

Mit dem Linienbus nach Aachen in der Nachkriegszeit

Mit dem Bus von Monschau nach Aachen fahren zu können, ist für uns heute selbstverständlich. Die Linien 66 und SB 66 verkehren an gewöhnlichen Werktagen 28-mal. Die Fahrzeuge bieten genügend Sitz- und Stehplätze, so dass jeder, der will, mitfahren kann. Von den Zuständen, wie sie in den Jahren 1945 bis 1947 herrschten, können sich nur die wenigsten eine Vorstellung machen.

Eine der zahllosen Folgen des 2. Weltkriegs für die Bevölkerung des Monschauer Landes war der Zusammenbruch des Öffentlichen Personennahverkehrs nach Aachen. Besonders schwerwiegend war die Entscheidung von belgischer Seite, nach der Wiedereröffnung der Vennbahn 1945 keine Personenzüge mehr auf der Strecke Kalterherberg-Raeren verkehren zu lassen. Falls man sich nicht mit dem Fahrrad auf den Weg machen wollte - einen Pkw konnten sich allein die Wohlhabenden leisten - blieb also nur die Fahrt mit dem Omnibus. Doch auch das war in der Nachkriegszeit gar nicht so einfach, wie uns einige Schriftstücke aus der Archivale „Amt Monschau, Nr. 117“ zeigen.



Wegen Überfüllung geschlossen. Für manch einen endete Anfang 1947, hier an der Haltestelle Konzen, die Fahrt mit dem „Linienbus“ von Monschau nach Aachen bereits vor dem Einsteigen. (Foto: Stadtarchiv Monschau)

1945 hatte die Reichspost den Betrieb der Linie Kalterherberg- Aachen zunächst wieder aufgenommen und die Strecke zweimal wöchentlich bedient. Doch schon nach kurzer Zeit stellte sie die Fahrten wieder ein. In einem Schreiben vom 29. September 1945 an das Landratsamt von Monschau wurde folgende Begründung genannt. „Der derzeitige Zustand der im Bereich des Landkreises Monschau schon

früher von uns im Kraftpostlinienverkehr befahrenen Straßen ist teilweise so schlecht, dass unter diesen Umständen der Einsatz von Omnibussen zur Personenbeförderung ausgeschlossen ist.“ Nach intensiven Verhandlungen erklärte sich die Reichsbahndirektion Köln bereit, ab Dienstag, dem 5. Februar 1946, zweimal täglich den Busverkehr von Monschau nach Aachen und zurück zu übernehmen. Der erste Wagen fuhr um 7.30 Uhr von Monschau ab und erreichte mit den planmäßigen Zwischenstopps in Imgenbroich (7.45 Uhr), Konzen (7.55 Uhr), Fringshaus (8.05 Uhr) und Roetgen (8.20 Uhr) gegen 9.40 Uhr Aachen. Der zweite startete um 15.00 Uhr. Die Fahrten nach Monschau erfolgten ab Aachen um 11.00 Uhr und 18.00 Uhr. Der mittags von dort kommende Bus endete in Kalterherberg und fuhr von dort um 13.10 Uhr nach Monschau zurück.

Für die Strecke nach Aachen sind folgende Abfahrtszeiten vorgeschrieben:

	Abfahrt		Rückfahrt:	
	I. Wagen	II. Wagen	I. Wagen	II. Wagen
Monschau, Post	7,30	15,00	13,10	20,10
Imgenbroich	7,45	15,15	12,55	19,55
Konzen	7,55	15,25	12,45	19,45
Fringshaus	8,05	15,35	12,35	19,35
Roetgen	8,20	15,50	12,20	19,20
Walheim	8,50	16,20	11,50	18,50
Kornelimünster	9,05	16,35	11,35	18,35
Brand	9,20	16,50	11,20	18,20
Aachen, Post	9,40	17,10	11,00	18,00

Der Fahrplan vom 5. Februar 1946. (Foto: Stadtarchiv Monschau)

Viele werden große Lust verspürt haben, wieder einmal nach Aachen zu kommen. Doch so einfach war das nicht. „Um die Berücksichtigung auch der Gemeinden und Dörfer zu sichern“, so der stellvertretende Landrat Joseph Sories in einem Brief vom 2. Februar 1946 an die Gemeinden, „werden von den Bürgermeistern Benutzungskarten ausgegeben. Für jede Fahrt kann der Bürgermeister der folgenden Orte die entsprechende Anzahl von Karten ausgeben: Kalterherberg 3, Mützenich 3, Simmerath 2, Eicherscheid 1, Lammersdorf 2, Höfen (zusammen mit Rohren) 2, Imgenbroich 2, Strauch 1, Konzen 2, Roetgen 4.“ Den Menschen aus den Dörfern, die nicht an der Strecke lagen, blieb nichts anderes übrig, als zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bus zu kommen. „Für die Stadt Monschau gibt die Fahrbereitschaft beim Landratsamt 12 Plätze aus. Für dringende Fälle hat die Fahrbereitschaft noch Plätze verfügbar, die fernmündlich reserviert werden können.“ Die Bürgermeister hatten die Karten „nach der Wichtigkeit der Fahrten auszugeben. Zuerst ist der Berufsverkehr zu berücksichtigen, dann Krankheitsfälle.“ Sories war sich durchaus bewusst, dass „diese Regelung (...) nicht ganz genau klappen“ könne, „weil die Rückfahrt zumeist mit dem Abendautobus angetreten wird. Bei der Ausgabe ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass der Abendautobus von Aachen stark überbesetzt sein wird und keine absolute Gewähr dafür gegeben ist, dass Leute, die Ausweise für die Hinfahrt am Morgen haben, abends mit zurückkommen können.“ Tolle Aussichten also.

Doch so gut auch alles geplant war, ließen sich Missstände nicht ausschließen, wie sie Monschaus Stadtdirektor Peter Nickels in einem Brief an die Reichsbahndirektion

Aachen vom 26. Juni 1947 beschrieb: „In letzter Zeit wird berechtigte Klage darüber geführt, dass die Personenbeförderung auf der vorgenannten Strecke (Kalterherberg-Aachen) geradezu katastrophale Formen angenommen hat. Von Tag zu Tag mehren sich die Fälle, dass an der Haltestelle Monschau wartende Personen entweder gar nicht oder in nur ganz beschränkter Anzahl durch die Omnibusse zur Fahrt in Richtung Aachen aufgenommen werden, da diese (...) bereits von Kalterherberg kommend, besetzt sind.“ Auch die Benutzungsausweise seien längst keine Garantie dafür, „dass diese Personen dann auch durch den betreffenden Omnibus befördert“ würden. „Die anscheinend nach Kalterherberg orientierten Schaffner stören sich an diese Vereinbarung gar nicht, vielmehr nehmen diese alle in Kalterherberg wartenden Personen unter Außerachtlassung der erforderlichen Zulassungsbescheinigung zur Mitfahrt auf. Dies hat zur Folge, dass der Wagen bei der Ankunft in Monschau in vielen beobachteten Fällen dort entweder keine oder nur vereinzelte Fahrgäste aufnehmen kann. Dass dieser Übelstand bei den an der Haltestelle Monschau bei jeder Witterung wartenden Personen eine verständliche große Empörung hervorruft, braucht nicht besonders betont zu werden.“

Wie bereits gesehen betrug die planmäßige Fahrzeit im September 1946 zwei Stunden und zehn Minuten. Wegen des Zustandes der Straßen und der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge galt eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 30 und 50 Stundenkilometer. Was das neben dem Zeitaufwand für die Fahrgäste bedeutete, geht recht anschaulich aus den Ausführungen Nickels an die Reichsbahndirektion Köln vom 4. März 1947 hervor. Darin wandte er sich entschieden dagegen, dass „im hiesigen Bezirk, der ohne jede Eisenbahnverbindung ist, zum größten Teil offene L.K.W.“, mit einer Plane notdürftig abgedeckt, verwendet würden. „Während in den Sommermonaten die Fahrgäste verdreckt und bestaubt ankamen, steigen sie jetzt halberfrozen von den Wagen. Bis zu 80 Personen werden in die kleinen Wagen hineingepresst, wobei größere Personen wegen der niedrigen Planhöhe die ganze Fahrt in gebückter Stellung zurücklegen müssen.“

In ihrem Antwortschreiben entgegnete die Bahndirektion, dass sie bereits bei Übernahme des Betriebs der Linie Kalterherberg-Aachen darauf hingewiesen habe, „dass wir nur im Besitze eines betriebsfertigen Kraftomnibusses waren und bei Ausfall auf Lkw zurückgreifen mussten. Mit dem Ausfall von Kfz war umso mehr zu rechnen, da die Strecke straßenmäßig außerordentlich schlecht war und dadurch ihre Eigenarten (starke Steigungen, Kurven und Gefälle) zwangsläufig zu großem Reifenverschleiß und übernormaler Beanspruchung der Fahrzeuge führen musste. Hinzu kam, dass weder in Aachen noch in Kalterherberg ausreichende wintersichere Anstell- und Behandlungsmöglichkeiten zur Verfügung standen.“ Große Probleme bereite wegen der allgemeinen Materialknappheit die Reparatur defekter Busse und Lkw. Trotzdem habe man „mit steigender Anforderung (...) täglich mehrere Umläufe gefahren. Selbst das Regional Railway Control Team“, eine Einrichtung der britischen Militärbehörde, „hat den für seine Zwecke benutzten Kraftomnibus im Herbst vergangenen Jahres auf unsere Bitte hin für die Linie Aachen-Kalterherberg freigegeben. Durch Ausfall der Fahrzeuge waren wir trotz allem gezwungen, zur Personenbeförderung hergerichtete und von der Polizei abgenommene Lkw einzusetzen. (...) Leider zeigt sich der Erfolg unserer 1 ½ jährigen Bemühungen erst jetzt, da wir nunmehr in der Lage sind, ausschließlich Kraftomnibusse bzw. gut ausgerüstete Behelfs-Kraftomnibusse in Aachen einzusetzen. (...) Es ist klar, dass die wenigen Fahrzeug nicht in der Lage sind, den sonst mit Reisezügen durchgeführten Verkehr reibungslos und für alle Reisenden zufriedenstellend zu bewältigen.“ In der Tat waren inzwischen hin und wieder richtige, wenn auch alte Omnibusse zu sehen und auch die Behelfsfahrzeuge wurden „luxuriöser“. So

transportierten „Hochhaus“ genannte Lkw die Fahrgäste in einem Kastenaufbau, wie auf dem Foto aus den von Josef Erkens unter dem Titel „Konzen in schwerer Zeit“ niedergeschriebenen Erinnerungen zu sehen ist (Amt Imgenbroich 1, Nr. 585). Am Fassungsvermögen und der herrschenden Enge änderte sich jedoch kaum etwas. Insgesamt aber entspannte sich die Situation zusehends. Im Mai 1947 gab es bereits elf Fahrten zwischen Monschau und Aachen. Ab Oktober 1948 kam einmal am Tag ein Schnellbus von Kalterherberg (ab 6.45 Uhr) nach Aachen (an 8.10 Uhr) zum Einsatz. Im Oktober 1949 verkehrten zwischen Monschau und Aachen bereits zwei Verkehrslinien. Neben der Bahn war nun auch die Post wieder mit von der Partie. Außerdem hatte Letztere eine Linie Monschau-Simmerath mit Anschlussmöglichkeit nach Aachen, Düren und Rurberg geschaffen. In den darauffolgenden Jahren erhielten auch die meisten der übrigen Orte aus dem Monschauer und Simmerather Raum eine Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr.