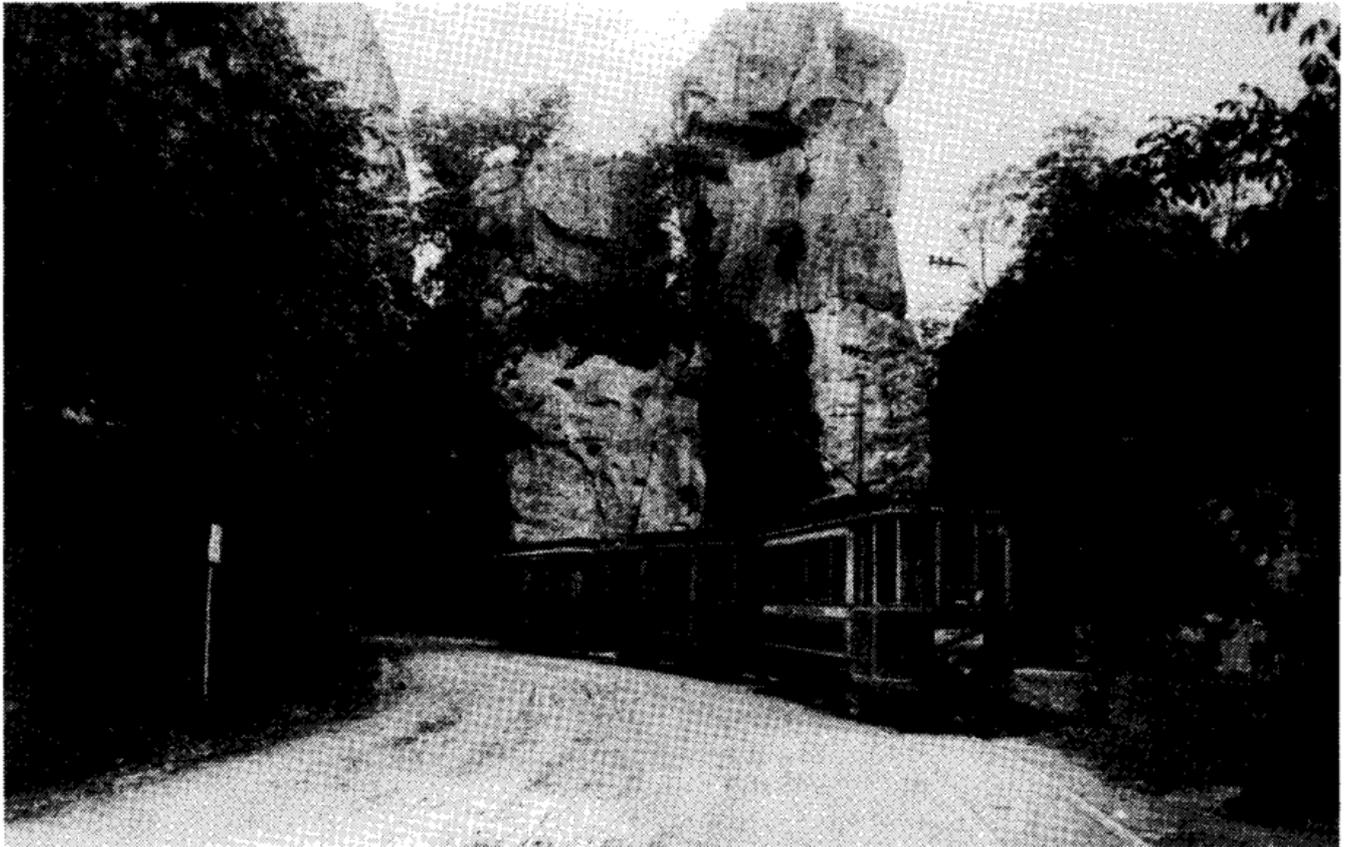




UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Zur Geschichte der Paderborner Straßenbahn

Mit der »Schnatterbahn« durch's Paderborner Land



Durchfahrt Externsteine, nach 1912

(Quelle: Stadtarchiv Paderborn, Zgg. 23/1079)

63 Jahre lang rumpelten sie durch die Straßen Paderborns und die nähere Umgebung - heute erinnert nichts mehr an die Paderborner Straßenbahn. MARTIN MODLER hat sich mit der Geschichte dieses Nahverkehrsmittels beschäftigt und vor Mitgliedern unseres Vereins einen interessanten Vortrag zu diesem Thema gehalten. Lesen Sie im folgenden, wie und warum das Paderborner Straßenbahnnetz entstand. Im zweiten Teil (im nächsten Mitteilungsblatt) wird Herr Modler den allmählichen Niedergang dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels beschreiben. Die Fotos zu diesem Artikel stellte uns das Stadtarchiv Paderborn zur Verfügung.

Zur Deckung der "Mobilitätswünsche" des in Neuhaus, heute Schloß Neuhaus, stationierten 8. preuß. Husarenregiments eröffnete die "Westfälische Kleinbahnen AG" (WKAG) im Jahre 1900 die erste Straßenbahnlinie Paderborns. Sie verband die verschiedenen in Paderborn und Neuhaus stationierten Heeresteile und deren Verwaltungsstellen miteinander und

dem (damals einzigen) Paderborner Bahnhof auf einer Route, die es ihren Benutzern über die Haltestellen "Westerntor" und "Neuhäusertor" zusätzlich ermöglichte, jeden Winkel der Paderborner Innenstadt bequem zu Fuß zu erreichen.

Der Bau der Straßenbahn erwies sich

bald als ein richtiger Entschluß, da diese Linie 1 nicht nur von den Husaren, sondern auch von den Paderborner Bürgern rege genutzt wurde. Sie erkannten in ihr schnell die Möglichkeit zu einem bequemen Ausflug ins "Grüne", so daß die Verlängerung der Strecke Paderborn - Neuhaus bis zur Haltestelle am Truppenübungsplatz in Sennelager - am 16. Mai 1901 - auf allgemeine Zustimmung traf.

Der Zuspruch, den diese Straßenbahn¹⁾ fand - im halbstündigen Rhythmus für 30 Pfennige Paderborn - Neuhaus - Sennelager und zurück - war so enorm, daß bereits 1909 eine Modernisierung und Vergrößerung des bisherigen, aus 8 Triebwagen mit insgesamt je drei offenen Sommer- und je drei geschlossenen Winterbeiwagen bestehenden Fuhrparks notwendig wurde.

Hierbei beschloß die mittlerweile aus der in den Besitz der "Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke AG" (RWE) gelangten WKAG hervorgegangene "Paderborner Elektrizitätswerk und Straßenbahn AG" (PESAG), den Aufbau eines innerstädtischen Verkehrsnetzes nur sekundär zu betreiben und ihre gesamte Energie in erster Linie der Erschließung des Paderborner Umlandes durch ein Überland-Straßenbahnnetz zukommen zu lassen.

Dieser Beschluß basierte auf den guten Erfahrungen mit dem Ausbau der Linie Paderborn - Neuhaus um die Strecke nach Sennelager und der Tatsache, daß die damalige Ausdehnung Paderborns den Betrieb eines innerstädtischen Straßenbahnnetzes noch

nicht zwingend einsichtig werden ließ.

Unterstützt wurde diese Entscheidung der PESAG zusätzlich durch die im Paderborner Raum ansässige Gastronomie, die in ihrer damit verbundenen Entdeckung als Ausflugsziel der Paderborner eine für sie lukrative Chance sah. Ebenso befürworteten die Paderborner Händler und Gewerbetreibenden ein Überland-Straßenbahn, da sie sich von der "Sogwirkung" Paderborns als Zentrum des geplanten Straßenbahnnetzes auf die umliegenden Dörfer neue Perspektiven für ihre Geschäfte erhofften.

Im April 1911 erfolgte daher die Aufnahme des Linienverkehrs von Paderborn - über Bad Lippspringe - nach Schlangen, der bereits 1912 um die Haltestellen Kohlstädt und Externsteine bis zum Bahnhof Horn/Bad Meinberg verlängert wurde.

1913 wurde dann als vorerst letzte neue Linie die Strecke Paderborn - Elsen in Betrieb genommen. Den Bau weiterer Strecken verhinderte anschließend der Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Nach dem Ersten Weltkrieg erwarb die PESAG die Detmolder Straßenbahn der "Lippischen Elektrizitäts Aktiengesellschaft" (LEAG) und verband diese beiden Straßenbahnnetze durch den Ausbau der Linie Paderborn - Horn - Detmold.

Darüber hinausgehende Vorhaben, wie z.B. eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Richtung Salzkotten, konnten trotz der hohen Zahl an beförderten Personen, aufgrund der marktwirtschaftlich schwierigen Lage

1) Für Nachweise und über das Dargestellte hinausgehende Informationen zur Geschichte der Paderborner Straßenbahn vgl. folgende Arbeiten: I. Von der Elektrischen zum Allelektrischen, hrsg. von der PESAG Aktiengesellschaft anlässlich ihres 75-jährigen Bestehens 1984, Paderborn 1984; II. B. Frisch-Linnhoff, M. Modler: Die Straßenbahn - Wiederaufbau auf Zeit, in: Paderborn 1945 - 1955, Zerstörung und Wiederaufbau, hrsg. von der Stadt Paderborn und der Universität-Gesamthochschule Paderborn, Paderborn 1988; III. D. Höltge: Die Geschichte des Verkehrsbetriebes der PESAG, in: Der Stadtverkehr, Fachzeitschrift für den öffentlichen Stadtlinienverkehr, Sonderdruck aus den Heften 8 und 9 (1973); IV. W. Menninghaus: Straßenbahnen in Lippe-Detmold und im Paderborner Land, Lübecke 1987.

in der Inflationszeit der Weimarer Republik und dem Widerstand der Reichsbahndirektion in Kassel gegen die Konkurrenz einer Überland-Strassenbahn, nicht durchgeführt werden. Insgesamt umfaßte das Netz der Strassenbahn Ende der 20er-Jahre folgende Linien:

- a) vom Paderborner Hauptbahnhof ausgehend über Neuhaus nach Sennelager und über Marienloh nach Bad Lippespringe - Schlangen - Detmold, sowie die Linie nach Elsen, und
- b) vom Detmolder Bahnhof ausgehend nach Hiddesen, Bad Meinberg, Berlebeck, Pivitsheide und die Strecke Horn - Blomberg.

beeindruckend - im Winter kalt und abenteuerlich - ließen häufige Unterbrechungen der Fahrt zur Überwindung von Hindernissen, wie zum Beispiel die Lippebrücke in Neuhaus, die von den Fahrgästen wegen ihrer geringen Traglast zu Fuß überquert werden mußte, oder die Beseitigung von Schneeverwehungen im Winter, bei denen die Fahrgäste oft selbst Hand anlegten, ein Klima solidarischer Schicksalsverbundenheit aufkommen. Diese "verklärende" Rückschau umfaßt aber nicht die ganze Realität. Gerade im Winter ließen die nur mit einem kleinen "Kanonenofen" beheizbaren Wagen und vereiste oder blok-

| 1908 Sommer-Fahrplan 1908 | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|--|------|------|--|-------|-------|--|-------|-------|--|--|--|
| Elektrische Straßenbahn Paderborn-Neuhaus-Senne. | | | | | | | | | | | | | | |
| Tarif. | | | | | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrpreise. | | | Zweifache Fahrpreise. | | | Nachtfahrpreise. | | | Fahrpreise von Landstedt aus. | | | | | |
| <p>Zwischen 10 bis 19 Uhr. Paderborn Hauptb. - Neuhaus Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Sennelager Markt. 1.50 Paderborn Hauptb. - Marienloh Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Schlangen Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Detmold Markt. 1.00</p> | | | <p>Zwischen 10 bis 19 Uhr. Paderborn Hauptb. - Neuhaus Markt. 2.00 Paderborn Hauptb. - Sennelager Markt. 3.00 Paderborn Hauptb. - Marienloh Markt. 2.00 Paderborn Hauptb. - Schlangen Markt. 2.00 Paderborn Hauptb. - Detmold Markt. 2.00</p> | | | <p>Zwischen 10 bis 19 Uhr. Paderborn Hauptb. - Neuhaus Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Sennelager Markt. 1.50 Paderborn Hauptb. - Marienloh Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Schlangen Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Detmold Markt. 1.00</p> | | | <p>Zwischen 10 bis 19 Uhr. Paderborn Hauptb. - Neuhaus Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Sennelager Markt. 1.50 Paderborn Hauptb. - Marienloh Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Schlangen Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Detmold Markt. 1.00</p> | | | <p>Zwischen 10 bis 19 Uhr. Paderborn Hauptb. - Neuhaus Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Sennelager Markt. 1.50 Paderborn Hauptb. - Marienloh Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Schlangen Markt. 1.00 Paderborn Hauptb. - Detmold Markt. 1.00</p> | | |
| Paderborn Hpt. Abfahrt | 7:00 | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 9:00 | 9:30 | 10:00 | 10:30 | 11:00 | 11:30 | 12:00 | | | |
| Neuhaus Markt | | | | | | | | | | | | | | |
| Sennelager Markt | | | | | | | | | | | | | | |
| Marienloh Markt | | | | | | | | | | | | | | |
| Schlangen Markt | | | | | | | | | | | | | | |
| Detmold Markt | | | | | | | | | | | | | | |
| Landstedt Markt | | | | | | | | | | | | | | |

Da zu dieser Zeit - insbesondere an Markttagen - von den Fahrgästen oftmals Kleintiere und Federvieh aller Art mitgeführt wurden, erlangte die Strassenbahn bald Ruhm als "Schnatterbahn", womit in der Presse aber auch auf die kommunikative Funktion der "Elektrischen" hingewiesen wurde. Mit Geschwindigkeiten von nur 30 - 40 km pro Stunde auf den Überlandstrecken ließ es die Strassenbahn, trotz der dadurch entstehenden langen Fahrzeiten, nicht zu, daß sich die Fahrgäste langweilten: im Sommer romantisch angenehm im offenen Sommerwagen und landschaftlich

kierte Gleisanlagen die Arbeit für die Strassenbahner auf den Überlandstrecken zu einem schweren und auch gefährlichen Dienst werden. Der vor allem im Detmolder Raum betriebene Gütertransport durch die Strassenbahn (Kohle, Holz, Lebensmittel) - transportiert wurden ganze Fuhrwerke, die an ihren Bestimmungsarten von Pferden abgeholt und weitertransportiert werden konnten - bestand aus einer Romantik fernstehenden Arbeit.

(Fortsetzung im nächsten Mitteilungsblatt)