



Betreiberwechsel auf der Sennebahn im Jahr 1958

Der Bahnhof Delbrück kam von der WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn) zur DB

von Norbert Ellermann

Nur wenige Spuren in der Landschaft zwischen Wiedenbrück und Sennelager erinnern heute noch daran, dass in früheren Zeiten einmal eine Eisenbahn, die so genannte Sennebahn, zwischen diesen beiden Orten verkehrte und die Stadt Delbrück auf dem Schienenweg erreicht werden konnte. Am 30. August 1902 fuhr ein Sonderzug mit geladenen Gästen von Sennelager nach Wiedenbrück und nach einem Frühstück im dortigen Hotel Müller ging es zurück nach Sennelager. Für die Fahrtgäste fand schließlich im Hotel „Zur Senne“ in Paderborn noch ein Festmahl zur Feier der Eröffnung statt.¹ Am 1. September begann dann mit der Aufnahme des öffentlichen Verkehrs mit täglich vier Zugpaaren die eigentliche Streckeneröffnung.² Damit hatte auch die Stadt Delbrück ihren Anschluss an das schon vorhandene Eisenbahnnetz bekommen, wobei festzustellen ist, dass die Eisenbahn das seinerzeit wichtigste Verkehrsmittel überhaupt war. Die Eisenbahn sollte die Region wirtschaftlich erschließen und den Wohlstand allgemein heben. Gleichwohl sollte die Ausführung der Eisenbahnstrecke auch militärische Bedürfnisse berücksichtigen.³ Der Truppenübungsplatz in Sennelager ist schließlich fast vor der Haustür. Geplant und gebaut wurde diese Eisenbahnstrecke aber nicht vom Staat, sondern von der privaten „Westfälischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft“ (WLE), die zuvor noch Warstein-Lippstädter Eisenbahn-Gesellschaft“ (ebenfalls WLE) hieß. Die Namensänderung wurde von der



So präsentierte sich der Bahnhof Delbrück im Jahr 1958 von der Gleisseite aus gesehen. In der Mitte ist das Empfangsgebäude, auf der rechten Seite der Güterschuppen und auf der linken Seite die Abortanlagen mit dem Stall.



Der Bahnhof Delbrück hatte am Gleis 2 eine Ladestraße mit einer Kante aus hochgestellten Packlagesteinen und einer Teerdecke. Im Jahr 1958 war diese noch gut erhalten, allerdings die Ladestraßenkante schon stark beschädigt.

Generalversammlung der WLE bereits am 12. März 1896 beschlossen, womit die Ausdehnung des Eisenbahnunternehmens auch namentlich erkennbar war.⁴ Die WLE betrieb in den nächsten Jahrzehnten die Sennebahn, die dabei gute und schlechte Zeiten hatte und sogar zwei Weltkriege überlebte. Auf der Sennebahn verkehrten

Personenzüge, Güterzüge, gemischte Züge und Triebwagen und das die ganze Zeit mit Ausnahme der Zeit vom 31. März 1945 bis 15. Juni 1945.⁵ Am 31. März 1958 fuhr jedoch der letzte Personenzug auf der Sennebahn.⁶ Die WLE und die damalige Deutsche Bundesbahn (DB) tauschten an diesem und dem folgenden Tag ihre Be-

triebsrechte auf ihren jeweiligen Bahnstrecken Beckum-Neubekum und Wiedenbrück-Sennelager. Eigentümer der Sennebahn und Inhaber der Konzession blieb aber die WLE. Die Sennebahn kam damit nur betrieblich zur DB, die aber sofort den Personenverkehr einstellte. Erste Stilllegungsabsichten gab es aber schon zur Zeit der WLE im Januar 1950. Kurz darauf entfielen die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Personenzüge. Die Strecke rutschte immer weiter unter die Grenze des wirtschaftlich noch Vertretbaren. In dem Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene zog die Schiene immer öfter nur noch den Kürzeren, d.h. immer mehr Kunden be-

Inhalt

Betriebsstilllegung

Dramatische Folgen für die Stadt Delbrück

Seite 2

HistoriKa25

Historische Karten für heimischen Raum jetzt digital erfasst

Seite 4

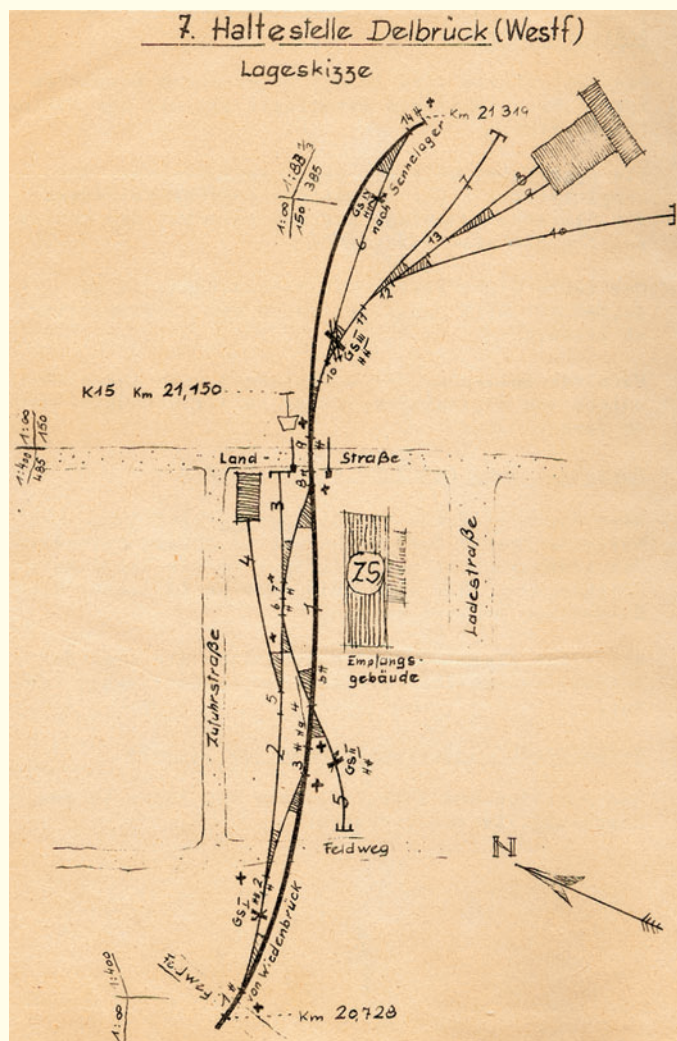
Impressum

Herausgeber: Bernhard Kößmeier, Stadtheimatspfleger Delbrück

Für namentlich gezeichnete Beiträge sind die Autoren verantwortlich.

Gesamtproduktion: Rehling GmbH
Graphischer Betrieb und Verlag,
Mastholter Straße 84,
33397 Rietberg.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucke, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers oder Autors.



Der Gleisplan des Bahnhofs Delbrück aus dem Jahr 1958 zeigt die große Bedeutung dieser Station für die Sennebahn. Der Bahnhof verfügte in diesem Jahr über 15 Weicheneinheiten und hatte zehn Gleise.

nutzten das Automobil für ihre Fahrten und immer mehr Güter wurden von den Lastkraftwagen auf der Straße transportiert. Am 16. November 1954 kam auf der Hauptversammlung der Aktionäre der WLE im Landeshaus in Münster der Vorschlag auf den Tisch, die Betriebsführung auf der Sennebahn gegen die Betriebsführung auf einer bestimmten Eisenbahnstrecke der DB, nämlich der Strecke Beckum - Neubeckum als anzustrebenden Lückenschluss innerhalb des WLE-Netzes, einzutauschen. Am 23. Februar 1955 teilte der Vorstand der WLE der Öffentlichkeit die Stilllegungsabsicht für die Sennebahn und den Abbau der Gleisanlagen zwischen Wiedenbrück und Sennelager mit. Aber

noch war es nicht so weit. Am 13.12. und am 16.12.1957 fanden Verhandlungen zwischen der WLE und der DB statt, um einen Rahmenvertrag zum geplanten Streckentausch abzuschließen, der schließlich am oben erwähnten Datum am 31. März bzw. 1. April 1958 erfolgte. Am 25. April 1958 unternahmen der WLE-Vorstand und der Vorstand des DB-Betriebsamtes Münster dazu eine gemeinsame Streckenbereisung auf der Sennebahn, um eine noch ausstehende Einigung über den materiellen Wert der Strecke Wiedenbrück - Sennelager zu erzielen.⁷

Bei dieser Streckenbereisung wurde zum Bahnhof Delbrück folgendes festgestellt: „Bahnhof Delbrück (Westf). Die Anlage

besteht aus dem Gleis 1 (Streckengleis) und den Ladegleisen 2-9 und dem Privatgleis 10. Die nutzbaren Längen betragen: Gleis 2 = 296 m, Gleis 3 = 30 m, Gleis 4 = 53 m, Gleis 5 = 50 m, Gleis 6 = 91 m, Gleis 7 = 85 m, Gleis 8 = 49 m, Gleis 9 = 49 m, Gleis 10 = 90 m. Der Bahnhof beginnt bei dem Einfahrsignal A in km 20,638 und endet bei dem Einfahrsignal B in km 21,384. Innerhalb des Bahnhofs sind 15 Weichen-Einheiten mit den anschließenden Gleisanlagen an das Streckengleis angeschlossen. An baulichen Anlagen sind vorhanden: 1 Empfangsgebäude mit Güterschuppen und Abortgebäude mit Stall in brauchbarem Unterhaltungszustand. 1 Ladestraße mit Kante aus hochgestellten Packlagesteinen und Teerdecke. 1 Kopframpe am Gleis 4. 1 Seitenrampe am Gleis 3. Auf der Rampe sind Viehboxen eingebaut. Die Anlage ist in brauchbarem Unterhaltungszustand. 1 Profillademaß aus Schienen am Gleis 2. 1 Gleiswaage für 30 t aus dem Jahre 1902 im Gleis 2. Das Mauerwerk ist gering zerstört und undicht. 1 Bahnsteigkante aus altbrauchbaren Bahnschwellen. Der Bahnsteig ist nicht befestigt. Die Kante hat noch eine Lebensdauer von etwa 8 Jahren. 1 Lokschuppen mit Kohlenbühne und elektr. Kohlenladekran an den Gleisanlagen 7, 8 und 9. 1 Wasserturm mit Brunnen und Wasserkran im Lokschuppen. 1 Gerätebude aus Holz. 1 Privatanschlußgleis 10 mit Weiche 12 der Fa. Levern. 1 Privatanschlußgleis 5 mit Weiche 4 b der Fa. Brenken/Molkerei. Auf der Westseite des Bahnhofs in Richtung Wiedenbrück befinden sich in km 20,695 und 20,875 technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Auf der Ostseite des Bahnhofs in Richtung Sennelager befindet sich in Kilometer 21,120 ein beschränkter Bahnübergang.“⁸

Die Bestandsaufnahme für den Vertrag - wie hier am Beispiel des Bahnhofs Delbrück - und

die eigentlichen Vertragsverhandlungen gestalteten sich - wie zu erwarten war - schwierig. Die DB verfolgte bei den Verhandlungen das Ziel, die Bahnanlagen so schlecht wie möglich zu reden, um später Gründe für Betriebseinschränkungen und Stilllegungen zu haben. Die WLE dagegen wollte sich nicht dem Vorwurf aussetzen, eine schrott-reife Strecke übergeben zu wollen und für die in Aussicht genommene Betriebsführung auf dem Streckenstück Beckum - Neubeckum doch noch Geld zahlen zu müssen. Doch das Ziel der WLE, einen unentgeltlichen Tausch der Betriebsrechte auf den Eisenbahnstrecken Wiedenbrück - Sennelager und Beckum - Neubeckum vertraglich zu fixieren, wurde trotz aller Widrigkeiten erreicht.⁹

Die DB hatte von Anfang an auf der Sennebahn nur eine Fortführung des anfänglich noch lukrativen Güterverkehrs im Sinn gehabt. Doch auch der Güterverkehr ging im Laufe der Jahrzehnte mehr und mehr zurück. Am 21. Mai 1966 wurde von der DB der Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt Delbrück-Sennelager eingestellt.¹⁰ 24 Jahre später, am 25. Mai 1990, verkehrte auch auf dem verbliebenen Streckenabschnitt Delbrück-Wiedenbrück der letzte Übergabegüterzug durch die DB. Zwei Tage später erfolgte die Rückgabe der Betriebsrechte und damit die Verantwortung für den Unterhalt der Strecke von der DB an die WLE. Die WLE hatte jedoch kein Interesse an der Fortführung des Betriebs, so dass sich ab dem 28. Mai 1990 eine formale Einstellung des Gesamtverkehrs ergab.¹¹ Die Strecke stand endgültig zur Disposition. Am 10. Juni 1992 begannen schließlich in Rietberg-Neuenkirchen die Abrissarbeiten vom Bahnübergang Westerwieher Straße ausgehend in Richtung Westerwiehe. Sie endeten am 31. Oktober 1993 am Bahnhof Rietberg-Neuenkirchen. Der ehemalige Schienenweg wurde darauf zu einem Fahrradweg



umgebaut. Am 29. Juli 1995 war die offizielle Eröffnung des Radweges zwischen den beiden Landesgartenschau geländen Rheda-Wiedenbrück und Pader-

born-Schloß Neuhaus. Das letzte Stück und damit der Lückenschluss des Landesgartenschau Radweges wurde am 2. Dezember 1996 zwischen der Senne-

brücke und dem Bahnübergang Bahnhofstraße in Rietberg der neuen Bestimmung als Fahrradweg übergeben.¹² Damit war die gesamte Eisenbahn-

strecke zwischen den Orten Wiedenbrück und Sennelager verschwunden und da wo einst das Dampfross fuhr, rollt heute der Drahtesel.

¹ Vgl. Strüber, Peter: Der „Senneblitz“ - Spuren einer Sekundärbahn. Eine Dokumentarreihe, Teil 2: Chronik, Rheda-Wiedenbrück 2001, S. 14 (Im Folgenden kurz: Strüber, Teil 2). Im Vergleich dazu schreibt Eckhoff, Achim: Drei Eisenbahnen im Kreis Wiedenbrück, in: 50 Jahre Heimatverein Rheda e.V. 1932-1982, hrsg. vom Heimatverein Rheda e.V., Rheda-Wiedenbrück 1982 (ohne Paginierung), dass das Festessen im Hotel Temme in Sennelager eingenommen worden sei. | ² Vgl. den Nachdruck des Fahrplans in: Stadtgespräch Rheda-Wiedenbrück, Ausgabe Mai 1984 | ³ Vgl. Stadtarchiv Rietberg, Registratur der Amtsverwaltung Rietberg, 19. Wege- und Brückenbauten, C 258: Eisenbahnprojekt Wiedenbrück - Sennelager | ⁴ Vgl. Strüber, Teil 2, S. 8 | ⁵ Vgl. ebd., S. 28. Am 31. März 1945 erfolgte die Einstellung des gesamten Zugverkehrs. Am 15. Juni erfolgte die Wiederaufnahme des Personenverkehrs und im September die Wiederaufnahme des Güterverkehrs. Vgl. ebd. | ⁶ Vgl. ebd., S. 31 | ⁷ Vgl. ebd., S. 28-31. Siehe zu den Verhandlungen besonders: Strüber, Peter: Der „Senneblitz“ - Spuren einer Sekundärbahn. Eine Dokumentarreihe, Teil 4: Die Übergabeverhandlungen von 1958, Rheda-Wiedenbrück 2004 (Im Folgenden kurz: Strüber, Teil 4). | ⁸ Strüber, Teil 4, S. 42-44 (Eine frühe maschinenschriftliche Version der Bestandsaufnahme durch die DB wurde von der WLE handschriftlich abgeändert. Diese Veränderungen wurden für das verwendete Zitat mit übernommen. Vgl. ebd.). Siehe dazu auch mit einigen weiteren Angaben Strüber, Peter: Der „Senneblitz“ - Spuren einer Sekundärbahn. Eine Dokumentarreihe, Teil 1: Streckenbeschreibung, Rheda-Wiedenbrück 2000, S. 11/12. | ⁹ Vgl. ebd. im Vorwort des Herausgebers | ¹⁰ Vgl. Truppenübungsplatz Senne: Zeitzeuge einer hundertjährigen Militärgeschichte. Chronik, Bilder, Dokumente. Im Auftrag des Vereins Freunde der Senne und des Truppenübungsplatzes Sennelager e.V. hrsg. von Uwe Piesczek, 2. verb. Aufl., Paderborn 1992, S. 619 | ¹¹ Vgl. Strüber, Teil 2, S. 37 | ¹² Vgl. ebd., S. 38-41

Fotos: Sammlung Dietmar Weber-Werning

Neue Materialien für Heimatforscher und Genealogen

Moderne Software: Historische Landkarten für den heimischen Raum liegen jetzt auf CD vor

von Manfred Köllner

Eine neue Software, die Historikern, Heimatforschern oder Genealogen völlig neue Möglichkeiten bietet, liegt endlich auch für den heimischen Bereich vor. Brandneu sind die Cds der Reihe HistoriKa25 mit den Kar-

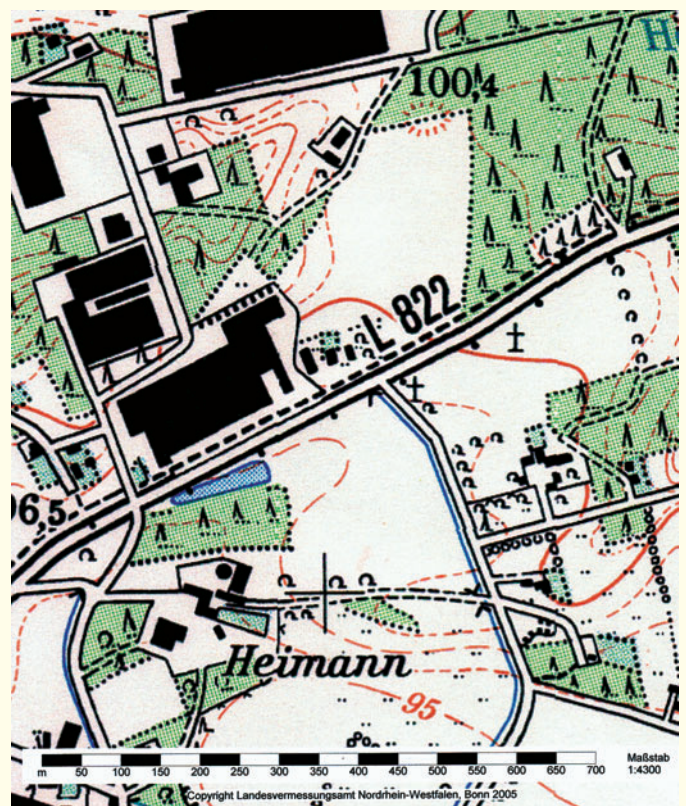
tenblättern Mastholte (mit Westenholz), Delbrück und Verl (mit Westerloh und Hövelhof) jetzt auf den Markt gekommen. Auf den CDs sind jeweils bis zu 15 topographische Karten des Landesvermessungsamtes im

Zeitraum zwischen 1837 bis 2001 im Maßstab 1 : 25.000, sowie mindestens eine entsprechende Luftbildkarte vorhanden. Durch eine neuartige Software ist es erstmals möglich, diverse Entwicklungsstadien ei-

ner Stadt, eines Dorfes oder einer Landschaft beginnend mit dem 19. Jahrhundert, durch einfaches neben- oder übereinanderlegen von diversen Zeitschnitten zu verfolgen. Am folgenden Beispiel wird der



Karten aus der Uraufnahme 1838 mit dem Hof Rellerheinhof.



Identischer Kartenausschnitt der topografischen Karte von 1996.



Eine anschauliche aktuelle Luftaufnahme der Hofstelle Rellerheinrich ist bei Google-Earth zu finden.

Nutzen der Software deutlich: Für einen amerikanischen Kunden sollte beispielsweise die genaue Lage eines Hofes ermittelt werden, auf dem seine Vorfahren lebten. Es handelte sich um den Rellerheinrich-Hof, der in der Uraufnahme von 1838 verzeichnet ist. In späteren Kartenaufnahmen taucht die Hofstelle nicht mehr namentlich auf. Sie ist wohl auch schon gegen Ende

des 19. Jahrhunderts zugrunde gegangen. Da nicht ganz sicher war, ob sich z.B. Wegführungen verändert hatten, war die Lokalisierung schwierig. Durch das nebeneinander und sogar übereinanderlegen einer heutigen Karte und der Karte von 1838 konnte die Stelle zweifelsfrei identifiziert werden. Durch die GPS-Funktion der Software konnten darüberhinaus die ge-



Alte Eichen und eine neu errichtete Scheune markieren die Stelle an der einst der Rellerheinrich-Hof stand.

nauen Koordinaten der Hofstelle ermittelt werden. Für den Kunden aus den USA ergibt das die Möglichkeit, sich die betreffende Stelle über Internet-Karten oder Google-Earth genauer anzusehen. Heute erinnern nun noch ein paar alte Eichen und eine neu errichtete Scheune an die Stelle, wo einst der Rellerheinrich-Hof stand. Die Eichen dürften aber ca. 400 Jahre alt

sein. Da der Hof vermutlich nach dem 30-jährigen Krieg entstanden ist, gehen sie möglicherweise noch auf den Hofgründer zurück. Seine Nachfahren in des USA waren begeistert.

Die CDs mit den topographischen Karten können über das Landesvermessungsamt, den Fachhandel oder über den Online-shop www.geneashop.de bezogen werden.

Aus der Region liegen nun folgende Karten vor:

Rietberg 4116
Verl 4117
Die Senne 4118
Mastholte 4216
Delbrück 4217
Paderborn 4218
Lippstadt 4316
Geseke 4317

Produktmerkmale:

Im Einzelnen bietet die HistoriKa25 folgende Funktionen:

- Direkter Vergleich von zwei Fortführungsständen über ein zweigeteiltes Kartenfenster
- Direkter Vergleich von unterschiedlichen Fortführungsständen durch übereinander legen einer freiwählbaren Anzahl von Zeitschnitten
- Auswahl verschiedener Fortführungsstände und Koordinatensysteme
- Anzeige von Koordinatenwerten der aktuellen Cursor-Position
- Vergrößern und Verkleinern des Kartenausschnittes durch die Zoom-Funktion
- Kopplung von zwei Kartenfenstern (parallele Aktion in verschiedenen Fenstern)

- Abspeichern und Laden von Overlays
- Dimmen des Kartenbildes, um z.B. Overlays hervorheben zu können
- Messen von Entfernungen und Strecken
- Anbindung eines GPS-Empfängers und Anzeige des Standpunktes am Bildschirm
- Drucken von Kartenausschnitten mit oder ohne Overlay bis zu einer Größe von DIN A3-Format

Nutzungsmöglichkeiten:

- Dokumentation einer Zeitreihe/Stadtentwicklung
- Umweltschutz/Renaturierung
- Archäologische Untersuchungen
- Ahnenforschung
- Geschenk

Systemanforderungen:

- Intel-kompatibler CPU (mindestens Pentium 1)
- Mindestens 64 MB Arbeitsspeicher
- CD-ROM-Laufwerk (ISO 9660)
- Grafikkarte mit 256 Farben oder High Color (16 Bit)
Empfohlen: True Color (24 oder 32 Bit) Die Anforderungen als Betriebssystem erfüllen Windows 98, Windows ME, Windows NT 4.0, Windows 2000 und Windows XP