

Otto Plassmann · 1861—1932

Von Kurt Maue l

Julius, Konrad, Albert, Maria Otto Plassmann, geboren am 25. April 1861 in Arnsberg, Westfalen, war vom 11. Juni 1895 bis zum 11. Juni 1919 erster Bürgermeister, seit 1912 Oberbürgermeister der Stadt Paderborn. Als nach Ablauf seiner zweiten 12jährigen Wahlperiode im Jahre 1919 seine Wiederwahl nicht sicher stand, reichte er seinen Rücktritt ein¹. Für 2 Jahre trat er Mitte 1919 in die Dienste von Hugo Stinnes und war in Berlin tätig. 1921 wurde er in den Vorstand der Rheinisch-Westfälisches-Elektrizitätswerk AG Essen berufen. Er war als Leiter der Bahnabteilung bis 1926 in Düsseldorf, danach bis zu seinem Tode in Essen tätig². Er starb am 26. Juni 1932 in Emden auf der Rückreise von einer Erholungsreise auf die Nordseeinsel Juist.

Otto Plassmanns Eltern waren der damalige Staatsanwalt, später Rechtsanwalt und Notar, Justizrat Ernst Plassmann (1820–1876) und Otilie Plassmann, geborene Sommer (1829–1900). Die Großeltern (Vincenz Ernst Plassmann, 1784–1835, Eleonore Brunswick, 1786–1864) stammten väterlicherseits vom Gut Allehof in Küntrop bei Balve, wo bereits die Urgroßeltern (Johann Wilhelm Plassmann, 1743–1815 und Maria Magdalena Zumbroich, 1747–1817) und deren Eltern seit 1739 gelebt hatten. Die Großeltern mütterlicherseits (Johann Friedrich Josef Sommer, 1793–1856, Justizrat, Rechtsanwalt in Arnsberg, der »Westphalus Eremita«, und Clementine Schlinkert, 1805–1855) stammten beide aus Juristenfamilien, aus Kirchhundem väterlicherseits, aus Anröchte mütterlicherseits. Der Staatsanwalt Plassmann wurde im November 1861 im Wahlkreis Lippstadt, Arnsberg, Brilon in das Preußische Abgeordnetenhaus gewählt, dem sein älterer Bruder Johann Wilhelm seit 1849 angehörte. Beide waren Mitglieder der Fraktion des Zentrums, wie die 1852 entstandene Katholische Fraktion nun hieß. Sie zerbrach im Verfassungskonflikt. In den Oktoberwahlen 1863 verlor Ernst Plassmann sein Mandat. Er gehörte dann 1864 bis 1866 zum Kreis der Soester Konferenzen, auf denen westfälische konservative Katholiken über eine neue katholische Partei in Preußen berieten. Johann Wilhelm Plassmann wurde 1871 als Landarmendirektor der erste leitende Beamte der Provinzialverwaltung. Otto Plassmann war das vierte

¹ Brief vom 30. 3. 1919 an die Stadtverordneten-Versammlung. Wie alle folgenden Belege aus der Personalakte. Stadtarchiv Paderborn J 973.

² Heimatbote, Beilage zum Paderborner Anzeiger, Lippspringer Anzeiger, Neuhäuser u. Delbrücker Anzeiger, 5. Jg. (1933), Nr. 7; Frankfurter Zeitung 29. Juni 1932 Düsseldorf Nachrichten 28. Juni 1932; Rheinisch-Westfälische Zeitung Essen 2. Juli 1932.

von acht Kindern seiner Eltern³. Als er 4 Jahre alt war, verzog die Familie nach Hamm, wo der Vater bis zu seinem Tode 1876 den Beruf eines Rechtsanwalts (am dortigen Oberlandesgericht) und Notars ausübte. Otto Plassmann verbrachte seine ersten Schuljahre an der Rektoratsschule in Hamm. Danach bezog er das bischöfliche Gymnasium in Meppen, wo er 1877 die Reifeprüfung ablegte. Seine Eltern hatten ihn nach dort geschickt, weil es eine katholische Anstalt war. Seine Studien begann er mit Mathematik und Geschichte. Erst später wandte er sich dem Studium der Rechtswissenschaft zu. Er studierte in Leipzig, München und Bonn. Als Einjährig-Freiwilliger diente er beim Infanterieregiment König Nr. 1 in München. Reserveoffizier wurde er beim Infanterieregiment 130 in Metz⁴. 1883 begann er seine juristische Laufbahn als Referendar und am 17. 10. 1887 bestand er die 2. juristische Staatsprüfung. Ein halbes Jahr war er zunächst als Assessor am Amtsgericht in Balve tätig, um im Frühjahr 1888 in die Dienste der Stadt Münster zu treten. »Am 1. Oktober 1888 wurde ich besoldeter Hilfsarbeiter des Magistrats der Stadt Münster und am 16. April 1890 besoldeter 2. Beigeordneter daselbst.«⁵ Es war nicht die Regel, eher die Ausnahme, daß Otto Plassmann als Gerichtsassessor in den Kommunaldienst ging. Für diesen entschieden sich meist in der Verwaltung ausgebildete Juristen. In Münster blieb Plassmann insgesamt 7 Jahre.

Die Stelle des ersten Bürgermeisters in Paderborn war nach dem Tode des Bürgermeisters Frankenberg 1894 erledigt. Die Stadt Paderborn bittet um Neubesetzung gem. § 64 Abs. 3 der Städteordnung. Bevor es zu der Ausschreibung kommt, beschließt der Magistrat der Stadt Paderborn, daß die Festsetzung von Gehalt und Anstellungsbedingungen des neu anzustellenden ersten Bürgermeisters Sache der Stadtverordnetenversammlung sind⁶. Der Magistrat beschließt, bei den Nachbarstädten Erkundigungen über die Anstellungsbedingungen und die Gehälter der Bürgermeister einzuholen. Gefragt wird in Hamm, Siegen, Minden, Hildesheim, Arnsberg, Soest. Der Bezirksausschuß Minden bestätigte gemäß dem Vorschlag der Stadt, daß das Dienst Einkommen 5 500 Mark pensionsfähiges Gehalt und dazu 500 Mark nichtpensionsfähige Repräsentationszulage betragen solle⁷. Die Stelle wird daraufhin im Deutschen Gemeindeanzeiger ausgeschrieben durch den Stadtverordnetenvorsteher Vüllers. Verlangt wird die Qualifikation zum

³ Plassmann'sche Familien-Nachrichten III. Reihe, Heft 6, April 1931, S. 89 bis 100. Zu Ernst Plassmann: Clemens Plassmann, Ahnen und Enkel des Astronomen Joseph Plassmann, 1959, auch: ders., Heinrich Sommer, Krefeld 1951, S. 74, Friedrich Gerhard Hohmann, Die Soester Konferenzen 1864–66, WZ 114, 1964, S. 305 f. Zu Sommer: Wilhelm Schulte, Westfälische Köpfe, Münster 1976, S. 307 f.

⁴ 1900 wurde er als Leutnant der Reserve verabschiedet und der Landwehr zugewiesen. Lebenslaufentwurf v. 22. Juli 1903. Akten des Magistrats Paderborn, s. Anm. 1.

⁵ a. a. O.

⁶ Beschluß des Magistrats v. 27. 11. 1894, s. Anm. 1.

⁷ Brief vom 31. 12. 1894, s. Anm. 1.

höheren Justiz- oder Verwaltungsdienst⁸. Es melden sich 24 Bewerber. Otto Plassmanns Bewerbung ist kurz gehalten. Er schreibt: »Die Bewerbung erfolgt unter der Voraussetzung, daß die Stadtverordneten-Versammlung die Bereitwilligkeit bekunde, alsbald nach der Einführung in das Amt die seither beschlossenen Anstellungs-Bedingungen dahin zu ändern, daß 1. das Gehalt um 1 500 Mark erhöht werde, 2. im Falle einer Pensionierung meine Dienstzeit als Beigeordneter der Stadt Münster anzurechnen«⁹. Es heißt weiter: »Die Gründe, welche mich veranlassen, meine Bewerbung von der sicheren Aussicht auf eine Erhöhung des Gehaltes abhängig zu machen, habe ich einem Mitgliede des dortigen Magistrats mündlich mitgeteilt. Sollte die oben erwähnte Voraussetzung nicht zutreffen, so bitte ich, meine Bewerbung als nicht geschehen zu betrachten«. Er unterschreibt Otto Plassmann, Gerichts-Assessor aD, Beigeordneter der Stadt Münster¹⁰. Plassmann war also nicht, wie die Mehrzahl der Bewerber, für den höheren Verwaltungsdienst ausgebildet, sondern für das Richteramt. Dies hat bereits nach wenigen Jahren bei seiner Mitgliedschaft im Bezirksausschuß bei der kgl. preussischen Regierung in Minden wesentliche Bedeutung. Er hatte dort eine echte Richterfunktion. Die Verwaltungsgerichtsbarkeit wurde in dieser Zeit durch die Stadt- und Kreisausschüsse, die Bezirksausschüsse und letztinstanzlich durch das Oberverwaltungsgericht in Berlin ausgeübt.

In der Stadtverordnetenversammlung vom 13. März 1895 wird Otto Plassmann mit 11 von abgegebenen 18 Stimmen zum Bürgermeister auf 12jährige Amtsdauer gewählt¹¹. In einem Schreiben der Stadt Paderborn an die Regierung in Minden wird mitgeteilt: »Der Gewählte ist durchaus patriotisch gesinnt und loyal und seit dem 16. April 1890 Beigeordneter der Stadt Münster/Westfalen«¹². Mit Schreiben vom 15. 3. 1895 wird Plassmann seine Wahl mitgeteilt, mit Schreiben vom 19. 3. 1895 nimmt er die Wahl an¹³. Ein gleichlautendes Schreiben richtet er auch an den Stadtverordnetenvorsteher Vüllers. Die Königliche Bestätigung der Wahl trägt das Datum vom 13. Mai 1895¹⁴. Die Einführung in das Amt erfolgt am 11. Juni des gleichen Jahres¹⁵. Die Stadt setzt entsprechend der Forderung Plassmanns das Gehalt auf 7 500 Mark pro Jahr fest¹⁶. Darüber beschwert sich der Bezirksausschuß Minden¹⁷. Die Stadt Paderborn weist jedoch darauf hin, daß Plassmann die Bedingung eines Gehaltes in dieser Höhe gestellt habe, und daraufhin bestätigt der Vorsitzende des Bezirksausschusses das

⁸ Band XXXIV v. 26. 1. 1895.

⁹ Seit dem 16. 4. 1890. Bewerbung Otto Plassmann vom 15. 2. 1895, s. Anm. 1.

¹⁰ Bewerbung Otto Plassmann 1895, s. Anm. 1.

¹¹ Brief des Magistrats an O. Plassmann v. 15. 3. 1895, s. Anm. 1.

¹² Brief der Stadt an die Regierung in Minden v. 22. 3. 1895, s. Anm. 1.

¹³ Brief O. Plassmann vom 19. 3. 1895 an den Magistrat zu Paderborn, s. Anm. 1.

¹⁴ Abschrift der kgl. Bestätigung durch den Minister des Innern im Stadtarchiv Paderborn, s. Anm. 1.

¹⁵ S. Anm. 1.

¹⁶ Mitteilung vom 11. 7. 1895, s. Anm. 1.

¹⁷ Schreiben an die Stadt Paderborn vom 1. 8. 1895, s. Anm. 1.

Jahresgehalt in Höhe von 7 500 Mark¹⁸. Mit dem Amt des Bürgermeisters ist auch eine Wahl in dem Bezirksausschuß des Regierungsbezirks Minden verbunden. Sie erfolgt mit Wirkung vom 1. Januar 1896 für 6 Jahre zunächst als stellvertretendes Mitglied¹⁹. Der Kreistag des Kreises Paderborn, dem Plassmann kraft Amtes ebenfalls angehört, beschließt in seiner Sitzung vom 26. November 1896, ihn als Vertreter des Kreises in das Kuratorium des Landeshospitals zu wählen²⁰. Nach Eingang der erforderlichen Bestätigung durch den Regierungspräsidenten in Minden wird auch diese Berufung vollzogen. Die Stadtverordneten-Versammlung beschließt dann am 8. Januar 1897 den Magistrat zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, daß die Geschäfte der Polizeiverwaltung wieder in die Hände des Bürgermeisters gelangen, wie es im allgemeinen die Regel sei in denjenigen Städten, in denen wie in Paderborn eine Königliche Polizeiverwaltung nicht existiert²¹. Aufgrund einer entsprechenden Verfügung erfolgt die Übernahme vom 17. März 1897 an. Der Beigeordnete Müller wird beauftragt, alle Angelegenheiten aus der Zeit vor diesem Termin abzuwickeln und als Stellvertreter des Bürgermeisters die Polizeibehörde in allen Fällen zu vertreten, in denen der Bürgermeister verhindert ist²².

Otto Plassmann hat sich, wie schon sein Amtsvoränger, für den gewerblichen Aufschwung der damals 19 000 Einwohner zählenden Stadt Paderborn und für die Verkehrserschließung des Paderborner Raumes sehr eingesetzt. Zahlreiche für die Stadt wichtige Anlagen wurden während seiner Amtszeit errichtet. 1897 legt er der Stadtverordneten-Versammlung eine Vorlage über den Neubau einer städtischen Gasanstalt auf der Rolandswiese vor und empfiehlt die Aufnahme einer Anleihe von 200 000 Mark zur teilweisen Deckung der Kosten des Neubaues²³. Die Stadtverordneten-Versammlung genehmigt den Entwurf und die Aufnahme der Anleihe und benutzt die Gelegenheit, dem Bürgermeister, der gerade ein Jahr im Amt ist und im 37. Lebensjahr steht, für die nach jeder Richtung hin auf das sorgfältigste ausgearbeitete Vorlage ihren Dank auszusprechen²⁴.

Otto Plassmann fand auch in seinem Privatleben bald enge und dauernde Beziehungen zu Paderborn. Als 70jähriger berichtet er rückschauend in seiner Dankesrede zur Verleihung der Ehrenbürgerschaft der Stadt Paderborn, daß er 1876 als junger Mann zum ersten Male in Paderborn gewesen sei. Das erste Haus, das er beim Verlassen des Bahnhofes gesehen hätte, sei das Hesse'sche Haus gewesen, in dem kurz vorher seine spätere Frau

¹⁸ Brief vom 28. 8. 1895, s. Anm. 1.

¹⁹ Mitteilung des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen in Münster vom 19. 12. 1895, s. Anm. 1.

²⁰ Mitteilung über die Wahl, Annahme und Mitteilung über die Bestätigung durch den Regierungs-Präsidenten, s. Anm. 1.

²¹ Stadtverordnetenbeschuß vom 8. 1. 1897, s. Anm. 1.

²² Mitteilung Bürgermeister O. Plassmann vom 19. 3. 1897, s. Anm. 1.

²³ Stadtverordnetenbeschuß vom 29. Mai 1897, s. Anm. 1.

²⁴ Vermerk in der Personalakte O. Plassmann, s. Anm. 1.

Luise Hesse das Licht der Welt erblickte. Sein erster Weg habe ihn durch die Stadt am Rathaus vorbei zu Fuß nach Detmold und Blomberg geführt. Sein zweiter Besuch in der Stadt war dann 19 Jahre später am 13. März 1895 anlässlich seiner Vorstellung, nachdem er sich um die Bürgermeisterstelle beworben hatte. Es sei an diesem Tage noch voller Winter gewesen und der Schnee sei in seltener Höhe in den Straßen gelegen²⁵. Luise (Lilly) Hesse stammte aus einer alten Paderborner Familie. Ihr Urgroßvater Johann Jodokus Hesse vom Gretenhofe in Referinghausen (Hochsauerlandkreis) war 1740 nach Paderborn gezogen, dort Kaufmann und Stadtkämmerer geworden. Ihr Urgroßvater Heinrich Anton Hesse hatte 1798 das Haus Westernstraße 20 (Kaufhof) gebaut, dessen Fassade 1956 an der Ostseite des Domplatzes (Nr. 16) wieder aufgebaut wurde; er war 1802 Bürgermeister. Ihr Großvater Hermann Josef Hesse hatte zwei Söhne, von denen der ältere, Heinrich, von 1884 bis 1900 Zentrumsabgeordneter für Paderborn im Reichstage und im Abgeordnetenhaus war, der jüngere, Luises Vater Hermann Josef, einen Gutshof gegenüber dem Hauptbahnhof besaß und 1895 Kreisdeputierter, Vertreter des Landrates, wurde. Er war verheiratet mit einer Tochter des Ingenieurs Roderich Dullo, der das Paderborner Gaswerk gegründet hatte.

Heinrich Hesses Tochter Antonia war mit dem Landrat von Schleiden, Dr. Hermann von Schlechtendal, verheiratet. Als dieser 1904 vom Kreistag zum Landrate vorgeschlagen wurde, lehnte das Staatministerium, vor allem auf Drängen des Kultusministers Studt, Schlechtendals Versetzung nach Paderborn ab, da man dort einen evangelischen Informanten brauche und Schlechtendal wegen seiner verwandtschaftlichen und schwägerschaftlichen Beziehungen zu anderen Kreiseingesessenen nicht passe²⁶.

Luise Hesse war am 13. 9. 1876 in Paderborn geboren. Die Hochzeit fand am 16. Mai 1896 statt. Aus der Ehe gingen 6 Kinder hervor; der älteste Sohn Wilhelm, geboren 1897, fiel 1917 als junger Offizier in Frankreich^{26a}. Luise Plassmann ist am 25. Mai 1946 auf dem Allehof in Küntrop verstorben^{26a}.

Zu den wichtigsten Bauvorhaben der Stadt Paderborn in der Amtszeit Plassmanns zählt das Wasserwerk. Das gegen Anfang des 16. Jahrhunderts an der Pader errichtete Pumpwerk hatte lange Jahre und mit einigen Umbauten und Ausbauten ausgereicht. 1852 war der Beschluß zum Bau eines neuen Pumpwerks gefaßt worden. Doch erst 1888 erhielt die Stadt eine Hochdruckanlage mit zugehörigem Wasserrohrnetz. Damit waren die an

²⁵ Paderborner Anzeiger 29. April 1931; Westfälisches Volksblatt 29. April 1931.

²⁶ Paul Michels, Paderborner Inschriften, Wappen und Hausmarken, Studien und Quellen zur westfälischen Geschichte 1, Paderborn 1957, S. 254 f., Friedrich Gerhard Hohmann, Geschichte der Verwaltung des Kreises Paderborn, in: Landkreis Paderborn, Paderborn 1968, S. 64–70.

^{26a} Am 28. 4. 1917 am Aisne-Marne-Kanal bei Fort Brimont als Leutnant und Kompanieführer im Alter von 20 Jahren, Plassmann'sche Familien-Nachrichten III. Reihe, Heft 6, 1931, S. 98 ff.

mehreren Punkten der Stadt aufgestellten Kümpe für die Wasserversorgung nicht mehr erforderlich. Das Wasser, wie es von den meisten stadteigenen Wasserwerken zur Zeit der 80iger Jahre verwendet wurde, war häufig Oberflächenwasser. Nur seltener wurden Quellen aus dem Gebirge oder Grundwasserströme genutzt. Das Wasser war selten keimfrei, und Cholera- und Typhusbazillen bildeten eine ständige Gefahr für Epidemien. Nachdem in Paderborn fast jährlich Typhusfälle auftraten, die auf die schlechte Beschaffenheit des Trinkwassers zurückgeführt wurden, war die Stadt besonders daran interessiert, eine Entkeimungsanlage zu erhalten. Die Firma Siemens hatte sich schon vor der Mitte des Jahrhunderts mit dem Bau von Elektrolyse-Anlagen befaßt und Werner Siemens hatte 1857 einen Apparat zur Ozonerzeugung konstruiert. In der Form des Ozons O_3 ist der Sauerstoff weit aggressiver als der gewöhnliche Sauerstoff O_2 . Dies ließ sich an seiner bakterientötenden Wirkung erkennen. Das Ozon entsteht bei bestimmten chemischen Prozessen und unter dem Einfluß von ultravioletter Strahlung, vor allem in Gefolge elektrischer Entladungen durch die Luft. Es ist dazu kein direkter Funkenüberschlag notwendig, es genügt die dem Funken vorausgehende stille Entladung. Eine derartige Apparatur hatte Siemens & Halske als Versuchsanlage errichtet und vom Reichsgesundheitsamt prüfen lassen. Die Städte Paderborn und Wiesbaden interessierten sich für eine derartige Anlage erst auf wesentliches Betreiben des Bürgermeisters Otto Plassmann. Es wurden 4 Meter hohe Türme gebaut, in denen das Wasser der aufsteigenden Ozonluft entgegenrieselte und dadurch gereinigt wurde. Während die am 27. August 1902 in Betrieb gesetzte Anlage in Paderborn ein voller Erfolg wurde und wegen des steigenden Wasserbedarfs bereits 1908 durch zwei weitere Türme erweitert werden mußte, war die Anlage in Wiesbaden ein Fehlschlag (das Wasser in Wiesbaden ist stark eisenhaltig und es war nicht bekannt, daß das Eisen im Wasser durch das Ozon als brauner Niederschlag, also als braunes Eisenoxyd ausgefällt wird). Die Zeit der Ozon-Wasserwerke währte insgesamt nicht lange, denn der immer mehr steigende Verbrauch einerseits und die starke Verunreinigung der Wasserläufe, denen das Wasser entnommen wurde andererseits zwangen zum Bau von Grundwasserkraftwerken. Die Paderborner Ozonanlage war bis 1922 in Betrieb²⁷. Von da an wurde das Wasser mit Chlor entkeimt, ein weit billigeres Verfahren. Die Ozonanlage in Paderborn hat jahrelang großes Interesse der Verwaltungen anderer Städte auf sich gezogen.

Besondere Verdienste hat sich Otto Plassmann um die Verkehrsentwicklung und die Verkehrserschließung des Paderborner Raumes und der Stadt Paderborn erworben. Zwar lag die Stadt an den wichtigen Eisenbahnlinien Köln–Berlin und Mönchengladbach–Leipzig, aber der Gabelpunkt war nicht nach Paderborn, sondern nach Altenbeken gelegt worden. Plassmann wirkte

²⁷ Franz Schröder, Geschichte des Wasserwerks Paderborn; 450 Jahre öffentliche Wasserversorgung in Paderborn, Paderborn o. J. (1973).

nun wesentlich darauf hin, daß die Bahnlinien von Bielefeld nach Paderborn, von Brilon nach Paderborn und von Wiedenbrück zum Sennelager sowie nach Bad Lippspringe gebaut wurden. Dadurch konnte die Stadt Paderborn zum Mittelpunkt eines größeren Wirtschaftsgebietes werden. Im Zusammenhang damit steht die Einrichtung der beiden Bahnhöfe Paderborn-Nord und Kasseler Tor²⁸. Im Norden entstand durch den Bau ein für die Stadtentwicklung wichtiges Industriegebiet. Von großer Bedeutung für die Stadt Paderborn war der Entschluß der preußisch-hessischen Staatsbahnen, ein neues Ausbesserungswerk im ostwestfälischen Raum zu errichten. Entscheidend für die Wahl Paderborn als Standort des Werkes war das Angebot der Stadt, kostenlos ein großes Grundstück zur Verfügung zu stellen²⁹. Obwohl das Werk in Soest näher am Verkehrszentrum Ruhrgebiet gelegen hätte, fiel durch die Bereitstellung des Grundstückes die Wahl auf Paderborn. 1907 legte die Stadt zum Erwerb von etwa $\frac{2}{3}$ des 19 ha großen Grundstücks eine Anleihe von 230 000 Mark auf. Die Stadt erhielt das Geld von der Landesbank der Provinz Westfalen zu $4\frac{1}{10}\%$ ³⁰. Sie mußte außerdem die Kosten für die Zufahrtswege und den Bau der Gas- und Wasserleitungen tragen. In dem Auftrag an die Stadtverordneten-Versammlung schreibt Bürgermeister Otto Plassmann »Um den Bau einer neuen königlichen Wagenwerkstatt von mehr als 1 000 Arbeitern beim Nordbahnhof im Stadtgebiet zu ermöglichen, müssen wir für die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens und Veränderung der Wege pp 230 000 Mark aufwenden. Die Vorteile der neuen Anlage bestehen in der Mehrbeschäftigung der genannten Arbeiterzahl, der entsprechenden Steigerung des Geschäftsverkehrs und der Steuerkraft der Stadtgemeinde; sie sind dauernd«³¹. Die Entscheidung für den Bau des Werkes durch das zuständige Ministerium in Berlin fiel 1910. Neben Otto Plassmann hat sich um die Errichtung der Bahnanlagen und des Ausbesserungswerkes der in Paderborn geborene Ministerialdirektor im Verkehrsministerium in Berlin Geheimrat Hermann Kirchhoff hochverdient gemacht, den die Stadt 1908 zum Ehrenbürger ernannte³².

Von besonderer Bedeutung ist die Gründung der Paderborner Elektrizitätswerk und Straßenbahn AG (PESAG) im Jahre 1909, an der Otto Plassmann wesentlich beteiligt war. Die vorhandenen Eisenbahnverbindungen reichten nicht aus, um auch den Nahverkehr zu bedienen und zu fördern. Die PESAG ist aus 2 Gesellschaften entstanden, die beide die Aufgabe eines kombinierten Straßenbahn- und Elektrizitätswerksunternehmens hatten. In Paderborn selbst hatten bereits 1899 einige Bürger die Genehmigung zum Bau einer elektrischen Straßenbahn von Paderborn nach

²⁸ Paderborner Volksblatt 25. 4. 1931.

²⁹ 50 Jahre Bundesbahn-Ausbesserungswerk Paderborn, 1960, S. 15.

³⁰ Anm. 29, S. 15. Die Stadt mußte den größten Teil des Gebäudes aus Privatbesitz erwerben.

³¹ Anm. 29, S. 16.

³² Anm. 29, S. 17.

Schloß Neuhaus, der ehemals fürstbischöflichen Residenz, in dem eine große Garnison (preußisches Husarenregiment Nr. 8) stand, erworben. Die Träger der Konzession übertrugen diese auf die Westfälischen Kleinbahnen AG in Bochum, eine Tochtergesellschaft der Elektrizitätswerke AG Kummer & Co. in Dresden, die bereits die Straßenbahn Iserlohn–Letmathe–Hagen betrieb³³. Die Westfälische Kleinbahnen AG nahm den Bau der Bahn sofort in Angriff. Am 30. August 1900 konnte die 4,8 km lange Strecke von Paderborn nach Neuhaus eröffnet werden. Die Gesellschaft besaß ein Gleichstromwerk in Neuhaus, von dem aus die Straßenbahn mit Strom versorgt wurde. Gleichzeitig wurde elektrische Energie für den Licht- und Kraftbedarf der angrenzenden Einwohner und Betriebe abgegeben. Ein Jahr später wurde die Straßenbahn von Neuhaus bis zum Truppenübungsplatz Sennelager verlängert. Im Jahre 1906 erwirbt die Rheinisch-Westfälisches-Elektrizitätswerk AG in Essen die Aktienmehrheit der Westfälischen Kleinbahnen AG in Bochum und gewinnt damit Einfluß auf die Elektrizitätsversorgung und den Straßenbahnbetrieb sowohl in Paderborn als auch in Detmold, wo 1900 die Lippische Elektrizitäts AG (LEAG) mit Beteiligung von Kummer & Co. in Dresden gegründet worden war. Ähnlich wie in Paderborn wurde auch hier ein gemischtes Unternehmen für Straßenbahn und Elektrizitätsversorgung aufgebaut. Der jahrelang angestrebte und auch naheliegende Zusammenschluß der Unternehmen in Paderborn und Detmold wurde erst 1918 vollzogen³⁴. Nach der Übernahme der Mehrheit der Kleinbahn-Aktion durch das RWE trat dieses mit der Stadt Paderborn in Verbindung. Die Verhandlungen wurden seitens der Stadt durch den Bürgermeister Otto Plassmann, seitens des RWE durch den Aufsichtsratsvorsitzenden, Hugo Stinnes, und den Technischen Direktor des RWE, Goldenberg, geführt³⁵. 1909 wurde die Paderborner Elektrizitätswerk und Straßenbahn AG (PESAG) mit dem Sitz in Paderborn ins Leben gerufen. An dem Vertrag waren die Stadt, das RWE, der Provinzialverband Westfalen sowie die Herren Hugo Stinnes, Mülheim-Ruhr, und Ferdinand Schöningh, Paderborn, beteiligt. RWE und Stadt Paderborn erhielten 589 Aktien, die Provinz Westfalen 20 und die Herren Stinnes und Schöningh je eine Aktie. Für die Übernahme der vorhandenen Anlagen von der Westfälischen Kleinbahn AG sowie für den Bau einer eigenen Kraftzentrale in Paderborn und die Ausweitung des Stromnetzes sowie den Ausbau der Straßenbahn wurden Anleihen teils von der Landesbank der Provinz Westfalen in Münster, teils von der Stadtsparkasse und Kreissparkasse Paderborn aufgenommen. Bürgschaften für Übernahme und Betrieb der Anlagen und Benutzungs genehmigungen wur-

³³ 25 Jahre Paderborner Elektrizitätswerk und Straßenbahn AG, 1909–1934, Paderborn o. J. (1934), 51 S., hier S. 8; Wolfgang R. Reimann, Eckehard Frenz, Die Bahnen des RWE, Gräfelting 1975, S. 204–215, auch zum Folgenden.

³⁴ 25 Jahre, s. o. Anm. 33, S. 13 f.

³⁵ 25 Jahre, s. o. Anm. 33, S. 8 f.

den vertraglich festgelegt³⁶. Als Zweck des Unternehmens wird in der Satzung vom 9. 1. 1909 die Versorgung der Stadt Paderborn und ihrer Einwohner, der Gemeinde Neuhaus, des Sennelagers und seiner Einwohner mit elektrischer Energie für Licht, Kraft und andere Zwecke, die Übernahme und der Betrieb der vorhandenen und noch zu erbauenden Straßenbahn sowie die Versorgung angrenzender Orte oder Gemeinden mit elektrischer Energie bezeichnet³⁷. Die PESAG gilt in ihrer vertraglich so festgesetzten Form als eines der ersten Unternehmen, die in gemischtwirtschaftlicher Weise, d. h. unter Beteiligung öffentlich-rechtlicher Körperschaften und privater Gesellschafter gegründet und betrieben wurden. Mit dem Ausbau der Anlagen wurde sofort begonnen. Auf einem von der Stadt Paderborn zunächst gepachteten, später erworbenen Grundstück im Norden der Stadt am Tegelweg wurde ein Dampfkraftwerk, ein Verwaltungsgebäude und ein Straßenbahndepot errichtet. 1910 erfolgte die Inbetriebnahme der ersten beiden Dampfturbinen mit je 1 000 kW. Gleichzeitig wurde die alte Gleichstromzentrale in Neuhaus mit zusammen 320 PS stillgelegt. Die von der PESAG und damit auch von der Stadt Paderborn beabsichtigte Planung, die Stromversorgung über die vier Kreise Paderborn, Büren, Höxter und Warburg sowie auf einen Teil des Landes Lippe auszudehnen, scheiterte an anders gerichteten Vorstellungen der betreffenden Kreise. Die Stromversorgung der PESAG blieb auf den Kreis Paderborn, den südlichen Teil des Landes Lippe und einen Teil des Kreises Büren beschränkt. Entsprechend der gemischtwirtschaftlichen Unternehmensform wurden die im Versorgungsgebiet gelegenen Gemeinden und Gemeindeverbände nach und nach am Gesellschaftskapital beteiligt. Das RWE und die Stadt Paderborn verpflichteten sich 1911, aus ihrem Besitz PESAG-Aktien an den Kreis Paderborn und an Interessenten aus dem Lande Lippe abzutreten, sofern die Stromversorgung entsprechend ausgedehnt würde. Darauf kam es 1911 zu einem Vertrag mit der Stadt Horn in Lippe und der Stromversorgung durch die PESAG sowie zur Verlängerung der Straßenbahn, die bereits von Paderborn über Marienloh, Bad Lippspringe nach Schlangen bestand, weiter über Kohlstädt und die Externsteine bis Horn³⁸. Geplant wurde ein Weiterbau bis zum Bahnhof Horn-Bad Meinberg. Es wurde gleichzeitig geplant, die Straßenbahn bis Detmold weiterzubauen, sofern die Lippische Regierung hierzu die Genehmigung erteilen würde. Es kam jedoch erst nach dem Anschluß der Lippischen Elektrizitäts AG an die PESAG im Jahre 1918 zur Verwirklichung dieses Planes, 1920 wurde die Strecke bis Detmold eröffnet. 1911 aber übernahm der Kreis Paderborn vom RWE PESAG-Aktien und schloß einen Vertrag über die Stromversorgung des ganzen Kreises und seiner Gemeinden sowie über die Benutzung der entsprechenden Straßen des Kreises für den Ausbau der Straßenbahnen ab. 1912 wurde das Kraftwerk um eine dritte Turbinen-

³⁶ Rudolf Vogel, Otto Plassmann und die PESAG, Manuskript 1961. Dipl.-Ing. Rudolf Vogel war von 1921 bis 1928 Mitglied des Vorstandes der PESAG.

³⁷ 25 Jahre, s. o. Anm. 33, S. 9.

³⁸ Anm. 36, S. 6, siehe auch 25 Jahre, s. o. Anm. 33, S. 11 f.

anlage von 1 500 kW erweitert, gleichzeitig die Straßenbahn bis Horn in Betrieb genommen. Ein Jahr später wurde eine neue Linie von Paderborn nach Elsen eröffnet. Während des Krieges wurde der notwendige Ausbau der Stromnetze fortgesetzt und eine vierte Turbine von 3 000 kW aufgestellt sowie nach und nach eine Erneuerung der alten Kesselanlagen durch neue leistungsfähigere vorgenommen. Otto Plassmann gehörte als Vertreter der Stadt Paderborn von 1909 bis zu seinem Tode 1932 dem Aufsichtsrat der PESAG an, seit 1921 als Vorsitzender³⁹. Das Unternehmen blieb bis 1909 dividendenlos und warf dann bis 1922 steigende, danach bescheidene Dividende ab.

Otto Plassmanns erste Wahlperiode als Bürgermeister lief Ende 1906 ab. Der Stadtrat wählte ihn am 19. 12. 1906 für weitere 12 Jahre, gleichzeitig wurde sein Gehalt auf nunmehr 10 000 RM erhöht⁴⁰. Im Mai 1906 war er durch den Provinzialausschuß zum Mitglied des Bezirksausschusses in Minden gewählt worden, dem er bereits vorher als stellvertretendes Mitglied angehört hatte. 1907 erfolgt seine Wiederwahl zum Mitglied des Bezirksausschusses. 1913 wird er für die Zeit bis 1919 erneut in den Bezirksausschuß gewählt⁴¹. Aus Anlaß der 300-Jahr-Feier des Gymnasiums Theodorianum wurde Otto Plassmann am 6. August 1912 vom König von Preußen der Titel Oberbürgermeister verliehen. Der Oberpräsident der Provinz Westfalen, Prinz zu Ratibor und Corvey, Prinz zu Hohenlohe Schillingsfürst überreichte ihm in der Aula des Gymnasiums die Urkunde⁴². Am 14. Januar 1913 teilt Oberbürgermeister Otto Plassmann der Stadt mit, daß er sich um eine Stelle im Direktorium der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft beworben hat⁴³. Dieses in Darmstadt ansässige Unternehmen betrieb mehrere zum Teil größere Straßenbahnunternehmen, darunter die Essener Straßenbahn. Die Stadt Paderborn erhöht das Gehalt des Oberbürgermeisters auf nunmehr 14 000 Mark und Plassmann entschließt sich in Paderborn zu bleiben⁴⁴. Im gleichen Jahr wird er in den Vorstand des preußischen Städtetages gewählt. Dies ist für den bewährten Kommunalpolitiker eine besondere Auszeichnung. Im Jahre 1917 wird er auch in den Westfälischen Provinziallandtag gewählt⁴⁵. Über seine Wirksamkeit in diesem Gremium ist wenig bekanntgeworden. Plassmann unterlag als Reserveoffizier der Wehrüberwachung, andererseits hatte er auch während des Krieges die Verwaltung der Stadt zu leiten. Die Stadt teilte am 7. 9. 1914 der Wehrverwaltung mit, daß wegen der evtl. Notwendigkeit der Vertretung des Oberbürgermeisters bei Erkrankung des Stellvertreters, des Bürgermeisters Müller, für den Fall einer Einberufung Plassmanns oder der

³⁹ 25 Jahre, s. o. Anm. 33, S. 4 f.

⁴⁰ Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung v. 19. 12. 1906, s. Anm. 1.

⁴¹ Am 23. 10. 1907, s. Anm. 1.

⁴² S. Anm. 1.

⁴³ Mitteilung v. 14. 1. 1913, s. Anm. 1.

⁴⁴ Mitteilung v. 22. 1. 1913, s. Anm. 1.

⁴⁵ Vorstand des Preuß. Städtetages, Nr. 12 P, 18. 3. 1913; Landeshauptmann der Provinz Westfalen Nr. 1992, 20. 4. 1917, s. Anm. 1.

Übernahme eines militärischen Kommandos durch ihn, es für notwendig gehalten werde, einen Einsatz in der Nähe zu besorgen, z. B. in dem Sennelager oder in Paderborn. Zu einer Einberufung kommt es jedoch nicht⁴⁶. Plassmanns Bemühungen während des Krieges richten sich verstärkt auf die Versorgung der Stadt und der Bevölkerung mit den notwendigen Energien und Lebensmitteln. 1915 trat er dem Ausschuß der Hilfe für kriegsgefangene Deutsche bei, in dem er sich vor allem nach dem Tode seines ältesten Sohnes Wilhelm im Felde 1917 vor Verdun lange Jahre eingesetzt hat⁴⁷.

Das Kriegsende 1918 brachte auch für Paderborn eine schwierige Versorgungssituation und eine allgemeine Notlage. Wie in anderen Städten gab es in Paderborn einen Arbeiter- und Soldatenrat und darüber hinaus einen 78köpfigen Volksrat. Dieser kritisierte in seiner Sitzung vom 3. Dezember 1918 die Weigerung der Stadtverwaltung, besonders des Oberbürgermeisters, mit ihm zusammenzuarbeiten⁴⁸. Der Volksrat habe die bürgerliche Ordnung bis zur Regelung durch gesetzgebende Wahlen übernommen. Sein Zweck sei es, in Wahrung der Gleichberechtigung aller die Interessen der Bürgerschaft zu vertreten und seine Aufgabe sei es, alle Verwaltungszweige zu beaufsichtigen und zu überwachen. Insbesondere habe der Volksrat das Bewilligungsrecht zu Aufwendungen des Arbeitsausschusses und zu neuen Lasten von Stadt und Kreis. Der Volksrat hatte, wie er ausführte, seine Aufgabe in engster Anlehnung an den Soldatenrat im Interesse der Allgemeinheit der Stadt übernommen. Der Oberbürgermeister Plassmann, so führte der Referent Volksrat Frischemeyer aus, habe dem Beispiel anderer Bürgermeister, die sich den Volksräten und der neuen Zeit zur Verfügung stellten, nicht folgend dem Volksrat gegenüber eine feindselige Haltung eingenommen. Der Volksrat sei die von der Bürgerschaft gewählte Vertretung und habe sich in den Dienst der Allgemeinheit gestellt und das nicht nur, um mit zu raten, sondern auch um bestimmend einzugreifen. Wenn eine Stadtverwaltung die Wünsche der Bürgerschaft wirkungslos verhallen ließ, dann sei es die Stadtverwaltung von Paderborn gewesen. Oberbürgermeister Plassmann sähe es am liebsten, wenn alles im alten Gleise bliebe, er hoffe von Tag zu Tag, der alte Schlendrian könne wieder einsetzen. Der Redner machte dann dem Oberbürgermeister den Vorwurf, in der Kohlenfrage »durch Aufgabe des Bezuges auf dem Wasserwege die gegenwärtige Kohlennot mitverursacht zu haben«. Das aber gleiche Verrat⁴⁹. Auch der Vorsitzende des Volksrates teilt mit, daß der

⁴⁶ S. Anm. 1.

⁴⁷ Auch um den Volksbund »Deutsche Kriegsgräberfürsorge« hat Otto Plassmann sich sehr bemüht. Ansprache anlässlich des Jubiläums des Staatlichen Gymnasiums Theodorianum. Bericht über das Schuljahr 1926, Paderborn 1927, S. 43 bis 46.

⁴⁸ Westfälisches Volksblatt 4. 12. 1918. Hierzu neuerdings: Johann Adolf *Cobausz*, Die Novemberrevolution 1918/19 in Paderborn und das katholische Rätedenken, WZ 126/127, 1976/77, S. 387–438.

⁴⁹ Sitzung des Paderborner Volksrats vom 3. 12. 1918. Westfälisches Volksblatt 4. 12. 1918.

Oberbürgermeister zu einer Verständigung nicht bereit sei. In der Diskussion bleiben die Äußerungen nicht unwidersprochen. Dennoch stellt der Vorsitzende fest, daß der Oberbürgermeister bisher sich als Gegner des Volksrates erwiesen habe und der Volksrat alle Schritte tun müsse, um zu seinem Recht zu kommen⁵⁰.

Die Wirren der Revolution haben sich in Paderborn weniger stark ausgewirkt als an anderen Orten. Dennoch wurden auch dort die leitenden Vertreter der Stadt aufgefordert, sich zustimmend zu den Zielen der Revolution zu äußern. Es ist mehrfach berichtet worden, daß auch Otto Plassmann gezwungen worden sei, auf den Kump vor dem Rathaus zu steigen und von dort zu dem Volke zu sprechen. Wie inzwischen erwiesen ist, hat er zwar gesprochen, ist dabei jedoch nicht auf den Kump gestiegen⁵¹.

1919 lief Otto Plassmanns zweite Wahlperiode ab. Er war damit – eine ungewöhnlich lange Zeit – 24 Jahre lang an der Spitze der Stadtverwaltung Paderborns gewesen. Er war 58 Jahre alt. Die Mehrheitsverhältnisse in der Stadtverordneten-Versammlung hatten sich durch die Existenz des Volksrates verschoben. Es war Plassmann hinterbracht worden, daß nicht nur die neu zu besetzende Stelle des 2. Bürgermeisters ausgeschrieben werden sollte, sondern gleichzeitig auch die des 1. Bürgermeisters. Daraus schloß Plassmann nicht zu Unrecht, daß seine Wiederwahl, die er angenommen hätte, nicht sichergestellt sei. Er reichte daher am 3. März 1919 sein Rücktrittsgesuch ein. »Die geehrte Versammlung ersuche ich ergebenst, mich zum 11. 6. 1919 oder zu einem der Versammlung genehmen Zeitpunkte mit der gesetzlichen Pension in den Ruhestand versetzen zu wollen«⁵². Die Verwaltungs- und Finanzkommission beschloß, dem Gesuch stattzugeben und bat Plassmann, bis zur Einführung eines Nachfolgers die Geschäfte weiterzuführen⁵³. Am 5. 4. 1919 teilt der Stadtverordnetenvorsteher W. Peters Plassmann mit, das Gesuch um Pensionierung sei angenommen, er werde um Weiterführung der Geschäfte bis zur Einführung des Nachfolgers gebeten⁵⁴. Plassmann antwortet am 7. 4., er könne keine Verpflichtung übernehmen, weil er sich für eine neue Stelle freihalten müsse. Er sei jedoch gegen eine zu vereinbarende Vergütung bereit, die Geschäfte weiterzuführen⁵⁵. Otto Plassmann hat die Anschuldigungen gegen ihn und seine Amtsführung zurückgewiesen, aber er hat zu den offensichtlich falschen Anschuldigungen nicht öffentlich Stellung genommen. Er hat dagegen in einer

⁵⁰ S. Anm. 49.

⁵¹ Angabe von Prof. Wippermann, Sohn des Obermeisters der Tischlerinnung, der Zeuge war. Man hatte an einer Stange einen Hering (oder Kater?) aufgehängt und ein Schild dazu geschrieben: »Sorgst du nicht wie ein Vater, Dann hängst Du hier wie dieser Kater.« Baurat i. R. Michels bestätigt die Geschichte und fügt hinzu, man habe (nach Hörensagen) auch einen toten Hund an die Türklinke gehängt mit einem Zettel: »Der hat auch alles aufgefressen«.

⁵² 30. 3. 1919, s. Anm. 1. Westfälisches Volksblatt 1. 4. 1919.

⁵³ Schreiben vom 3. 4. 1919, s. Anm. 1.

⁵⁴ Schreiben vom 7. 4. 1919, s. Anm. 1.

⁵⁵ Aktennotiz Otto Plassmann vom 5. 12. 1918, s. Anm. 1.

Aktennotiz die wahren Sachverhalte niedergeschrieben und den Vermerk auch zur Veröffentlichung freigegeben, doch kam es nicht zu einer derartigen Veröffentlichung. In dem interessanten Bericht heißt es »In der Versammlung vom 3. Dezember d. J. hat ein Redner die Kohlenfrage angeschnitten und mir dabei den Vorwurf gemacht, durch Aufgabe des Wasserbezuges die heutige Kohlennot mit verursacht zu haben. Da es sich um eine wirtschaftliche Frage von großer Bedeutung für die Bürgerschaft handelt, so nehme ich gerne die Gelegenheit wahr, die Öffentlichkeit über dieselbe aufzuklären. Es ist erstaunlich, wie wenig Sachkenntnis dazu genügt, um in einer öffentlichen Versammlung über wirtschaftliche Fragen sich zu äußern, ebenso ist es erstaunlich, wie leichtfertig einzelne Bürger sich äußern, wenn eine Kritik der Selbstverwaltung der eigenen Stadt in Frage kommt. Der Paderborner Bürger wird erstaunt sein, daß er die Kohle auf dem Wasserwege beziehen soll, obwohl weder Alme noch Pader schiffbar sind. Und doch ist es so. Die Kohle wird vom Zechengeleise zum nächsten Kanalhafen oder Lippe-Hafen gefahren und dort auf einen Kahn umgeladen. Von dort wird sie zu Schiff nach Saerbeck geschleppt. In Saerbeck wird sie zum zweiten Male, und zwar auf die Teutoburger Waldeisenbahn umgeladen. Von Saerbeck gelangt sie über Gütersloh nach Paderborn. Dieser Eisenbahnweg Saerbeck–Paderborn ist nur um wenig kürzer als der direkte Weg von der Zeche nach Paderborn über Unna oder Welver. Mitunter wird auch die Kohle vom Hafen bei Hamm auf die Eisenbahn umgeladen. In diesem Falle ist der Wasserweg und der Bahnweg etwas kürzer als über Saerbeck, aber der Weg von Hamm nach Paderborn führt ebenso über den Bahnhof Soest, wie der direkte Weg von der Zeche nach Paderborn und ist auch nicht viel kürzer. Die Benutzung des Wasserweges erweist sich als eine furchtbare Verteuerung der Kohle für die Paderborner Verbraucherkreise. Das doppelte Umladen der Kohle macht große Unkosten, verschlechtert die Qualität und hat Verluste zur Folge. Die zweimalige Benutzung der Eisenbahn und das Schleppen auf dem Kanal vermehren die Unkosten. Dann kommt die Schiffskohle nicht verteilt auf den Monat, sondern in großen Abständen und stoßweise in Paderborn an. Die Folge davon ist, daß die Gespanne des Händlers teilweise stillstehen, aber bei Eintreffen der Steinkohle überlastet sind und doch nicht rechtzeitig abfahren. Wagenstandsgelder und Erhöhung der Geschäftsunkosten sind die Folge. Kommt die Schiffskohle über Hamm, so kostet ein Zentner 40 Pfennig mehr für den Verbraucher als wenn sie auf dem direkten Bahnwege kommt; kommt sie über Saerbeck, so ist die Verteuerung noch größer. Wenn der ganze Kohlenbedarf Paderborns auf dem Wasserwege gedeckt würde, so würde die hiesige Bevölkerung täglich 1 000 Mark für Kohle mehr bezahlen, als bei Benutzung des direkten Bahnweges, aber glücklicherweise kommen einige Versandstellen für den Schiffsverkehr nicht in Betracht, auch sind auf den Schiffsweg nur die Kohlenhändler angewiesen, welche von der Kohlenhandelsgesellschaft Dortmund Kohle beziehen. Die hiesige Ortskohlenstelle hat die großen Nachteile, welche die Paderborner Bevölkerung durch den Zwang zur Benutzung des Wasserweges erleidet, seit längerer

Zeit zum Gegenstand von Erwägungen gemacht . . . Die Bemühungen der Ortskohlenstelle und ihres Beirats, der Paderborner Bevölkerung zu helfen und einer Vergeudung von Transportkosten entgegenzuwirken, sind gescheitert. Und so bleibt es dabei, daß die Paderborner Verbraucher mehr für die Kohlen zahlen müssen als die Bahnverwaltung und die Mitglieder des Eisenbahnvereins.« Es heißt weiter, »Meine persönliche Mitwirkung in der Angelegenheit hat sich darauf beschränkt, in den Satzungen des Beirats die Bemühungen auf Verbilligung der Kohle zu unterstützen. Aber es hält schwer, es allen recht zu machen. Hätte ich im Sinne des Herrn Redners mich für den Wasserweg bemüht, so wäre ich mit größerem Recht getadelt worden. Man würde mir vorgehalten haben, daß mir die Interessen der Paderborner Kohlenverbraucher wichtiger seien als die Interessen der Kahnbesitzer und diejenigen der Teutoburger Waldeisenbahn«⁵⁵.

Natürlich ist die sogenannte Kohlenaffäre nur ein kleiner Ausschnitt aus der allgemeinen Kritik der Volksräte an der nach ihrer Meinung für die neue Zeit nicht genug aufgeschlossenen Stadtverwaltung. Am 15. Juni 1919 schied Otto Plassmann aus den Diensten der Stadt aus⁵⁶. Die Stadt zählte damals 34 108 Einwohner. Trotz der wenig erfreulichen Umstände wurde Otto Plassmann in aller Form und mit lobenden Worten verabschiedet. Neben den schon im einzelnen erwähnten besonderen Verdiensten seiner Amtsführung in den 24 Jahren seiner Tätigkeit im Bereich des Verkehrs und der Energieversorgung wird auf seine erfolgreichen Bemühungen, Paderborn zu einer größeren Garnisonstadt auszugestalten, hingewiesen. Unter seiner Amtsführung wurde Paderborn Standort eines Infanterieregiments, einer Maschinengewehrabteilung, einer Militärreitschule und einer Geschwaderschule. Paderborn erhielt einen Flugplatz, der allerdings während des Weltkriegs nicht mehr in Benutzung kam. Besondere Verdienste hat sich Plassmann um den Aufschwung des Schulwesens in der Stadt Paderborn erworben. Zu dem schon früher bestehenden Lehrerinnenseminars kam ein Lehrerseminar, zu der vorhandenen gewerblichen Fortbildungsschule eine kaufmännische und später eine städtische Handelsschule. Auch um die Gründung einer Oberrealschule neben dem bestehenden humanistischen Gymnasium Theodorianum hat sich Plassmann große Verdienste erworben. Besonders hervorgehoben wird noch Plassmanns hervorragende Führung in der Verwaltung. Ebenso hervorgehoben werden seine menschlichen Eigenschaften und seine vorbildliche vaterländische Gesinnung⁵⁷.

Otto Plassmann trat unmittelbar nach Verlassen der Paderborner Stelle in die Dienste von Hugo Stinnes sen., mit dem er seit 1906 im Aufsichtsrat

⁵⁶ S. Anm. 1.

⁵⁷ Paderborner Zeitungen vom 1. Juli 1919. Als Abschiedsgeschenk erhielt Otto Plassmann einen von dem Kunststichler Anton Wippermann geschaffenen Tisch, deren Platte in Einlegearbeit die Rathausfront, das Stadtwappen und die Inschrift »1895 Oberbürgermeister Otto Plassmann 1919. Von der Stadt Paderborn«. Vgl. auch Heimatbote, Beilage zum Paderborner Anzeiger 2. Jg. Nr. 5, Mai 1929.

der PESAG eng zusammengearbeitet hatte⁵⁸. 2 Jahre lang war er in der Stinnes'schen Vermögensverwaltung in Berlin tätig. 1921 wurde er in den Vorstand der Rheinisch-Westfälisches-Elektrizitätswerk AG Essen berufen und zum Leiter der Bahnabteilung mit Sitz in Düsseldorf, seit Oktober 1926 in Essen, berufen. Zu seinem Aufgabenbereich gehörte die Leitung von 9 Straßen- und Kleinbahngesellschaften mit zum Teil angeschlossenem Omnibusbetrieb und weiteren Bahnanlagen des Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerks, Deutschlands größtem Stromversorgungsunternehmen⁵⁹. Zu den Unternehmen, die er im Rahmen seiner Aufgabe beim RWE zu leiten hatte, gehörte auch die PESAG in Paderborn, deren Aufsichtsratsvorsitz er 1921 übernahm⁶⁰. Vom 58. bis zum 71. Lebensjahr hat Otto Plassmann sich als ein bedeutender Wirtschaftsführer erwiesen. Neben dem Vorsitz und Aufsichtsratsvorsitz in den verschiedenen Straßenbahn- und Kleinbahngesellschaften hat er sich besondere Verdienste um Straßenbenutzungsverträge für Straßen und Kleinbahnen, um verwaltungs-, verkehrspolitische- und kommunalpolitische Fragen innerhalb der Reichsverkehrsgruppe Schienen-Bahnen in Berlin, um die Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Hinblick auf die Belange der Straßen- und Kleinbahnen und um die Tariffragen der Werksbahnen erworben. Anlässlich der Vollendung seines 70. Lebensjahres am 25. April 1931 verlieh ihm die Stadt Paderborn aufgrund eines Beschlusses der Städtischen Körperschaften vom 13. Februar 1931 die Ehrenbürgerschaft⁶¹. In einem besonderen Festakt im Rathausaal wurde ihm in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste, darunter des Erzbischofs von Paderborn, Dr. Caspar Klein, des Landeshauptmanns von Westfalen, Dr. Dickmann, des Staatspräsidenten von Detmold, Drake, des Generaldirektors der Vereinigten Stahlwerke, Dr. Vögler, des Landrats von Laer und anderer Gäste der Ehrenbürgerbrief überreicht. Darin wurde besonders hervorgehoben, daß er durch seine Tätigkeit im Aufsichtsrat der PESAG immer eng mit der Stadt Paderborn verbunden gewesen sei und sich um die Verkehrsentwicklung und die Energienutzung hervorragend bemüht habe. Der Ehrenbürgerbrief hat folgenden Wortlaut »Wir, Magistrat und Stadtverordneten-Versammlung der Stadt Paderborn ernennen hiermit kraft des § 6 der Westfälischen Städteordnung vom 19. März 1856 den früheren Oberbürgermeister der Stadt Paderborn Herrn Otto Plassmann in Essen aus Anlaß der Vollendung seines 70. Lebensjahres in dankbarer Würdigung der großen Verdienste, die er sich während seiner 24jährigen zielsicheren Amtstätigkeit um die Stadt und ihrer Entwicklung erworben hat, ferner in besonderer Anerkennung seiner unermüdlichen, erfolgreichen Arbeit zur Förderung und Ausgestaltung des Paderborner Verkehrswesens, vor allem durch die Gründung der PESAG, deren kenntnisreicher, weitschauender Aufsichtsratsvorsitzender er heute noch ist, end-

⁵⁸ 25 Jahre PESAG; Reichshandbuch der Deutschen Gesellschaft Sp. 1418/19, Berlin 1930.

⁵⁹ Archiv Rheinisch-Westfälisches-Elektrizitätswerk, Essen.

⁶⁰ 25 Jahre PESAG, Paderborn 1934.

⁶¹ Westfälisches Volksblatt 17. 2. 1931, Paderborner Anzeiger, 28. 4. 1931. 29. 4. 1931.

lich eingedenk seiner auch nach seinem Ausscheiden aus der Stadtverwaltung andauernd durch Rat und Tat bekundeten Teilnahme an dem weiteren Aufstieg der Stadt zum Ehrenbürger«⁶². Ein Jahr später, am 26. 6. 1932, starb Otto Plassmann auf der Rückreise von einem Erholungsurlaub auf der Nordseeinsel Juist in Emden. Seine letzte Ruhestätte fand er auf dem Friedhof Küntrop beim Familiensitz Gut Allehof.

⁶² S. Anm. 1.