

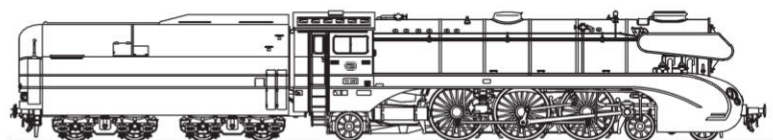
Bernard Huguenin und Karl Fischer

ALTENBEKEN

Klassiker der Eisenbahn

BAND I: 160 Jahre Chronik

Mit 175 farbigen und 168 schwarzweißen Fotos,
72 Zeichnungen, 2 vierseitigen und 4 dreiseitigen Ausklappern,
24 Tabellen, 11 Karten und 24 Faksimiles
sowie einer doppelseitig bedruckten A0 Faltbeilage



Eigenverlag Modellbundesbahn

Inhaltsverzeichnis

BAND I: 160 Jahre Chronik

1	Pionier und Rekordhalter - der Eisenbahnerort Altenbeken	13
2	Die Postkutsche – Synonym für Schnelligkeit?	15
3	Aller Anfang ist schwer	21
	1832: Ziel, den Kohletransport wirtschaftlicher zu gestalten	21
	1836: Erste Bemühungen in Paderborn	22
	1837: Von Kassel über Paderborn nach Lippstadt	23
	1838: Ist ein 3.000 Meter langer Tunnel durch den Rehberg durchführbar?	23
	1840: Große Bedenken	23
	1841: Die »Eisenbahn-Sache« nimmt Gestalt an, ein Staatsvertrag wird unterzeichnet	24
	1842: Über Paderborn sicher, über Driburg vielleicht	24
	1845: Die Köln—Minden—Thüringer Verbindungseisenbahn-Gesellschaft will die Lücke schließen	24
	1846: Krisenzeit während des Bahnbaues	25
	1847: Die Verbindungs-Eisenbahn in Gefahr	26
	Erst ein Fehlschlag führt die Eisenbahn nach Altenbeken	27
4	Die Eisenbahn wird gebaut	49
	1848: Erste Verstaatlichung einer preußischen Eisenbahn	49
	1849: Gründung der K.P.St.E.	51
	1850: Endlich so weit – Streckeneröffnung!	51
	Streckeneröffnung ohne große Feierlichkeit	52
	1851: Baubeginn in Altenbeken	53
	1852: Journalist berichtet vom Baufortschritt	58
	1853: Von seiner Majestät »Allerhöchst selbst« eröffnet	60
	1854: Buke anstelle Altenbekens als Knotenpunkt?	67
	1855: Damals schon Betriebsübernahme!	68
	1858: Für die Instandhaltung des rollenden Materials sorgt Paderborn	68
	1859: Ruhestand und Kampf um die Linie!	70
	1860: Beginn der großen Zeit der Privatbahnen	70
5	Altenbeken wird Bahnhof!	73
	1861: Die Strecke Altenbeken—Kreiensen soll gebaut werden	73
	1862: Die ersten Loks dienen nun als Baumaschinen	78
	1863: Breitspurigkeit verhilft zum Durchbruch	78
	Marketing 1863, als der Begriff noch unbekannt war	82
	1864: Nichts zu feiern? Doch! Altenbeken wird Knotenpunkt	83
	Altenbeken—Höxter am 1. Oktober 1864 eröffnet	85
	1865: Altenbeken—Kreiensen am 10. Oktober durchgehend eröffnet	88
	Lippe wird bescheidener	88
	1866: Vereint fährt man besser	89

1867: Zweigleisiger Ausbau fordert Tribut	94	1905: Unfall – der Rehberg-Tunnel gesperrt!	165
1868: Lippe will in Altenbeken Anschluss finden	95	1906: Rehbergtunnel wieder offen	169
Noch bis in die 2000er Jahre ein Sorgenkind	96	1907: Heißdampf oder Nassdampf?	170
1869: Allseits Finanzierungsfragen	97	1908: Hameln— Altenbeken zweigleisig	171
»Warburg« explodiert im Bahnhof Altenbeken	98	1909: Einsturz der Nethebrücke in Ottbergen	171
6 Die letzten Jahre der Privatbahnen	101	1910: Elektrische Straßenbahnen als Konkurrenz?	172
1870: Die Eisenbahn im Dienste des Militärs	101	1911: Große Umbenennungsaktion	173
1871: Die Hannover—Altenbekener Eisenbahn »HAE« baut wieder	102	1912: Bahnhof Altenbeken neu verkabelt	173
Friedensschluss von Versailles	103	1913: Das neue Wagenausesserwerk in Paderborn	174
Bisherige Maße und Gewichte gehören der Geschichte an	106	10 1914–1924: Der Erste Weltkrieg und seine Folgen	177
1872: Die Salami-Taktiker der HAE	106	1914: Der Eisenbahnbetrieb kommt wieder in die Hände des Militärs	177
1873: Streckenbau, Finanzkrise, Unfälle	114	1915: Rohstoffmangel und Hunger	179
Gründerkrise	114	1916: Das Hindenburg-Programm	179
1875: Eisenbahnkönig Strousberg bankrott!	117	1917: »Stockender Verkehr«	180
1875 bis 1878: Gebaut wird – abseits Altenbekens!	122	1918: Kriegsende durch Revolution	180
1878: Neuer Minister stellt die Weichen – Preußens Privatbahnen rollen aufs Abstellgleis.	124	1919: Frieden! Endlich! Aber warum bricht die Eisenbahn zusammen?	182
1879: Verstaatlichung	125	1920: Die Deutsche Reichsbahn	183
7 Staatsinteresse geht vor Privatinteresse	127	1921: Das Amt Altenbeken	183
1880: Privatbahnen wirklich ein Problem?	127	1922: Kalkindustrie in Altenbeken lebt wieder auf	184
Wechsel zur Königlich Preußischen Eisenbahn Verwaltung (K.P.E.V.)	128	1923: Schwerer Unfall in Kreiensen	185
Angefangen, aber gescheitert!	129	1924: Nicht nur Eisenbahner werden entlassen	186
1881 / 1882: Bleibt Preußen auf halbem Weg stehen?	130	11 1925–1935: Immer neue Umbaupläne für Altenbeken	189
1883: Normalien für Lokomotiven weisen in die Zukunft	130	1925: Straße zum Güterbahnhof miserabel	189
1884: Kurze Fahrplananalyse	131	1926: Erweiterung des Güterschuppens	189
1885: Altenbeken über Detmold mit Herford verbinden?	132	1927: Besser spät als nie?	190
1886: Preußen bahnt der lippischen Eisenbahn den Weg und Paderborn reißt Mauern nieder	133	1928: Verlängerung für den Lokschuppen Paderborn	190
1887: Schweres Eisenbahnunglück in Altenbeken	134	1929: Bahnhofsumbau Altenbeken soll voranschreiten	190
1889: Geburt der »Schnellzüge«	134	1930: Neugeborene Lämmer steif gefroren	191
8 Die neunziger Jahre: Immer wieder neue Lokomotiven	147	1931: Der Schienenzeppelin in Altenbeken!	194
Der Winter 1889/90 bereitet Probleme	147	1932: Statt 258 nur 208 tägliche Zugfahrten	195
1890/91: Die ersten P4 in Altenbeken und auf der Sollingbahn	147	1933: Der Rehberg-Tunnel vorerst saniert	196
1892: Der D-Zug ist geboren!	148	1934: Das Gelände der Eisenwerke wird Bauland	197
1893: Neue Zeitrechnung	149	1935: Hundert Jahre deutsche Eisenbahn	197
1894: Bahnhof Altenbeken wird umgebaut	153	12 1936–1945: Welt in Brand	201
1895: Neuordnung bei der Verwaltung der KPEV	153	1936: Linienverbesserung im Bahnhof Altenbeken	201
1895/96: Großer Bahnhofsumbau setzt sich fort	155	1937: Die ersten 44er kommen nach Ottbergen!	203
1898: Es wird weiter gebaut	156	1938: Umgehungsbahn in Altenbeken?	204
1899: Altenbeken—Ottbergen—Nordhausen fast durchgehend zweigleisig	156	1939: Der Krieg ist ausgebrochen	205
9 »La Belle Époque«? – von der Jahrhundertwende bis 1913	159	1940: Erster Fliegeralarm	206
1900: Altenbeken doppelt so groß	159	1941: Blitzkrieg im Osten erfriert vor Moskau	207
1901: Ein tragischer Unfall vor Altenbeken	159	1942: ÜK-Lokomotiven und erste »Verluste«	211
1902: Urteilsverkündung zum Weihnachtsunfall	161	1943: Die ersten Bomben fallen	212
für die Vorschau gelöscht	162	1944: Schonungslose Luftangriffe	213
1904: Zweigleisiger Ausbau nach Warburg	164	1945: Endlich Kriegsende	215
		Altenbekener Viadukt nochmals bombardiert	216
		4. April 1945: Ende des Krieges für Altenbeken!	220

13	1945–1959: Vom Wiederaufbau über eine Verbindungskurve bis zum Ende des Einsatz-Bw	223
	1945: Hunger, Not und Trümmer!	223
	1946: Der Altenbekener Viadukt wieder eingleisig befahrbar	227
	Der Erz Ganzzug Verkehr	230
	1947: Das »Aus« für Holzminden?	235
	1948: Die Währungsreform, ein neuer Start!	238
	1949: Lähmender eingleisiger Verkehr	239
	Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ton an	240
	Im neuen Gewand – eine Erholungsstätte für Reisende	240
	1950: Altenbeken mit »neuem alten« Viadukt	241
	1951: Der Lokbahnhof Scherfede wird aufgelöst	243
	1952: Altenbeken – im Vergleich ein kleines Bw	243
	1953: Altenbeken gibt seine 44er ab	243
	1954: Vorschläge zur Lösung des Betriebsengpasses in Altenbeken	244
	1955: Altenbekener Güterabfertigung in Flammen	246
	1956: Die Altenbekener Kurve wird vorbereitet	248
	1958: Gleis 200 geht in Betrieb	254
	1959: Das Bw Altenbeken gibt die Dampflokkunterhaltung auf	254
14	1960–1979: Altenbeken ist und bleibt bis Ende der 1970er eine ständige Baustelle	257
	1960: Paderborner AW aufgelöst	257
	1961: Nur 44er schaffen es, über die Egge zu kommen	257
	1962: Keine Güterabfertigung mehr in Altenbeken	260
	1963: Zentralstellwerk Af geht in Betrieb	261
	1964: Dieselloks mit Vollgas gegen den Strom	262
	1965: Paderborn fast überschwemmt!	270
	1966: Nur kurz dabei – die Baureihe 10	270
	1967: Aufwendige Rangiermanöver, die Eilzugspitze!	270
	1968: Auch Dampfloks halten Einzug ins EDV-Zeitalter	271
	Stehen die Signale für eine bessere Zukunft auf grün?	273
	1969: DB = die Bahn! Nein, der Bus!	274
	Der Fahrdrat kommt!	278
	1970: Die Südseite des Bahnhofs wird umgebaut	281
	1971: Elektrisch durch den Rehbergtunnel	291
	1972: Neuer Zugang zum Bahnhof Altenbeken	292
	1973: Die Kasseler Ölkocher verschwinden	293
	1974: Dunkle Wolken über Ottbergen	298
	1975: Soll der Paderborner »Vollmond« unter Denkmalschutz?	304
	1976: Die Dampflokkära ist zu Ende!	304
	Schrottbergen	326
	1977: Neue Strategien der Bundesbahn	349
	044 389-5 wird Denkmallok beim Eggemuseum	357
	1978: Das Bw Altenbeken setzt Kleinloks instand	359
	1979: Die Großbahnmeisterei kommt nach Altenbeken	359

15	1980–2013: Altenbeken – eine ewige Baustelle?	363
	1980: Es geht voran – High-Tech im Gleisbau	363
	1981: Keine Werkstatt für Altenbeken	363
	Personenzüge im Almetal eingestellt	364
	1982: Endlich – das Bw Hameln wird angeschlossen	364
	1983: Gefahr droht – Auswaschungen am Rehbergtunnel	364
	1984: Sanierung wird vorbereitet	364
	1985: Unerwartete Dimensionen – neuartiges Verfahren	364
	23. März 1985 – ein schwarzer Samstag	370
	1986: Ende der Betriebs- und Maschinenämter	371
	1987: Durchgangsgüterverkehr endet nach 109 Jahren	372
	1988: Eisenbahngeschichte endet am Prellbock	373
	1989: Auflösung der Lokdienstleitung	396
	Grenzenlos – die neue Ost-West-Verbindung	396
	1990: »Interregio« hält in Altenbeken	396
	Viele Wege führen nach Osten – und Westen	396
	1991: Einjährige Streckensperrung geplant	397
	Beruhigend: keine neue Trasse	397
	1992: Kostenexplosion beim Schnellausbau?	398
	1993: Streckensperrung und Umleiterverkehr	398
	Bus statt Bahn	398
	Reger Umleiterverkehr	398
	Die Zeit des Bw Altenbeken ist abgelaufen	399
	Bahnreform wirft Schatten voraus	400
	1994: Bahn AG und Schnellfahrstrecke als Hoffnungsträger	401
	1995: Brücke und Paderborn-Büren am Ende?	402
	1996: Ein Wiedersehen mit der Stromlinie	403
	1997: Vorbereitungen für den Tunnelbau	403
	1998: Glückauf! – Bergmännische Arbeiten	403
	1999: Bw Altenbeken verkauft	404
	2000: Bereit für den ICT?	404
	Kein Containerbahnhof in Paderborn	404
	2001: Kündigung privater Gleisanschlüsse	404
	2002: Der kleinste ICE-Halt Deutschlands	405
	2003: 150-jähriges Streckenjubiläum und ICE-Taufe	405
	Mit Sicherheit: Eggetunnel feierlich eröffnet	405
	2004: Bahnhofsgaststätte mit Fahrkartenverkauf!	425
	Unvergleichlich dreist – Stahldiebe	425
	2005: Nur noch Triebfahrzeuge im Nahverkehr	425
	Geschichte zum Anschauen – Modellbundesbahn	425
	2006: Neues EStw zwischen Warburg und Kassel	426
	2007: Schweizer Triebwagen im Teutoburger Wald	426
	2008/2009: Bahnübergänge in Benhausen noch immer ein Problem	426
	2011: Abrissaktion auf dem Inselbahnsteig Altenbeken	427
	2012: Empfangsgebäude zu verkaufen!	427
	2013: Ausblick	428
	Millioneninvestition: Sennebahn und Rehbergtunnel	429

Wissenskästen:	18
Die Eisenbahnidee	18
Wie viel Geld zum Leben?	18
Ludwig Benjamin Henz - eine Schlüsselfigur!	23
Diemelviadukt mit Zeichnung	30
Deutsche Revolution 1848/49	51
Wandernde Arbeiter	73
Inbetriebnahme des zweiten Gleises auf den Strecken der Westfälischen Eisenbahn	90
Alte Maße	105
»Genormte« Lokomotiven der HAE	111
Ein tragischer Unfall an der Diemelbrücke	112
Deutsches Geld	115
Organisation der Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn 1873	118
Das neue Geld – die Mark kommt!	119
Privatbahn oder Staatsbahnbetrieb?	128
Eisenbahnen unter staatlicher Führung	128
Die preußischen Normalien für Lokomotiven, Tender und Eisenbahnwagen	130
Gleisplan Altenbeken 1903	136
Gleisplan Altenbeken um 1928	139
Streckeneröffnungen der Altenbeken tangierenden Eisenbahnen	153
Rohstoffmangel durch Seeblockade	179
Die Spanische Grippe	181
Die Deutsche Reichsbahn	183
Kohlenklau im Rheinland (Winter 1946/47)	234
Warburg vor und nach der Elektrifizierung	286
Fotostrecke König Dampf	309
Fotostrecke König Dampf II	328
Beachtenswert: 41 018	350
Winterdienst: Gesehen von Uli Preiß	360
Dammrutsch im Eggegebirge	374
Eisregen 1988	378
Fotostrecke 1980er bis heute	406
Vollsperrung Rehberg-Tunnel	430
16 Literaturverzeichnis	437
17 Abkürzungen	442
18 Orts-, Personen- und Sachregister	444
Anhang Faltbeilage	U3

Zum Geleit

Altenbeken – dieser Name zergeht Eisenbahnfreunden auf der Zunge. Schon als Kind habe ich den einzigartigen Ort mit Tunnel, Viadukt, Bahnbetriebswerk, Inselbahnhof, Dampf-Diesel- und E-Loks geliebt. Hin und wieder zog es mich aber auch auf die andere Seite des Tunnels. Wenn in Langeland Züge direkt auf Höhe des Stellwerks in Gleis 4 anfahren, egal ob Öl oder Kohle 44er – die Bude zitterte! Aber so war es auch später bei E-Loks, wenn die direkt vor P4 standen und am Signal anfahren mussten. Schließlich, als Erwachsener, war ich nicht als Fotograf dort, sondern selbst auf dem Stellwerk. Mir gefiel es am schönsten, wenn das entsprechende Team in Altenbeken war und das lief so richtig schön geschmeidig! Im Einzelnen kann ich nicht sagen, was das tollste Ereignis gewesen ist. Auf jeden Fall war meine letzte Schicht ein sehr schönes Erlebnis! Warum? Alle Kollegen (35 Mann) kamen nachmittags zur Abschiedsschicht an meinem Geburtstag, am 30. September 2004, in die Bude. Das war eine sehr schöne Sache – nicht, weil es meine letzte Schicht war, aber es hatte etwas Besonderes.

Genau wie meine Freundschaft zu Bernard Huguenin und Karl Fischer. 2011 war ich einer der wenigen »Eingeweihten«, die vom neuen Buch über Ottbergen wussten. Als mich Karl und Bernard aber Ende September zu meinem Geburtstag mit ihrem druckfrischen Doppel-Band überraschten: Donnerwetter! Dass da nun zwei

Bücher auf mich zukamen? Ich erinnere mich, in meiner Überraschung gesagt zu haben: Das nächste Mal macht ihr drei Bände!

Das hatte ich wirklich nicht ernst gemeint und doch bitten mich Karl und Bernard heute für den ersten Band einer geplanten »Altenbeken-Trilogie« das Vorwort zu schreiben. Dies mache ich mit großer Freude, weil mich so manches mit Altenbeken und der Eisenbahn im Eggegebirge verbindet. Meinen Freunden habe ich einiges über die hiesige Eisenbahn erzählen und erklären können, muss aber gestehen, dass sie mir mit dieser Chronik über 160 Jahre Eisenbahn in Altenbeken unglaublich viel Unbekanntes eröffnet haben.

Ein Buch über die Eisenbahngeschichte Altenbekens zu schreiben ist eine ebenso ehrenvolle wie schwierige Aufgabe! Wo anfangen, wo aufhören? Ich habe verstanden, warum meine Freunde die Veränderungen Altenbekens über die Eisenbahnepochen hinweg als Teil »großer Geschichte« widerspiegeln. Ohne politische, gesellschaftliche und kulturelle Hintergründe einzubinden, würde manches nur wie eine Aneinanderreihung von Ereignissen wirken

– und sich genauso lesen. In diesem Buch ist das Gegenteil der Fall! Die Eisenbahnchronik ist in Altenbeken ein wilder Fluss mit wechselnden Aufs und Abs, und sie ist wirklich spannend. Ein Lese Genuss, bei dem man nicht gerne gestört wird.



Uli Preiß

Uli Preiß

Bad Driburg, im Mai 2013