

Die Glocke

Als der „Senneblitz“ durch Rietberg fuhr

Von [Reinhard Hochstetter](#),

04.11.2025 | 16:26 Uhr

Die 13. Folge unserer Serie „Kleine Stadt - Große Geschichte(n)“ erweckt die Zeit zum Leben, in der durch Rietberg noch die Züge rollten.



Mehr als 100 Jahre ist es her, dass durch Rietberg die Züge rollten. Die historische Aufnahme entstand um 1930 und zeigt eine Dampflok am Bahnhof Rietberg-Neuenkirchen. Die Bürger nannten die Bahn „Senneblitz“, später „Pengelanton“. Fotos: privat

Rietberg (gl) - Es war einmal ein Bahnhof Rietberg-Neuenkirchen: 1883 wurde die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) in Lippstadt gegründet – es gibt sie heute noch. Damals wurde sie beauftragt, eine neue Bahnstrecke von Wiedenbrück nach Sennelager zu bauen und bekam 1899 die Konzession dafür von König Wilhelm von Preußen und Fürst von Hohenlohe.

Zur Eröffnung ein Festessen

Bereits 1902 fuhr der erste Zug der Sennebahn nach nur drei Jahren Planung und Bauzeit – heute unvorstellbar. Zur Eröffnung gab es einen Sonderzug, für den man eine Teilnehmerkarte für drei Reichsmark erwerben konnte inklusive eines Festessens – „Reiseanzug erwünscht“, hieß es. Eine normale Fahrt kostete 30 Pfennig.

Einen Tag nach Eröffnung der Bahnstrecke wurde konsequenterweise die Postkutschenfahrt von Rietberg nach Wiedenbrück eingestellt. Die Schnelligkeit des Schienenbaus hing auch damit zusammen, dass in Sennelager Truppen stationiert waren, die zwar über Pferde, aber nicht über motorisierte Fahrzeuge verfügten, so dass sie ohne Zugesbindung kaum beweglich waren. In diesen drei Jahren wurde auch das Bahnhofsgebäude in Rietberg errichtet. Es war ein Standardbau, der an vielen Orten gleichartig errichtet wurde. Auch das sparte Zeit und Kosten. Es gab die Auflage, dass der Bau innerhalb von neun Monaten fertig sein musste. Der Bahnhof hieß zunächst „Rietberg“, wurde aber wegen Beschwerden Neuenkirchener Kaufleute bald in „Bahnhof Rietberg-Neuenkirchen“ umbenannt.

Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern

Die Bevölkerung nannte die Bahn „Senneblitz“, vielleicht anfangs nicht einmal ironisch wegen der Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern. Noch bekannter wurde dann der Name „Pengelanton“, da wegen diverser Querwege ständig gebimmelt werden musste.

Es muss eine gemütliche Fahrt gewesen sein auf den insgesamt 32 Kilometern. Wenn ein Schüler verschlafen hatte, dann hielt der Zug auch noch nach der Abfahrt Richtung Wiedenbrück zwischen den Bahnschranken kurz zum Zusteigen an. Manchmal durfte auch jemand auf der Lokomotive mitfahren, was allerdings die Bahnaufsicht gar nicht gerne sah. Es gab Diskussionen, da bei einer Reise von Rheda nach Paderborn zweimal umgestiegen werden musste, nämlich in Wiedenbrück und Sennelager. Eine durchgehende Strecke wurde aber abgelehnt mit dem Argument „Überangebot von Arbeitskräften“.

Wirtschaft floriert um den Bahnhof



Das Rollfuhrunternehmen von Jakob Horstkemper transportierte die Waren von der Schiene bis zur Haustür.

Das Bild hat sich gewandelt: Früher war man den Fahrgästen beim Umsteigen behilflich, heute hilft niemand mehr. Damals umfasste der Bahnhof ein Empfangsgebäude, einen Güterschuppen, einen Abort und eine Waschstelle. Es gab je einen Wartesaal für die zweite und dritte Klasse, dazu kam eine Gleiswaage und bald auch eine Wirtschaft „Zum gehörnten Hasen“.

Die Bahnhofswirtschaft, die später auch den Wartesaal der dritten Klasse mit einbezog, existierte bis 1970. Dienstwohnungen, ein Schweinestall und weitere Schuppen führten zu weiteren An- und Aufbauten. 1908 wurde ein Fünf-Tonnen-Bockkran errichtet, den vor allem die Firma Kemper für ihre schweren Gussteile benötigte. Die Eisengießerei und das Elektrizitätswerk Kemper und Lonsberg hatten bereits 1902 ein Angebot über elektrischen Strom für den Bahnhof gemacht – äußerst modern für diese Zeit, denn kleinere Haltestellen wurden auch 1924 noch mit Petroleumlampen beleuchtet, die angezündet, gelöscht und gereinigt werden mussten.

1911 wurde Jakob Horstkemper zum „bahnamtlichen Rollfuhrmann“ ernannt und war damit für den Transport von Kohlen, Waren aller Art, Geflügel, Schweinen und mehr zuständig. Diese Konzession bestand bis 1970. Doch bereits 1958 fuhr der letzte reguläre Personenzug, die Strecke rechnete sich einfach nicht.

Nur noch Straßename erinnert an den Senneblitz

Jedoch gab es weiterhin Sonderfahrten, zum Beispiel durch die Museumseisenbahn Paderborn, zuletzt 1989. Als aber 1992 die Stadt Rheda-Wiedenbrück den Abbau der Gleise beschloss, war die Sennebahn nur noch Geschichte. Auf deren Pfaden führt heute ein Radweg entlang, der 1995 eingeweiht werden konnte und der bis zum Gartenschaugelände in Paderborn-Schloss Neuhaus führte. Endgültig fertig war der Radweg aber erst Ende 1996, Bauzeit also diesmal vier Jahre.

Das Bahnhofsgebäude in Rietberg wurde an die Firma Ebbert verkauft, die vorhatte, das Autohaus auf die andere Seite der Bahnhofstraße zu verlegen. Inzwischen ist aber nach dem Abbruch des Bahnhofs der Lidl-Markt dort errichtet worden. Außer dem Namen Bahnhofstraße erinnert nichts mehr an die bewegten Zeiten des „Pengelantons“.



Nur noch der Straßename erinnert heute an den alten Bahnhof. Das Foto stammt aus dem Jahr 1947.

Von **Reinhard Hochstetter**,
04.11.2025 | 16:26 Uhr