher die Kutsche aus Lieberhausen ab. Diese Postkarte musste also in Gummersbach »umsteigen« und wurde bis Hückeswagen befördert. Im Mai 1876 wurde die Eisenbahnlinie Hückeswagen-Remscheid eröffnet und gleichzeitig auch die Bahnpost auf dieser Strecke in Betrieb genommen. Die Strecke Remscheid-Elberfeld bestand bereits seit 1868. Also legte die Karte von Lieberhausen bis Hückeswagen zwei Pferde-Etappen zurück und nutzte von Hückeswagen bis Elberfeld zwei Eisenbahn-Strecken.«³⁹

Der Autobus tritt in den Wettbewerb der Massenverkehrsmittel ein

Parallel zur Kleinbahn-Debatte wurden auch Pläne für eine Busverbindung als Ersatz für das Auslaufmodell Postkutsche diskutiert. Die Lieberhäuser präferierten eindeutig eine Verbindung zur Kreisstadt Gummersbach. Die Oberpostdirektion (OPD) in Köln wollte aber den schon »am 01.09.1921 eröffneten Kraftwagenbetrieb Eckenhagen-Derschlag, der sich günstig entwickelt hatte«⁴⁰ nach Lieberhausen weiterführen. Kosten- und Rentabilitätsgründe dürften dabei im Vordergrund gestanden haben. Der Gemeinderat von Lieberhausen weigerte sich jedoch und beharrte auf der Strecke nach Gummersbach, wobei er sich auf ein gleichlautendes Votum der Kreisverwaltung berief. In der Folge kam es zu einem scharfen Briefwechsel zwischen Lieberhausens Bürgermeister Brockmeier und der OPD. Brockmeier führte dabei – aus heutiger Sicht – wenig stichhaltige Gründe an, u.a. die Gefahren bei Schnee und Glatteis, die im hoch gelegenen Lieberhausen angeblich öfter als anderswo die öffentliche Verkehrssicherheit im Winter beeinträchtigten: »Für große Kraftwagen besteht Lebensgefahr für den Führer und die Insassen, nicht minder für die Straßenpassanten.«⁴¹

Mit Verweis auf »die außerordentlich hohen Kosten, die die Beibehaltung der Personenpost Gummersbach-Lieberhausen verursachen würde«,⁴² lehnte die Postverwaltung zehn Tage später die Lieberhäuser Forderung ab und beharrte auf der neuen Linie über Derschlag. Um ihren unumkehrbaren Beschluss zu unterstreichen, legte sie gleich den Fahrplan ab 01.10.1922 mit einer genauen Wegebeschreibung vor: ab Eckenhagen um 6:50 und um 9 Uhr in 1½ Stunden

nach Lieberhausen. Das ließ Brockmeier nicht auf sich sitzen und drohte in einem Schreiben vom 28.09.1922, »im Wege der polizeilichen Zwangsverfügung gegen die Reichspostverwaltung die Benutzung der Straßen zu verbieten«.⁴³ Das war starker Tobak.

Und die OPD konterte postwendend – am gleichen Tag – mit dem Hinweis, »Ihnen dürfte, da auch andere Kraftwagen die in Betracht kommenden Straßen befahren, kein Recht zustehen, dem Kraftwagen der Reichspostverwaltung das Befahren der Straßen zu verbieten«, und drohte im Gegenzug, »nötigenfalls die Entscheidung des Herrn Regierungspräsidenten anzurufen«. Immerhin räumte sie ein, »die Angelegenheit erneut zu prüfen, sollten sich der Ausführung der Kraftwagenfahrten unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellen«.⁴⁴ Einer vorher von Brockmeier beantragten Probefahrt gemeinsam mit dem Landrat erteilte die OPD eine Absage und lud stattdessen zur Teilnahme an der Eröffnungsfahrt am 01.10.1922 ab Derschlag ein, die Brockmeier jedoch kategorisch ablehnte.

Offensichtlich ist die Busverbindung Derschlag-Lieberhausen, die seit dem 01.10.1922 in Betrieb war, nicht sehr lange aufrechterhalten worden. Es findet sich in den alten Akten zwar kein entsprechender Hinweis, aber das Interesse der Lieberhäuser an ihren westfälischen Nachbarn wäre vermutlich nicht geweckt worden, wenn die Derschlager Buslinie der Reichspost funktioniert und sich rentiert hätte. Als das Amt Meinerzhagen mit der OPD Dortmund am 09.02.1924 über eine Kraftpost-Verbindung nach Valbert sowie nach Lieberhausen und Derschlag verhandelte, saß Lieberhausens neuer Bürgermeister Wilhelm Stahmann mit am Tisch. Die Verhandlungen zerschlugen sich jedoch,

weil die Postverwaltung von den beteiligten Gemeinden eine Garantiesumme von 3 Mark/km verlangte, was im Jahr auf eine Summe von 77.000 Mark hinausgelaufen wäre. An Fahrtkosten sollten 15 Pfennige/km erhoben werden. Die Gemeinden waren nicht in der Lage, diese hohen Kosten aufzubringen.⁴⁵

Lieberhausen wandte sich daraufhin an einen privaten Wettbewerber. Im westfälischen Valbert hatte Karl Alte 1924 den ersten Omnibus im Kreis Altena angeschafft. Dessen Vater Eduard, der vorher noch die Postkutschenlinie zwischen Valbert und Meinerzhagen bedient hatte, nannte den neuen Omnibus einen »Teufelswagen«.⁴⁶ Die ehemaligen Postillone machten den Busführerschein und stiegen vom gelben, rossbespannten Wagen auf den Autobus um. Karl Alte tat sich mit dem Lüdenscheider »Hauderer« (Transportunternehmer/Fuhrmann) August Busch zusammen⁴⁷ und setzte die ersten Wagen mit Ballonreifen und Rechtssteuerung im Lüdenscheider Stadtverkehr auf der Ringbahn ein.⁴⁸ Und so kamen auch die Gemeinde Lieberhausen und das fusionierte Kraftwagen-Unternehmen Alte & Busch ins Geschäft. Als die Gemeinde einen monatlichen Zuschuss von 150 Mark anbot und noch 160 Mark für Wegeverbreiterungskosten verausgabte, stellte Alte & Busch beim



Abb. 9: Adressbuch-Annonce Karl Alte

Amt in Meinerzhagen am 04. und 25.08.1925 Anträge auf Genehmigung einer Kraftfahrtlinie mit zwei Routen Lieberhausen-Gummersbach und zurück sowie Lieberhausen-Meinerzhagen-Derschlag und zurück ab dem 01.09.1925.⁴⁹

Bei dem Fahrzeug handelte es sich um einen Autobus der Marke Faun (Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg AG) mit einem elektrischen Antrieb, 45 Pferdestärken, 4,3 Tonnen Eigengewicht, 24 Sitzplätzen und einer Fahrgeschwindigkeit von 35 km/h. Alte & Busch verlangte einen Fahrpreis von 10 Pfennigen pro gefahrenem Kilometer und reichte Fahrpläne für die beiden Routen ein: ab Lieberhausen 7:00, an Gummersbach 7:35 Uhr und zurück ab 8:15, an Lieberhausen 8:50 Uhr. Weiterfahrt um 9:30, an Meinerzhagen 10:00 Uhr, zurück um 10:15, an Derschlag 11:05 Uhr. Die Route Lieberhausen-Gummersbach und zurück wurde am Nachmittag nochmals gefahren. In dem Antrag wurde aber auch festgehalten, dass sich Alte & Busch verpflichtete, »für den Fall, daß demnächst die Errichtung eines Kraftwagenverkehrs durch die Kreiskraftwagen-

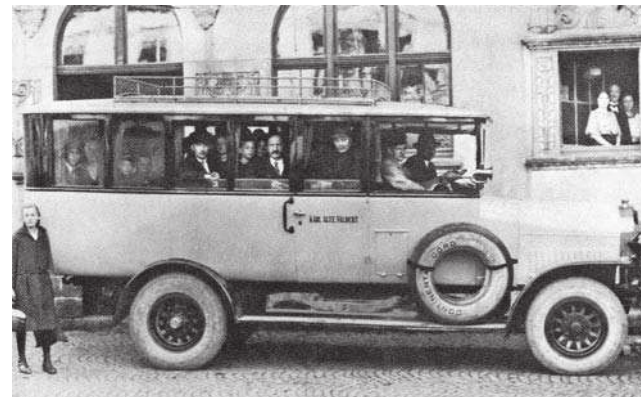


Abb. 10: Autobus des Unternehmers Karl Alte. Foto von 1924.

gesellschaft auf der von uns befahrenen Strecke zu Stande kommt, den Betrieb sofort einzustellen«. ⁵⁰

Offensichtlich schwante dem privaten Betreiber bereits, dass die Reichspost als staatliches Unternehmen ihre Marktmacht spüren lassen würde. Und in der Tat: Die Oberpostdirektion fühlte sich herausgefordert und erhob Widerspruch gegen die Konzessionierung mit dem Erfolg, dass die Busfahrten nach nur fünf Wochen wieder eingestellt wurden. Ein entsprechender Vermerk des Meinerzhagener Amtsmanns Vedder hält fest, dass »Alte & Busch mit dem 04.10.1925 den Autoverkehr zwischen Meinerzhagen und Lieberhausen wegen Unrentabilität aufgegeben hat«. ⁵¹ Möglicherweise wurde mit dieser Erklärung der wahre Grund vorsorglich schöngefärbt, um es sich mit dem Quasi-Monopolisten Reichspost in Zukunft nicht zu verderben. Hier deutet sich der damalige Konkurrenzkampf auf diesem Markt an.

Exkurs: Reichspost versus private Busbetreiber – Konkurrenzkampf mit harten Bandagen

Nach dem Ersten Weltkrieg blieb die Eisenbahn zunächst der wichtigste Verkehrsträger. In den von der Bahn noch nicht erschlossenen Gebieten etablierten sich im Nahverkehr jedoch nach und nach private Anbieter von Autobus-Verbindungen. Schon im Frühjahr 1919 ging ein Busunternehmen zwischen Waldbröl und Schladern an den Start; allerdings nicht lange, denn Brennstoffmangel und Reparaturanfälligkeit der Fahrzeuge stoppten den Versuch nach einem halben Jahr. Das grundlegende Problem bestand aber darin, dass der öffentliche Nahverkehr ohne Subventionen, die i.d.R. durch die Kommunen oder den Kreis aufge-

bracht werden mussten, nicht dauerhaft aufrechterhalten werden konnte.

Im Kreis Gummersbach waren 1925 sechs Kraftpostlinien unterwegs, fünf im Kreis Waldbröl und drei im Kreis Wipperfürth. Dort sah die Reichspost, damals Kraftpost genannt, im kommunalen Kraftverkehr Wupper-Sieg, auch heute noch Wupsi genannt, einen Konkurrenten, was schließlich zu einem knallharten Wettbewerb führte: Es kam zum sogenannten Postkrieg. Die Kraftpost ließ Autobusse auf denselben Strecken fast zur selben Zeit fahren. Auch legte sie ihre Haltestellen dicht neben die der privaten Konkurrenz und unterbot deren Fahrtarife. Aber Bevölkerung und Presse unterstützten die Wupsi massiv. ⁵² So glossierte die Redaktion der Tageszeitung »Bergische Wacht« am 13.05.1926 die Auseinandersetzung, »die das Kopfschütteln der Bevölkerung immer mehr erregt. Wir meinen die Konkurrenz der Autolinien auf der Strecke Bergisch Gladbach-Wipperfürth. Auf dieser Linie hat seinerzeit der Kreis ... in begrüßenswerter Weise den regelmäßigen Autoverkehr eröffnet. Ganz

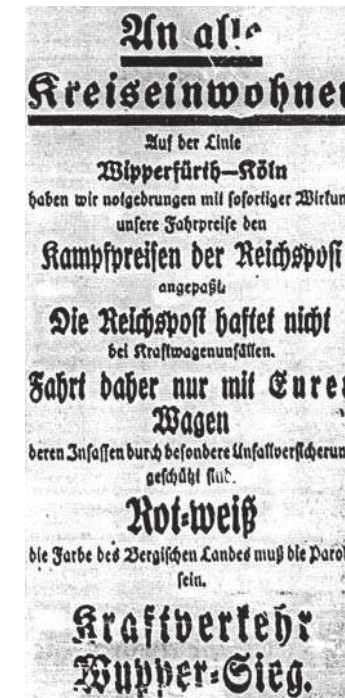


Abb. 11: Aufruf zur Unterstützung der Wupsi gegen die Kraftpost, 1926

zufällig kam etwas später die Post auf den gleichen Gedanken und so fuhren zur Freude der Bevölkerung beide Unternehmer die Leute wacker hin und her. Die Fahrpläne wurden ebenso zufällig so gelegt, daß das eine Unternehmen dem anderen möglichst die Fahrgäste abschnappte».⁵³

Zunächst einigte man sich: Die Wupsi durchfuhr die gesamte Strecke fast ohne zu halten, während die Post überall hielt und den Lokalverkehr vermittelte. Bei dieser Regelung fand die Wupsi jedoch ihr Auskommen nicht und kündigte die Vereinbarung, sodass ihre Wagen wieder an allen Verkehrspunkten hielten. Um den Aufenthalt auf das notwendige Ein- und Aussteigen zu beschränken, stellte die Wupsi Schaffner ein, die die Fahrgelder während der Fahrt einkassierten. Daraufhin reagierte der Konkurrent, was von der »Bergischen Wacht« scharf kritisiert wurde: *»Die Post, nicht faul, antwortete darauf mit einer Herabsetzung des Fahrpreises auf 5 Pfennig für den Kilometer, was ihr ja nicht schwer fällt, da sie aus dem Vollen wirtschaften kann und anderwärts, wo sie allein herrscht, die Preise entsprechend heraufsetzen kann. In den Zeitungen erschienen Eingesandtes, in denen die Kreisbewohner aufgefordert wurden, die Wagen der Post zu meiden, da sie, die Post nämlich, wenn sie den Kreis verdrängt haben würde, rasch den Fahrplan wieder ab- und den Fahrpreis aufbauen würde. Ob diese Aufforderung viel nützt, wissen wir nicht, glauben es aber bei der Kurzsichtigkeit der Bevölkerung nicht, die nur den augenblicklichen Vorteil sieht. Daher wird es Zeit, den maßgebenden Stellen ins Gewissen zu reden und die Postverwaltung aufzufordern, von diesem häßlichen, den Ruf der Post schädigenden Konkurrenzkampf abzulassen.«⁵⁴*

Schließlich wurde das ruinöse Verhalten der Kraftpost in den politischen Gremien in Berlin diskutiert mit dem Ergebnis, dass sich die Kraftpost 1927 weitgehend aus dem Kreis Wipperfürth zurückzog.

Kraftpost verlangte unzumutbare Vorleistungen und Garantiesummen der Kommunen

Im Zusammenhang mit den Buslinienplänen entzündete sich auch in Lieberhausen an den Themen Garantieleistungen, Rentabilität und Subventionen immer wieder Streit. Nachdem Straße und Kurven des steilen »Polizeiwegs« hinauf nach Lieberhausen von der Gemeinde bereits verbreitert worden waren, erklärte sich die Oberpostdirektion im Oktober 1925 bereit, den Kraftpostbetrieb Gummersbach-Lieberhausen bei zwei Fahrten täglich für mindestens 1½ Jahre zu eröffnen. Sie verlangte aber zusätzlich von der Gemeinde, eine Wagenhalle mit Werkstatt in Lieberhausen zu errichten. Wie Lieberhausens Bürgermeister Stahmann seinem Gummersbacher Amtskollegen Dr. Hermann Kempkens in einem Schreiben vom 12.11.1925 mitteilte, würden die hierfür aufzuwendenden Kosten von 1.750 Mark plus die genannten Vorleistungen die finanziellen Ressourcen der kleinen Gemeinde Lieberhausen übersteigen. Außerdem könne Lieberhausen *»keinerlei wirtschaftliche oder steuerliche Vorteile aus der Einrichtung ziehen«*. Den Gewinn habe vielmehr Gummersbach, denn während die Lieberhäuser *»bisher größtenteils in Meinerzhagen, Drolshagen und Bergneustadt einkauften, werden sie zukünftig mit dem billigen und bequemen Verkehrsmittel nach Gummersbach kommen und die Steuerkraft der dortigen Bürger stärken«*.⁵⁵ Der Bitte Stahmanns um einen angemessenen Zuschuss zu den Anlagekosten kam

der Haushaltsausschuss der Stadt Gummersbach am 30.11.1925 nach und bewilligte 500 Mark.⁵⁶

Außerdem forderte die Postverwaltung eine Unterbringungsmöglichkeit an Tagen, an denen das Postauto wegen Schnee und Eis nicht hinauf nach Lieberhausen fahren könne. Der Bürgermeister konnte den 1. Beigeordneten der Gemeinde, den Unternehmer Otto Rath, dafür gewinnen, das Postauto an solchen Tagen in der Halle seiner Firma in Grüenthal im tiefer gelegenen Aggertal unterzubringen.⁵⁷

Damit war der Weg frei für die neue Kraftpostlinie. Nachdem die Postkutschenlinie Wiehl-Nümbrecht bereits ein Jahr zuvor eingestellt und die Verbindung durch einen Kraftpostwagen ersetzt worden war, war die Strecke Gummersbach-Lieberhausen schließlich die letzte im Oberbergischen, auf der die Postkutsche vom Autobus abgelöst wurde. Am 28.04.1926 war es mit der Postillon-Romantik endgültig vorbei.

Bereits am 26.04.1926 hatte die Gummersbacher Zeitung den ab 29.04. geltenden Fahrplan der neuen, 10 km langen Kraftpostlinie bekannt gegeben. Der Postbus verkehrte zwischen Lieberhausen und Gummersbach dreimal, zwischen Lantenbach und Gummersbach sogar viermal täglich. Der erste Bus startete werktags ab 6:50 Uhr (sonntags ab 8 Uhr), und erreichte nach acht Zwischenstopps das Ziel am Postamt Gummersbach nach 45 Minuten.

»Der treuen Kutsche letzte Fahrt«

Am 29.04.1926 veröffentlichte die Gummersbacher Zeitung einen wehmütigen und nahezu rührseligen

Gummersbach—Lieberhausen.	
Fahrplan der Kraftpostlinie.	
Wie das Postamt Gummersbach mitteilt, wird am Donnerstag, 29. April, die Kraftpostlinie Gummersbach—Lieberhausen (Kr. Gummersbach) eröffnet. Sie verkehrt nach nachstehendem Fahrplan, und zwar fährt der Wagen:	
ab Gummersbach (Postamt)	W. 8,20 F. 8,55 1,40 6,25 7,25 (Klm. 0)
ab Mühlensehmar	W. 8,25 F. 9,00 1,45 6,30 7,30 (Klm. 1)
ab Bede b. Gibach	W. 8,30 F. 9,05 1,50 6,35 7,35 (Klm. 3)
ab Frömmersbach	W. 8,35 F. 9,10 1,55 6,40 7,40 (Klm. 5)
ab Lantenbach	W. 8,40 F. 9,15 2,00 6,45 7,45 (Klm. 6)
ab Bede b. Lantenbach	W. 8,43 F. 9,18 2,03 7,48 (Klm. 7)
ab Bredenbruch	W. 8,47 F. 9,20 2,07 7,52 (Klm. 7)
ab Deutenbach	W. 8,50 F. 9,25 2,10 7,55 (Klm. 8)
ab Coversteiner-mühle	W. 8,55 F. 9,30 2,15 8,00 (Klm. 9)
an Lieberhausen	W. 9,05 F. 9,40 2,25 8,10 (Klm. 10)
*	
ab Lieberhausen	W. 6,50 F. 8,00 12,45 5,30
ab Coversteiner-mühle	W. 7,00 F. 8,10 12,55 5,40
ab Deutenbach	W. 7,05 F. 8,15 1,06 5,45
ab Bredenbruch	W. 7,08 F. 8,18 1,03 5,48
ab Bede b. Lantenbach	W. 7,12 F. 8,22 1,07 5,52
ab Lantenbach	W. 7,15 F. 8,25 1,10 5,55 6,50
ab Frömmersbach	W. 7,20 F. 8,30 1,15 6,00 6,55
ab Bede b. Gummersbach	W. 7,25 F. 8,35 1,20 6,05 7,00
ab Mühlensehmar	W. 7,30 F. 8,40 1,25 6,10 7,05
an Gummersbach (Postamt)	W. 7,35 F. 8,45 1,30 6,15 7,10
W. = Werktags, F. = Sonn- und Feiertags.	

Abb. 12: Gummersbacher Zeitung 26.04.1926

Bericht von der letzten Fahrt der Postkutsche: »Blumengeschmückt rollte das Gefährt gestern morgen in den Posthof ein, der Postillon in Uniform – in blankem schwarzem Hut, weißer Hose, Posthorn. Ein Lied entlang der Abfahrt – ein letztes Lied, es wurde während der Fahrt noch oft geblasen. Nach einigen stilvollen photographischen Aufnahmen ging's los die Aussicht hinab in lustigem Trab. An jedem Fenster standen lachende Gesichter, in jeder Haustüre winkte eine Hand: fröhliche letzte Fahrt!«⁵⁸



Abb. 13: Vor dem Postamt Gummersbach bläst der Postillon zur Abfahrt

An der Haltestelle Deitenbach schnappte der Autor/die Autorin E. Schenk die Kommentare der Anwohner auf: *»Jo, jo, et es doch schade, dat dei Postwagen nu nich me föehrt, et det uns doch allen recht lee. All dat Aale küömmt af un an, dat Nigge kann me sek nich recht jewöenen. Di det et doch siecker ok recht lee, Chustav, du büs nu so lange trügge un brav no Libberhusen gefoehrt, wei wet, wo dat in Zukunft noch jeht met dem Autodings...«.*⁵⁹ Chustav, der Postillon, habe wehmütig genickt, dann habe er das Horn an die Lippen gesetzt und sein Abschiedslied geblasen. Die Leute hätten gewinkt und gelacht, aber ihren Gesichtern habe man angesehen, dass es ihnen alle nahe gegangen sei. *»Jo, jo, et es doch schade, die Kutsche wor doch luter so schön, so en Stückchen ut oller Tied...«.*⁶⁰

»Vor dem Gasthof Bleichert in Deitenbach [das Gebäude versank ein paar Jahre später im Vorbecken der Aggertalsperre und wurde einige Meter zurück wieder

*aufgebaut] hat der Fotograf die letzte Fahrt der geschmückten Postkutsche mit dem Schild »Der treuen Kutsche letzte Fahrt« im Bilde festgehalten. Auf dem Kutschbock der Postillon Franz Bürger aus Gummersbach, neben ihm der Posthalter Emil Weyland aus Lantenbach. Vor der Kutsche neben einer unbekanntem Reisenden der Briefträger Otto Westebbe aus Bruch und der Klempner Artur Kops aus Mühlensessmar. Links im Hintergrund der Land- und Gastwirt Ernst Bleichert. Am Gasthaus ist bereits ein Schild angebracht: »Kraftpost-Haltestelle.«.*⁶¹ Diese Bildbeschreibung aus dem Buch von Jürgen Woelke (Alt Gummersbach, Band II) ist vermutlich nicht ganz korrekt, denn hier wird als Postillon »Franz Bürger« genannt, während er in der Gummersbacher Zeitung mit »Chustav« angedredet wird. Wahrscheinlich ist außerdem, dass es sich bei der hier abgebildeten »unbekanntem Reisenden« um die Autorin der Gummersbacher Zeitung, E. Schenk, handelt. Denn sie schreibt, sie habe auf der Rückfahrt einen Ehrenplatz auf dem Kutsch-



Abb. 14: Zwischenstopp in Deitenbach mit der »unbekanntem Reisenden«

bock neben dem Postillon eingenommen. Das Foto, das auf der Rückfahrt in Becke aufgenommen wurde (s. u.), belegt die Identität der unbekanntenen Reisenden.

In flottem Trab geht's weiter durch das schöne Agger-tal bis nach Koverstein, schreibt Schenk weiter. »*Dat kümmt nu alle in dei Talsperre*«, sagt man ihr, »*hie, dei ganzen Hüser kommen futt...*«. ⁶² Sie habe verständnisvoll den Kopf geschüttelt und kommentiert: »*Wirklich schade, aber das Alte stürzt, die Neuzeit siegt*«. ⁶³ Bei der Auffahrt nach Lieberhausen versteht sie, warum das Dörfchen im Sommer als Ausflugsort so beliebt ist. »*Ein entzückendes Bild*«, kommentiert sie gerührt und bemüht das geflügelte Wort: »*Nicks es so bunt as dei Libberhüser Kiärke*«. ⁶⁴ Mit ziemlicher Verspätung sei man zurückgefahren, nachdem überall intensiv Abschied gefeiert worden war. Dann wird die Autorin nahezu pathetisch: »*Und als der Chustav aufstieg, rollten ihm schwere Tränen über seine Backen. Treuer, treu-*



Abb. 15: Auf der Rückfahrt nach Gummersbach wurde die Postkutsche am Gasthof Lenz in Becke (heute Hotel Stremme) verabschiedet. Auf dem Kutschbock sitzt inzwischen die Autorin E. Schenk.

er Postillon, dachte ich. Ist angesichts eines solchen Schmerzes ein Trost angebracht? Nein! Ich winkte nur stumm nach allen Seiten. Die Teilnahme, die uns entgegengebracht wurde, war rührend«. ⁶⁵

Erst nachmittags um ½3 Uhr kehrte man zurück. Nochmals wird die Autorin sentimental: »*Gummersbacher Photographen warteten bereits zwei Stunden an der Aussicht auf unser Erscheinen. Aber die Pferdchen gingen langsam und die Kutscher – es waren nämlich nunmehr ihrer zwei [der zweite war womöglich Franz Bürger] – hatten es auch nicht eilig, es war, als wollten sie den letzten großen Augenblick hinauszögern. Die Kutsche kam nur bis zur Aussichtsecke, da hielt sie vor der Gastwirtschaft Becker. Da hab' ich sie treulos verlassen. Einmal schaute ich mir den Postwagen noch an, nahm sein buntbekränztes Bild in mir auf – und so werde ich ihn in der Erinnerung tragen, bis – ja bis an mein Lebensende*«. ⁶⁶

Mit viel Empathie resümiert sie abschließend: »*Das klingt so wehmütig, wie ein Märchen aus alter Zeit. Sie fährt nicht mehr! – Ein Stück lieber alter Vergangenheit, das sich hinüberrettete in unsere moderne Zeit, erlosch. Wem tät's nicht leid? Wer blickte nicht etwas traurig dem alten wackeligen Gefährt nach? Wem kamen nicht Erinnerungen, wenn die einzige Postkutsche in weitem Umkreis, ein Überbleibsel alter Romantik, die Aussicht hinunterrasselte des Morgens in aller Frühe. Das Lied ist aus. Und übrig bleibt: der Autobus, an dem die Spur unserer erregten Zeit haftet und – sonst nichts. Der ist praktisch und so entsetzlich modern. Man wird nicht so durcheinandergeschaukelt wie in der Postkutsche, o nein, der Autobus ist bequem, hell, sauber, schnell, viel schneller. Er rast wie unsere*

Zeit – und dennoch – ich weine dir eine Träne nach, alte liebe wackelige Postkutsche«. ⁶⁷

Der »alten lieben wackeligen Postkutsche« wurde das »Gnadenbrot« gewährt und dem Museum von Schloss Homburg zur Verfügung gestellt. ⁶⁸ Heute befindet sie sich aber nicht mehr in der aktuellen Ausstellung.

Mein besonderer Dank gilt *Ira Zezulak-Hölzer*, Stadtarchivarin von Meinerzhagen, und *Manfred Huppertz*, Oberbergischer Kreis- und Stadtarchivar von Gummersbach, ohne die dieser Beitrag nicht zustande gekommen wäre. Weil es mir wegen der pandemiebedingten Zugangsbeschränkungen nicht möglich war, selbst in den Archiven zu recherchieren, haben sie mir unbürokratisch relevante Quellen herausgesucht und zur Verfügung gestellt.

Anmerkungen

- 1 Volkszählung des Königreichs Preußen am 01.12.1890 bzw. 01.12.1910, Landgemeinde Runderoth, Stadtarchiv (StA) Engelskirchen. Nachweisung der wesentlichen Verhältnisse der Gemeinden der Bürgermeisterei Bergneustadt, Einwohnerzahlen 1891 und 1910, Bergneustadt-Stadt, StA Bergneustadt, Archiv-Nr. 3658. Einwohnerentwicklung Gummersbach 1890 und 1910, (<https://de.wikipedia.org/wiki/Gummersbach>, 27.05.2021)
- 2 Vgl. Mylenbusch, Fritz, »Die Geschichte der oberbergischen Eisenbahnen«, Druck Friedrich Luyken, Gummersbach 1965, S. 9 ff
- 3 Vgl. Arbeitskreis Oberbergische Eisenbahngeschichte, »Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bahnbetriebswerks (Bw) Dieringhausen«, Martina Galunder Verlag, Nümbrecht, 2005, S. 10 ff
- 4 ebd. S. 78 ff
- 5 Vgl. Mylenbusch, Fritz, »Die Geschichte der oberbergischen Eisenbahnen«, Druck Friedrich Luyken, Gummersbach 1965, S. 26
- 6 Oberbergischer Anzeiger, Engelskirchen, 19.11.1892
- 7 Vgl. Mylenbusch, Fritz, »Die Geschichte der oberbergischen Eisenbahnen«, Druck Friedrich Luyken, Gummersbach 1965, S. 17 ff
- 8 Vgl. Arbeitskreis Oberbergische Eisenbahngeschichte, »Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bw Dieringhausen«, Martina Galunder Verlag, Nümbrecht, 2005, S. 346, 365, 396, 415
- 9 Vgl. Pomykaj, Gerhard, »Gummersbacher Geschichte, Band II«, Gronenberg, 2006, S. 111 ff
- 10 Comité für den Bau der Eisenbahn Niederseßmar-Lantenbach-Grünenthal-Meinerzhagen, Eingabe an den Preußischen Staatsminister, Hermann Budde, 03.07.1902, StA Meinerzhagen, B 1.2 Nr. 470
- 11 ebd.
- 12 Schreiben Schollmeyer & Mahler, Hagen, an Bürgermeisterei Meinerzhagen, 08.04.1903, StA Meinerzhagen, B 1.2 Nr. 470
- 13 Vgl. Heimatverein Meinerzhagen (Hrsg.), »Meinhardus«, Meinerzhagener Heimatblätter, 1/1971, S. 13 ff
- 14 Comité für den Bau der Eisenbahn Niederseßmar-Lantenbach-Grünenthal-Meinerzhagen, Eingabe vom 03.07.1902, StA Meinerzhagen, B 1.2 Nr. 470

-
- 15-20 ebd.
- 21 Vgl. Mylenbusch, Fritz, »Die Geschichte der oberbergischen Eisenbahnen«, Druck Friedrich Luyken, Gummersbach 1965, S. 45
- 22 Arbeitskreis Oberbergische Eisenbahngeschichte, »Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bw Dieringhausen«, Martina Galunder Verlag, Nümbrecht, 2005, S. 366
- 23 Gemeinderatssitzung Lieberhausen, 21.10.1911, StA Gummersbach, Best 3, Lieberhausen A 118
- 24 Mylenbusch, Fritz: »Die Geschichte der oberbergischen Eisenbahnen«, Druck Friedrich Luyken, Gummersbach, 1965, S. 46/47
- 25-27 ebd., S. 47/48
- 28 Gemeinderatssitzung Lieberhausen, 11.06.1913, StA Gummersbach, Best 3, Lieberhausen A 118
- 29 Vgl. Kreisarchiv Oberberg, Best. 1 A, 696
- 30 Vgl. »Mit seinem Gold und Nebel – Das Bergische Land im Spiegel der Literatur«, Hrsg. Detlev Arens, 2004, Bücken & Sulzer Verlag, S. 123 ff
- 31-34 ebd.
- 35 Vgl. auch Hoffmann, Hans, »Ein Stück Weltliteratur in Waldbröl«, Oberbergischer Anzeiger, 23.01.1993, Thies, Reiner, »Ein Engländer in Waldbröl«, Oberbergische Volks-Zeitung, 11.05.2006 und Sprünken, Inga, »Literarische Spurensuche – Kurt Mai liest aus Briefen und Romanen von D.H. Lawrence«, Oberbergischer Anzeiger, 14.11.2017
- 36 Protokoll der Sitzung des Presbyteriums, 20.10.1912, Evangelische Kirchengemeinde Lieberhausen
- 37 Kowalski, Horst, »Poststation zwischen Rheinland und Westfalen«, in »Bergische Wege«, Hrsg. Geschichtsverein Rösrath, 2016, S. 82/83
- 38 Alterauge, Otto, Verse zum Ende der Postkutschen-Ära auf der Linie Bergneustadt-Olpe, 31.08.1903, Sammlung Horst Jaeger, Bergneustadt
- 39 Erläuterungen zum oberbergischen Postwesen im 19. Jahrhundert, Sammlung Karl-Eberhard Stock, Bergneustadt
- 40 Gerhard, Oswald, »Eckenhagen und Denklingen im Wandel der Zeit«, Hrsg.: Heimatverein Eckenhagen, 1953, S. 168
- 41 Schreiben Bürgermeister Brockmeier, Lieberhausen, an Oberpostdirektion (OPD) Köln, 16.09.1922, StA Gummersbach, Best 3, Lieberhausen 1466
- 42 Schreiben OPD Köln an Brockmeier, 26.09.1922, StA Gummersbach, Best 3, Lieberhausen 1466
- 43 Schreiben Brockmeier an OPD Köln, 28.09.1922, StA Gummersbach, Best 3, Lieberhausen 1466
- 44 Schreiben OPD Köln an Brockmeier, 28.09.1922, StA Gummersbach, Best 3, Lieberhausen 1466
- 45 Vgl. Besprechung am 09.02.1924 in Meinerzhagen zur eventuellen Einrichtung einer Autobus-Verbindung zwischen Meinerzhagen und Valbert sowie zwischen Meinerzhagen, Lieberhausen und Derschlag mit Meinerzhagens Amtmann Otto Vedder, Lieberhausens Bürgermeister Wilhelm Stahmann, einem Vertreter der Postverwaltung und mehreren örtlichen Unternehmern, StA Meinerzhagen, B 1.2 Nr. 463
- 46 Vgl. Nübel, Karl Hans und Oehm, Fred, »Der erste Omnibus im Kreis fuhr in Valbert«, Meinerzhagener Zeitung vom 29.03.2006
- 47 Vgl. Lüdenscheider Gewerbeverzeichnis 1928/29, IV. Teil Automobilfahrbetriebe, Eintrag August Busch
- 48 Vgl. Turk, Heinz-Werner, »50 Jahre Kraftverkehr Mark-Sauerland 1925-1975«, in »Der Reidemeister«, 04.11.2015, S. 1798
- 49 Vgl. Antrag Busch & Alte an Amt Meinerzhagen »um Genehmigung einer Kraftfahrlinie Meinerzhagen-Lieberhausen-Gummersbach und Meinerzhagen-Lieberhausen-Derschlag«, 04.08.1925, StA Meinerzhagen B 1.2 Nr. 466
- 50 Antrag Busch & Alte an Amt Meinerzhagen »um Genehmigung einer Kraftfahrlinie Lieberhausen-Gummersbach und zurück sowie Lieberhausen-Meinerzhagen-Derschlag und zurück«, 25.08.1925, StA Meinerzhagen B 1.2 Nr. 466
- 51 Vermerk Amt Meinerzhagen 05.10.1925, StA Meinerzhagen B 1.2 Nr. 466
- 52 Vgl. Ruland, Peter, »Öffentlicher Nahverkehr – Entwicklungen der Infrastruktur«, in »Licht und Schatten – Die Weimarer Republik im Oberbergischen«, Hrsg. Oberbergischer Kreis, Kerber Verlag, 2015, S. 52 ff
- 53 »Sprechstunde der Redaktion«; Bergische Wacht, Engelskirchen, 13.05.1926
- 54 ebd.
- 55 Schreiben Bürgermeister Stahmann, Lieberhausen, an Bürgermeister Dr. Kempkens, Gummersbach, 12.11.1925, StA Gummersbach, Special-Akten betr. Kraftpostverkehr, Best 1 A, Nr. 4210
-

-
- 56 Vgl. Beschluss des Haushaltsausschusses der Gemeinde Gummersbach, 02.12.1925; StA Gummersbach, Special-Akten betr. Kraftpostverkehr, Best 1 A, Nr. 4210
- 57 Vgl. Protokoll der Sitzung des Gemeinderats Lieberhausen vom 23.02.1926, StA Gummersbach
- 58-60 Gummersbacher Zeitung, 29.04.1926
- 61 Woelke, Jürgen, »Alt Gummersbach, Band II«, Gronenberg, Gummersbach, 1980, S. 397
- 62-67 Gummersbacher Zeitung, 29.04.1926
- 68 Vgl. Woelke, Jürgen, »Alt Gummersbach, Band II«, Gronenberg, Gummersbach, 1980, S. 397

Bildnachweis

- Abb. 1: Festschrift zur Eröffnung der Eisenbahnstrecke Bergneustadt-Olpe am 31.08.1903, Sammlung Horst Jaeger, Bergneustadt
- Abb. 2: Skizze zum Antrag des Comités für den Bau der Eisenbahnstrecke Meinerzhagen-Niedersessmar vom 03.07.1902, Stadtarchiv (StA) Meinerzhagen, B 1.2 Nr. 470
- Abb. 3: Lageplan der Bahnstrecke Dümmlinghausen-Coverstein, 23.10.1913, Kreisarchiv Oberberg, Best 1 A, 696
- Abb. 4: So ähnlich könnte die alte Droschke, die 1912 zwischen Nümbrecht und Waldbröl verkehrte, ausgesehen haben, Wikipedia, 03.04.2021
- Abb. 5: Die Postkutsche der Linie Gummersbach-Lieberhausen vor der Posthilfsstelle Koverstein, ca. 1895, Sammlung Heimatverein Hicksland, Lieberhausen
- Abb. 6: »Briefpostbeförderung Thurn und Taxis um 1852«, Deutsche Bundespost, Sonderbriefmarke 1952, www.suche-briefmarken.de/marken/brd/d1952013.html
- Abb. 7: »Postkutsche vor der Gastwirtschaft Schürmann«, 1920, Sammlung Heimatverein Hicksland, Lieberhausen
- Abb. 8: »Postbeförderungsweg von Lieberhausen«, 1885, Sammlung Karl-Eberhard Stock, Bergneustadt
- Abb. 9: Annonce Karl Alte, Valbert, Autobusverkehr, Einwohnerverzeichnis 1928/29, Gemeinde Valbert, Amt Meinerzhagen
- Abb. 10: Büttner, Roland, »Meinerzhagen in Bildern – Erinnerungen aus alten Zeiten«, MD&V Meinerzhagener Druck- und Verlagshaus, 1976, S. 203
- Abb. 11: Ruland, Peter, »Öffentlicher Nahverkehr – Entwicklungen der Infrastruktur«, in »Licht und Schatten«, Hrsg. Oberbergischer Kreis, Kerber Verlag, 2015, S. 56
- Abb. 12: Fahrplan der Kraftpostlinie Gummersbach-Lieberhausen, Gummersbacher Zeitung, 26.04.1926
- Abb. 13: »Vor dem Postamt Gummersbach bläst der Postillion zur Abfahrt«, Foto: Heimatbildarchiv des Oberbergischen Kreises
- Abb. 14: Woelke, Jürgen, »Alt Gummersbach, Band II«, Gronenberg, Gummersbach, 1980, S. 397
- Abb. 15: »Postkutsche vor dem Gasthof Lenz in Gummersbach-Becke«, 1926, Website des Hotels Stremme: www.hotel-stremme.de/ueber-uns/08.06.2021